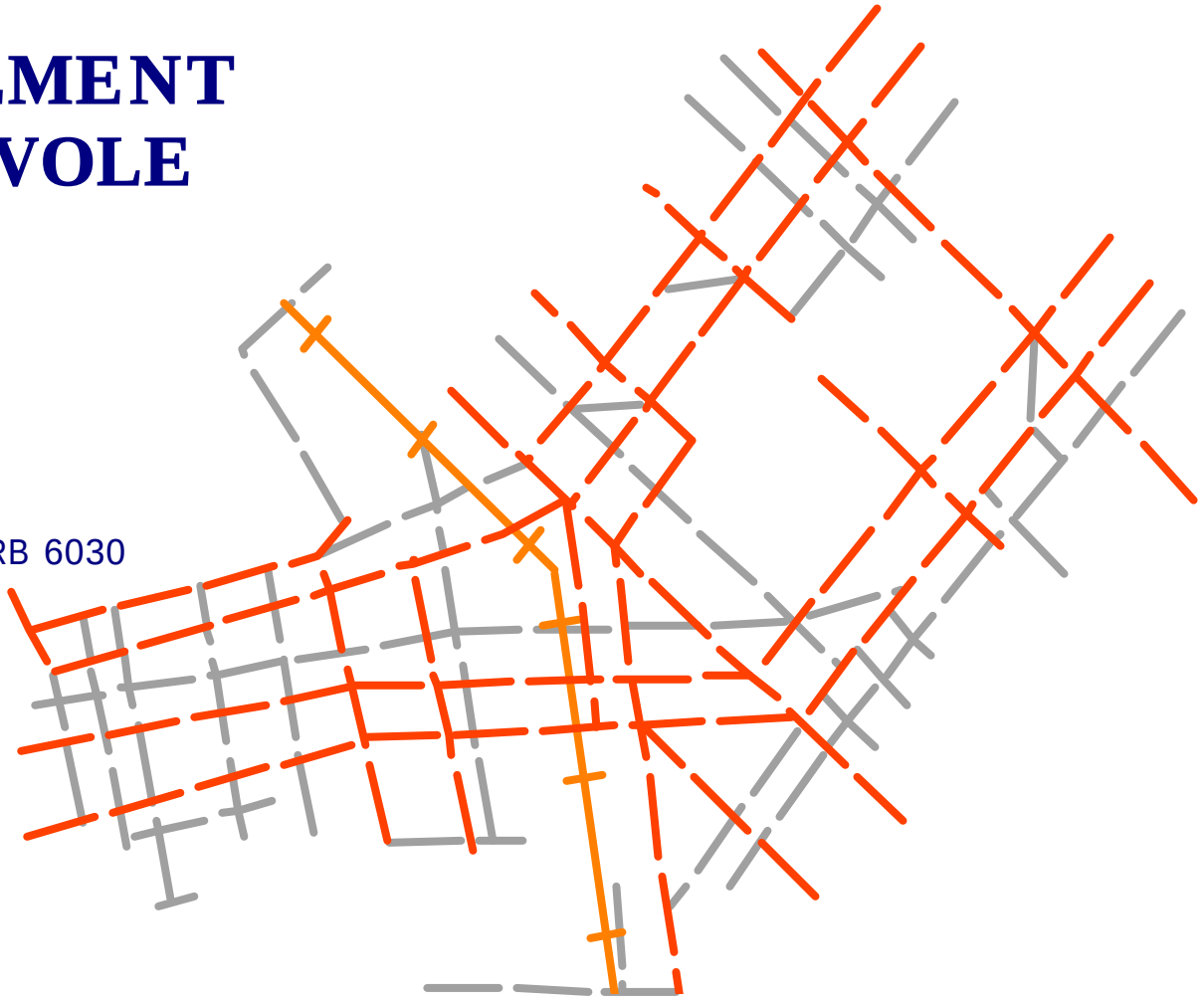
LE NOUVEAU DORVAL

UN AMÉNAGEMENT VIABLE QUI VOLE HAUT !



Présenté à M. Michel Barcelo
Dans le cadre de l'Atelier 3, URB 6030

Présenté par:
Stéphanie Côté
Steven Donohue
Dominic Duford
Isabelle Laterreur

Le 30 avril 2001

TABLE DES MATIÈRES

Introduction ____ *3*

1. Enjeux métropolitains et viabilité urbaine ____ *5*

1.1 La mise en contexte du territoire d'étude ____ **5**
1.1.1 La localisation ____ 5
1.1.2 Les réseaux de transport ____ 5
1.1.3 Un rappel historique ____ 5
1.1.4 Les caractéristiques de Dorval ____ 6
1.1.5 Les caractéristiques des secteurs ____ 6

1.2 Les indicateurs ____ **8**
1.2.1 Les indicateurs typomorphologiques ____ 8
1.2.2 Les indicateurs socio-économiques ____ 9
1.2.3 Les indicateurs de transport ____ 10

2. Du local au global ____ *12*

2.1 Penser localement ____ **12**
2.1.1 Les enjeux, les orientations et les objectifs du plan d'urbanisme de Dorval ____ 12
2.1.2 Les potentiels et les choix d'aménagement ____ 13
2.1.3 L'option 1 : Est-ce viable? ____ 13

2.2 L'évolution du discours sur les aéroports ____ **16**

2.2 Penser globalement et agir ____ **17**
2.2.2 Les enjeux et les orientations dans une optique métropolitaine ____ 17
2.2.4 Les potentiels et les choix d'aménagement ____ 18

2.3 Comparaisons des deux options présentées ____ **22**

3. Un aménagement durable qui vole haut! ____ *23*

3.1 L'utilisation actuelle du sol ____ **23**

3.2 Les axes proposés ____ **23**
3.2.1 Les axes primaires ____ 23
3.2.2 Les axes primaires et secondaires ____ 24

3.3 Une nouvelle utilisation du sol ____ **24**

3.4 La faisabilité et le phasage ____ **26**

3.5 Le financement ____ **28**

Conclusion ____ *33*

Bibliographie ____ *34*

INTRODUCTION

La voiture s'est développée graduellement vers le milieu du XIX^e siècle, soit en même temps que l'industrialisation. À ses débuts, l'automobile est difficile à manier, peu confortable, lente, et réservée à la ville. Peu à peu, elle se répand dans les campagnes et devient un véhicule plus performant et sécuritaire. L'essor du tourisme est d'ailleurs dû à la prolifération de ce mode de transport qui permet ainsi l'accès à tous les endroits du continent. Durant la seconde Guerre mondiale, il y a un arrêt dans la production des automobiles. Lors de la reprise, les compagnies automobiles se centrent surtout sur le peuple afin de démocratiser la voiture. Les fabricants veulent faire de cette machine un élément essentiel à la famille et les autorités gouvernementales embarquèrent en mettant graduellement en place un environnement favorable à celle-ci. La hausse du revenu des ménages et la diminution du prix de l'auto permettent à ce moyen de déplacement de s'imposer auprès de la population. En raison de sa popularité grandissante, les autorités gouvernementales adaptent progressivement la ville aux véhicules motorisés en leur laissant toute la place, augmentant ainsi la dépendance des citoyens. Dès lors, les transports en commun commencent à être associés à la classe ouvrière et les voitures aux plus aisés. Ainsi, ce n'est plus simplement un moyen de transport mais une identification à une classe sociale qui s'amorce.

Ce scénario d'envahissement de la voiture se retrouve plus particulièrement sur le continent nord-américain, où la terre vierge a permis, et permet encore, de construire de véritables villes axées sur ce moyen de déplacement où les transports en commun sont complètement oubliés. Le phénomène, d'abord limité aux pays développés, est maintenant visible dans les pays en développement. D'ailleurs, les problèmes de congestion et de pollution sont de plus en plus importants et préoccupants. L'automobile n'a maintenant plus de frontière; l'étendue de ce mode de transport est désormais internationale.[1]

La région montréalaise n'a pas échappé à ce courant automobile. L'essor économique de Montréal, où se concentrait un bassin d'emplois considérable, incita les habitants de la campagne à déménager en ville pour améliorer leurs conditions de vie. La métropole offrait à ces nouveaux arrivants l'espérance d'un loyer salubre et d'un travail décent. Durant les années 1960 et 1970, des politiques fédérale et provinciale d'accès à la propriété, prônèrent le développement domiciliaire de faible densité en offrant des terrains résidentiels à bas prix en périphérie des grands centres urbains, en particulier à Montréal et à Québec, dans le but de répondre à la crise du logement de l'époque. Par ces politiques, l'essor des banlieues de faible densité s'est accéléré, d'où l'apparition d'un nouveau phénomène: l'exode de la ville vers la périphérie, celle-ci devenant un juste milieu entre les désagréments de la métropole et l'éloignement de la campagne. Dès lors, la voiture devenait indispensable pour tous les déplacements, autant à l'intérieur du territoire de la municipalité qu'entre les différents lieux d'intérêt. La ségrégation des activités résidentielles et commerciales, ainsi que l'absence d'un système de transport en commun efficace, conséquence de la faible clientèle, expliquent en partie cette situation. De plus, de nombreuses infrastructures routières furent construites afin de permettre aux banlieusards d'aller travailler en voiture dans la métropole. Ces mesures firent grimper le taux de motorisation au sein de la population québécoise. D'ailleurs, dans un document sur la situation des

[1] L'historique présenté dans la première partie est inspiré de la conférence de Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile et l'aménagement des villes*, présentée à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal le 8 novembre 2000.

transports urbains dans les années 1960, la Fédération canadienne des maires et des municipalités explicite que les aménagements des nouvelles banlieues, à la suite des politiques gouvernementales, furent très peu propices à l'implantation de systèmes de transport en commun.

Ce type de développement, bien que favorable au rêve d'accès à la propriété, engendra de nombreux inconvénients: infrastructures coûteuses (aqueducs, électricité, égouts, routes, et autres), perte des terres agricoles et des forêts, domination de l'automobile et service de transport en commun inexistant. Ainsi, l'achalandage des routes augmenta jusqu'à créer de la congestion aux périodes de pointe sur les principales voies menant au centre-ville montréalais, particulièrement au début et à la fin de la journée de travail. Cette situation, de plus en plus sérieuse de nos jours, provoque des pertes de temps et de productivité importantes pour les travailleurs et les entreprises, en plus d'accroître la pollution atmosphérique des villes. De plus, l'entreposage des véhicules demande un espace impressionnant qui pourrait être utilisé à d'autres fins. Ces aménagements diminuent l'accès aux services pour les non-automobilistes qui deviennent ainsi de plus en plus marginalisés et oubliés dans la planification. Toutefois, la population vieillissante risque de faire pencher la balance vers une reconnaissance plus importante des piétons.

Malgré la congestion et la pollution résultant de l'utilisation intensive des véhicules moteurs, le développement des banlieues continue de se faire selon les exigences en place durant les années 1970, en plus de reculer toujours plus loin les limites de l'étalement urbain. Toutefois, certains exemples émergent présentement comme le projet Bois-Franc à Saint-Laurent ainsi que le secteur Angus à Montréal.
L'atelier 3 consistait à élaborer des stratégies et projets en vue de lutter contre l'étalement urbain dans les banlieues de première génération de la région montréalaise par des programmes et des projets généraux de durabilité urbaine portant sur la multifonctionnalité et le transport urbain. Le présent rapport comporte trois différentes parties qui conduisent à une proposition d'aménagement viable à l'échelle métopoliaine. La première partie présente l'analyse du territoire ainsi que les différents indicateurs de viabilité urbaine. La seconde partie expose les stratégies et orientations des différents intervenants et propose deux options d'aménagement, une première à l'échelle locale et une deuxième à l'échelle métropolitaine. Et enfin, la dernière partie présente le projet final à partir de l'option la plus viable.

1. ENJEUX MÉTROPOLITAINS ET VIABILITÉ URBAINE

1.1 LA MISE EN CONTEXTE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE

1.1.1 La localisation

Le territoire d'étude se situe dans la partie ouest de l'île de Montréal. L'endroit se localise dans la première couronne qui s'est développée durant les années '50 et '60. La cité de Dorval est entourée par Pointe-Claire et Dollard-des-Ormeaux à l'ouest, par Saint-Laurent au nord, par Lachine à l'est et finalement par le lac Saint-Louis et l'île Dorval au sud.

