

RAPPORT PRÉLIMINAIRE

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR OUEST
ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO**

Version préliminaire

Projet n° 35262

Février 2007

DAA

> Daniel Arbour & Associés

460, rue McGill

Montréal (Québec) H2Y 2H2 CANADA

Téléphone 514 954-5300 Télécopieur 514 954-5345

www.arbour.ca

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. MISE EN CONTEXTE	1
2. TERRITOIRE D'ÉTUDE	2
2.1. Zone de cadrage	2
2.2. Problématique de développement	2
2.3. Orientations de l'arrondissement	4
3. ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	5
3.1. Enjeux transport	5
3.2. Enjeux milieux naturels.....	6
3.3. Enjeux infrastructures	7
3.4. Enjeux équipements publics :	7
3.5. Enjeux du plan d'urbanisme	8
4. TENDANCES DU MARCHÉ	10
4.1. La situation dans la zone d'étude	10
4.2. La croissance future	16
4.3. Une raréfaction des terrains à développer.....	16
4.4. Conclusion.....	17
5. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	18
6. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	19
6.1. Aménagement urbain	19
6.2. Espaces publics.....	19
6.3. Transport	20
6.4. Projet d'aménagement	20
6.5. Programmation de développement.....	22
7. IMPACT FISCAL.....	23

1. MISE EN CONTEXTE

En 2005, l'arrondissement Pierrefonds-Senneville entamait la réalisation d'un plan de développement concerté du secteur ouest de l'arrondissement avec les intervenants du milieu. À savoir : les représentants de la Ville de Montréal, divisions des Parcs, de l'Urbanisme et de la Circulation, les représentants des Ministères du Transports et du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les représentants des propriétaires fonciers, les représentants de l'arrondissement Pierrefonds-Senneville et du consultant mandaté, la firme Daniel Arbour & Associés.

Au cours de plusieurs réunions de planification, au nombre de 8 rencontres, les représentants ci-haut mentionnés ont convenu :

- Des principaux enjeux associés à la planification du territoire ;
- Des orientations d'aménagement et de développement ;
- Du programme de développement ;
- D'un plan d'aménagement d'ensemble ;
- De critères de performance.

Faisant suite a cette concertation, une étude d'impact fiscale a été réalisée de manière à valider la rentabilité du projet de développement de ce vaste territoire actuellement vacant.

2. TERRITOIRE D'ÉTUDE

2.1. Zone de cadrage

L'arrondissement Pierrefonds-Roxboro (anciennement l'arrondissement Pierrefonds-Senneville) dispose à l'ouest de l'emprise de la future autoroute 40, d'un vaste territoire non urbanisé. Plus de 425 hectares de terrain se trouve en zone urbaine, soit l'un des plus grands sites constructibles sur l'Île de Montréal.

Ce territoire est délimité :

- au sud et à l'ouest par la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue ;
- au nord par le Parc Nature du Cap Saint-Jacques et le boulevard Gouin ;
- à l'est par l'emprise de l'autoroute 40.

2.2. Problématique de développement

Pouvant accueillir plus de 4 000 nouveaux logements, le secteur ouest de Pierrefonds offre l'un des plus importants potentiels de développement résidentiel de la Ville de Montréal. Le développement du secteur ouest est déjà amorcé et la pression de ce développement continue de s'accroître malgré le fait que ce secteur soit toujours enclavé. L'absence d'infrastructures de transport qui puissent stratégiquement lier le secteur aux autres parties de l'arrondissement et au réseau autoroutier constitue ainsi l'un des principaux enjeux. Actuellement, l'axe est-ouest n'est desservi que par le boulevard Gouin Ouest. Le boulevard De Pierrefonds et la rue Antoine-Faucon, qui permettraient d'accéder directement au centre du secteur, se terminent actuellement en cul-de-sac aux abords de l'emprise de l'autoroute 440. La desserte routière dans l'axe nord-sud est inexistante. La mise en place des infrastructures routières devient donc nécessaire à la poursuite du développement résidentiel du secteur ouest. Par ailleurs, le développement résidentiel et la planification des liens routiers doivent s'effectuer dans le respect des milieux naturels existants au sein de l'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme.

Figure : localisation du territoire à l'étude



2.3. Orientations de l'arrondissement

Le chapitre d'arrondissement du plan d'urbanisme de Pierrefonds-Senneville considère ce territoire comme un secteur de planification détaillé à la fois de portée locale et pan-montréalais. Les grandes orientations relatives à ce secteur sont :

- Mettre en place les conditions nécessaires au développement d'un nouveau quartier offrant une bonne qualité de vie aux nouveaux ménages ;
- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels inscrits dans l'écoterritoire et harmoniser le développement du secteur en conformité avec les objectifs de la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels ;
- Développer les infrastructures routières et municipales nécessaires à la poursuite du développement résidentiel du secteur ouest et réaliser en priorité un lien routier entre le boulevard Guin Ouest et l'autoroute 40.

3. ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Une série d'enjeux a été définie par les membres du comité. À savoir :

3.1. Enjeux transport

Selon les responsables en circulation à la Ville de Montréal, les grands enjeux du plan de transport de la ville portent sur :

- i. Le secteur ouest de l'Île a des cellules de 3 km selon les grands axes de circulation ;
- ii. Il y a absence d'un réseau de camionnage ;
- iii. La trame urbaine ne facilite pas les déplacements de circulation nord-sud ;
- iv. Il y a absence de planification entre les villes de l'ouest ;
- v. La desserte en transport en commun est incomplète ;
- vi. Le réseau cyclable dans l'axe nord-sud est rare ;
- vii. Les déplacements de l'ouest sont de :
 - 10% vers le centre-ville ;
 - 8% vers la Ville St-Laurent ;
 - 5% vers Dorval;
 - 10% vers les pôles d'emplois.
- viii. Le secteur ouest de Pierrefonds a été calculé avec une capacité de 5 300 unités d'habitations pour un déplacement véhiculaire de 27 000 véhicules jours.

