



Ville de Pointe-Claire
Plan d'urbanisme

Règlement PC-2768, entré en vigueur le 1^{er} mars 2011

Incluant :
Concordance au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal: Amendement PC-2768-1 – entré en vigueur le 17 déc. 2015
Programme particulier d'urbanisme du village de Pointe-Claire - Amendement PC-2768-2 – entré en vigueur le 8 sept. 2016
Programme particulier d'urbanisme du village Valois - Amendement PC-2768-3 – entré en vigueur le 6 sept. 2017
Programme particulier d'urbanisme du Centre-ville - Amendement PC-2768-4 – entré en vigueur le 2 février 2018
Parc John Fisher – Annexe 1 - Amendement PC-2768-7 – entré en vigueur le 1 mai 2019
Amendement PC-2768-9 – entré en vigueur le 22 août 2025

Introduction

Le Plan d'urbanisme établit les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Ville. Il a été élaboré conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme par une équipe du service d'urbanisme de la Ville et étudié par le Comité consultatif d'urbanisme et le Conseil.

Le dernier véritable plan d'urbanisme de Pointe-Claire date de 1989. Il a été abrogé suite à la fusion de 2001 pour être remplacé par le Plan d'urbanisme de Montréal (2004). Ce dernier est devenu, avec la reconstitution de la Ville en 2006, le plan de Pointe-Claire. Bien qu'il comporte des éléments intéressants, le Plan d'urbanisme de Montréal est de portée générale. De plus, il n'a pas été reconnu par les élus de Pointe-Claire.

Le nouveau plan d'urbanisme propose une vision de Pointe-Claire pour les dix prochaines années et même au-delà. Dans un premier temps, il brosse un bref portrait de l'état actuel du territoire et de sa population. Le deuxième chapitre traite des grandes orientations d'aménagement du territoire. Il présente les principaux enjeux, propose des objectifs et les traduit en actions concrètes. Le troisième chapitre propose la vision de Pointe-Claire qui devrait guider les principaux projets susceptibles de voir le jour d'ici 2020, autant en matière de transformation de l'utilisation du sol qu'en matière de transport, et identifie certains secteurs devant faire l'objet d'une planification plus détaillée. Enfin, les chapitres 4 à 7 discutent des secteurs particuliers d'aménagement, le centre-ville, le centre civique et les deux villages : celui de Pointe-Claire et celui de Valois.

Le plan d'urbanisme fournira aux citoyens, aux élus et à l'administration une référence précise pour guider toute intervention à venir affectant le territoire de Pointe-Claire. Sa mise en œuvre impliquera des études complémentaires, des investissements municipaux ainsi que des modifications à la réglementation d'urbanisme. Il devra être révisé s'il survient des changements majeurs au contexte dans lequel il a été préparé ou s'il s'avère non conforme à un éventuel schéma métropolitain d'aménagement ou schéma d'agglomération.

Une première version du plan d'urbanisme, adoptée à titre de projet le 7 avril 2010, a fait l'objet d'une vaste consultation auprès des citoyens et des propriétaires fonciers. Un résumé détaillé a été distribué et la version intégrale du projet a été publiée sur le site internet de la Ville. Des copies papier ont aussi été mises à disposition en différents endroits. Environ soixante regroupements ou individus ont produit des commentaires écrits, dont certains ont fait l'objet d'une présentation par leurs auteurs lors de l'assemblée de consultation publique du 15 juin dernier. De plus, une cinquantaine d'intervenants ont exprimé verbalement leur opinion lors de cette même assemblée du 15 juin qui, en raison de l'intérêt manifesté, a dû se prolonger le lendemain. Le présent document est donc une version modifiée du projet du 7 avril pour tenir compte des opinions exprimées lors de la consultation publique

Table des matières

Chapitre 1	POINTE-CLAIRE AUJOURD’HUI	1
1.1	Bref historique	1
1.2	Les gens de Pointe-Claire	2
1.3	L’état du territoire	3
Chapitre 2	LES GRANDES ORIENTATIONS D’AMÉNAGEMENT	12
2.1.	Les acquis	12
2.2	Les principaux défis	13
2.3	Les orientations	15
Chapitre 3	LA VISION PROPOSÉE, LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL, LA DENSITÉ DU SOL, LE TRANSPORT ET LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE	22
3.1	La vision proposée	22
3.2	Les affectations du sol	24
3.2.1	La densité du sol	30
3.3	<i>abrogé (amendement PC-2768-4)</i>	30
3.4	Les projets d’insertion	31
3.5	Le transport	33
3.6	Secteurs particuliers d’aménagement: le centre-ville, le centre civique et les villages	37
3.7	Les travaux d’infrastructures	37
Chapitre 4	LE PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME DU CENTRE-VILLE	40
Chapitre 5	LE CENTRE CIVIQUE	41
5.1	État actuel	41
5.2	Le programme de développement	42
5.3	Le plan proposé	43
Chapitre 6	LE PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME DU VILLAGE DE POINTE-CLAIRE	50
Chapitre 7	LE PROGRAMME PARTICULIER D’URBANISME DU VILLAGE VALOIS	51

Liste des cartes

Planche 1.	Parcs et espaces verts existants	page 4
Planche 1.1	Milieus naturels à Pointe-Claire	page 8
Planche 1.2	Composantes écologiques d'intérêt	page 9
Planche 1.3	Milieus humides et hydriques d'intérêt	page 11
Schéma 2.3 d)	Patrimoine archéologique	page 18
Schéma 3.1	La vision proposée	page 22
Planche 2.	Affectations du sol	page 26
Planche 2.1	Densité du sol	page 31
Planche 3.	Mobilité	page 36
Schéma 3.6	Planification détaillée	page 37
Schéma 3.7	Les travaux d'infrastructures	page 39

Annexe 1 - PROJETS D'INSERTION

Annexe 2 - PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE

Chapitre 1 POINTE-CLAIRE AUJOURD'HUI

Pointe-Claire est une ville de l'Ouest-de-l'Île de Montréal d'un peu plus de 30 000 habitants. Elle fait 18,9 km² de superficie. Elle est délimitée par Dollard-des-Ormeaux au nord, Dorval à l'est, le lac Saint-Louis au sud et Beaconsfield et Kirkland à l'ouest.

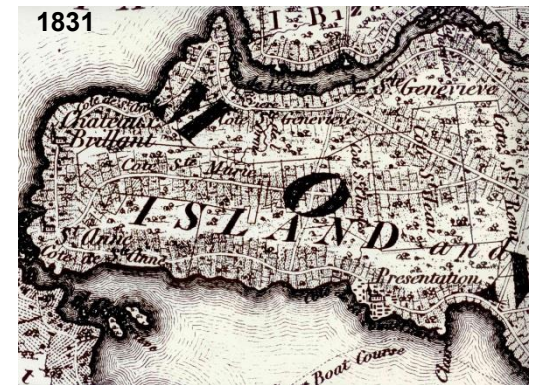
1.1 Bref historique

La colonisation de ce qui constitue aujourd'hui Pointe-Claire remonte au 17^e siècle, alors que les Sulpiciens étaient les seigneurs de l'île de Montréal. Les premières concessions en bordure du lac Saint-Louis, dans les environs de la pointe Beaurepaire, datent de 1678. Parce qu'elle constituait une péninsule, la pointe Claire fut choisie pour la construction d'un fort pour protéger les colons des attaques des Iroquois. La paroisse de Pointe-Claire fut créée en 1713, année de la construction d'une première église en pierre, l'église Saint-François-de-Sales, renommée Saint-Joachim en 1714. Celle-ci fut remplacée par une plus grande en 1757. En 1858, la Fabrique mandata l'architecte Victor Bourgeau pour élaborer les plans d'une nouvelle église. La construction débuta en 1868 et l'extérieur du bâtiment fut complété en 1876. Malheureusement, en 1881, alors que l'on achève la décoration intérieure, le feu ravage la vieille église et se

propage à la nouvelle qui est complètement détruite. On entreprendra de la reconstruire à partir des mêmes plans et l'église que le voit aujourd'hui sera finalement inaugurée en 1883.