Carte 1: localisation de la Cité de Dorval

source: www.cum.qc.ca

1.1.2 Les réseaux de transport

Le noyau résidentiel de la ville est desservi par deux autoroutes, l'A-520 et l'A-20. Pour sa part, le quartier industriel au nord-ouest de la ville est desservi par les autoroutes 13 et 40. Une ligne de train de banlieue traverse la ville et deux stations sont à proximité: Pine Beach et Dorval. Les citoyens peuvent utiliser l'un des nombreux circuits d'autobus: 191, 195, 202, 203, 204, 211, et les circuits 190, 209, 221, 460 aux heures de pointe. Il ne faut pas oublier l'aéroport international de Dorval qui accueille les vols transfrontaliers et internationaux.

Carte 2: les réseaux de transport

source: www.amt.qc.ca

1.1.3 Un rappel historique

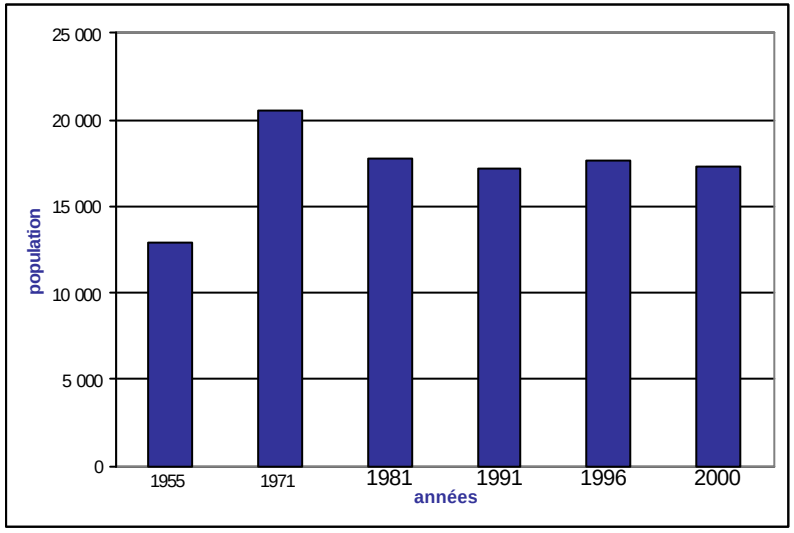
Le territoire fut développé dès 1680 par les Sulpiciens, il y a déjà 320 ans... Dorval s'incorpore en village en 1892, puis se fait ville en 1903, pour finalement obtenir le titre de cité en 1956.

Avant les années 1940, Dorval est principalement axée sur la villégiature et l'agriculture. Toutefois, l'ouverture de l'aéroport en 1940 permet une croissance accélérée du développement industriel, résidentiel et autoroutier. Les maisons unifamiliales, les grands boulevards en cul-de-sac et la consommation d'espace sont les principales caractéristiques du développement de la ville.

1.1.4 Les caractéristiques de Dorval

La cité de Dorval possède une superficie de 20,64 km^2 en incluant l'aéroport. Toutefois, ce dernier occupe près du tiers de la superficie municipale soit environ 6,8 km^2, mais possède une superficie totale de 1 325 hectares.

Tableau 1: évolution de la population à Dorval



source: Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec

La cité a connu une hausse de population durant les années 1955 à 1971, puis une baisse jusqu'en 1991, pour connaître une stagnation depuis.

1.1.5 Les caractéristiques des secteurs

La ville possède plusieurs secteurs ayant des caractéristiques propres. Il s'agit des secteurs ouest, est, du bord du Lac, Avenue Dorval, cercle Dorval, secteur industriels et l'aéroport. Le premier secteur se situe dans l'ouest de la municipalité. Il s'agit d'une banlieue composée de maisons unifamiliales où la consommation d'espace est évidente dans l'implantation des bâtiments et des voies de circulation. La première partie fut construite dans les années '50 et se compose de chalets convertis en maisons, de bungalows, de boulevards résidentiels avec terre-pleins centraux donnant sur des impasses.

Photo 1: partie récente du secteur ouest

La deuxième partie, plus récente, se situe à proximité du centre commercial Les Jardins Dorval et est constituée de maisons cossues.

À l'est de la ville, le secteur est plus ancien et abrite le noyau villageois d'origine. On y retrouve des maisons unifamiliales et des duplex qui présentent une variété d'années de construction. Le secteur possède aussi une mixité de fonctions et une densité plus élevée que dans le secteur ouest.

Le secteur bordant le lac Saint-Louis est généralement cossu, en raison des domaines avec murets et des maisons sans lien avec la rue. Une densité plus élevée est visible près de l'avenue Dorval où l'on retrouve des complexes multifamiliaux sur quelques étages. Même si le chemin du Bord-du-Lac est nommé route panoramique, les accès publics et les percées visuelles sur le lac Saint-Louis sont inexistants.

Photo 2: mixité résidentielle dans le secteur est

L'avenue Dorval est l'avenue principale de la municipalité. Elle est le corridor commercial où l'on retrouve le centre d'achats Les Jardins Dorval, des bureaux et des commerces longeant l'avenue. Des résidences multifamiliales sont présentes au sud de l'avenue.

Le dernier secteur est composé de la plate-forme intermodale (gare de train de banlieue, stationnement incitatif, terminus d'autobus), de l'échangeur des autoroutes 20 et 520. Il n'existe aucun lien direct avec l'aéroport pour les usagers du transport en commun. Un secteur industriel type PME borde l'autoroute 520. Finalement, l'autoroute crée une coupure importante entre les secteurs nord et sud de la ville.

Photo 3: densité résidentielle près de l'avenue Dorval

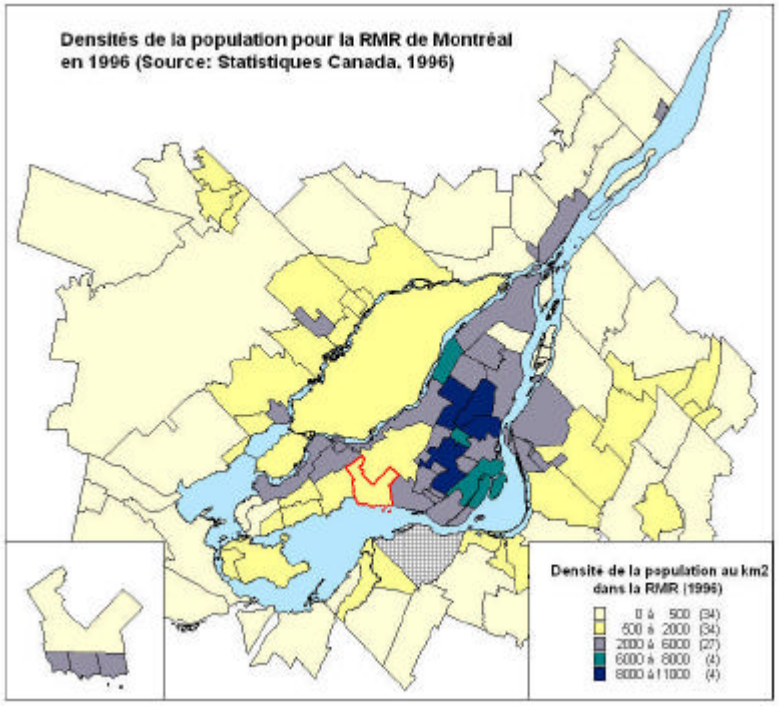
Photo 4: passage piéton sous l'autoroute 20

1.2 LES INDICATEURS

Les indicateurs choisis nous ont permis de faire la connaissance du milieu, de cerner la problématique de l'étalement urbain et de faire ressortir les caractéristiques des banlieues de première génération.

1.2.1 Les indicateurs typomorphologiques

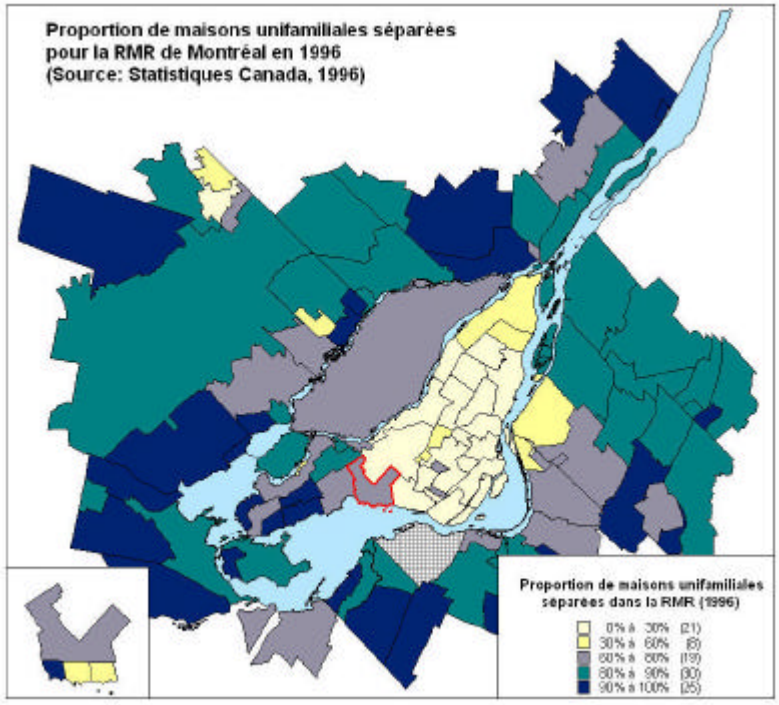
Carte 3: densités présentes dans la RMR



source: Statistique Canada, 1996

Le premier indicateur typomorphologique concerne les densités des secteurs recensés. On remarque sur la carte 3 que plus on s'éloigne du centre-ville, plus la densité est faible. Dorval présente une densité moyenne. Il est à noter que le secteur nord est faussement représenté en raison de l'aéroport qui amène ainsi de la faible densité.

Carte 4: proportion de maisons unifamiliales dans la RMR



source: Statistique Canada, 1996

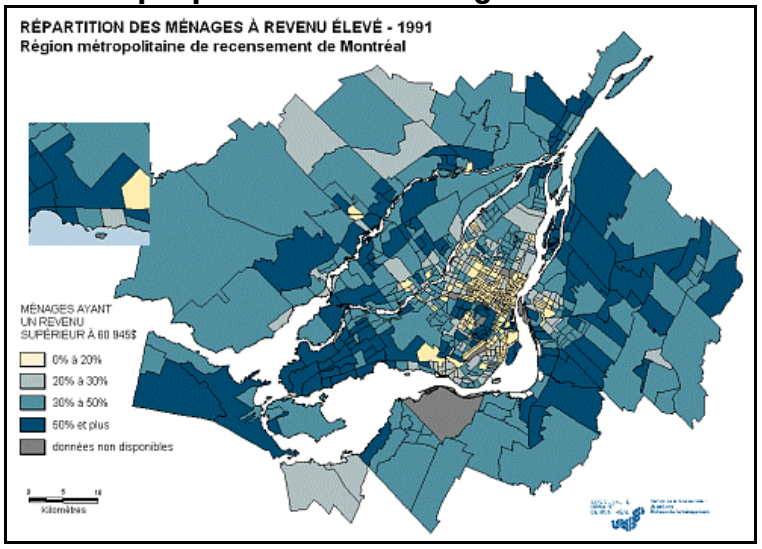
Un autre indicateur intéressant pour qualifier la banlieue concerne la proportion de maisons unifamiliales dans les secteurs de recensement. Encore une fois, les couronnes nord et sud sont fortement représentées. À Dorval, le secteur ouest est composé dans une proportion plus forte de maisons

unifamiliales que le secteur est qui possède une bonne mixité commerciale et résidentielle.