Les grands axes structurants du plan de transport de la Ville de Montréal sont :

- i. Le lien Pierrefonds - Morgan (lien avec la station de train de banlieue) ;
- ii. Le prolongement de la A-40 ;
- iii. L'axe Sainte-Marie (échangeur Morgan) ;
- iv. Le prolongement du boulevard Bizard (transport en commun et auto) ;
- v. Le lien exclusif transport en commun.

3.2. Enjeux milieux naturels

Les enjeux des milieux naturels sont liés spécifiquement à l'écoterritoire de l'Anse à l'Orme lequel s'inscrit dans la politique des milieux naturels de la Ville de Montréal. À savoir :

- i. La rivière à l'Orme a plusieurs tributaires ;
- ii. Il s'inscrit dans un corridor écologique ;
- iii. Il faut consolider les limites du secteur (bois de la Roche, Cap Saint-Jacques, Parc à l'Orme) ;
- iv. Il fait partie du corridor récréatif incluant le bois Angel.

Les principales caractéristiques écologiques suivantes décrivent le territoire :

- i. Le bassin du ruisseau Lauzon et le bassin de la rivière à l'Orme ;
- ii. La frayère et la zone de reproduction dans la rivière à l'Orme et la zone de la sauvagine ;
- iii. Le marais Lauzon de 2 ha ;
- iv. Le potentiel pour l'habitat de l'herpétofaune ;
- v. La présence de plusieurs marécages au nord ;
- vi. Un bois composé d'érables à sucre d'érable, de cayer et ostryer ;
- vii. La présence de plusieurs plantes rares ;
- viii. Un habitat pour le cerf de Virginie.

Les enjeux auxquels le projet est lié sont :

- i. Le marais Lauzon ;
- ii. La gestion des eaux de la rivière (plaine inondable) ;
- iii. Le prolongement du boulevard Antoine-Faucon dans une partie de l'écoterritoire touchant un bois de grande valeur ;
- iv. La viabilité du corridor associée au tributaire de la rivière. Toutefois, le tributaire à l'est de la rivière n'est pas un élément essentiel ;
- v. Le maintien d'un corridor écologique selon les besoins de la faune.

3.3. Enjeux infrastructures

L'arrondissement Pierrefonds identifie les enjeux suivants liés aux infrastructures municipales :

- i. Le secteur a été planifié pour recevoir environ 6 000 unités d'habitation ;
- ii. Actuellement, il n'y a pas d'égout sanitaire dans la partie ouest du boulevard Gouin ;
- iii. Il n'y a pas de contraintes en regard à la desserte en égout sanitaire. Un système gravitaire serait possible ;
- iv. L'extension du réseau d'aqueduc est possible avec quelques corrections à l'usine de filtration actuelle ;
- v. En regard du réseau pluvial, il existe une limitation du rejet des eaux à la rivière à l'Orme. Une étude réalisée dans le secteur suggère de ne pas retenir l'eau pluviale du secteur Pierrefonds comparativement aux secteurs plus en amont de la rivière ;
- vi. Afin de corriger la problématique des fosses septiques des résidences localisées en bordure du boulevard Gouin, secteur ouest, la ZIP de Montréal recommande des travaux d'assainissements. Un projet de réseau d'égout sanitaire avec station de pompage est à l'étude dans le boulevard Gouin afin de raccorder plus d'une quarantaine de résidences ainsi qu'un bâtiment institutionnel. Le coût de ce projet est estimé à environ 2,3 millions \$ et l'échéancier des travaux n'est pas fixé. L'installation d'un réseau d'égout dans ce secteur pourrait permettre la desserte d'une partie du secteur ouest de l'arrondissement.

3.4. Enjeux équipements publics

Les enjeux associés à la problématique des équipements et des parcs sont associés aux résultats d'une étude réalisée à la fin des années 90, par l'ancienne Ville de Pierrefonds. Les principaux éléments de l'étude sont les suivants :

- i. La superficie totale des espaces verts est légèrement inférieure à la norme ;
- ii. La superficie en terrain sportif devrait être augmentée au cours des prochaines années ;

- iii. Le secteur centre est le mieux pourvu en terrain comparativement au secteur ouest ;
- iv. Il existe un nombre limité de parcs de quartier ;
- v. Il existe un besoin pour une piscine, il y a peu d'ouvertures à la rivière et le réseau cyclable est déficient ;
- vi. Les besoins sont liés à l'augmentation de la population.

En regard du projet, l'arrondissement devra corriger les problèmes suivants :

- i. Disposer d'un réseau de parcs hiérarchisés (parcs municipaux, de secteur, de quartier, de voisinage et de verdure) ;
- ii. Chercher à mettre en œuvre les actions qui faciliteront le déploiement du réseau dans le secteur ouest. Les conditions de mise en œuvre sont :
 - Identifier les terrains potentiels pouvant servir à des fins de parcs et terrains de sport ;
 - Établir des ententes avec les propriétaires et développeurs ;
 - Aménager les parcs prévus dans les nouveaux secteurs de développement résidentiel dès les premières phases ;
 - Créer un grand parc urbain regroupant toutes les installations sportives, récréatives et communautaires nécessaires pour répondre aux besoins de la population de tous les secteurs.