Le recensement de 1731 indique que les montées Saint-Rémi (maintenant Des Sources), Saint-Jean et Saint-Charles avaient alors commencé à prendre forme. En 1781, Pointe-Claire comptait déjà 1 200 habitants. La construction du canal de Lachine en 1825, mais surtout l'inauguration du premier lien ferroviaire en 1848, allait faciliter les liaisons avec Montréal. Très vite les plages de sable du lac Saint-Louis attirèrent les villégiateurs montréalais. Ceux-ci entreprirent dès 1880 de se construire des maisons d'été et, au tournant du siècle, certains d'entre eux décidèrent d'en faire leur résidence permanente : Pointe-Claire devenait alors une banlieue de Montréal.

La société Terra Cotta s'installa à Pointe-Claire en 1912 pour y exploiter une usine de briques et de tuile. Elle allait être la seule industrie de la ville pendant plusieurs années. Elle a fermé définitivement ses portes en 1962. La route 2, maintenant devenue l'autoroute 20, fut construite en 1940. C'est après la Seconde Guerre mondiale que s'enclencha véritablement le développement qui allait conduire à l'incorporation de la Ville en 1958 : 35 % des logements de Pointe-Claire ont été construits entre 1946 et 1960.



La construction de l'autoroute transcanadienne, en 1960, amena pour sa part le premier des grands centres commerciaux de la région de Montréal, le centre Fairview Pointe-Claire (1965) et le développement du parc industriel.

1.2 Les gens de Pointe-Claire

Pointe-Claire est une communauté diversifiée et bien équilibrée au plan socio-économique¹.

a) Principales caractéristiques démographiques

La population de Pointe-Claire était de 28 435 habitants en 1996, 29 285 en 2001 (+3 %) et 30 145 en 2006 (+3 %). Le nombre de logements est passé de 10 925 en 1996 à 11 656 en 2001 (+7 %) puis à 12 049 en 2006 (+3,4 %). En 2006, 69,8 % des ménages de Pointe-Claire étaient des familles, ce qui représente une légère baisse par rapport aux 72 % de 2001.

Toujours selon le recensement de 2006,

- 55,0 % des résidents de Pointe-Claire sont de langue maternelle anglaise, 22,4 % de langue maternelle française et 21,0 % d'une autre langue maternelle; l'anglais est la

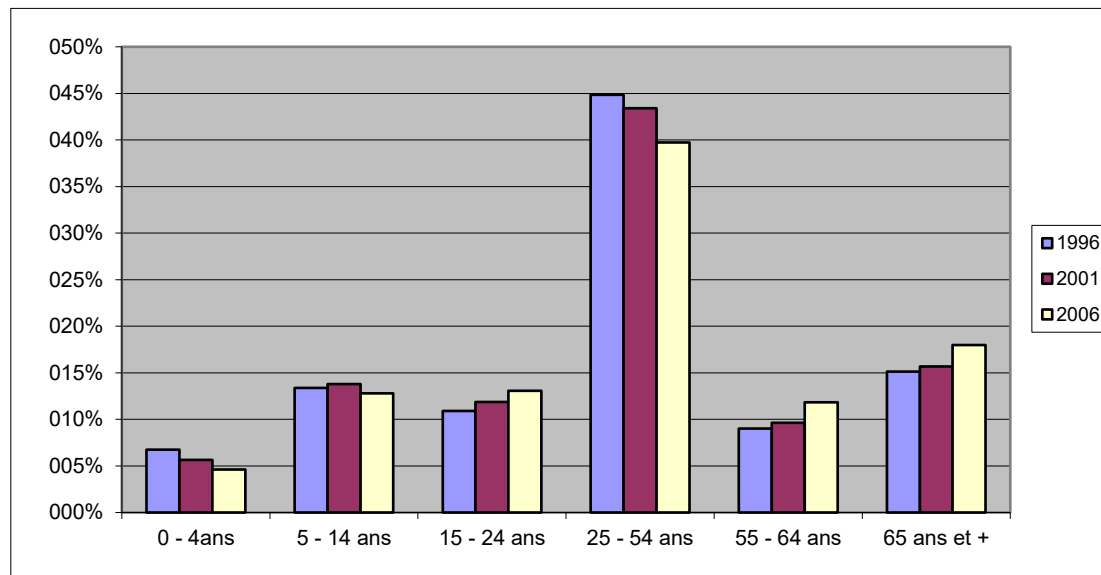
¹ À moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le texte, toutes les données utilisées dans ce chapitre sont celles des recensements de Statistiques Canada.

langue le plus souvent parlée à la maison pour 67 % des gens de Pointe-Claire, contre 19,4 % pour le français;

- le taux d'activité est légèrement plus faible à Pointe-Claire que dans la RMR (63,8 % vs 66,5 %); le taux de chômage est aussi légèrement plus faible (6,2 % vs 6,9 %).
- le revenu médian des ménages de Pointe-Claire est de 37,7 % plus élevé que celui des ménages de la région métropolitaine de recensement (RMR), soit 66 065 \$ contre 47 979 \$; le pourcentage de faibles revenus est deux fois moins élevé à Pointe-Claire que dans la RMR, mais il est tout de même de 10,3 %;

- les résidents de Pointe-Claire sont aussi plus scolarisés que la moyenne montréalaise : 57 % ont un diplôme ou un certificat collégial (43 % pour la RMR), et 38 % ont un diplôme universitaire (27 % pour la RMR).

L'un des aspects importants de l'évolution démographique de Pointe-Claire est le vieillissement de la population. Un examen comparatif des pyramides des âges pour les années 1996, 2001 et 2006 permet de constater une augmentation significative de la proportion des personnes de 65 ans ou plus. Et leur nombre absolu, qui est passé de 4 305 en 1996 à 5 415 en 2006, devrait continuer d'augmenter.



b) *Habitudes de transport*

Les résultats de l'enquête origine-destination de 2003² indiquent qu'à l'heure de pointe du matin, 84,3 % des déplacements dont l'origine est Pointe-Claire se font en automobile (comme conducteur ou comme passager), 8,3 % en transport en commun et 5,5 % en mode non motorisé (à vélo ou à pied). Dans les villes de l'Ouest-de-l'Île, il n'y a qu'à Baie d'Urfé et à Kirkland que le taux d'utilisation de l'automobile est plus élevé³.

c) *Logements*

Selon les données du recensement de 2006,

- le stock de logements de Pointe-Claire est encore dominé par la maison individuelle, jumelée ou en rangée (70,7 % contre 40,1 % pour la RMR), et par les appartements dans des immeubles de 5 étages ou plus (18,1 % contre 8,4 % pour la RMR); 77,9 % des logements ont été construits avant 1986 (74,2 % pour la RMR), et 9,5 % ont besoin de réparations majeures (contre 7,7 % pour la RMR);
- 69,0 % des résidents de Pointe-Claire sont propriétaires de leur logement (53,4 % pour la RMR), et la valeur moyenne de ces logements

est de 10,5 % plus élevée que celle de la RMR (273 121 \$ vs 244 417);

- 80,5 % des résidents de la Ville habitaient Pointe-Claire 5 ans auparavant, ce qui est aussi la moyenne pour les autres résidents de la RMR; par contre, 66,5 % des résidents de Pointe-Claire habitaient à la même adresse 5 ans auparavant, contre 58,8 % pour la RMR.

L'un des indicateurs à l'effet que Pointe-Claire est de plus en plus en mode urbain (par opposition à un mode banlieue) est que, durant la période 2001-2006, l'augmentation

de sa densité brute, en termes de résidents au kilomètre carré, a été trois fois plus élevée que celle de la RMR.

1.3 L'état du territoire

a) *Utilisation du sol*

Le territoire de Pointe-Claire est entièrement urbanisé. Les grandes composantes de l'utilisation du sol sont les aires résidentielles (43 % de la superficie totale), les parcs industriels (26 %), les grands centres commerciaux (7 %) et les espaces verts (10 %).

	Automobile	Transport en commun	Non motorisés
Baie d'Urfé	88,6%	8,8%	3,2%
Kirkland	84,7%	6,7%	2,3%
Pointe-Claire	84,3%	8,3%	5,5%
Senneville	83,4%	10,7%	3,8%
Beaconsfield	82,4%	9,2%	5,1%
Dollard-des-Ormeaux	81,7%	11,0%	3,7%
Dorval	80,6%	11,5%	5,9%
Île de Montréal	60,7%	22,8%	14,9%
Montréal métropolitain	69,9%	15,0%	11,4%

² Source : « Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination 2003, Version 03.a période automne ».