1.2.2 Les indicateurs socio-économiques

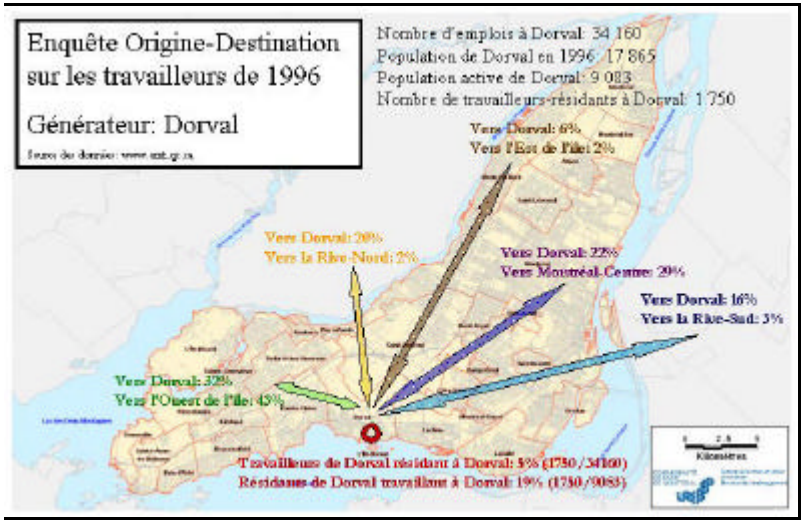
Le premier indicateur socio-économique indique le pourcentage de revenus élevés dans les municipalités de la région métropolitaine. Encore une fois, les banlieues nord, sud et ouest présentent les proportions les plus fortes. Les professionnels tendent donc àvouloir s'installer loin du centre-ville, et puisque la mixité sociale est peu présente, les revenus élevés sont présents en plus grande proportion.

Carte 5: proportion des ménages à revenu élevé



source: www.cum.qc.ca

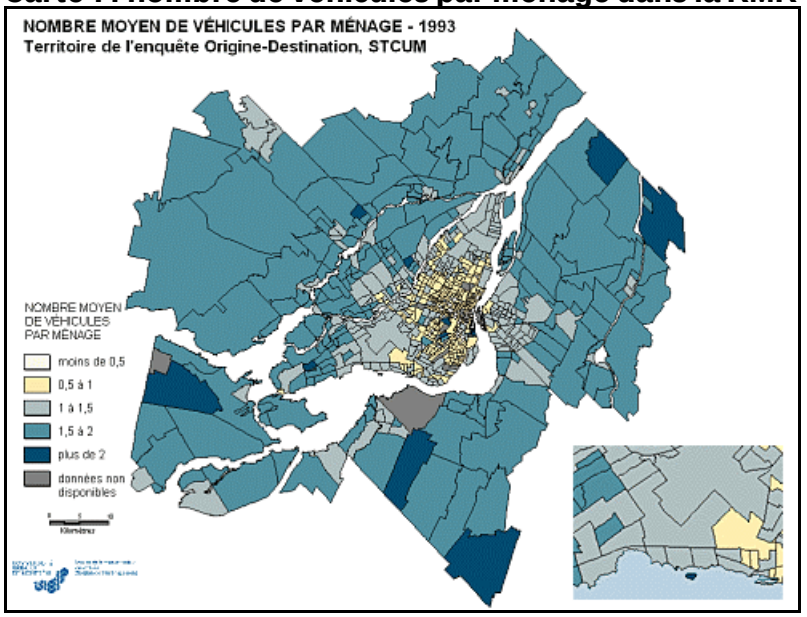
Carte 6: données sur les travailleurs de Dorval



source: www.amt.qc.ca

La carte 6 montre le nombre de travailleurs qui partent de Dorval pour aller travailler dans une autre municipalité, le nombre de travailleurs qui viennent travailler à Dorval, et le nombre de travailleurs-résidants. On remarque qu'il y a beaucoup plus d'emplois offerts àDorval que le n ombre de personnes actives y vivant. Ainsi, il n'y a que 5% des travailleurs de Dorval qui y habitent aussi. Les personnes travaillant àDorval viennent principalement de l'ouest de l'île (32%), de Montréal-Centre (29%) et de la Rive-Nord (20%). Un autre pourcentage important est le nombre de résidants de Dorval allant travailler dans l'ouest de l'île (43%) et vers Montréal-Centre (29%).

Carte 7: nombre de véhicules par ménage dans la RMR

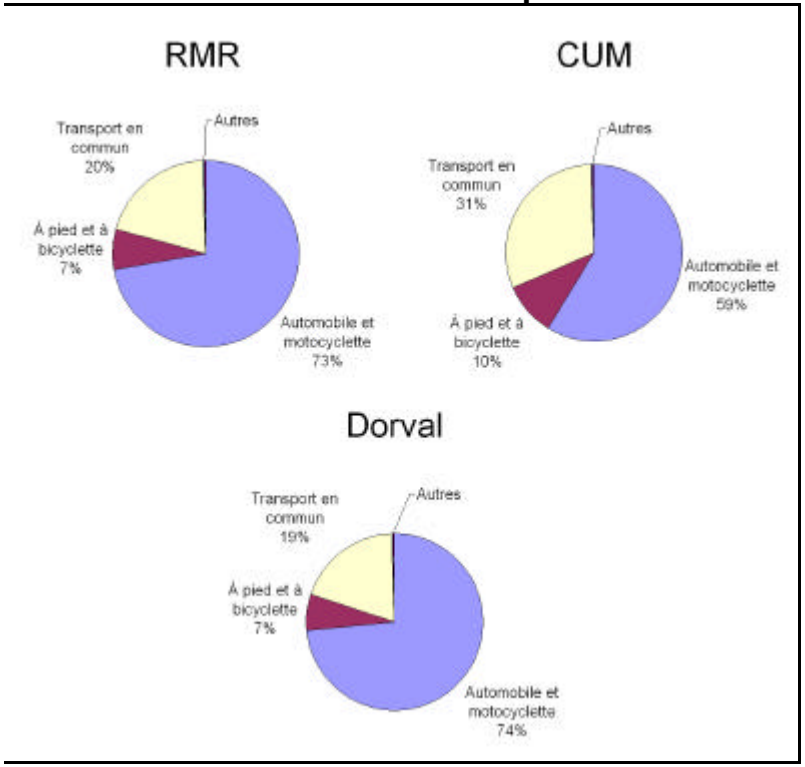


source: www.cum.qc.ca

1.2.3 Les indicateurs de transport

Le premier indicateur de transport concerne le nombre de véhicules par ménage. Évidemment, plus on s'éloigne du centre-ville qui offre une meilleure desserte en transport en commun en raison des densités résidentielles et commerciales élevées, plus le nombre d'autos par ménage augmente. Il n'est donc pas surprenant de voir que les banlieues nord et sud présentent les taux les plus élevés de possession automobile. À Dorval, le taux est faible si on le compare aux autres villes de l'ouest de l'île.

Carte 8: les modes de transport utilisés



source: Statistique Canada, 1996

Le deuxième indicateur de transport concerne les modes de transport utilisés. La même logique s'applique ici: si le service offert est de bonne qualité, les gens sont plus enclins à utiliser les transports en commun, et non seulement l'automobile. Dorval représente la situation vécue dans l'ensemble de la RMR. Ainsi, 74 % des résidants de Dorval utilisent la voiture, alors qu'ils sont 73 % à l'utiliser à l'échelle de la RMR. Il en résulte un faible taux d'utilisation des transports en commun avoisinant les 20 %.

Les caractéristiques et les indicateurs exposés montrent que Dorval présente des avantages mais aussi des problématiques.

Les avantages sont:

- ✓ La proximité du centre-ville montréalais;
- ✓ La continuité du tissu urbain;
- ✓ Les infrastructures liées au transport en commun;
- ✓ L'amorce d'une densification sur l'avenue Dorval;
- ✓ La densité et la mixité du secteur est;
- ✓ L'importance du pôle d'emploi de Dorval.

Les problématiques sont:

- ✓ Le rapport résidences/emplois négatif;
- ✓ L'autoroute et l'échangeur sont des barrières;
- ✓ Le manque de liens avec l'aéroport;
- ✓ Les habitudes liées à l'automobile;
- ✓ Le désintérêt envers les banlieues de premières couronnes;
- ✓ Le bruit et la circulation dus à l'aéroport.

2. DU LOCAL AU GLOBAL

La première étape nous a permis de comprendre la problématique de l'étalement urbain à l'échelle de Dorval et de la RMR, ce qui nous a conduit à deux options: une option à saveur locale et une seconde d'envergure métropolitaine. Le but du présent travail est de capter l'étalement urbain des 3e et 4e couronnes pour ramener cette population dans la première couronne de l'île de Montréal.

2.1 PENSER LOCALEMENT

Cette première option traduit la vision de la Ville à travers son plan d'urbanisme. Nous avons donc regardé les enjeux, les orientations et les objectifs de la Cité de Dorval afin de répondre à la question suivante: selon les outils urbanistiques en place, comment viabiliser la ville de Dorval dans une optique de captage de l'étalement?

2.1.1 Les enjeux, les orientations et les objectifs du plan d'urbanisme de Dorval

Au niveau du plan d'urbanisme de la Cité de Dorval datant de 1990, la Ville remarque:

- ✓ Peu d'espaces vacants pour de nouvelles constructions résidentielles;
- ✓ Potentiel limité d'expansion commerciale au centre-ville;
- ✓ Nombre de travailleurs non-résidants supérieur au nombre de résidants;
- ✓ L'aéroport: partenaire important du développement;
- ✓ Contraintes liées aux opérations de l'aéroport;
- ✓ Rond-point Dorval: échangeur autoroutier, porte intermodale;
- ✓ Morcellement du territoire par les infrastructures de transport;
- ✓ Transit véhiculaire régional sur certaines voies locales;
- ✓ Évolution des besoins de parcs en fonction du renouveau démographique;
- ✓ Utilisation des équipements par les travailleurs non-résidants.

Pour ce qui est des orientations du plan d'urbanisme, il y a une volonté de:

- ✓ Renforcer le caractère polyfonctionnel de la municipalité et son autonomie économique de manière à améliorer la qualité de vie des résidants et élever le sentiment d'appartenance;
- ✓ Optimiser la vocation de pôle économique de la région sud-ouest de Montréal offrant à la fois les avantages résidentiels de la banlieue Ouest de l'île et les qualités de services des municipalités plus urbaines en périphérie du centre métropolitain;
- ✓ Orienter l'image de la cité en associant le développement résidentiel de Dorval à la facilité d'accès, la proximité du centre-ville de Montréal et la qualité de vie offerte par le lac Saint-Louis et en associant l'image du développement industriel de Dorval à la facilité d'accès aux réseaux routier, ferroviaire et aérien.

Finalement, les objectifs mentionnés dans le plan d'urbanisme se résument à:

- ✓ Optimiser le développement des espaces résiduels dans certains quartiers résidentiels en tenant compte de la densité et du caractère spécifique du milieu récepteur;
- ✓ Prioriser les interventions visant l'amélioration du cadre bâti de l'axe commercial principal : l'avenue Dorval;
- ✓ Favoriser le développement du potentiel commercial de type artériel suivant les axes des A20 et A520;
- ✓ Favoriser le développement d'espaces à bureaux de prestige à proximité de l'aéroport et du rond-point Dorval;

- ✓ Favoriser le développement de l'industrie aéronautique et spatiale en misant sur la présence de l'aéroport;
- ✓ Consacrer le rôle de plaque tournante que joue Dorval au niveau du transport terrestre et aérien et favoriser une structure pour la clientèle touristique et d'affaires.

Toutefois, certaines lacunes ont été décelées:

- ✓ Une absence de moyens concrets de mise en œuvre;
- ✓ Les terrains résiduels ne sont pas définis ni répertoriés;
- ✓ Les objectifs répondent partiellement aux enjeux et restent vagues sur les intentions réelles de la Ville;
- ✓ Certains concepts de viabilité sont présents au niveau des enjeux et des orientations, mais pas au niveau des objectifs.

2.1.2 Les potentiels et les choix d'aménagement

Afin de pouvoir répondre à notre objectif concernant l'étalement urbain, nous proposons des stratégies de viabilité qui s'appliquent à Dorval dans l'esprit du plan, mais avec une certaine latitude:

- ✓ Densifier à partir des terrains constructibles dans la ville et propice au résidentiel (espaces verts et stationnements);
- ✓ Reconvertir les établissements scolaires sous-utilisés en complexes résidentiels de moyenne densité;
- ✓ Densifier la banlieue au moyen de maisons intergénérationnelles;
- ✓ Améliorer les liens entre la gare intermodale, l'aéroport Dorval et la ville et par le fait même, les interfaces entre les différents utilisateurs du rond-point Dorval;
- ✓ Développer une mixité de logements et de fonctions comme c'est le cas présentement dans le noyau villageois.