3.5. Enjeux du plan d'urbanisme

Les principaux éléments du plan d'urbanisme associés au plan détail l'aménagement du secteur devront être intégrés dans le cadre du projet. À savoir :

- I. Construire en priorité un lien routier dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 ;
- II. Développer des projets résidentiels mixtes et intégrés favorisant le développement d'une communauté viable à l'échelle d'un quartier selon les critères réunis dans la Charte des milieux de vie montréalais (voir l'objectif 1 de la partie I du Plan d'urbanisme) ;
- III. Planifier un secteur de services et de commerces convivial, économiquement viable et favorisant l'émergence et la viabilité d'une vie communautaire ;

- IV. Utiliser l'approche d'intervention proposée par la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels et la proximité des parcs-nature du Cap-Saint-Jacques et de L'Anse à l'Orme comme levier stratégique du développement du secteur ;
- V. Évaluer la nécessité de relier le boulevard De Pierrefonds au boulevard Morgan selon un tracé minimisant les impacts sur les milieux naturels traversés et permettant une desserte efficace en transport collectif dans le secteur et vers la gare de train de banlieue Baie-d'Urfé ;
- VI. Prolonger la rue Antoine-Faucon vers le parc-nature du Cap-Saint-Jacques en croisant le prolongement du boulevard De Pierrefonds ;
- VII. Construire de nouvelles voies cyclables sur le boulevard De Pierrefonds et la rue Antoine-Faucon dans le but de relier le secteur au reste du réseau cyclable et d'assurer une liaison entre les nouveaux quartiers résidentiels, les équipements publics et les transports collectifs ;
- VIII. Mettre en valeur le parcours riverain et préserver son caractère champêtre dans le processus de développement du secteur.

4. TENDANCES DU MARCHÉ

4.1. La situation dans la zone d'étude

En ce qui concerne le secteur de l'Ouest de l'Île, il a vu son poids relatif global dans le total de la Ville de Montréal se situer autour de 20% depuis 1998 alors que, pour le segment de l'unifamilial, sa part de marché est passée du tiers à plus de 40%. En fait, alors que les mises en chantier de maisons ont oscillées autour de mille cinq cents (1 500) unités pour l'ensemble de l'Île de Montréal, celles dans le West Island ont variées autour de six cent vingt-cinq (625) unités par année.

Précédemment, soit entre 1988 et 1999, 6 778 mises en chantiers ont été réalisées sur le territoire des cinq arrondissements de la zone d'étude. Au cours de la même période, un peu plus de 49 000 unités de logements ont été construites sur le territoire de la Ville de Montréal. En d'autres termes, 14 % de l'ensemble des mises en chantier sur l'Île de Montréal ont été recensées dans le territoire d'étude au cours de cette période.

Le tableau suivant présente l'évolution des mises en chantier pour l'Ouest de Montréal ainsi que pour la Ville de Montréal entre 1998 et 2003.

Tableau 1 : Parts de marché de l'Ouest de Montréal - 1998 à 2003 ¹

Année	Ouest-MTL	MTL	%
1998	497	3 196	15,6%
1999	748	4 209	17,8%
2000	834	4 201	19,9%
2001	1 046	4 016	26,0%
2002	1 258	5 634	22,3%
2003	977	7 354	13,3%
Total	5 360	28 610	18,7%

À notre avis, la zone d'étude pourra maintenir ces parts de marché et ce, même si l'attrait du centre de la Ville de Montréal est indéniable pour les raisons suivantes :

- D'abord, il est clair que ce secteur exerce un attrait certain. Il s'agit en fait, du principal secteur sur l'Île de Montréal où l'on peut trouver des maisons unifamiliales isolées de qualité ;
- La concentration et le développement de l'emploi dans la partie ouest de l'Île

¹ Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

constitue également un élément qui permet de supposer que le dynamisme résidentiel demeurera relativement intéressant ;

- Les grands ensembles à développer dans le secteur sont relativement concentrés. Cette caractéristique permet aux acheteurs potentiels de visiter plusieurs projets différents et maximise les possibilités de trouver l'unité de logement recherchée.

Les autres éléments à souligner concernant l'évolution spatiale et la redistribution typologique des activités récentes de construction résidentielle de l'Ouest de Montréal sont :

- Une augmentation sensible du poids de Pierrefonds dans le total de la production unifamiliale (de 20% pour 1998 – 2000 à 40% pour 2001 – 2002 et de 50% en 2003) ;
- La construction de divers projets de résidences pour personnes âgées à Ste-Geneviève (100 unités en 2001), Pointe-Claire (3 phases de 75 unités pour l'Estérel et près de 150 unités pour Le Cambridge) et Dollard-des-Ormeaux (Manoir Dollard-des-Ormeaux sur le boulevard St-Jean, 136 unités en 2002) ;
- L'arrivée sur le marché de divers complexes de condominiums-appartements (Dollard-des-Ormeaux, Kirkland et Pierrefonds) ou de logements locatifs (Kirkland et Pierrefonds) et ce, en bordure des grands axes de circulation (boulevards St-Jean, St-Charles et Pierrefonds) ;
- La faiblesse des mises en chantier de maisons en rangée en copropriété (146 pour 2000 – 2003)² dans l'Ouest de Montréal, alors que ce produit a occupé un poids non négligeable ailleurs sur l'Île de Montréal (au-delà de 400 unités par année et 25% de la production totale d'unifamiliales de l'Île).

Depuis 1998, il faut aussi mentionner que les municipalités sises à l'extérieur de l'Île de Montréal, dans le secteur identifié comme l'Extrême-Ouest, ont également fait une percée majeure. Au-delà de six mille (6 000) unités y ont été mises en chantier lors de la période 1998 – 2003 et le rythme annuel n'a cessé d'augmenter (de 400 à 600, puis 800 et 1 300 unités par année). Les villes de Dorion-Vaudreuil (1 850 unités) et St-Lazare (1 425 unités) ont largement contribué à ce boom immobilier sous-régional. Si l'on incluait les autres municipalités de la MRC Vaudreuil-Soulanges qui se retrouvent à l'extérieur de la RMR de Montréal (Côteau-du-Lac, St-Clet, etc.), la performance précédente serait encore plus déterminante.