³ Période de 24 heures, tous motifs.

Plan d'urbanisme / Planning Program 2010 Parcs et espaces verts existants Existing Parks and Greenspaces

Planche
Plate **1**
Juillet 2015
July, 2015





Selon une compilation effectuée par le service technique de la Ville, sans compter le golf de Beaconsfield, Pointe-Claire compte 1 272 170 mètres carrés de parcs municipaux, soit 6,75 % de sa superficie totale, ou 42,2 m² par habitant. La situation de Pointe-Claire à ce chapitre se compare avantageusement aux normes qui ont guidé le développement des principales villes nord-américaines après la Deuxième Guerre mondiale, soit environ 35 m² par habitant⁴. Si on ajoute le golf Beaconsfield (618 104,31 m²), ouvert au public tout l'hiver pour le ski de fond, la randonnée et la glissade, la superficie totale grimpe à 1 890 275 m², soit 10,0 % de la superficie totale de la Ville ou 62,7 m² par habitant.

⁴ George Nez, "Standards for New Urban Development", dans "Urban Land", Vol. 20, No. 5, Urban Land Institute, repris dans J. DeChiara, Koppelman L., "Urban Planning and Design Criteria.", 1975, p. 363.

b) **Patrimoine et archéologie**

Pointe-Claire a conservé quelques-unes de ses maisons de ferme, son noyau paroissial avec son église, son presbytère, son couvent et son moulin banal, ainsi que plusieurs de ses maisons villageoises. Le patrimoine de Pointe-Claire compte aussi plusieurs spécimens de maisons des différentes étapes de son urbanisation. Un inventaire réalisé pour les besoins du plan d'urbanisme de Montréal⁵ a identifié comme « secteurs exceptionnels » au plan du patrimoine bâti le village de Pointe-Claire, le golf de Beaconsfield, l'ensemble de Bowling Green, la rue Cedar et la propriété de Stewart Hall. Ce même inventaire a aussi retenu comme « secteurs de valeur intéressante » ou « ensembles urbains d'intérêt » de grandes

⁵ Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie

sections de la partie plus ancienne du territoire de Pointe-Claire, au sud de l'autoroute 20, ainsi que le secteur Valois et le secteur des Vétérans. Tous ces bâtiments et ensembles sont maintenant assujettis au « Règlement sur le plan d'implantation et d'intégration architecturale applicable aux bâtiments d'intérêt patrimonial et aux secteurs anciens de Pointe-Claire ».

Une autre étude, commandée en 2004 par la Ville de Pointe-Claire⁶, a identifié et documenté quelque 150 bâtiments qui font l'objet de mesures de protection en vertu de la réglementation sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Par ailleurs, les études réalisées dans le cadre du plan d'urbanisme de Montréal ont identifié la pointe Claire (moulin banal, couvent et église Saint-Joachim) comme un

⁶ Patri-Arch, « Inventaire patrimonial et étude du patrimoine bâti de l'arrondissement de Pointe-Claire », octobre 2005

site archéologique recensé intègre, et le village de Pointe-Claire comme un secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel. D'autres secteurs riverains du lac Saint-Louis ainsi que le parc Terra Cotta ont été retenus comme étant d'intérêt archéologique.

Le moulin banal de la pointe Claire fut construit en 1710 en vertu d'un contrat intervenu entre les Prêtres de Saint-Sulpice, le maçon Jean Mars et les charpentiers



Léonard et Charles Paillé⁷. Après celui de

⁷ Communauté urbaine de Montréal, *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la*

Senneville, c'est le plus ancien de l'île de Montréal. Comme l'attestent les meurtrières percées dans ses murs de pierre, il a été conçu à la fois comme moulin et comme redoute contre les incursions des Iroquois. Il constituait la pièce maîtresse du Fort de la pointe Claire, dont l'enceinte principale était formée d'une palissade de pieux debout⁸. Il cessa ses activités suite à l'acquisition du terrain par la fabrique de la paroisse en 1866, et fut adopté comme emblème officiel de la Ville après son incorporation en 1911.

c) *Transport*

Le territoire de Pointe-Claire est morcelé en trois entités dans le sens est/ouest par l'autoroute transcanadienne et par le corridor de l'autoroute 20 et des voies ferrées. Pour la population de Pointe-Claire, le boulevard Saint-Jean est le seul véritable axe nord/sud qui traverse ces deux corridors. Le boulevard des Sources traverse aussi les deux autoroutes, mais il est situé à la limite est de la Ville et dessert principalement les zones industrielles de Pointe-Claire et Dorval.

Le **secteur sud** va du lac Saint-Louis à l'autoroute 20. Si ce n'est des quelques immeubles d'appartements de la Baie de Valois et du village de Pointe-Claire, c'est un secteur à faible densité résidentielle. Trois points d'entrée et de sortie assurent la liaison

Communauté urbaine de Montréal - Architecture rurale, Service de la planification du territoire, page 402

avec l'autoroute 20 dans les deux directions, et un quatrième avec la voie en direction est. Le chemin Bord-du-Lac, dont la largeur et la sinuosité découragent la circulation de transit, sert de principale collectrice est/ouest. La rue Lakeview, qui rejoint Bord-du-Lac via Bowling Green, sert de collectrice secondaire. Dans le sens nord-sud, le rôle de collectrices est assuré par le boulevard Saint-Jean, qui n'a pas de véritable fonction artérielle dans son tronçon au sud de l'A20, et l'avenue Cartier. Ces deux rues permettent un accès direct à l'autoroute 20 depuis Bord-du-Lac.

Le **secteur centre** est le plus grand et le plus peuplé. On y retrouve de grands immeubles de bureaux, trois hôtels, les plus récents développements d'immeubles d'appartements, le centre commercial Terrarium, le centre civique ainsi que Plaza Pointe-Claire, le plus important centre commercial à vocation locale. Il est desservi dans le sens est/ouest par trois collectrices, Donegani, Douglas-Shand/Saint-Louis et Hymus. Seul le boulevard Saint-Jean assure un lien nord-sud sur toute la longueur. La rue Maywood agit comme collectrice nord / sud entre Donegani et Chaucer mais ne rejoint pas Hymus. La rue Delmar relie pour sa part l'avenue Saint-Louis à la voie de desserte Sud de l'autoroute transcanadienne.

⁸ Girouard, Désiré, *Le moulin de Pointe-Claire*, Amicale Notre-Dame-du-Vieux-Moulin, 1980, page 4

Le **secteur nord** comprend les grands centres commerciaux que sont Fairview, Complexe Pointe-Claire et Mégacentre des Sources, ainsi que le quartier résidentiel Hermitage. Il est aussi traversé dans le sens nord/sud par le boulevard Saint-Jean. Sa desserte dans le sens est/ouest est assurée par le boulevard Brunswick et, dans une moindre mesure, par l'avenue Labrosse.

Au niveau local, le réseau des rues de Pointe-Claire est un croisement entre une grille de rue orthogonale conventionnelle et

un système de rues curvilignes et de culs-de-sac de banlieue. Le réseau n'a, de la grille orthogonale, que le parallélisme des rues héritées des lignes de terres du cadastre original. Pour empêcher la circulation de transit, les rues sont courtes et discontinues, avec un minimum d'intersections, ce qui en fait davantage un réseau de type banlieue. La circulation locale doit donc se rabattre sur quelques voies collectrices et sur le réseau des voies artérielles qu'elle doit partager avec la circulation régionale.

Au chapitre du transport en commun, la Ville de Pointe-Claire compte trois gares du train de banlieue Rigaud / Centre-ville, chacune avec un passage piétonnier souterrain qui permet de rejoindre le côté sud de l'autoroute 20. Cinq lignes d'autobus desservent Pointe-Claire à partir du terminus Fairview.

Enfin, la ville de Pointe-Claire possède désormais un plan directeur du réseau cyclable disponible à l'annexe 2 du présent Plan d'urbanisme.



d) **Milieux naturels et composantes écologiques**

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Les milieux naturels forestiers occupent 3,7% de la superficie terrestre de Pointe-Claire, alors que les milieux naturels non forestiers occupent 0,7% de cette superficie. Certains ensembles de milieux naturels sont situés sur des terrains privés. De façon générale, ils se caractérisent par la présence de différentes strates végétales telles que les strates herbacées, arbustives ou arborescentes.