Ainsi, certains espaces ont été identifiés en vue d'une densification (carte 9). Il est toutefois à noter que nous ne considérons pas que tous les terrains sont développables étant donné leur caractère public.

Nous avons évalué les possibilités de développement des terrains (tableau 2). Le total de la superficie constructible, en incluant le golf municipal, est de 287 859 km^2. Toutefois, si on exclut la superficie occupée par le terrain de golf, la superficie constructible chute à 84 159 km^2. Ces superficies représentent respectivement 2 439 unités (6 097 habitants) et 911 unités (2 278 habitants).

Certains résultats sont à prévoir suite aux interventions prévues sur les terrains choisis:

- ✓ Une augmentation sensible de la densité dans les quartiers résidentiels;
- ✓ Une meilleure mixité résidentielle;
- ✓ Une meilleure utilisation des espaces existants à l'intérieur de la ville;

Mais le nombre d'unités qui pourront être construites dépend des terrains qui seront réellement constructibles.

2.1.3 L'option 1 : Est-ce viable?

- ✓ Une option trop optimiste quant à sa faisabilité;
- ✓ Cette option ne pourrait se faire dans le contexte actuel où la Ville de Dorval n'a pas de vision à long terme pour son développement;
- ✓ Les terrains sont d'utilisation publique (école, parcs, stationnements) et en privatiser l'usage réduirait dangereusement la qualité de vie des résidants;
- ✓ Il s'agit d'une gestion de l'existant qui n'apporte pas de véritable changement à l'échelle métropolitaine;
- ✓ Finalement, le problème de l'étalement urbain n'est pas résolu.

Carte 9: terrains considérés pour l'option 1

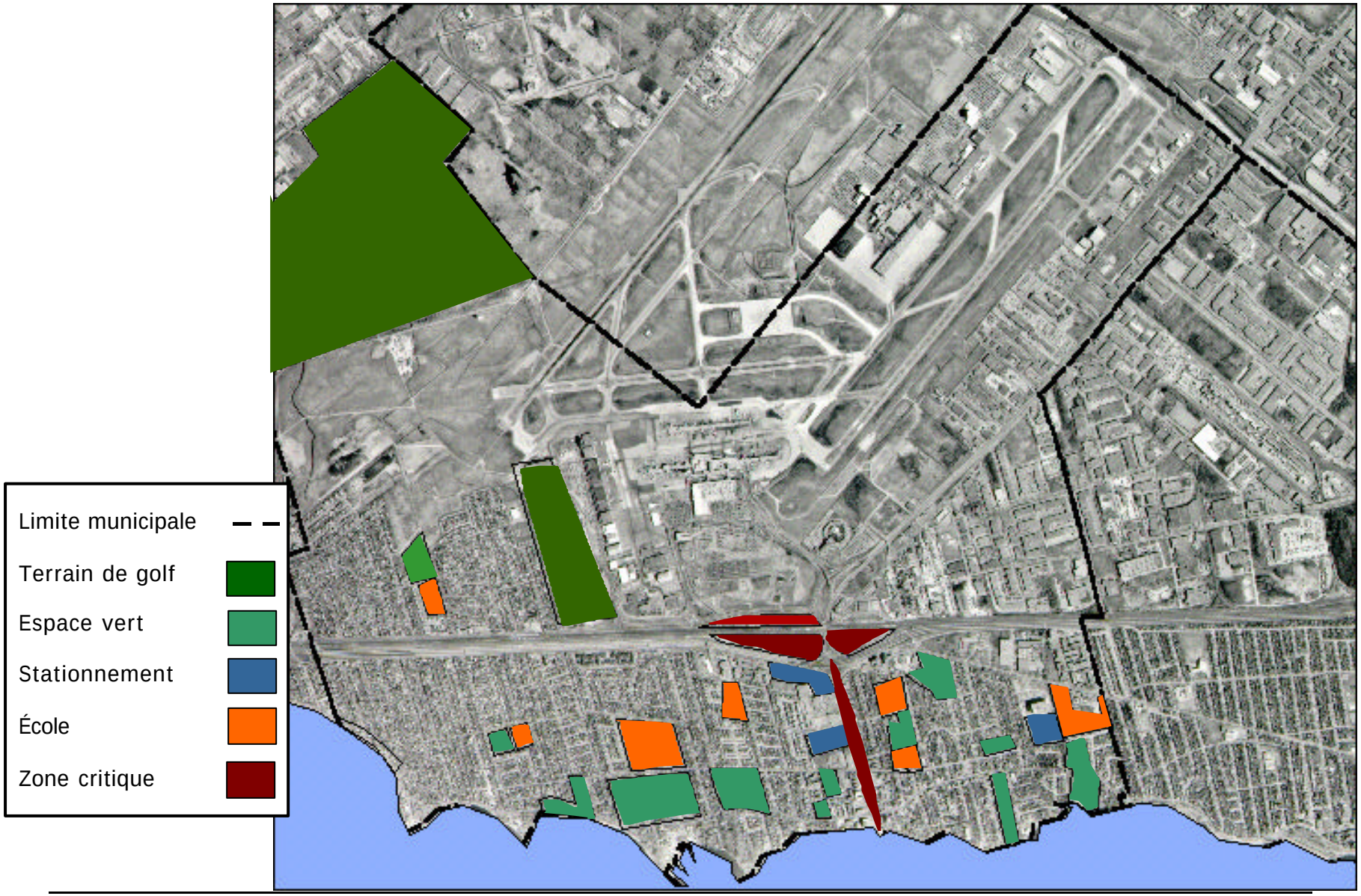


Tableau 2: possibilités de développement pour l'option 1

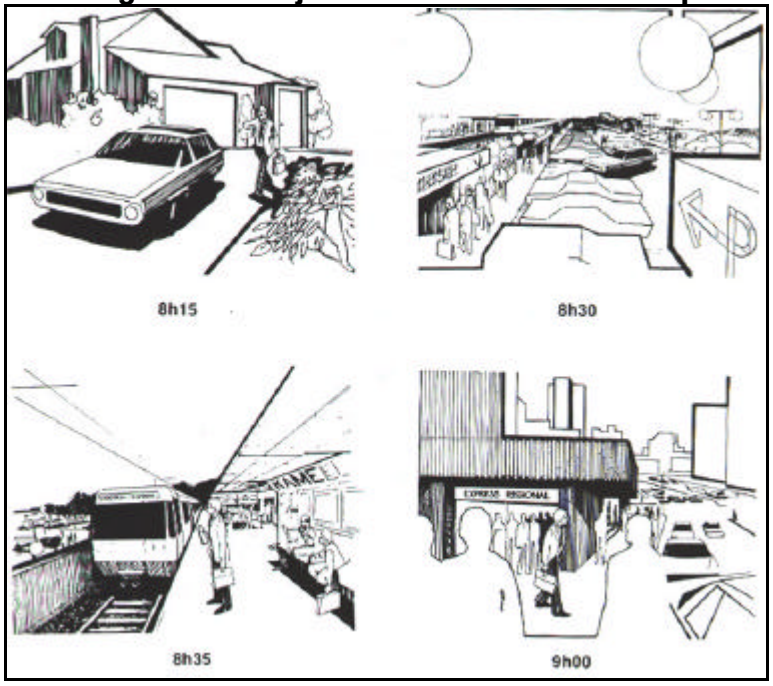
Terrains vacants	Sup.m2	% à amén.	Sup.à dév.	% infrast.	Sup. constructible	COS	Sup.habitable	Sup.log.m2	Nb d'unités
Golf "Dorval municipal"	291 000	*100%*	291 000	*-30%*	203 700	*1,5*	305 550	*200*	1 528
Stationnements	30 510	*50%*	15 255	*-30%*	10 679	*3*	32 036	*200*	160
	19 160	*50%*	9 580	*-30%*	6 706	*3*	20 118	*200*	101
	28 170	*50%*	14 085	*-30%*	9 860	*3*	29 579	*200*	148
Sous-Total	*77 840*		*38 920*		*27 244*		*81 732*		*409*
École (1 édifice)	24 140	*25%*	6 035	*0%*	6 035	*2*	12 070	*100*	121
Parcs (12%)	34 290	*50%*	17 145	*-30%*	12 002	*1,5*	18 002	*200*	90
	161 200	*25%*	40 300	*-30%*	28 210	*1,5*	42 315	*200*	212
	15 240	*100%*	15 240	*-30%*	10 668	*1,5*	16 002	*200*	80
Sous-Total	*210 730*		*72 685*		*50 880*		*76 319*		*382*
GRAND TOTAL	**603 710**		**408 640**		**287 859**		**475 671**		**2 439**

2.2 L'ÉVOLUTION DU DISCOURS SUR LES AÉROPORTS

L'évolution du discours sur les aéroports de Montréal à partir de l'inauguration de Mirabel a pour but de démontrer à quel point il s'agit d'un discours politique des plus stratégique faisant abstraction des questions environnementales et urbanistiques.

- ✓ Discours des années 1960: Mirabel sera l'aéroport du 21e siècle!
- ✓ 1969: Expropriation de 97 000 acres de terres agricoles à Mirabel;
- ✓ Prévisions optimistes de l'achalandage et du transfert des vols;

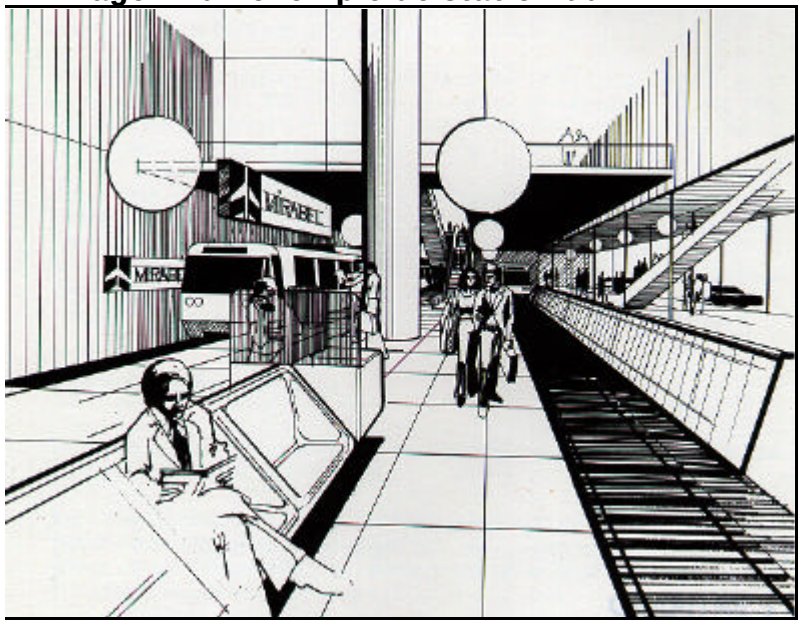
Image 1: le trajet de la maison à l'aéroport



Source: MTQ, 1974: 75

- ✓ On convenait dès lors que le marché montréalais et québécois ne pouvait accueillir deux aéroports internationaux;
- ✓ 1975: Dépôt d'un plan directeur pour Mirabel par le Bureau d'aménagement du nouvel aéroport de Montréal (BANAIM), construction de l'A-13, projet de train rapide aéroportuaire de Montréal-Mirabel (TRRAMM) et ouverture de Mirabel;

Image 2: un exemple de station du TRRAMM



Source: MTQ, 1974: 69

- ✓ Il est à noter qu'entre 1972 et 1976, le Fédéral accordait aux grands transporteurs aériens des droits d'atterrissage à Toronto;
- ✓ 1978-79: Transports Canada crée un groupe de travail sur la gestion aéroportuaire;
- ✓ 1981: Le MTQ conclue que le TRRAMM n'est pas justifié;

- ✓ 1982: Mirabel aura les vols internationaux et le fret aérien, tandis que Dorval aura les vols intérieurs et transfrontaliers, seulement 7 ans après l'ouverture de Mirabel;
- ✓ 1984-1991: Programme de revente des terres expropriées;
- ✓ 1985: Conseil consultatif sur l'avenir des aéroports de Montréal avec une contrainte majeure : ni Dorval, ni Mirabel ne doivent être fermés;
- ✓ 1986: Nouveau mandat du Conseil consultatif sur les aéroports, et décision de Transports Canada d'intégrer les deux aéroports sous la même entité de gestion;
- ✓ 1989: Aéroport de Montréal (ADM) et la Société de promotion des aéroports de Montréal (SOPRAM) sont créés;
- ✓ 1992: ADM signe un bail de 60 ans pour la gestion et l'exploitation des 2 aéroports;
- ✓ 1994: ADM conserve son statut d'administration aéroportuaire locale (AAL) au lieu de devenir une administration aéroportuaire canadienne (AAC) : elle n'est donc pas soumise aux normes environnementales fédérales;
- ✓ 1996: ADM ouvre l'aéroport de Dorval aux compagnies aériennes. Suite à cette décision, Mirabel a perdu 60% de son traffic et les 2/3 de ses emplois;
- ✓ 1997-98: Gouvernement du Québec décide de créer la Commission sur le développement de la région de Mirabel;
- ✓ 2001: Les vols seront répartis dans trois aéroports (Dorval, Mirabel et St-Hubert)?