² Historiquement, ce type de produit a par surcroît été dominant dans le West Island.

Les tableaux suivants présentent l'évolution des mises en chantier pour les arrondissements de l'Ouest de Montréal ainsi que pour l'Ouest de la RMR de Montréal pour la période 1998 – 2003.

Tableau 2 : Total des mises en chantier - 1998 à 2003³

Arrondissements	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Beaconsfield–Baie-D'Urfé	16	35	36	33	16	40
<i>Baie d'urfé</i>	5	9	4	8	2	5
<i>Beaconsfield</i>	11	26	32	25	14	35
Dollar-des-Ormeaux-Roxboro	106	157	265	174	394	215
<i>Dollar-des-Ormeaux</i>	106	157	264	152	373	187
<i>Roxboro</i>	0	0	1	22	21	28
Kirkland	120	248	155	114	207	86
Pierrefonds-Senneville	137	192	95	325	429	551
<i>Pierrefonds</i>	136	192	95	325	428	551
<i>Senneville</i>	1	0	0	0	1	0
Pointe-Claire	47	32	242	275	54	7
L'Île-Bizard–Ste-Geneviève–Ste-Anne-de-Bellevue	71	84	41	125	158	78
<i>L'Île Bizard</i>	47	82	40	15	79	42
<i>Ste-Anne-de-Bellevue</i>	24	2	1	0	38	24
<i>Ste-Geneviève</i>	0	0	0	110	41	12
sous-total	497	748	834	1 046	1 258	977
	55,1%	55,5%	56,5%	57,1%	49,7%	41,9%
RMR-Ouest						
<i>Ile-Perrot</i>	129	199	189	214	250	319
<i>Vaudreuil-Dorion</i>	162	248	250	314	594	610
<i>Hudson-St-Lazard</i>	114	153	204	258	427	428
sous-total	405	600	643	786	1 271	1 357
	44,9%	44,5%	43,5%	42,9%	50,3%	58,1%
Total	902	1 348	1 477	1 832	2 529	2 334

³ Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

Figure 1 : Total des mises en chantier - 1998 à 2003

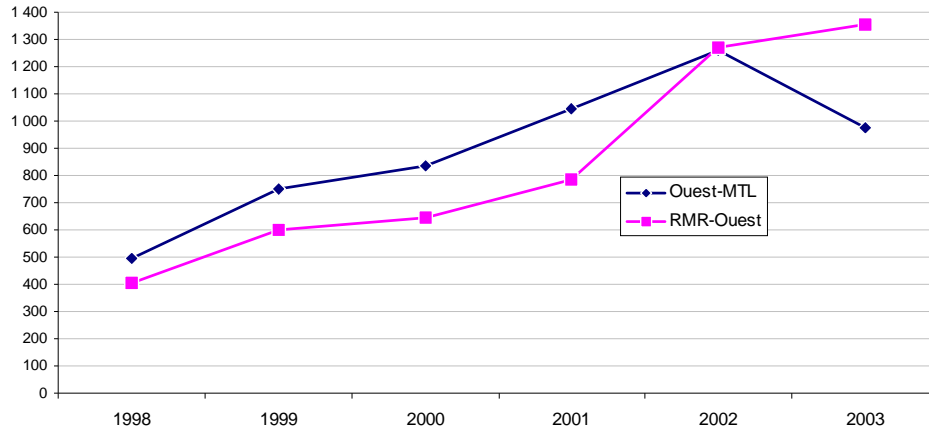


Tableau 3 : Total des mises en chantier unifamiliales - 1998 à 2003

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Beaconsfield–Baie-D'Urfé	16	35	36	33	16	31
<i>Baie d'urfé</i>	5	9	4	8	2	5
<i>Beaconsfield</i>	11	26	32	25	14	26
Dollar-des-Ormeaux-Roxboro	106	157	188	162	147	94
<i>Dollar-des-Ormeaux</i>	106	157	187	140	126	69
<i>Roxboro</i>	0	0	1	22	21	25
Kirkland	120	248	155	114	132	38
Pierrefonds-Senneville	137	131	95	245	280	270
<i>Pierrefonds</i>	136	131	95	245	279	270
<i>Senneville</i>	1	0	0	0	1	0
Pointe-Claire	47	32	105	50	54	7
L'Île-Bizard–Ste-Geneviève–Ste-Anne-de-Bellevue	71	84	41	15	118	71
<i>L'île Bizard</i>	47	82	40	15	76	35
<i>Ste-Anne</i>	24	2	1	0	38	24
<i>Ste-Geneviève</i>	0	0	0	0	4	12
sous-total	497	687	620	619	747	511
	55,3%	53,6%	49,4%	45,4%	39,0%	31,6%
RMR-Ouest						
<i>Ile-Perrot</i>	126	193	186	205	224	n.d.
<i>Vaudreuil-Dorion</i>	162	248	244	290	537	n.d.
<i>Hudson-St-Lazard</i>	114	153	204	249	406	n.d.
sous-total	402	594	634	744	1 167	1 106
	44,7%	46,4%	50,6%	54,6%	61,0%	68,4%
Total	899	1 281	1 254	1 363	1 914	1 617