Planche 1.1 : Milieux naturels à Pointe-Claire

Source : Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2024 Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Les milieux naturels fournissent de nombreux services écosystémiques, ces derniers contribuant notamment à l'atténuation des impacts liés aux inondations et aux mécanismes d'érosion des sols, au contrôle de la température, au soutien aux pollinisateurs, et la purification de l'air et de l'eau. Ils contribuent à la qualité des milieux de vie en favorisant la résilience du territoire face aux changements climatiques et aux différents risques naturels ou de santé publique.

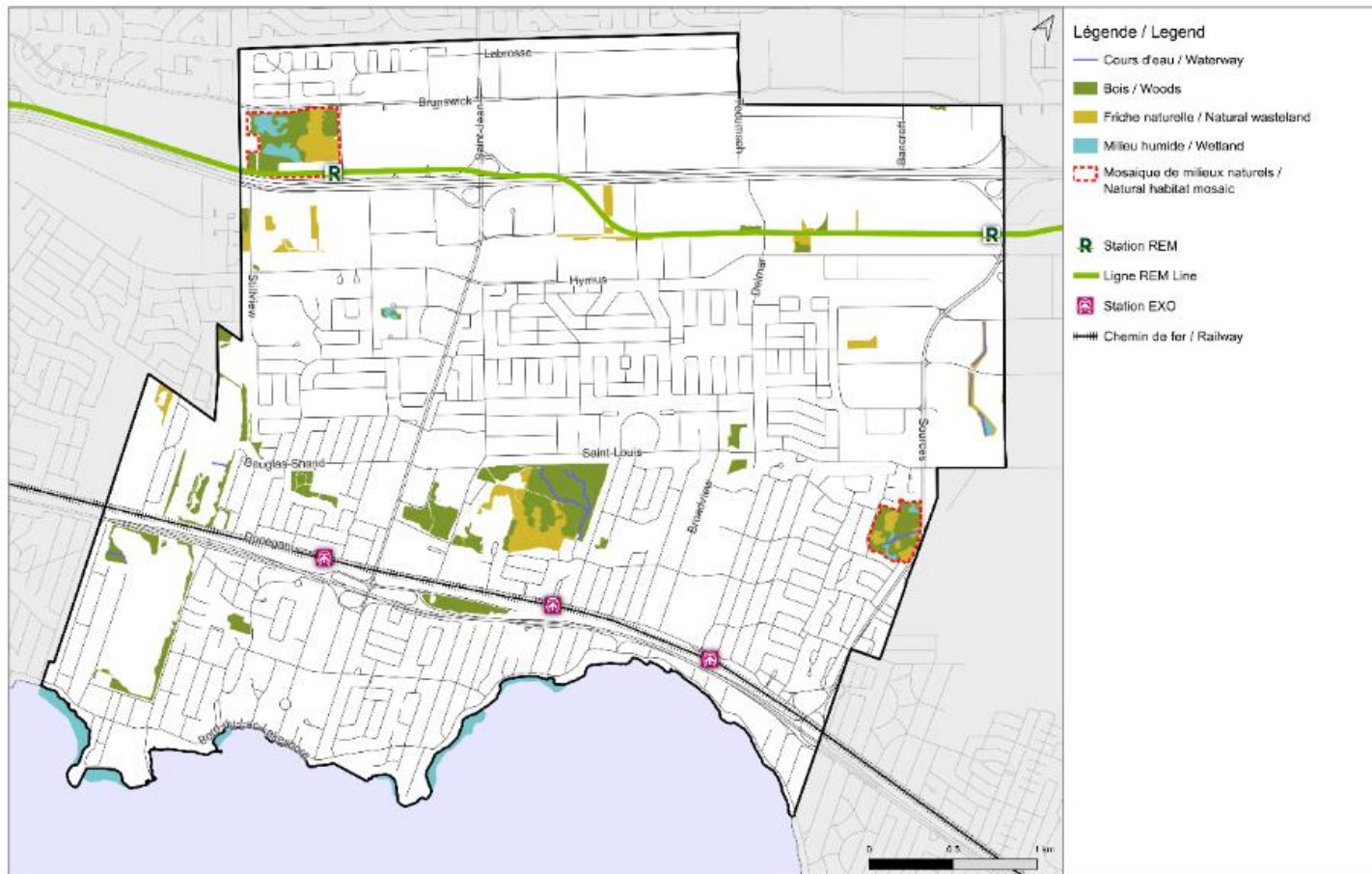


Planche 1.2 – Composantes écologiques d'intérêt

Source : Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2015, traitées par la Ville de Pointe-Claire, 2024
Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal identifie plusieurs milieux humides, boisés et friches naturelles sur le territoire de Pointe-Claire. Quelques cours d'eau (ruisseaux), principalement localisés au sein du terrain de golf Beaconsfield, du parc Terra Cotta ainsi que dans le parc industriel à l'est du boulevard des Sources, sillonnent le territoire. Finalement, le Schéma identifie quelques secteurs de rive et littoral à dominance naturelle aux abords du Lac-Saint-Louis.

On constate aussi la présence de deux mosaïques de milieux naturels sur des terrains privés non aménagés. Ces dernières, identifiées à la Planche 1.2 intitulée *Composantes écologiques d'intérêt*, sont composées de milieux humides, de boisés et de friches naturelles.

Des normes et des critères inscrits au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et transposés à la réglementation d'urbanisme locale visent à s'assurer que la planification et la réalisation des projets de développement ou de redéveloppement immobiliers permettent de « maximiser, en tenant compte de leur valeur écologique, la conservation, la mise en valeur et l'intégration au projet d'un bois ou d'un milieu humide qui se trouvent dans la mosaïque et à rehausser sa biodiversité » (Agglomération de Montréal, 2015).

Sanctionnée le 16 juin 2017, la Loi sur la conservation des milieux humides et hydriques a permis de moderniser l'encadrement réglementaire concernant ces milieux en introduisant des mécanismes permettant la protection, la restauration ou l'utilisation durable de ces milieux en zone urbanisée. Dans cette foulée, le plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) adopté par l'Agglomération de Montréal incluant la stratégie de conservation y associée requiert l'introduction de mesures d'identification et de protection de ces milieux dans la boîte à outils urbanistique de la ville de Pointe-Claire. Un des principaux objectifs exprimés par l'Agglomération de Montréal d'ici l'horizon 2033 vise à ne comptabiliser aucune perte nette de milieux humides et hydriques, en respect de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (L.Q. 2017, chapitre 14).

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

La planche 1.3 cartographie les milieux humides et hydriques d'intérêt⁹ de même que les aires de protection y associées.

⁹ Les milieux humides retenus au PRMHH répondent à certains critères comme avoir une superficie minimale supérieure à 4 487 m² et être adjacent à un moins un milieu naturel.