2.2 PENSER GLOBALEMENT ET AGIR

Suite aux contraintes de la première option et en tenant compte de l'absurde du discours sur les aéroports, nous avons élaboré une deuxième option qui tient compte davantage de l'échelle métropolitaine. Nous avons donc considéré le contexte de fusion municipale présentement en cours. Ainsi, Dorval devient un arrondissement de Montréal, Saint-Laurent et Dorval ne sont plus en compétition, on peut maintenant considérer le territoire comme une seule entité.

2.2.2 Les enjeux et les orientations dans une optique métropolitaine

Afin de guider notre étude, nous avons élaboré des enjeux de développement durable avec une vision métropolitaine:

- ✓ Capter l'étalement urbain;
- ✓ Densifier pour une meilleure desserte en TEC;
- ✓ Profiter de la proximité du centre-ville;
- ✓ Augmenter la proportion habitants/emplois;
- ✓ Favoriser la mixité des fonctions par des commerces de proximité pour limiter les déplacements;
- ✓ Diversifier les types de logements pour accommoder diverses tranches de la population.

Dans un contexte métropolitain, plusieurs acteurs interviennent dans le développement. Nous avons regardé les orientations des intervenants les plus importants.

Le schéma de la CUM de la 1ère génération en 1987:

- ✓ Favoriser le maintien et la modernisation du réseau de train de banlieue à même les infrastructures existantes;
- ✓ Favoriser une densification autour des axes de transport en commun;
- ✓ Favoriser le développement résidentiel à moyenne et haute densité autour des équipements existants et prévus;
- ✓ Consolider le développement résidentiel en continuité avec le tissu urbain existant;
- ✓ Canaliser la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction;

- ✓ Limiter les prolongements du réseau autoroutier en vue de contrer l'étalement urbain.

Le ministère des Affaires municipales dans le cadre de la deuxième génération des schémas en 1994:

- ✓ Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- ✓ Orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement;
- ✓ Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;
- ✓ Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant leurs retombées sur le milieu urbanisé;
- ✓ Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments du milieu naturel en milieu urbanisé.

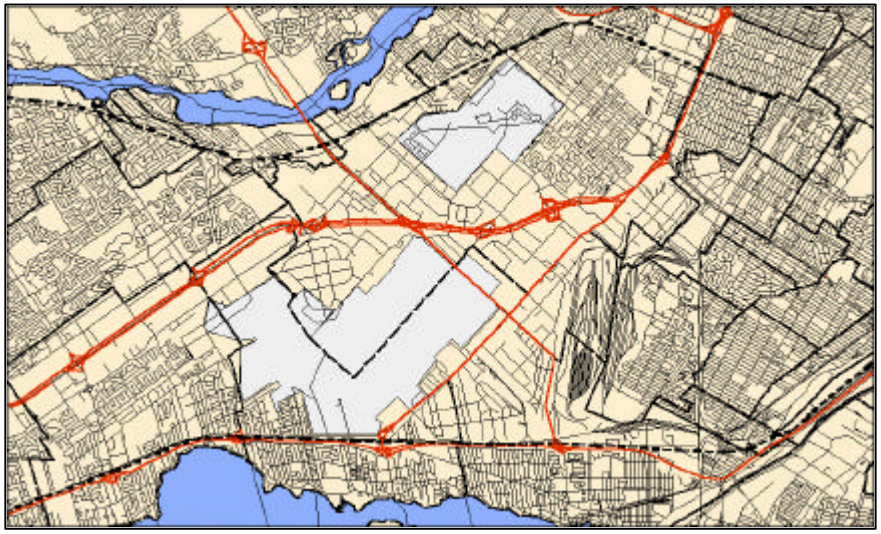
Le plan de gestion des déplacements de Montréal du ministère des Transports en 2000:

- ✓ Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement.
- ✓ De plus trois projets touchent plus directement la cité de Dorval:
- ✓ Le réaménagement du rond-point Dorval A-20/A-520 car il n'est plus compatible avec l'aéroport international;
- ✓ L'achèvement de l'A-20 à la hauteur de Vaudreuil-Dorion qui permettra, entre autre, une meilleure accessibilité pour l'aéroport de Dorval et une meilleure intermodalité;
- ✓ La desserte ferroviaire entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville montréalais, soit par la ligne Montréal/Deux-Montagnes, soit par la ligne Montréal/Dorion.

2.2.4 Les potentiels et les choix d'aménagement

Puisqu'il s'agit dans cette deuxième option d'une vision métropolitaine, nous regardons le milieu entourant la cité de Dorval.

Carte 10: le contexte du secteur d'étude



Tout d'abord, le secteur est très bien desservi par quatre autoroutes: l'A-13, l'A-20, l'A-40 et l'A-520. Ce secteur est à proximité du centre-ville et il possède une position centrale dans la partie ouest de l'île. Le site est desservi par plusieurs modes de transport en commun (plusieurs trajets d'autobus, deux lignes de train de banlieue et proximité relative de stations de métro). Des pôles d'emploi majeurs (Technoparc, parcs industriels de Dorval et de Saint-Laurent) font partie du

secteur.Le site de l'aéroport de Dorval possède un potentiel de développement important puisqu'il est situé dans un milieu urbanisé.

Ainsi, après avoir analysé tous les faits mentionnés précédemment, nous avons établi des stratégies de développement du terrain de l'aéroport:

- ✓ Transférer tous les vols de Dorval à l'aéroport de Mirabel;
- ✓ Maintenir les activités d'enregistrement et de douane à Dorval dans l'aérogare actuel;
- ✓ Développer un ensemble commercial et de bureaux à même les ailes d'embarcation actuelles;
- ✓ Rattacher le train de banlieue à l'aérogare de Dorval et implanter ensuite un train express en direction de l'aéroport de Mirabel;
- ✓ Développer sur le territoire de l'aéroport de Dorval des zones résidentielles et commerciales ainsi que des parcs et espaces publics planifiés et axés sur des principes de viabilité;
- ✓ Limiter l'étalement urbain dans les banlieues de 3^{e} et 4^{e} génération par une couronne de verdure, des taxes uniformisées et des prix concurrentiels pour les maisons et les terrains à l'échelle de la CMM.

Évidemment, nous considérons que l'aéroport de Mirabel présente de nombreux avantages qu'il faut exploiter. Il s'agit d'une infrastructure aéroportuaire de premier ordre et ses installations sont nettement sous utilisées. Son emplacement est à moins d'une heure de Montréal. Étant donné que l'aéroport est situé en zone agricole, il peut être ouvert 24 heures par jour, sept jours par semaine, quelles que soient les conditions météorologiques, ce qui constitue un avantage sur l'aéroport de Toronto. Mirabel ne possède pas les problèmes liés à un milieu densément construit. Finalement, il reste des disponibilités pour des terrains industriels.

Les avantages reliés à la deuxième option sont nombreux:

- ✓ Élimination des impacts environnementaux reliés à la présence de l'aéroport de Dorval en milieu construit;
- ✓ Mise en valeur de Bois-Franc et du terrain de l'aéroport de Dorval à des fins résidentielles;
- ✓ Réponse aux orientations des différents intervenants publics: densification et consolidation du milieu bâti, utilisation maximale des infrastructures existantes;
- ✓ Proximité des pôles importants d'emplois (Technoparc, parc industriel de Dorval et de Saint-Laurent, centre-ville de Montréal);
- ✓ Captage de l'étalement urbain;
- ✓ Réponse aux principes de viabilité: densité résidentielle, mixité des fonctions, mixité sociale et mixité des modes de transport.

Carte 11: secteur à développer pour l'option 2

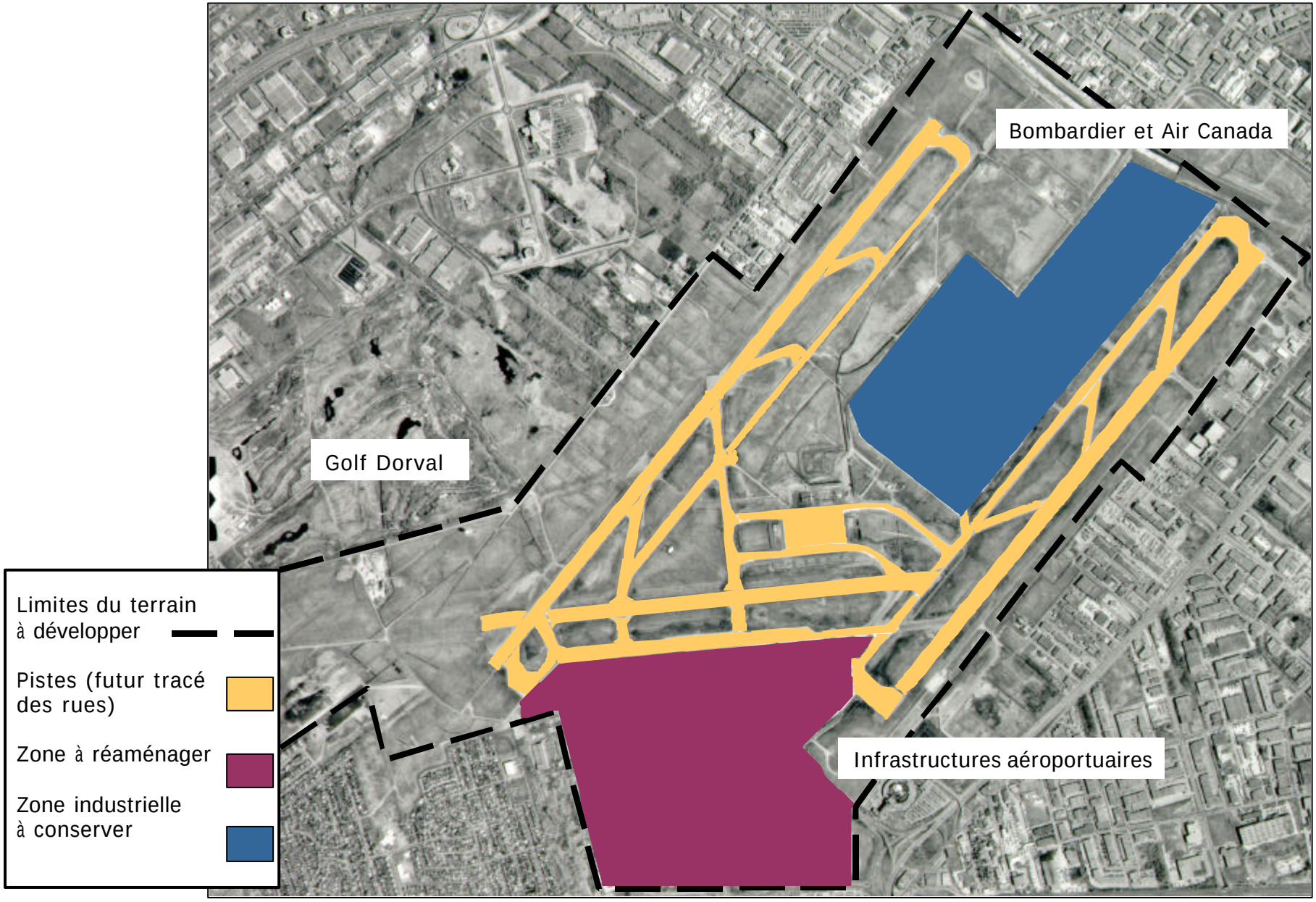


Tableau 3: possibilités de développement pour l'option 2

Terrains vacants	Sup.m2	% à amén.	Sup.à dév.	% infrast.	Sup. constructible	COS	Sup.habitable	Sup.log.m2	Nb d'unités
Terrain de l'aéroport	**9 692 000**	***78%***	**7 586 500**	***-30%***	**5 310 550**	***1,5***	**7 965 825**	***200***	**39 829**
Terrain aérogares	-1 306 000								
Terrain industriel	-799 500								
Terrain à développer	**7 586 500**								

2.3 COMPARAISONS DES DEUX OPTIONS PRÉSENTÉES

En comparant les deux options, il devient évident que pour influencer véritablement les choix d'habitation d'une partie importante de la population, il est primordial de faire des choix urbanistiques et politiques majeurs à l'échelle de la CMM.