Figure 2 : Total des mises en chantier unifamiliales - 1998 à 2003

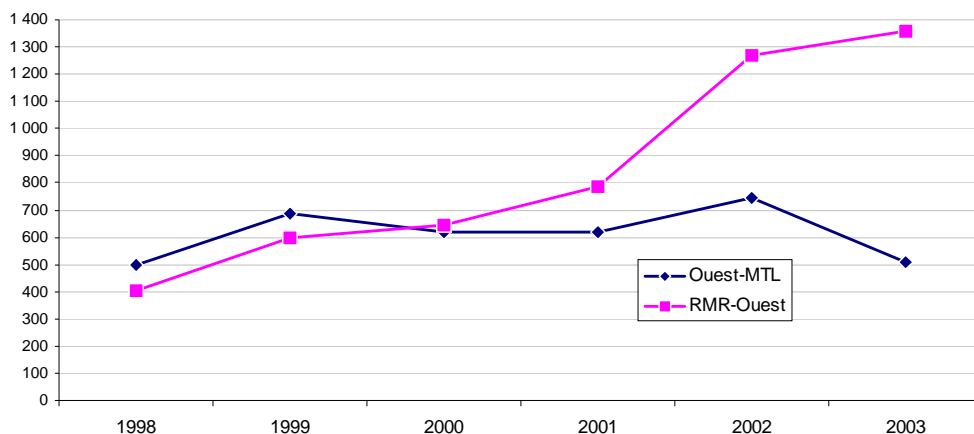
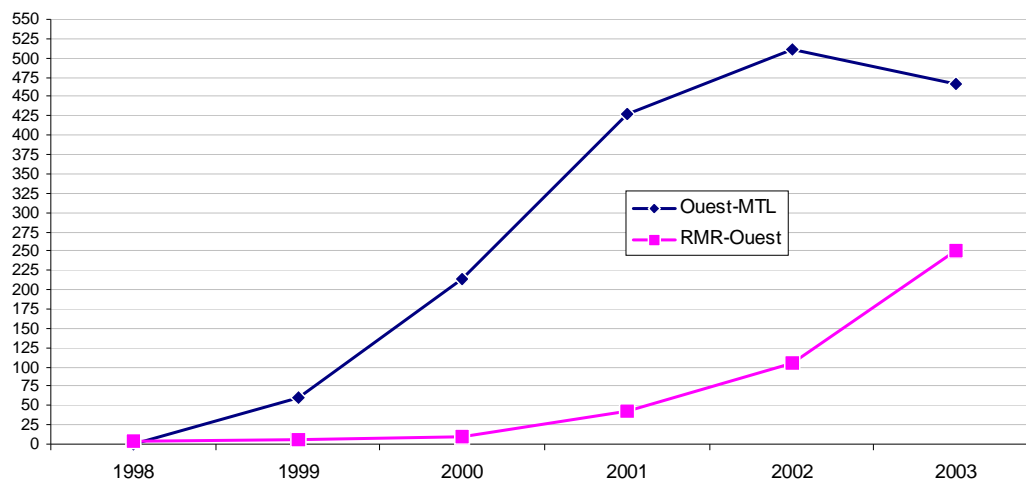


Tableau 4 : Total des mises en chantier - appartements - 1998 à 2003

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Beaconsfield–Baie-D'Urfé	0	0	0	0	0	9
<i>Baie d'urfé</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Beaconsfield</i>	0	0	0	0	0	9
Dollar-des-Ormeaux-Roxboro	0	0	77	12	247	121
<i>Dollar-des-Ormeaux</i>	0	0	77	12	247	118
<i>Roxboro</i>	0	0	0	0	0	3
Kirkland	0	0	0	0	75	48
Pierrefonds-Senneville	0	61	0	80	149	281
<i>Pierrefonds</i>	0	61	0	80	149	281
<i>Senneville</i>	0	0	0	0	0	0
Pointe-Claire	0	0	137	225	0	0
L'Île-Bizard–Ste-Geneviève–Ste-Anne-de-Bellevue	0	0	0	110	40	7
<i>L'île Bizard</i>	0	0	0	0	3	7
<i>Ste-Anne</i>	0	0	0	0	0	0
<i>Ste-Geneviève</i>	0	0	0	110	37	0
sous-total	0	61	214	427	511	466
	0,0%	91,0%	96,0%	91,0%	83,1%	65,0%
Ile-Perrot	3	6	3	9	26	n.d.
Vaudreuil-Dorion	0	0	6	24	57	n.d.
Hudson-St-Lazard	0	0	0	9	21	n.d.
sous-total	3	6	9	42	104	251
	100,0%	9,0%	4,0%	9,0%	16,9%	35,0%
Total	3	67	223	469	615	717

Figure 3 : Total des mises en chantier - appartements - 1998 à 2003



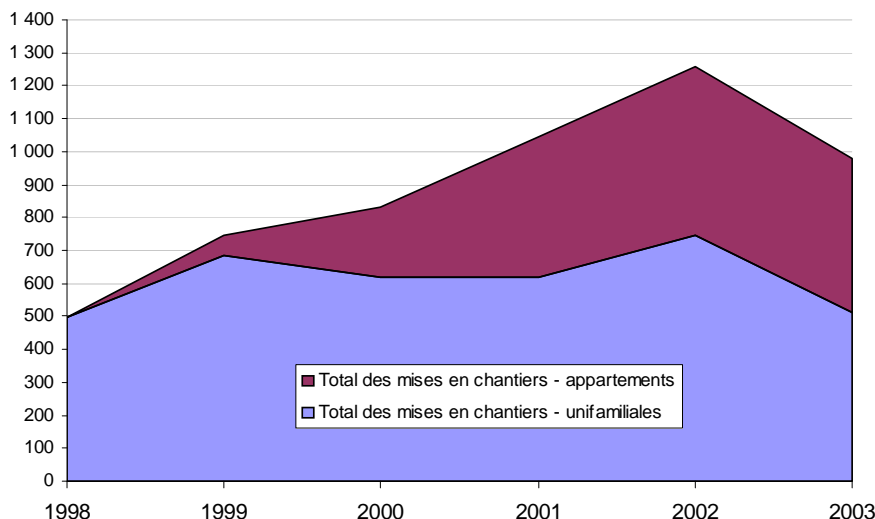
La production résidentielle s'est non seulement accrue au cours des trois dernières années mais elle marque également un changement dans la nature de la production. Essentiellement axée vers la production de logement unifamilial au début de la période, on observe une nette progression de la production d'appartements. Le renversement est tel, qu'en 2003 les maisons unifamiliales ne représentent plus que 52% de la production annuelle, comme le démontre le tableau suivant.