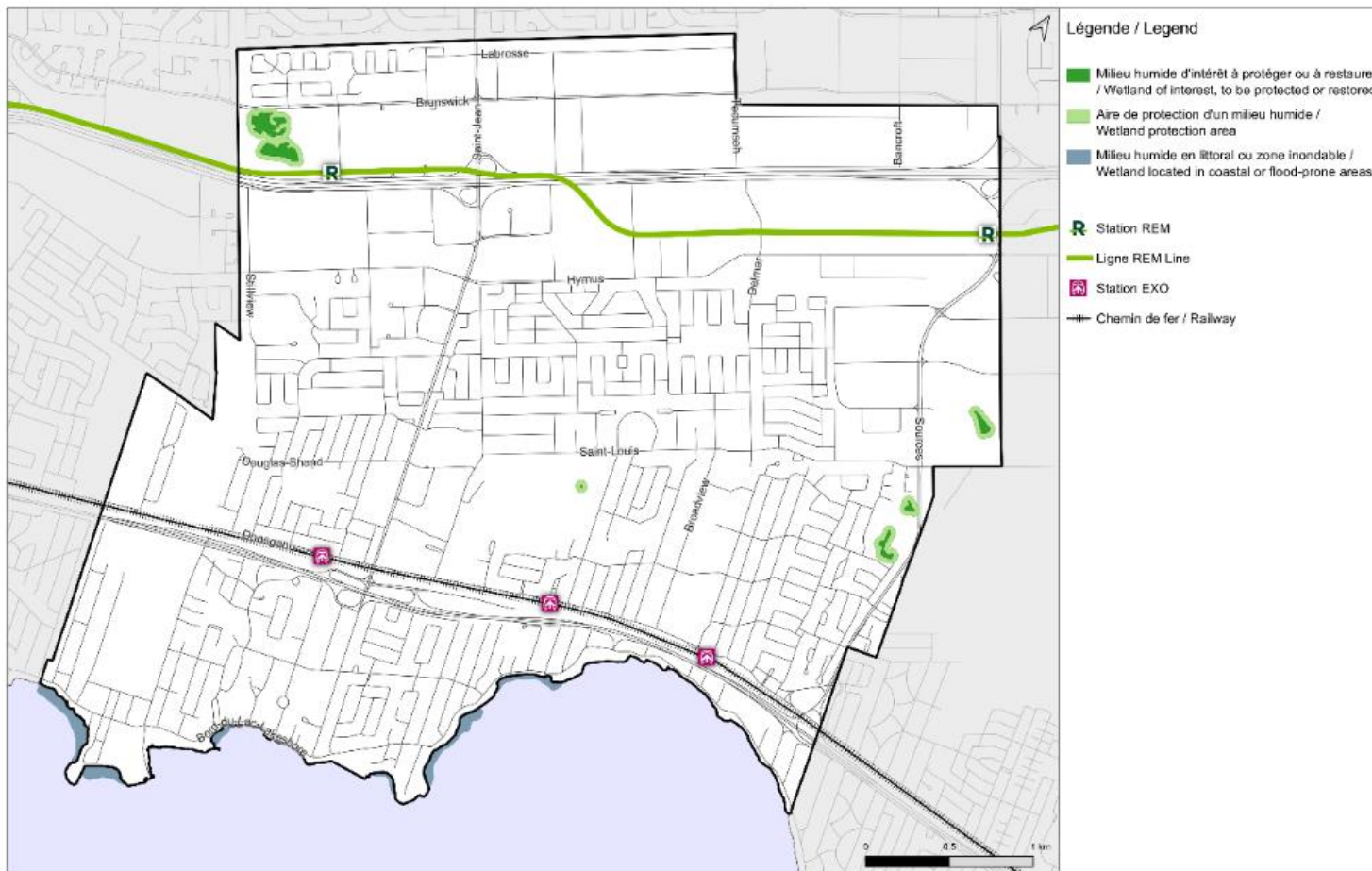


Planche 1.3 – Milieux humides et hydrologiques d'intérêt

Source : Plan régional des milieux humides et hydrologiques (PRMHH), Agglomération de Montréal, 2023

Le règlement de zonage définit les mesures de protection applicables aux milieux humides. Toutefois, il est à noter que les milieux humides situés dans le milieu hydrique ou en zone inondable ne sont pas visés par ces mesures puisque ces derniers sont protégés par l'encadrement réglementaire provincial.

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Chapitre 2 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Avec sa forme presque carrée, Pointe-Claire est une ville compacte qui s'est développée sur une période relativement courte. Tout au long de son évolution, elle a fait l'objet d'une gestion rigoureuse de la répartition des usages sur son territoire. L'exceptionnelle qualité de vie des gens qui y résident ou y travaillent, ou qui y viennent faire leurs achats, tient à plusieurs facteurs qui sont des acquis à protéger.

2.1. Les acquis

Pointe-Claire est un milieu de vie recherché, principalement à cause :

- du cachet de ses quartiers résidentiels matures, qui se caractérisent par l'abondance de grands arbres, des propriétés personnalisées, la variété des types architecturaux, l'ambiance champêtre de certains voisinages, un réseau de rues qui assure la tranquillité et la sécurité des résidents et des enfants en décourageant le trafic de transit;
- du caractère familial et de la mixité sociale de sa population bilingue, avec des gens de différents niveaux de revenus et de différent degré de scolarité;
- de son réseau d'écoles, de lieux de culte, de parcs, d'équipements publics et d'équipements du réseau de la santé qui supporte une vie communautaire riche et diversifiée et qui s'adresse aux personnes de tous les âges;
- de ses installations culturelles, récréatives et sportives, dont une bibliothèque qui accueille en moyenne plus de 700 visiteurs par jour, huit grands parcs dont sept avec des piscines



extérieures, le centre culturel Stewart Hall, le club de canoë-kayak, deux arénas, le centre aquatique Malcolm-Knox, un anneau de glace ainsi que de nombreux courts de tennis et de basketball et terrains de soccer, de baseball et de football;

- de ses programmes sportifs, récréatifs et culturels dont la réputation dépasse largement les limites de Pointe-Claire, particulièrement ses programmes en natation et en plongeon qui ont permis de former des athlètes de calibre international;
- de la qualité de son patrimoine architectural, où sont tout aussi bien représentées les maisons paysannes ou villa-gétoises que les architectures des différentes étapes de son développement;
- de la présence du lac Saint-Louis, pour la beauté de ses paysages et ses possibilités récréatives;
- de la proximité de l'aéroport international Pierre-Elliott Trudeau;

- de la qualité, de la variété et de l'accessibilité de ses équipements commerciaux qui desservent non seulement la population de Pointe-Claire, mais qui sont aussi la principale destination de magasinage de plus de 300 000 personnes qui habitent les villes voisines;
- de son importance comme lieu d'emploi : bien que sa population ne représente que 1,6 % de celle de l'île de Montréal, Pointe-Claire ne compte pas moins de 2,6 % des emplois de l'agglomération, soit 29 585¹⁰.
- de la santé de ses finances publiques, attribuable en bonne partie à la forte composante commerciale et industrielle de son évaluation imposable; cette situation risque cependant de changer avec l'augmentation du taux de vacance et le ralentissement des investissements dans les zones industrielles

2.2 Les principaux défis

Pointe-Claire doit cependant faire face à de nombreux défis.

- a) Le nombre d'enfants diminue. De 2001 à 2006, le nombre de personnes de 19 ans ou moins a chuté de 3,0 % à Pointe-Claire alors qu'il a augmenté de 2,7 % dans la région métropolitaine de recensement (RMR). La baisse est particulièrement dramatique chez les 0-4, où l'on a enregistré une chute de 15,5 % à Pointe-Claire contre une augmentation de 1,6 % dans la RMR. Cette situation n'est pas attribuable à une baisse de la natalité, mais au fait que, faute de nouveaux terrains disponibles pour la construction résidentielle¹¹, il ne se construit pratiquement plus de maisons familiales à Pointe-Claire : la baisse du nombre de

résidents de Pointe-Claire susceptibles d'avoir des enfants (les 25-54 ans) a été de 5,8 % pour la même période 2001-2006, contre une hausse de 3,9 % dans l'ensemble de la RMR. Faute de nouvelles maisons familiales, la régénération de la population ne repose actuellement que sur la réappropriation, par de jeunes familles, de maisons que laissent des gens pour une nouvelle maison dans une autre ville ou des personnes plus âgées qui quittent pour un logement mieux adapté à leurs besoins, à Pointe-Claire ou ailleurs.

- b) Le nombre de personnes du troisième âge augmente rapidement. Au cours des dernières années, la construction de nombreuses résidences a entraîné une augmentation significative du nombre de personnes de 65 ans et plus, particulièrement entre 2001 et 2006 (18,0 % à Pointe-Claire contre 12,0 % dans la RMR), mais encore plus chez les personnes de 75 ans et plus, soit 34,7 % à Pointe-Claire contre 20,8 % dans la RMR. Une analyse indique que l'immigration a fait augmenter de 26 % le nombre de personnes âgées de 65 ans ou plus par rapport au seul vieillissement naturel, et de 34,5 % dans le cas des personnes âgées de 75 à 84 ans. En chiffres absolus, cela veut dire que les personnes âgées qui ont emménagé à Pointe-Claire en provenance d'une autre ville sont responsables de 75,5 % de la croissance totale de la population entre 2001 et 2006.
- c) De plus en plus de maisons, particulièrement dans les quartiers plus anciens, atteignent la fin de leur vie utile et requièrent des travaux majeurs de restauration ou d'agrandissement. Celles-ci sont souvent achetées pour être démolies et remplacées par des maisons beaucoup plus grandes, parfois même surdimensionnées, inaccessibles aux jeunes ménages qui sont à la recherche d'une première maison et qui pourraient contribuer à

¹⁰ Source : Ville de Montréal, dans *La Presse* du 23 mars 2010.