Tableau 4: comparaison des deux options

OPTION 1	OPTION 2
704 640 m2	7 586 500 m2
4 019 nouvelles unités	39 829 nouvelles unités
Gestion de l'existant	Projet de développement planifié et à long terme; Préservation du territoire agricole dans la CMM; Moteur de développement pour la région; Mise en relation des pôles d'emplois avec les pôles résidentiels dans l'ouest de l'île; Consolidation des zones urbaines existantes; Développement d'une option viable complète.

Afin de vérifier si notre objectif de captage de l'étalement urbain avait été atteint, un petit calcul a été fait. Selon Statistique Canada, il s'est construit 22 240 unités dans la CUM (26%) et 63 975 (74%) à l'extérieur de l'île, et ce entre 1991 et 1996. Notre option 2 prévoit 39 829 unités, ce qui représente 62% des constructions à l'extérieur de l'île sur une période de 5 ans.

Ainsi, 2 habitations sur 3 seraient construites à Dorval plutôt que dans les banlieues de la nouvelle ville de Montréal.

Ce tableau et ce calcul nous permettent de faire un choix éclairé quant à l'option à développer. Ainsi, l'option 1 n'offre qu'une gestion de l'existant qui n'apporte pas de véritable changement à l'échelle métropolitaine, tandis que l'option 2:

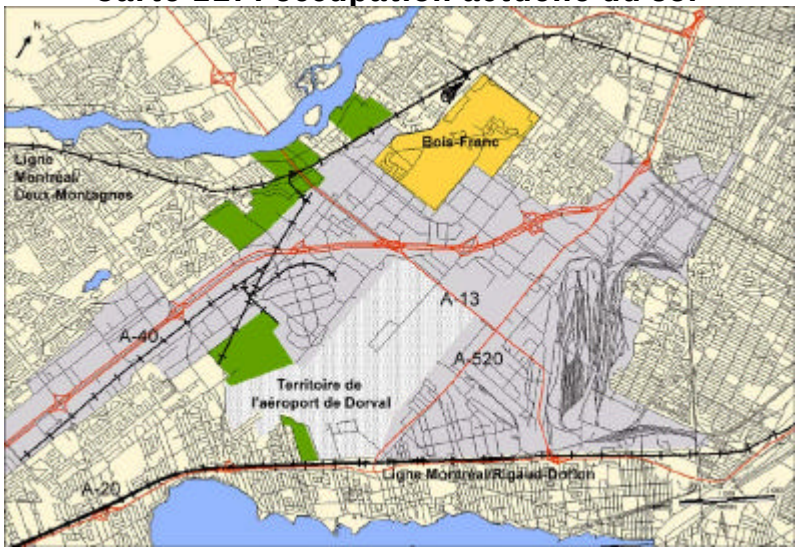
- ✓ Élimine les impacts majeurs de l'aéroport dans un milieu densément construit, dont le bruit et la pollution;
- ✓ Présente un projet de développement planifié et à long terme;
- ✓ Préserve le territoire agricole dans la CMM;
- ✓ Est un moteur de développement pour la région;
- ✓ Met en relation les pôles d'emploi avec les pôles résidentiels dans l'ouest de l'île;
- ✓ Consolide les zones urbaines existantes;
- ✓ Participe à l'a ugmentation des revenus de la nouvelle Ville de Montréal par la hausse des valeurs foncières.

3. UN AMÉNAGEMENT DURABLE QUI VOLE HAUT!

3.1 L'UTILISATION ACTUELLE DU SOL

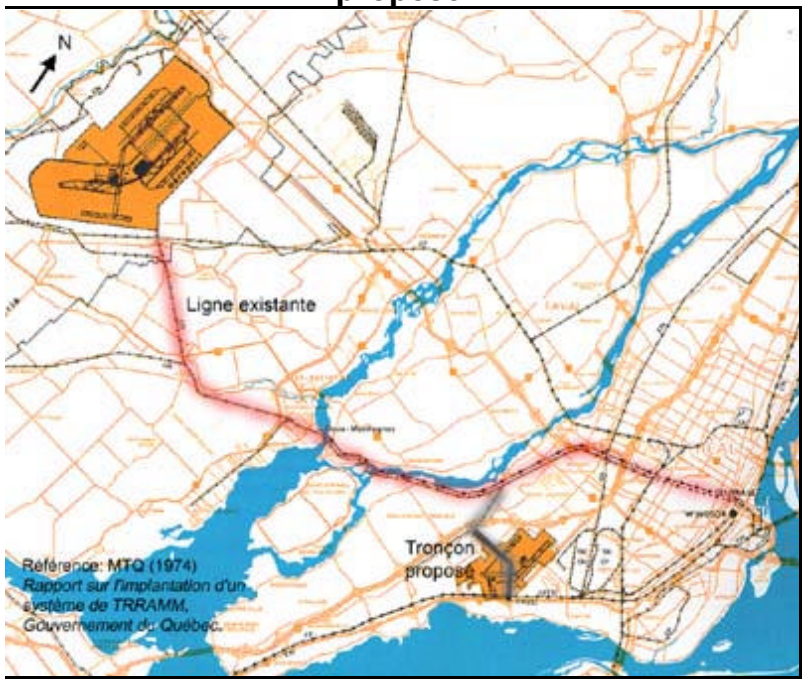
- ✓ Prédominance des parcs industriels, ce qui provoque des coupures importantes dans la trame;
- ✓ Enclavement par les autoroutes 20 et 40, mais surtout par la 13;

Carte 12: l'occupation actuelle du sol



- ✓ Manque de liens est-ouest entre les différentes villes de l'Ouest de l'île;
- ✓ Proximité des stations de train de banlieue Dorval et Pine Beach;
- ✓ Proximité des voies ferrées du CN qui desservent le Technoparc de Saint-Laurent et qui se connectent à la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes;
- ✓ Proximité relative des stations de métro Côte-Vertu et Du Collège;
- ✓ Prédominance de secteurs résidentiels de basse densité de Dorval et de Pointe-Claire au sud-ouest du terrain à développer.

Carte 13: ligne prévue pour le TRRAMM et tronçon proposé



3.2 LES AXES PROPOSÉS

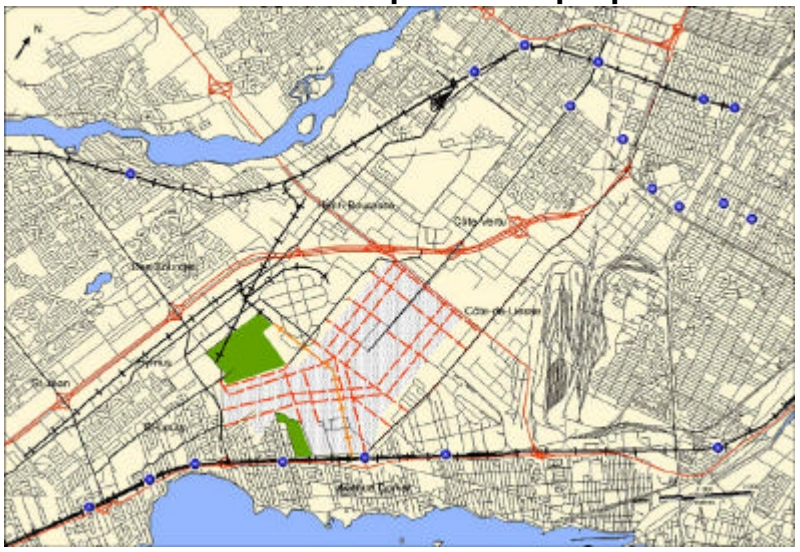
3.2.1 Les axes primaires

Les principales lignes directrices d'aménagement sont de:

- ✓ Relier le terrain à développer aux grands axes de la trame existante par le renforcement des liens est-ouest et la consolidation des axes nord-sud;
- ✓ Transformer l'autoroute 520 en boulevard urbain qui se connecte à la trame;

- ✓ Raccorder la station de train de banlieue Dorval et l'aérogare à la ligne de train de banlieue Montréal/Deux - Montagnes pour une connexion directe avec l'aéroport de Mirabel.

Carte 14: les axes primaires proposés



3.2.2 Les axes primaires et secondaires

Les principales lignes directrices d'aménagement:

- ✓ Connexion du secteur résidentiel Dorval et Pointe-Claire par le prolongement des axes secondaires;
- ✓ Prolongement de la trame industrielle et connexion au boulevard Côte-de-Liesse (A-520);
- ✓ Connexion du secteur industriel Bombardier au boulevard Côte-de-Liesse et au chemin St-François;
- ✓ Connexion du Technoparc de St-Laurent au terrain à développer;
- ✓ Axes primaires et secondaires reprenant les grandes pistes d'atterrissage.

Photo 1: pistes d'atterrissage utilisées pour la trame des rues

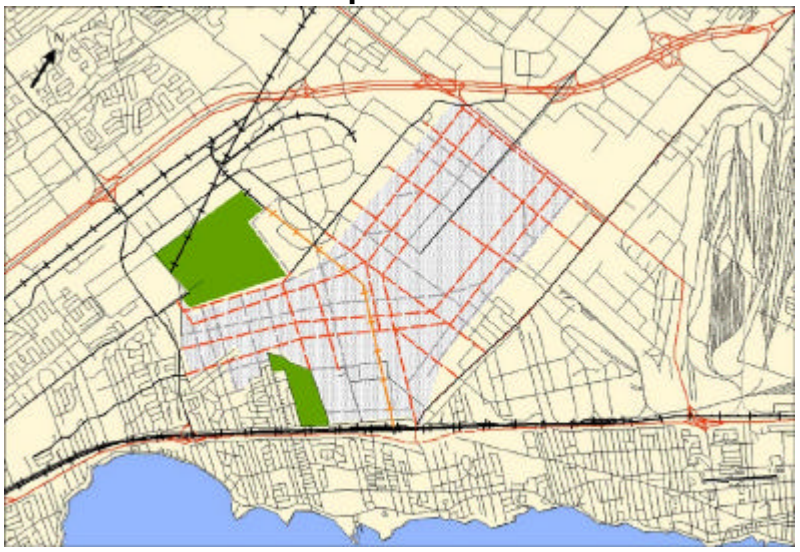
3.3 UNE NOUVELLE UTILISATION DU SOL

Les principales lignes directrices d'aménagement :

- ✓ Réaménagement du secteur de la gare Dorval;
- ✓ Réaménagement de l'aérogare: voie ferrée souterraine, commerces et bureaux dans les ailes d'embarcation, douanes et enregistrements;
- ✓ Commerces et bureaux près de l'autoroute 20 et du boulevard Côte-de-Liesse (hôtel Hilton);
- ✓ Intégration de la voie ferrée à la trame par des espaces verts, des passerelles et des passages à niveau (exemple ville Mont-Royal);