Tableau 5 : Type de production dans l'Ouest de Montréal - 1998 à 2003⁴

Année	Unifamilial	Appartement	Total	% unifamilial
1998	497	0	497	100,0%
1999	687	61	748	91,8%
2000	620	214	834	74,3%
2001	619	427	1 046	59,2%
2002	747	511	1 258	59,4%
2003	511	466	977	52,3%
Total	3 681	1 679	5 360	68,7%

⁴ Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement.

Figure 4 : Type de production dans l'Ouest de Montréal - 1998 à 2003



4.2. La croissance future

Comme il a été mentionné précédemment, l'ensemble de la RMR de Montréal a enregistré une performance exceptionnelle en ce qui a trait au nombre de mises en chantier en 2002 et 2003. Selon la SCHL, les mises en chantier d'habitations seront encore nombreuses en 2004 grâce à la progression soutenue du bilan migratoire, aux bas taux d'intérêt et aux conditions serrées sur le marché du logement. Une légère baisse, comparativement à 2003, devrait toutefois être enregistrée. Entre 2005 et 2008, le nombre de mises en chantier d'habitations devrait continuer à régresser. Ce recul des mises en chantier serait lié à une augmentation des taux hypothécaires. Cela aura pour effet de ramener le rythme des mises en chantier à un rythme similaire à celui de la création de ménages.

4.3. Une raréfaction des terrains à développer

Un ensemble de facteurs ont influencés les courants récents de nouvelles productions dans l'Ouest de Montréal et à l'extérieur de l'Île de Montréal (Extrême-Ouest). L'un des plus importants a certes trait à la disponibilité de terrains qui sont potentiellement développables dans chaque municipalité. Pour plusieurs d'entre elles (Baie d'Urfé, Ste-Geneviève, Pointe-Claire), la banque de terrains est presque nulle alors que dans d'autres elle est plutôt marginale (50 à 100 lots par ville pour Roxboro, Senneville, Dollard-des-Ormeaux, Kirkland et Beaconsfield, si l'on n'inclut pas la partie nord-ouest). En fait, seulement l'Île Bizard (± 300 lots), Ste-Anne-de-Bellevue (± 800 lots) et

Pierrefonds (au-delà de 3 000 terrains) possèdent des potentiels réels d'accueil. Il va sans dire que dans les villes de l'Extrême-Ouest de la RMR (Vaudreuil, etc.) la situation est fort différente et, par surcroît, pas directement sujette au contrôle d'organismes de planification régionale comme la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

4.4. Conclusion

Les principales tendances relatives au marché de l'habitation dans le secteur ouest sont :

- I. Que le nombre de mises en chantier devrait diminuer (vieillesse de la population, ralentissement du nombre de ménages) ;
- II. Que l'année 1987 a été le sommet en termes de mises en chantier ;
- III. Que les dernières années, les mises en chantier se situent entre 20 000 à 25 000 unités ;
- IV. Que les perspectives pour les prochaines années se situent entre 13 000 et 15 000 unités ;
- V. La part de marché de l'Île est passée à plus de 30% ;
- VI. Le nombre de mises en chantier de l'ouest de l'Île varie entre 450 et 550 unités ;
- VII. Pierrefonds accapare plus de 50% du marché ;
- VIII. Historiquement reconnu comme un marché unifamilial ;
- IX. Que le secteur ouest de Pierrefonds a un large potentiel ;
- X. Que le marché des 10 dernières années a privilégié les habitations unifamiliales isolées (57%), les habitations jumelées et en rangées (10%) et les habitations multifamiliales (33%) ;
- XI. Le secteur ouest pourrait accueillir environ 4 000 unités ;
- XII. Que le secteur ouest a un potentiel de plus de 30 ans ;
- XIII. Que la desserte routière du secteur est stratégique.

5. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Le développement du secteur ouest doit tabler sur une approche de développement durable regroupant les grandes tendances en matière de planification urbaine. À savoir :

- a. Le voisinage a un centre perceptible. C'est souvent une place urbaine ou un espace vert parfois occupé ou une rue cérémoniale. Un arrêt obligatoire serait situé à ce centre ;
- b. La plupart des logements sont localisés à cinq minutes du centre, une moyenne d'approximativement 2 000 pieds ;
- c. Il y a une variété de types de logements – maisons isolés, contigües et appartements - de sorte que les plus jeunes et les plus âgées, les couples et les familles, les pauvres et les riches peuvent trouver un endroit pour vivre ;
- d. Au bord du voisinage, il y a des magasins et des bureaux suffisamment divers pour assurer les besoins hebdomadaires d'un ménage ;
- e. Une école primaire est assez près, que la plupart des enfants peuvent marcher de leur maison ;
- f. Il y a des petites cours de jeu accessibles ;
- g. Les rues dans le voisinage forment un réseau relié, qui dispersent le trafic en fournissant une variété d'itinéraires piétonniers et véhiculaires à n'importe quelle destination ;
- h. Les rues sont relativement étroites et aménagées par des rangées et des arbres. Ceci ralentit le trafic, créant un environnement approprié aux piétons et aux bicyclettes ;
- i. Les bâtiments au centre de voisinage sont placés près de la rue, créant un encadrement extérieur bien défini ;
- j. Les stationnements et les portes de garage sont discrets.
- k. Certains emplacements stratégiques déterminés par des perspectives de rues ou de leur localisation centrale sont réservés pour des bâtiments civiques. Ceux-ci fournissent des lieux de réunions de la communauté, d'éducation et d'activités religieuses ou culturelles.

6. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement du secteur Ouest de l'arrondissement Pierrefonds – Roxboro s'inscrit selon une série de lignes directrices (d'aménagement urbain, d'espaces publics et de transport). À savoir :

6.1. Aménagement urbain

- Augmenter de la densité à 30 logements/ ha dans la zone centrale et de correspondance ;
- Favoriser la densification des espaces résidentiels le long de l'axe Pierrefonds (densité moyenne \pm 30 logements) ;
- Favoriser la diversité des fonctions au centre (commerces, résidences, parcs, écoles) ;
- Prévoir un parc de quartier de 10 ha ;
- Prévoir une densité moyenne de 15 l/ha pour la faible densité ;
- Prévoir l'implantation de deux écoles primaires ;
- Prévoir une surface d'au moins 10 ha pour l'ensemble des activités commerciales ;
- Éviter les accès multiples le long de Pierrefonds.

6.2. Espaces publics

- Favoriser la conservation des espaces naturels d'intérêt associés à l'écosystème de la rivière l'Anse à l'Orme ;
- Ne pas considérer les espaces naturels non associés à l'écoterritoire et convenir de mesures de compensation avec le MDDEP ;
- Relier le parc de quartier de 10 ha à l'écoterritoire ;
- Utiliser au besoin d'une partie du tributaire de la rivière l'Anse à l'Orme ;
- Prévoir la possibilité d'implanter des parcs de voisinage dans la zone tampon de l'écoterritoire ;
- Privilégier une porte d'entrée à l'écoterritoire via le boulevard Pierrefonds ;
- Faciliter des accès diverses nord, sud et est à l'écoterritoire ;
- Faciliter les liens piétonniers entre le centre et l'école Charlemagne.

6.3. Transport

- Favoriser les axes Pierrefonds et Antoine–Faucon comme les liens principaux de transport en commun et faciliter un parcours direct pour les autobus ;
- Faciliter les déplacements piétons vers ces boulevards ;
- Implanter un terminal au centre du secteur ;
- Privilégier l'axe de l'autoroute 440 comme voie de raccordement ;
- Faciliter les liens avec le train de banlieue (stations Baie-d'Urfé, Beaugrand, Beaconsfield ;
- Favoriser un lien transport en commun vers le chemin l'Anse à l'Orme ;
- Poursuivre le réseau cyclable sur le boulevard Pierrefonds jusqu'au centre, lequel donnera accès à la fois au parc Cap-Saint-Jacques (nord-ouest), au Parc l'Anse à l'Orme (ouest) et au Parc l'Anse à l'Orme (sud) ;
- Faciliter la circulation des piétons ;
- La trame urbaine devra faciliter les déplacements des piétons ;
- Maintenir un intervalle d'environ 600 m à 1 000 m entre artère et collectrice, afin de faciliter les déplacements piétonniers ;
- Aménager au besoin des passages pour piétons et tracer des rues avec un accès rapide ;
- Construire des trottoirs sur les axes de transport.

6.4. Projet d'aménagement

Le projet d'aménagement pour le secteur ouest table sur les principes d'aménagements suivants :

- Densification du territoire en bordure des milieux naturels ;
- Prolongement des boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon ;
- Aménagement d'un nœud commercial et vert au centre du secteur ;
- Création de corridors verts dans les axes est-ouest et nord-sud ;
- Implantation de deux écoles à distance de marche ;
- Création de parcs de voisinage dans les noyaux résidentiels ;
- Maintien des éléments naturels, dont le ruisseau ;
- Fermeture d'une partie du chemin de l'Anse à l'Orme.

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR OUEST
ARRONDISSEMENT PIERREFONDS-ROXBORO



WA
 William Arbour & Associés
 & associés inc.

Daniel Arbour & Associés

Developpement du secteur Ouest de Pierrefonds - 0528
 Dernier Preliminaire
 Le Mardi 21 Mars, 2006



WA
 William Arbour & Associés
 & associés inc.

Daniel Arbour & Associés

Developpement du secteur Ouest de Pierrefonds - 0528
 Dernier Preliminaire
 Le Mardi 21 Mars, 2006

6.5. Programmation de développement

Le tableau suivant présente l'ensemble du programme de développement pour la totalité du territoire localisé à l'ouest de l'emprise de l'autoroute 40 dans l'arrondissement Pierrefonds – Roxboro. Ainsi, le projet prévoit la possibilité de construire près de 4 000 logements sous diverses typologies. Les espaces publics, incluant le parc de conservation accaparent plus du tiers de la superficie totale du territoire, i.e. 4 257 683 m². Le réseau de rues regroupe les grands boulevards ainsi que le réseau local pour un peu moins de 20 % de la surface.

Tableau : programmation de développement

	Densité / ha	TOTAL	
		m ²	%
Réseau routier			
Rue 33m		30 822	
Rue 30m		81 510	
Rue 25m		55 750	
Rue 15m		366 660	
Placette		173 914	
Sous-total rue		708 656	17%
Superficie			
Totale (m²)		4 257 683	100%
Sous-total sans rue		3 549 027	83%
Affectation			
Parc (m ²)		217 524	5%
Sentier (m ²)		31 619	1%
Conservation (m ²)		1 323 853	31%
Commerce (m ²)		84 468	2%
Résidentiel (m ²)		1 891 563	44%
Logement			
unif isolé	18	1 297	34%
unif jumel et rangé	25	303	8%
plex isol (3lgt)	50	0	0%
plex jumelé (6lg)	60	1 690	45%
appartement	100	480	13%
Total logement		3 770	100%

7. IMPACT FISCAL

Les tableaux suivants présentent les résultats de l'analyse de l'impact fiscal en regard à l'arrondissement, à la Ville de Montréal et à l'agglomération. Globalement, le projet s'avère rentable.