¹¹ Sont considérés comme de nouveaux terrains disponibles pour la construction résidentielle des parcelles inutilisées jusqu'à maintenant et qui se prêtent au lotissement, avec la construction de nouvelles rues et la subdivision de lots à bâtir.

la régénération de la population évoquée au paragraphe précédent.

- d) Les gens de Pointe-Claire sont de plus en plus sensibilisés à la protection de l'environnement et au développement durable et témoignent d'un intérêt grandissant pour les transports actifs, notamment le vélo, et collectifs.
- e) Les équipements commerciaux de Pointe-Claire sont de plus en plus exposés à la concurrence des centres commerciaux de nouvelle génération, comme les « power centres » et les « lifestyle centres ». Cette situation peut devenir particulièrement préoccupante si une telle concurrence peut se développer, par exemple, en périphérie de la partie urbaine de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Cette dernière était jusqu'à maintenant une composante acquise et en forte croissance du bassin de clientèle des centres commerciaux à vocation régionale de Pointe-Claire.
- f) À cause des délocalisations vers les pays émergents et des nombreuses fusions des entreprises de haute technologie, la demande de locaux pour les industries de transformation est en baisse. Comme la composante manufacturière a occupé traditionnellement une part importante du parc de Pointe-Claire, plusieurs locaux vacants ne trouvent pas preneur et des changements de vocation s'imposent.
- g) Enfin, des investissements majeurs sont requis à court terme pour mettre à niveau et augmenter la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout, lesquelles ont été conçues pour un développement de banlieue, à faible densité, et ne peuvent plus répondre aux besoins actuels et futurs.

2.3 Les orientations

Pour protéger la qualité des milieux de vie, de travail et de desserte en services et loisirs, le plan d'urbanisme propose un plan d'action axé sur huit grands objectifs.

a) *Poursuivre la croissance résidentielle*

Pour faire face aux défis discutés ci-dessus, Pointe-Claire doit poursuivre sa croissance pour maintenir la vitalité de sa communauté, réhabiliter ses infrastructures et supporter les coûts sans cesse croissants des services. Cet objectif se traduit par les actions suivantes :

- optimiser l'utilisation à des fins résidentielles des quelques espaces encore vacants, notamment en favorisant des types résidentiels plus denses tout en évitant les impacts dans les voisinages déjà établis;
- considérer la reconversion à des fins résidentielles des espaces commerciaux ou industriels sous-utilisés et propices à être habités;
- autoriser le morcellement en deux lots des grandes propriétés du secteur des vétérans.

Le plan d'urbanisme cherchera à rétablir un certain équilibre entre les maisons unifamiliales sur de grands terrains, typiques de Pointe-Claire, et des maisons plus abordables parce qu'à densité plus élevée.

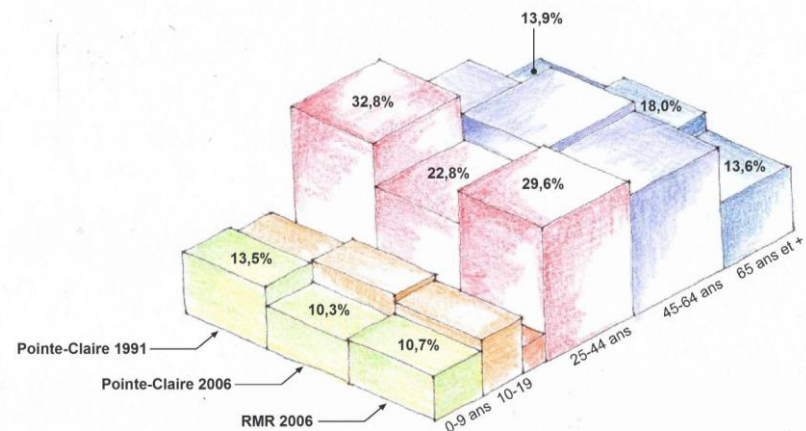
Enfin, la Ville de Pointe-Claire entreprendra une étude coûts-bénéfices d'une possible relocalisation des installations du garage municipal dans le parc industriel pour redévelopper à des fins résidentielles ce vaste terrain stratégiquement situé près de

la gare Pointe-Claire et du centre civique. Le projet pourra notamment inclure du logement abordable pour les personnes âgées.

b) *Rétablir la pyramide des âges*

Pointe-Claire s'est développée comme une ville familiale, avec des quartiers résidentiels sécuritaires, une variété de logements, des écoles, des parcs et des équipements sportifs et culturels de très grande qualité conçus pour les besoins des familles et des enfants. Le plan d'urbanisme propose de maintenir ou, au besoin, de rétablir les conditions pour que Pointe-Claire demeure un milieu de vie familial.

Comme le montre la comparaison des pyramides d'âge de 1991 (ligne de gauche) et de 2006 (ligne du centre)¹² pour Pointe-Claire, en 15 ans la part des enfants de 9 ans ou moins est passée de 13,5 à 10,3 %. Pire, la part des personnes en âge d'avoir des enfants (25 à 44 ans) a chuté de près du tiers, passant de 32,8 à 22,8 %, alors que la proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus passait de 13,9 à 18,0 %.



¹² Source : Statistiques Canada, Recensements de 1991 et 2006

L'objectif proposé par le plan d'urbanisme est d'encadrer le développement résidentiel pour que la pyramide de Pointe-Claire se rapproche de celle de l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal (ligne de droite).

Pour rétablir l'équilibre de sa pyramide des âges et assurer la régénération de sa population, Pointe-Claire se propose de :

- contingenter la construction de résidences pour personnes âgées tout en s'assurant de répondre aux besoins issus de la communauté même;
- exiger que la plupart des nouveaux développements soient principalement consacrés à des logements familiaux plus abordables, telles des maisons en rangée;
- favoriser la construction d'appartements de qualité pour répondre aux besoins :
 - des ménages dont les enfants ont quitté le nid familial, mais qui souhaitent demeurer à Pointe-Claire, préférentiellement dans leur quartier, dans un logement plus petit et sans les obligations qu'implique l'entretien d'une maison individuelle;
 - des célibataires ou des jeunes ménages issus de la communauté de Pointe-Claire ou qui souhaitent s'y joindre et qui deviendront, avec leur future famille, les acheteurs de maisons familiales;
- faciliter la protection, l'amélioration et la reconversion des maisons familiales existantes pour les besoins des jeunes familles, notamment en décourageant leur remplacement par des maisons surdimensionnées.



c) ***Protéger le cachet, la convivialité et la spécificité des quartiers résidentiels***

Au cours des récentes années, Pointe-Claire a adopté un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce règlement s'applique à tous les secteurs anciens de la Ville et assujettit les nouvelles constructions et les modifications importantes aux constructions existantes à un contrôle architectural. La Ville a aussi adopté un règlement sur les démolitions.

Le plan d'urbanisme propose de :

- poursuivre les efforts de mise en valeur des villages de Pointe-Claire et de Valois par l'adoption de programmes particuliers d'urbanisme;

- compléter les réglementations sur les PIIA et sur les démolitions d'un contrôle normatif (par zonage) des volumes des constructions pour décourager les maisons surdimensionnées (monster homes);
- préserver la voûte boisée des rues résidentielles et instaurer des mesures pour encourager la plantation d'arbres dans les cours avant;
- porter une attention particulière aux entrées de ville par l'ajout de dispositions à cet effet à la réglementation sur les PIIA.