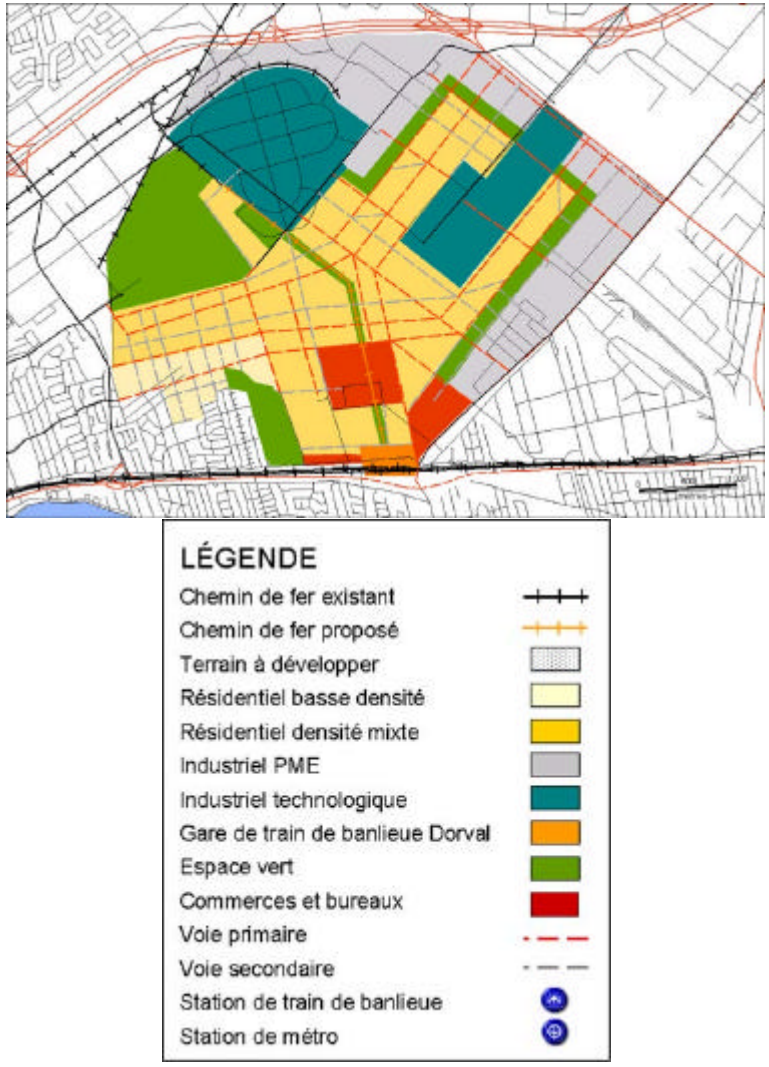
- ✓ Des espaces verts linéaires entre les parcs industriels type PME et les secteurs résidentiels (zone tampon);
- ✓ Conservation des deux terrains de golf et des bâtiments appartenant à Bombardier et Air Canada ;

Carte 15: les axes primaires et secondaires

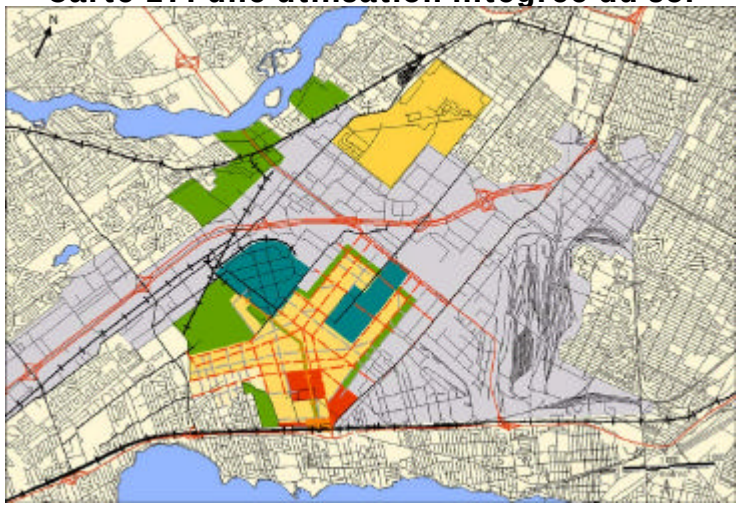


- ✓ Introduction d'un tramway ou d'un train léger sur rail assurant la desserte des quartiers résidentiels et industriels;
- ✓ Recherche d'une plus grande densité sur les axes primaires et secondaires;
- ✓ Mixité des types de logement pour une mixité sociale;
- ✓ Mixité des fonctions urbaines: commerces de quartier, services communautaires, écoles, parc de logements mixte;
- ✓ Densité résidentielle faible à moyenne dans le secteur sud - ouest pour une connexion graduelle des secteurs résidentiels existants de Dorval et de Pointe-Claire.

Carte 16: la nouvelle utilisation du sol



Carte 17: une utilisation intégrée du sol



3.4 LA FAISABILITÉ ET LE PHASAGE

Maintenant que vous connaissez bien la réalité spatiale du projet du Nouveau Dorval, nous pouvons y associer quelques chiffres importants liés à son développement.

Mais avant tout, il est important de rappeler que nous avons défini notre projet au niveau global, en nous basant sur une délimitation de superficies associées à différents types de développement : un secteur résidentiel de plus faible densité situé au sud-ouest de notre territoire (COS 1,0) et un autre, formant la plus grande partie du plan d'utilisation du sol, qui correspond à une zone mixte d'une plus forte densité (COS de 1,5, qui correspond environ aux densités du projet Bois-Franc à ville Saint-Laurent). Les calculs se fondent sur les superficies associées à chacun de ces secteurs. De plus, nous avons cru bon de nous concentrer sur les calculs du secteur résidentiel seulement.

Le tableau 5 montre d'abord que nous visons la construction de 43 923 unités d'habitation, et un apport d'environ 10 000 nouveaux habitants au terme du développement projeté.

Tableau 5: le développement immobilier du Nouveau Dorval en quelques chiffres

Terrains à aménager	Faible densité	Densité mixte	TOTAL
Superficie à développer	763 700	6 923 000	7 686 700
Proportion d'infrastructures	-30%	-30%	
Superficie constructible	534 590	4 846 100	5 380 690
COS (Coefficient d'occupation du sol)	1,0	1,5	
Superficie habitable	534 590	7 269 150	7 803 740
Superficie moyenne logement (m^2)	300	175	
Nombre d'unités	1 782	41 538	43 320
Nombre moyen d'habitants par unité	3	2,3	
Nombre d'habitants	5 346	95 537	100 883

Sur la base des superficies calculées, on peut arriver à déduire un nombre d'unités pouvant être construites. De la superficie totale, on soustrait 30% qui est dédié à recevoir les

infrastructures publiques (rues, parcs…), dont le développement sera plutôt à la charge des promoteurs.

La superficie résiduelle est la superficie constructible, qu'on multiplie par le coefficient d'occupation du sol (COS) pour déterminer une superficie habitable. On divise le tout par la superficie moyenne des unités (300 mètres carrés pour le secteur à 1,0 de COS et 150 mètres carrés pour le secteur 1,5 de COS) et on obtient le nombre d'unités à être construites (43 923 unités).

On peut finalement multiplier le nombre d'unités par le nombre estimé d'habitants par unité, soit 3 pour COS 1,0 et 2,3 pour COS 1,5, et voilà le nombre d'habitants estimé de 102 270 habitants.

Nous sommes conscients que ces chiffres sont le fruit de plusieurs approximations, mais ils reflètent bien l'envergure du projet que nous proposons.

Maintenant, projetons dans le temps le développement immobilier proposé pour le Nouveau Dorval. Il est évident qu'un tel projet ne peut se construire en un jour! C'est pourquoi nous établissons à 12 ans le nombre d'années nécessaires pour développer le projet, une fois que tous les vols auront été transférés à Mirabel, que l'aéroport aura été fermé et que les terrains auront été décontaminés, si nécessaire. Le choix de ce nombre d'années se base sur plusieurs facteurs.

La conjoncture favorable à l'immobilier que l'on vit depuis quelques années (avec des taux d'inoccupation au plus bas), aidée d'une bonne planification métropolitaine à l'échelle de la CMM limitant l'étalement urbain hors de l'Île de Montréal, participent à l'atteinte de notre objectif de 31% du captage de l'étalement urbain dans la région métropolitaine sur ces 12 années.

Par « captage de l'étalement urbain », nous entendons que les 3 660 unités construites dans le Nouveau Dorval seront des unités qui ne seront pas construites dans les banlieues nord et sud de l'Île de Montréal chaque année.

Tableau 6: le phasage du projet

Horizon de développement pour la construction du projet *Nouveau Dorval* (années)	12
Nombre d'unités prévues dans le projet *Nouveau Dorval*	43 320
Nombre d'unités construites par année dans le *Nouveau Dorval* et qui n'iront pas en banlieue	3 610
Unités construites hors de l'île de Montréal par année (moyenne des années 1991 à 1996)	12 000
Captage des unités construites hors de l'île	30%
Unités construites sur l'île de Montréal par année (moyenne des années 1991 à 1996) * * Nous doublons la mise: près de deux fois plus d'unités seront construites sur l'île par année	4 000

Source: Statistique Canada, recensement de 1996

Nous nous sommes basés sur les données de la construction résidentielle entre 1991 et 1996 qui représentent un période de récession dans le domaine de la construction.

Entre 1991 et 1996, selon Statistique Canada, il se construisait 12 000 unités par an hors de l'Île de Montréal dans les couronnes de la RMR. Nos 3 660 unités correspondent ainsi à 31% du développement usuel dans les banlieues hors de l'Île.

Si on prend en compte qu'il se construit environ 4 000 unités sur l'Île de Montréal (donc dans la nouvelle ville de Montréal

fusionnée) par an, on peut dire que les nouvelles unités doubleront presque la construction résidentielle annuelle dans la nouvelle ville de Montréal.

3.5 LE FINANCEMENT

Afin de financer le développement du territoire de l'aéroport de Dorval et des infrastructures d'utilité publique, nous avons calculé les hausses de taxes dues à la hausse de la valeur des propriétés en raison de l'élimination de l'aéroport de Dorval et de ses inconvénients. Nous avons aussi inclus les taxes que la nouvelle ville de Montréal recevrait avec l'ajout de nouvelles résidences. Le total n'inclut par les taxes provenant des commerces, des entreprises et des industries.

Penchons-nous, finalement, sur un autre aspect de notre projet, qui a des répercussions bien réelles sur la qualité de vie des résidants et sur la viabilité urbaine, tout autant que sur le milieu bâti existant : le bruit des avions. Nous avons tenté de chiffrer le coût du bruit des avions sur l'Île de Montréal qui se traduit par la dévaluation foncière dans les secteurs les plus touchés par les nuisances d'un aéroport en plein milieu urbanisé.

Pour ce faire, nous nous sommes basés sur les courbes de bruit cartographiées par Transport Canada, qui délimitent des zones sous des niveaux de bruit NEF (*Noise Exposure Forecast*) ou Projection du bruit perçu (PBP) aux niveaux 25-30-35 NEF (carte 18). Ce facteur prend en compte la fréquence et la puissance des bruits perçus par la population affectée.

Selon certaines études, le facteur bruit est internalisé dans la valeur foncière, c'est-à-dire que les maisons où le bruit des avions est le plus perceptible valent moins cher que les autres. Cette vision économiste, qui semble dire que le marché a absorbé les coûts liés au facteur bruit, ne règle rien quant à la viabilité urbaine.

Toutefois, l'abolition des facteurs de bruit, en plus d'être plus viable, pourrait engendrer, selon nous, une hausse des valeurs foncières et une hausse des taxes perçues par la municipalité. Ainsi, ces mêmes études déterminent un taux de dévaluation de 0,5 % par unité NEF. Sur la base de cette hypothèse, nous avons calculé, selon les zones de projection de bruit perçu (25-30-35), dans les 4 municipalités actuelles les plus touchées pas les nuisances sonores, la part de leur superficie totale affectée par un facteur NEF supérieur à 25.

Quand on rapporte cette part du territoire affecté par la valeur foncière imposable (établie à l'aide des rôles d'évaluation de la CUM), on arrive à une valeur foncière imposable récupérée (881 millions de dollars), ce qui nous permet de calculer, à partir d'un taux d'impôt foncier moyen de 2$ par 100 $ annuellement, le montant de 17 millions de dollars de taxes municipales récupérées.