Secteur Ouest (Arrondissement)

Arrondissement Pierrefonds-Roxboro 2006

Budget de 2006

Sommaire par usage				
en \$ constants				
Usages	Recettes	Dépenses	C.F.N.	Ratio R/D
Habitation	1 599 362\$	(4 024 567\$)	(2 425 205\$)	0,40
Commerces	4 875\$	(64 513\$)	(59 638\$)	0,08
Bureaux	0\$	0\$	0\$	1,00
Industries	0\$	0\$	0\$	1,00
Institutions	0\$	0\$	0\$	1,00
Total	1 604 237\$	(4 089 080\$)	(2 484 844\$)	0,39
Sommaire par tranche quinquennale				
(en \$ courants)	2010	2015	2020	2025
Recettes annuelles	2 232 647\$	2 458 292\$	3 020 867\$	2 968 615\$
Dépenses annuelles	(1 536 088\$)	(3 714 654\$)	(5 334 268\$)	(6 027 278\$)
C.F.N. annuelle	696 559\$	(1 256 362\$)	(2 313 401\$)	(3 058 663\$)
Ratio R/D	1,45	0,66	0,57	0,49
Cum ul a t i f				
C.F.N.	3 193 753\$	1 676 091\$	(8 156 005\$)	(23 334 977\$)
V.A.N.	2 792 272\$	1 974 200\$	(2 875 962\$)	(8 524 575\$)

Secteur Ouest (Municipal)

Ville de Montréal - Municipal 2006

Budget de 2006

Sommaire par usage

en \$ constants

Usages	Recettes	Dépenses	C.F.N.	Ratio R/D
Habitation	6 584 250\$	(1 331 677\$)	5 252 573\$	4,94
Commerces	647 930\$	(626 175\$)	21 755\$	1,03
Bureaux	0\$	0\$	0\$	1,00
Industries	0\$	0\$	0\$	1,00
Institutions	0\$	0\$	0\$	1,00
Total	7 232 180\$	(1 957 852\$)	5 274 328\$	3,69

Sommaire par tranche quinquennale

(en \$ courants)	2010	2015	2020	2025
Recettes annuelles	5 187 510\$	8 921 064\$	11 295 066\$	12 489 271\$
Dépenses annuelles	(923 799\$)	(2 200 249\$)	(2 766 290\$)	(3 129 804\$)
C.F.N. annuelle	4 263 711\$	6 720 815\$	8 528 776\$	9 359 468\$
Ratio R/D	5,62	4,05	4,08	3,99
C u m u l a t i f				
C.F.N.	11 875 109\$	42 949 930\$	81 595 786\$	125 754 092\$
V.A.N.	10 103 375\$	30 714 399\$	49 871 796\$	66 270 048\$

Secteur Ouest (Agglomération)

Ville de Montréal - Agglomération 2006

Budget de 2006

Sommaire par usage				
en \$ constants				
Usages	Recettes	Dépenses	C.F.N.	Ratio R/D
Habitation	8 587 638\$	(7 460 910\$)	1 126 728\$	1,15
Commerces	966 900\$	(550 691\$)	416 209\$	1,76
Bureaux	0\$	0\$	0\$	1,00
Industries	0\$	0\$	0\$	1,00
Institutions	0\$	0\$	0\$	1,00
Total	9 554 538\$	(8 011 601\$)	1 542 937\$	1,19
Sommaire par tranche quinquennale				
(en \$ courants)	2010	2015	2020	2025
Recettes annuelles	6 304 307\$	11 636 558\$	15 078 285\$	16 959 073\$
Dépenses annuelles	(4 103 992\$)	(8 131 314\$)	(10 914 783\$)	(11 450 218\$)
C.F.N. annuelle	2 200 314\$	3 505 244\$	4 163 501\$	5 508 855\$
Ratio R/D	1,54	1,43	1,38	1,48
C u m u l a t i f				
C.F.N.	4 507 739\$	21 882 042\$	39 859 213\$	63 389 378\$
V.A.N.	3 715 402\$	15 274 077\$	24 174 693\$	32 856 057\$

Secteur Ouest - TOTAL				
Budget de 2006				
Sommaire par usage				
en \$ constants				
Usages	Recettes	Dépenses	C.F.N.	Ratio R/D
Habitation	16 771 249\$	(12 817 153\$)	3 954 096\$	1,31
Commerces	1 619 705\$	(1 241 380\$)	378 325\$	1,30
Bureaux	0\$	0\$	0\$	1,00
Industries	0\$	0\$	0\$	1,00
Institutions	0\$	0\$	0\$	1,00
Total	18 390 954\$	(14 058 533\$)	4 332 421\$	1,31
Sommaire par tranche quinquennale				
(en \$ courants)	2010	2015	2020	2025
Recettes annuelles	13 724 464\$	23 015 914\$	29 394 219\$	32 416 959\$
Dépenses annuelles	(6 563 879\$)	(14 046 216\$)	(19 015 342\$)	(20 607 300\$)
C.F.N. annuelle	7 160 584\$	8 969 697\$	10 378 877\$	11 809 660\$
Ratio R/D	2,09	1,64	1,55	1,57
C u m u l a t i f				
C.F.N.	19 576 602\$	66 508 064\$	113 298 994\$	165 808 493\$
V.A.N.	16 611 049\$	47 962 676\$	71 170 527\$	90 601 530\$