Le contrôle des volumes des constructions devra tenir compte des situations particulières que présentent des quartiers comme Valois Bay ou le lotissement des Vétérans.



d) **Protéger le patrimoine archéologique et architectural**

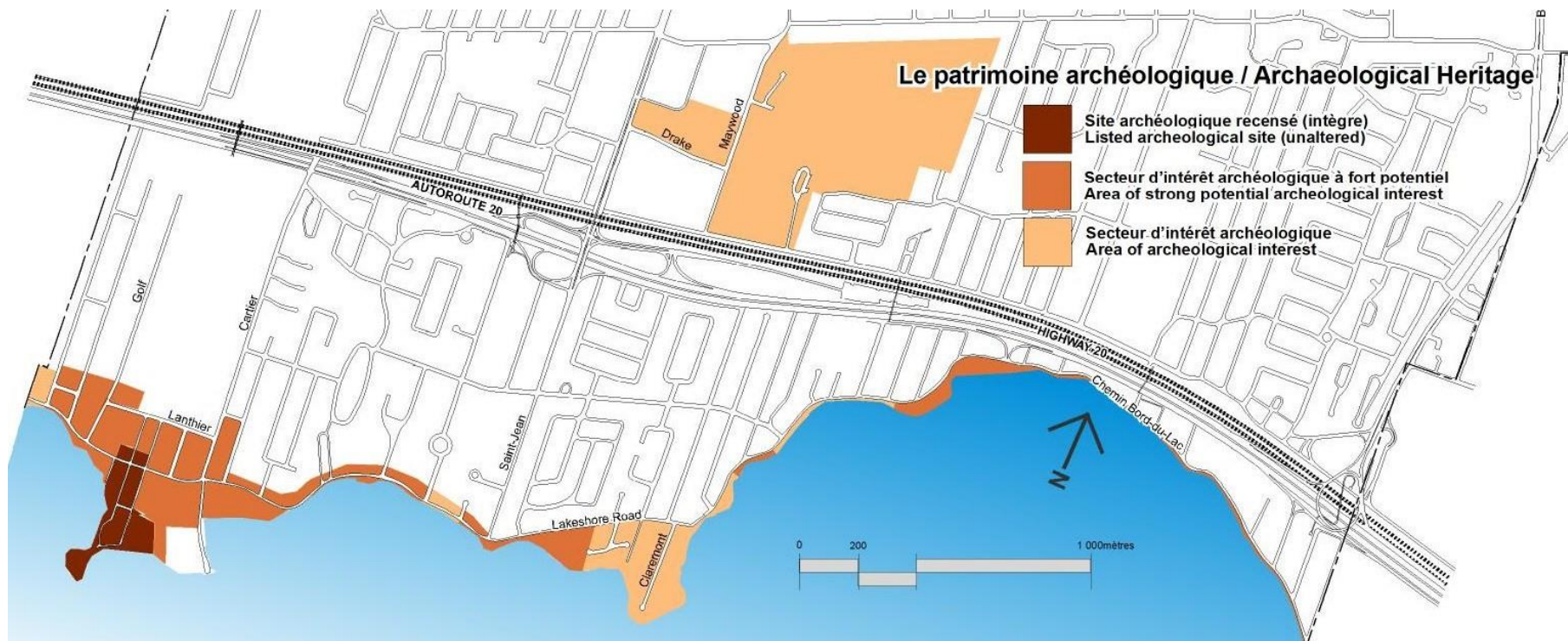
La dimension patrimoniale est une composante importante du règlement sur les PIIA pour les secteurs anciens évoqués ci-dessus. Ce règlement comporte une batterie de critères spécifiques pour les secteurs à haute valeur patrimoniale, comme le village de Pointe-Claire, ainsi que pour certains bâtiments particuliers considérés comme exceptionnels. La Ville a aussi entamé des procédures pour créer un site du patrimoine qui couvrira le noyau institutionnel de l'église Saint-Joachim et son presbytère, du couvent, du moulin banal et de l'école primaire Marguerite-Bourgeoys.

Elle travaille également avec la Congrégation des Sœurs de Notre-Dame afin d'établir des mesures de conservation et de restauration de l'aspect extérieur du moulin.

À ce chapitre, le plan d'urbanisme propose :

- d'adopter une réglementation sur les PIIA pour le secteur du Village de Valois;
- de compléter la procédure d'adoption du règlement créant un site du patrimoine comprenant le moulin, le couvent, l'église, le presbytère et l'école;
- de poursuivre l'inventaire patrimonial entrepris en 2004 en identifiant d'autres bâtiments d'intérêt et en les assujettissant à la réglementation sur les PIIA;
- d'instaurer des mesures pour protéger les vestiges archéologiques.

Ainsi, dans le site archéologique recensé intègre (la Pointe) et dans le Village, identifié comme secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel, la Ville adoptera un règlement pour exiger du propriétaire un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, la protection des vestiges lors des travaux d'excavation. Dans les autres secteurs d'intérêt archéologique, le règlement obligera que le responsable des travaux nécessitant une excavation soit avertie de la présence possible de vestiges archéologiques et des mesures à suivre dans l'éventualité d'une découverte.



e) **Adopter des mesures de développement durable**

Les principales mesures de protection de l'environnement à la portée de la Ville sont la préservation des milieux naturels et des espaces verts, la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la réduction de la consommation d'énergie. À ce chapitre, le contrôle normatif des volumes des constructions pour décourager les maisons surdimensionnées (*monster homes*) proposé ci-dessus s'inscrit dans une politique de réduction de la consommation d'énergie. Le plan d'urbanisme propose de plus : Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

- de favoriser les déplacements non motorisés en dotant Pointe-Claire d'un réseau cyclable et piétonnier fonctionnel et sécuritaire reliant les quartiers résidentiels aux gares du train de banlieue et aux principaux lieux d'activités commerciales et communautaires;



- d'instaurer des mesures pour interdire les surfaces imperméables excessives pour éviter la création de nouveaux îlots de chaleur, notamment en favorisant le stationnement étagé dans les centres commerciaux et les grands équipements publics;
- d'augmenter le couvert arboré (tree canopy) autant sur les propriétés publiques que privées pour réduire le plus possible les îlots de chaleur existants;
- d'assurer une certaine protection des espaces boisés existants sur les terrains à développer en prélevant, là où le Conseil le jugera à propos, le 10 % aux fins de parcs en terrain plutôt qu'en argent, ainsi qu'en ajoutant à la réglementation sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale des dispositions pour implanter les bâtiments et les aires de service de façon à préserver autant que possible les boisés de qualité;
- d'introduire dans la réglementation d'urbanisme des incitatifs à la construction de bâtiments durables pour les nouvelles constructions et les rénovations importantes; une avenue prometteuse pourrait être l'utilisation des critères du système de certification LEED (Leadership in Energy and Environment Design) du US Green Building Council;
- compte tenu d'une éventuelle amélioration du service de train de banlieue et de l'implantation d'un réseau électrique métropolitain (REM), de favoriser des densités plus élevées pour les projets d'insertion résidentielle et les projets immobiliers situés à distance de marche des trois gares de Pointe-Claire, du terminus d'autobus et de l'éventuelle gare du REM.

f) **Compléter le réseau des parcs et des équipements communautaires**

Pointe-Claire dispose actuellement de 127 hectares de parcs municipaux distribués sur l'ensemble du territoire, et ce en plus des 62 hectares du terrain de golf Beaconsfield et des différents équipements communautaires de quartier. Les parcs et les équipements communautaires sont des lieux privilégiés d'échange pour les citoyens de Pointe-Claire. Pour maintenir et développer le sentiment d'appartenance et de participation à la communauté et pour répondre aux besoins de la population additionnelle des nouveaux développements, il est prévu :

- de consacrer le centre civique comme principal lieu de la vie communautaire par une meilleure intégration des fonctions sportives, récréatives et culturelles et la construction d'un centre communautaire, tout en préservant la possibilité d'y ajouter de nouveaux équipements pour répondre aux besoins futurs¹³;
- d'utiliser les dispositions du règlement de lotissement pour prélever du terrain ou des fonds pour créer de nouveaux parcs ou améliorer les installations existantes;
- de poursuivre la politique d'appropriation des berges du lac Saint-Louis, lorsque cela est possible, et d'entreprendre la mise en œuvre d'un plan d'aménagement des rives de la Baie de Valois, conformément aux autorisations du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

¹³ Ce sujet est traité en détail au chapitre du présent document consacré au centre civique.



g) Protéger la vitalité du parc industriel

Pour réduire l'écart entre l'offre et la demande d'espaces industriels, le plan d'urbanisme propose de revoir la réglementation de zonage pour :

- autoriser à certaines conditions le fractionnement des grands bâtiments industriels vacants pour y permettre plus d'un occupant,
- autoriser dans un plus grand nombre de zones, mais à certaines conditions toujours, les usages de distribution,
- favoriser la reconversion à des fins de bureaux d'entreprises ou à des fins résidentielles des espaces sous-utilisés, particulièrement ceux en périphérie du centre-ville.
- entreprendre une étude approfondie sur l'avenir du parc industriel.

h) Consolider le rôle de Pointe-Claire comme centre-ville de l'Ouest-de-l'Île

Le plan d'urbanisme propose de consolider la vocation du centre-ville de Pointe-Claire comme centre-ville de l'Ouest-de-l'Île, ce qui implique :

- d'y intensifier et d'y diversifier les activités, donc d'en augmenter le nombre d'utilisateurs (résidents, travailleurs, visiteurs) et la durée de leur séjour pour en faire un lieu d'échange de plus en plus animé;
- pour maintenir et améliorer la qualité des commerces et des services et favoriser leur diversification, gérer l'offre de terrains en limitant l'extension des espaces destinés au commerce de détail à l'extérieur des périmètres actuels;

- de transformer un environnement conçu pour les voitures en un lieu de plus en plus favorable au piéton.