D'une façon très approximative, et sans compter les taxes non résidentielles, on peu ajouter la valeur estimée du projet Nouveau Dorval, et les taxes municipales qu'il pourrait apporter aux coffres de la nouvelle Ville de Montréal. Nous arrivons, au terme de cet exercice, à un total de taxes municipales ajoutées de près de 150 millions de dollars par année.

Nous savons que ce calcul s'appuie sur plusieurs hypothèses, mais il nous indique quand même que l'abolition du facteur des nuisances sonores dues à la présence de l'aéroport dans le tissu construit, en plus d'être un facteur de viabilité urbaine,

peut se traduire en argent, un argument qui a toujours son poids important dans les décisions de développement urbain et qui pourrait contrebalancer le coût des opérations publiques en permettant d'assurer une part de la mise de fond nécessaire au développement du Nouveau Dorval.

Carte 18: les zones touchées par le bruit de l'aéroport

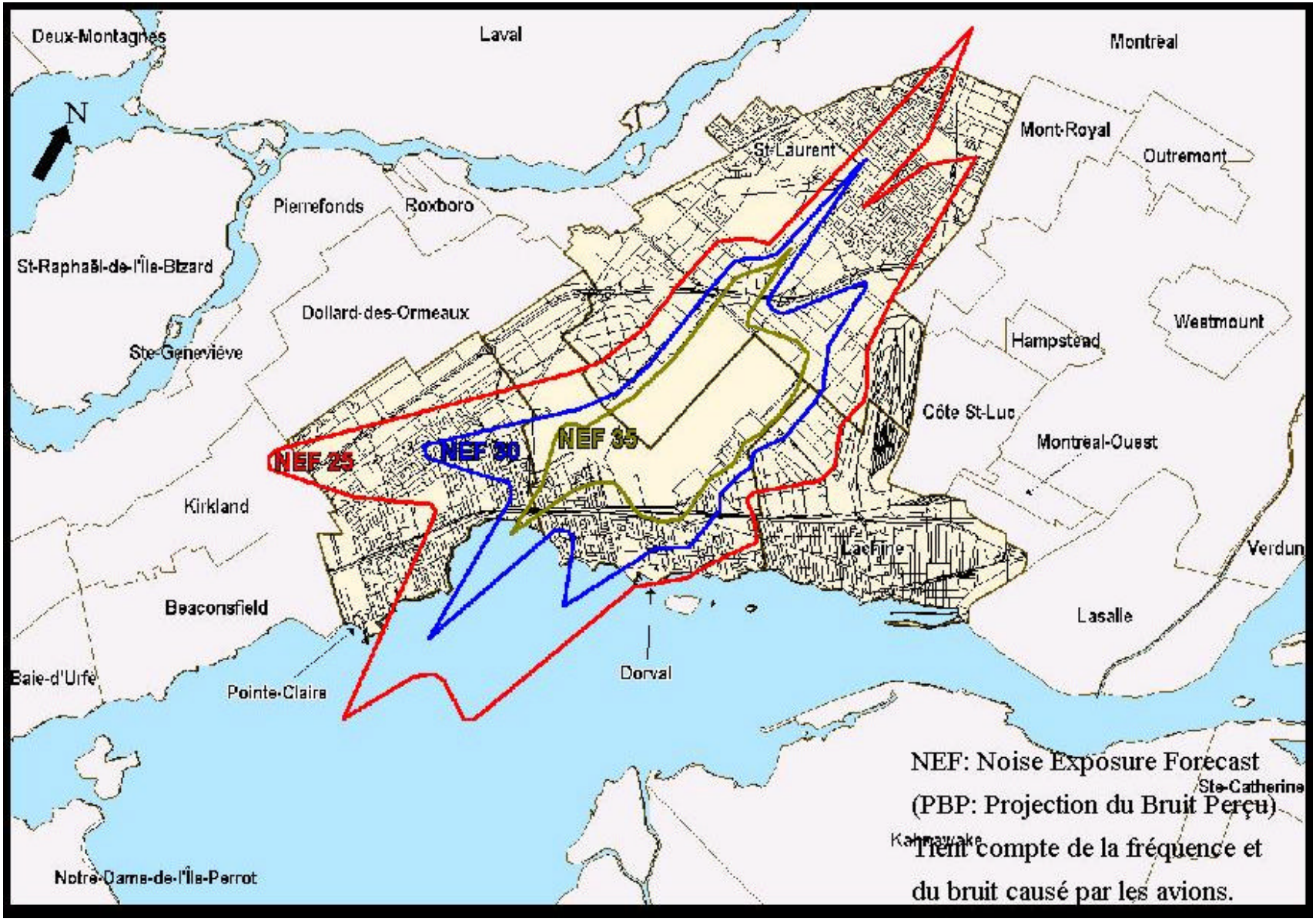


Tableau 7: hausse des taxes

A. Le cadre bâti existant (Source: Communauté urbaine de Montréal, *Rôle d'évaluation 2000*)

Municipalités	Dorval	Lachine	Pointe-Claire	Saint-Laurent	Total
Superficie totale (km2)	21,07	15,63	18,92	42,54	98,16
Valeur foncière totale ($)	2 155 070 927 $	2 090 548 067 $	2 492 924 385 $	6 012 412 708 $	12 750 956 087 $
Moins foncier non imposable ($)	453 699 221 $	292 872 766 $	218 377 784 $	692 600 203 $	1 657 549 974 $
Valeur foncière imposable ($)	1 701 371 706 $	1 797 675 301 $	2 274 546 601 $	5 319 812 505 $	11 093 406 113 $
Superficie sous NEF 25 (km2)	4,05	2,20	8,07	13,62	27,94
% superficie sous NEF 25	19,22%	14,09%	42,63%	32,02%	
Coef. négatif NEF 25 (0,5% par NEF)	13,75%	13,75%	13,75%	13,75%	
Valeur foncière ajustée sous la courbe NEF 25	44 966 842 $	34 832 978 $	133 315 540 $	234 229 944 $	447 345 305 $
Superficie sous NEF 30 (km2)	5,09	0,55	2,17	4,02	11,83
% superficie sous NEF 30	24,18%	3,50%	11,46%	9,46%	
Coef. négatif NEF 30 (0,5% par NEF)	16,25%	16,25%	16,25%	16,25%	
Valeur foncière ajustée sous la courbe NEF 30	66 841 621 $	10 212 130 $	42 341 295 $	81 773 046 $	201 168 093 $
Superficie sous NEF 35 (km2)	8,74	0,00	0,10	4,20	13,04
% superficie sous NEF 35	41,46%	0,00%	0,52%	9,88%	
Coef. négatif NEF 35 (0,5% par NEF)	18,75%	18,75%	18,75%	18,75%	
Valeur foncière ajustée sous la courbe NEF 35	132 266 106 $	0 $	2 200 236 $	98 574 100 $	233 040 442 $

Valeur foncière imposable récupérée avec le déménagement de l'aéroport	244 074 570 $	45 045 108 $	177 857 071 $	414 577 090 $	881 553 840 $
Taux de taxation (2,00$ / 100,00$)	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	
Taxes municipales annuelles récupérées avec le déménagement de l'aéroport	4 881 491 $	900 902 $	3 557 141 $	8 291 542 $	17 631 077 $

B. Projet de développement "Nouveau Dorval" (projet d'atelier)

Unités créées	43 320		
Valeur moyenne	150 000 $		
Valeur foncière totale	6 497 995 000	TOTAL DES TAXES MUNICIPALES AJOUTÉES :	
Taux de taxation moyen	2%		
Taxes municipales supplémentaires	129 959 900 $	→	147 590 977$

CONCLUSION

Le Nouveau Dorval démontre qu'il est possible de développer en milieu urbanisé des projets résidentiels tenant compte des principes de viabilité urbaine et offrant suffisamment de diversité en terme de typologies pour convenir à un grand nombre de personnes.

Le développement du territoire de l'aéroport de Dorval est une option très viable, et ce à plusieurs points de vue :

- ✓ Élimination des impacts reliés à la localisation de l'aéroport de Dorval dans un milieu densément construit, dont le bruit et la pollution;
- ✓ Maintien de certains emplois à l'emplacement de l'aérogare actuelle (entregistrements et douanes);
- ✓ Proximité du centre-ville et des pôles d'emploi (Technoparc et parcs industriels de Dorval et Saint-Laurent);
- ✓ Consolidation d'une zone déjà urbaine;
- ✓ Mixité des fonctions résidentielle, commerciale et industrielle, et mixité dans les modes de transport;
- ✓ Augmentation des revenus pour la nouvelle Ville de Montréal en terme de gain de valeur foncière;
- ✓ Captage de l'étalement urbain.

La fin des nuisances sonores dues à l'aéroport permettra également au secteur Bois-Franc de se développer sans contraintes.

Cette option qui nous semble beaucoup plus viable que la situation actuelle, est sûrement aussi plus rentable à long terme. Il demeure que le choix de fermer l'aéroport de Dorval constitue tout un choix de société, comprenant ses coûts, mais apportant aussi bien des bénéfices en terme de qualité de vie des résidants de la nouvelle Ville de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES

Bailey, Richard (1999) *Mall Over,* Urban Land, June, vol. 57, no. 7, p. 46.

Bryant, Rebecca (1998) *Bigger Is Better*, Urban Land, July, vol. 57, no. 7, p. 60.

Galehouse, Richard (1999) *Measurements of Community*, Urban Land, June, vol. 58, no. 6, p.58-59.

Jensen, David (1999) *Point of View,* Urban Land, June, vol. 57, no. 8, p. 69.

Kebbaugh, Doug (1998) *Into the Abyss*, Urban Land, July, vol. 58, no. 6, p. 46.

Love, Terrence L. (1998) *Making an Olympic Impact in Atlanta.* Urban Land, October, vol. 57, no. 10, p.25.

(1999) *Courthouse Hill, Arlington, Virginia.* Urban Land, September, vol. 58, no. 9, p. 35.

CONFÉRENCE

Gabriel Dupuy (2000) *La dépendance automobile et l'aménagement des villes*, conférence présentée à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, 8 novembre.

SITES INTERNET

Ville de Montréal, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: 23 septembre 2000.
http://www.ville.montreal.qc.ca/

Communauté urbaine de Montréal, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: 28 avril 2001.
http://www.cum.qc.ca/

Ville de Dorval, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: non spécifiée.
http://www.city.dorval.qc.ca/dorval/index.html

Aéroports de Montréal, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: non spécifiée.
http://www.admtl.com/index.shtml

Agence Métropolitaine de Transport, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: non spécifiée.
www.amt.qc.ca

Cummunauté urbaine de Montréal, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour: 28 avril 2001.
www.cum.qc.ca

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour : 20 avril 2001.
www.stcum.qc.ca

Stapelton Corporation, visité durant le mois d'avril 2001, dernière mise à jour : non spécifiée.
www.stapletoncorp.com

VOLUMES

Aéroports de Montréal (1999) *Destination aéroports verts*, Direction environnement.

Commission sur le développement de la région de Mirabel. (1998) *Destination Mirabel*, Gouvernnement du Québec.

Commission sur le développement de la région de Mirabel (1998) *Mirabel Aujourd'hui et Demain,* Gouvernnement du Québec

Communauté Urbaine de Montréal (2000) *Rôle triennaux 2001-2002-2003, statistiques relatives aux rôles fonciers.* Service de l'évaluation.

Communauté Urbaine de Montréal (1987) *Schéma d'Aménagement de la Communauté Urbaine de Montréal*.

Delaware Valley Planning Commission (1999) *New regionalism : building livable communities across the Delaware Valley.*

Dorval, Ville de (1990) *Plan d'urbanisme de la Ville de Dorval.*

Leroux, François et Alain Vanpeeterssen (1990) *Étude sur l'impact économique des aéroprts de Montréal (Dorval et Mirabel)* , École des hautes études commerciales, Cahier de recherche no. IEA-90-16, Institut d'économie appliqué.

Ministère des Finances (1999) *Zone de commerce internationnal de Montréal à Mirabel, une stratégie de développement économique créative d'emplois,* Gouvernnement du Québec.

Ministère des Transports (1974) *TRRAMM : rapport sur l'implantation d'un système de TRRAMM*, Gouvernnement du Québec.

Rebchook, John. *Colorado Copes with Growing Pains.* Urban Land : May 1999 vol. 58, no. 5, p.80.