Ces objectifs et les actions qui en découlent sont traités en détail au chapitre consacré au centre-ville.

Chapitre 3 LA VISION PROPOSÉE, LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL, LA DENSITÉ DU SOL, LE TRANSPORT ET LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

3.1 La vision proposée

Le dernier plan d'urbanisme a maintenant 20 ans. Depuis son adoption, le Pointe-Claire qui s'était développé depuis la fin des années '60 autour d'échangeurs autoroutiers, de centres commerciaux et d'un vaste parc industriel a commencé à se structurer autour d'un centre-ville prospère et d'un centre civique qui est devenu le point central des activités communautaires.

Le présent plan d'urbanisme proposera donc de reconnaître la réalité de ces deux pôles et de consolider leur vocation. Il proposera aussi d'examiner la possibilité de rapprocher ces deux pôles en créant un couloir piétonnier et cycliste à même une section de l'emprise de l'épine dorsale du réseau de transport de Pointe-Claire, le boulevard Saint-Jean, ou dans ses environs immédiats.

Au cours de cette même période d'une vingtaine d'années qui a suivi l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme précédent, les derniers lotissements résidentiels ont été complétés. Les promoteurs se sont alors tournés vers les récupérations des espaces désaffectés (Cambridge, Triad, L'Estérel) et les projets d'insertion (Cartier, Winthrop, Des Sources).

Ces dernières années, la construction résidentielle a été dominée par le logement pour personnes

âgées parce qu'il y avait des besoins à combler, dans l'Ouest-de-l'Île comme ailleurs, et que Pointe-Claire disposait de terrains où étaient autorisés les immeubles en hauteur. La Ville présentait aussi l'avantage d'offrir les services recherchés par les personnes âgées comme un hôpital, des cliniques, des installations culturelles et sportives et des commerces variés.





Au chapitre du développement commercial, la Ville a autorisé certains établissements de grande surface, mais une gestion rigoureuse des espaces stratégiques s'est traduite globalement par une densification des activités. Cette politique a permis, dans le quadrant sud-est de l'échangeur A40 / St-Jean (ancienne propriété de Proctor & Gamble), le développement d'un ensemble à caractère plus urbain que les centres commerciaux traditionnels. Elle a aussi permis d'amener au centre Terrarium un important détaillant de matériaux et d'équipements de construction et de rénovation.

La délocalisation d'entreprises manufacturières a affecté le parc industriel de Pointe-Claire qui est un important lieu d'emploi et une source non négligeable de revenus de taxation. La Ville devra adapter son zonage à des besoins accrus en locaux pour la distribution et à une rationalisation des activités qui se traduit par une demande croissante pour la subdivision des grands bâtiments.

Par ailleurs, d'importants changements dans les valeurs sociétales sont venus transformer le contexte de planification. Les récentes années ont vu se développer une sensibilisation de plus en plus grande à la nécessité de préserver l'environnement, non seulement à l'échelle de

la planète, mais aussi à l'échelle des milieux de vie immédiats. La philosophie du développement durable est maintenant incontournable. Ce réalignement des valeurs survient alors que les coûts des transports motorisés explosent, d'où la popularisation du vélo, non seulement comme instrument de loisir, mais aussi comme alternative sérieuse à l'automobile comme moyen de déplacement durant la belle saison. Cette même combinaison de facteurs amène une augmentation significative de la fréquentation des transports collectifs, ce qui doit être pris en compte dans une ville qui est non seulement la plaque tournante des circuits d'autobus de l'Ouest-de-l'Île, mais qui est aussi desservie par trois gares du train de banlieue. Pointe-Claire prévoit donc compléter son réseau cyclable pour relier ses quartiers résidentiels aux principales destinations communautaires ou commerciales [ainsi qu'au terminus d'autobus](#) et aux gares du train de banlieue.

Mais l'impact le plus important de cette nouvelle réalité sur la révision du plan d'urbanisme est la prise de conscience de la valeur de l'espace, particulièrement dans une ville comme Pointe-Claire, qui doit assumer le rôle de centre-ville d'un ensemble de plus de 300 000 habitants. Ceci se traduira par une optimisation de l'utilisation de ces précieux espaces desservis par de coûteux réseaux de rues, des réseaux de production

d'eau potable et de collecte des eaux usées, de gestion des matières résiduelles, des systèmes de transport collectif et des services de protection policière et incendie. Le présent plan d'urbanisme reconnaît la responsabilité de Pointe-Claire, en tant que part entière d'une plus grande collectivité, de rationaliser l'utilisation de son territoire.

La vision proposée par le présent plan d'urbanisme en est une de développement durable. L'engagement des collectivités en matière de développement durable commande une rationalisation de l'utilisation de l'espace pour limiter l'expansion dans les aires agricoles ou les milieux naturels en périphérie des grandes villes et rentabiliser les infrastructures existantes. Cette rationalisation s'exprimera par une densification contrôlée des projets d'insertion ou de conversion dans les secteurs résidentiels tout en maintenant la qualité de vie des résidents. Ce qui ne veut pas dire pour autant que Pointe-Claire ne poursuivra pas son objectif de construire des logements familiaux. Cela veut dire que l'utilisation des quelques espaces encore vacants ou à recycler devra être optimisée. Les résidents de Pointe-Claire bénéficieront d'une diversification des types résidentiels qui générera des acheteurs pour leur propriété et leur permettra de trouver, dans leur voisinage, un logement adapté à leurs nouveaux besoins, que ce soit comme célibataires, couples, familles ou ménages dont les enfants ont quitté le nid.

Cette rationalisation s'exprimera aussi par une intensification des fonctions et des activités dans les lieux de travail et de magasinage. Les citoyens de Pointe-Claire auront tout à gagner d'une diversification et d'une bonification des commerces et services induites par une densification des activités dans les zones commerciales.

L'autre dimension du développement durable associée à la fonction résidentielle est le contrôle de la taille des maisons. Une maison trop grande demande trop de matériaux, trop d'espace et consomme trop d'énergie. C'est pourquoi le présent plan d'urbanisme propose d'instaurer un système pour éviter, comme on peut le constater dans certaines villes environnantes, la prolifération de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler des maisons surdimensionnées.

Enfin, lors de consultations tenues en 2006, des représentants de différentes associations de Pointe-Claire ont exprimé le souhait que la Ville se dote d'un centre communautaire animé (hub), un point de rencontre et de convergence regroupant les principales fonctions civiques, sportives et culturelles : ce sera le centre civique qui fait, comme le centre-ville, l'objet d'un chapitre particulier du présent document.

3.2 Les affectations du sol

La carte « Affectations du sol » montre 13 catégories d'affectations. Ces catégories sont généralement larges : elles ne sont pas exclusives et ne servent qu'à illustrer les grandes affectations. La réglementation de zonage sera plus spécifique et pourra choisir parmi les usages qui composent les catégories décrites ci-dessous. Le zonage pourra aussi autoriser certains usages ponctuels déjà établis. La carte délimite aussi des périmètres où seront autorisés certains usages supplémentaires en vertu d'un zonage alternatif. Par ailleurs, la conservation d'aires et de milieux naturels est autorisée dans toutes les catégories d'affectation du sol.

a) Les aires résidentielles

La carte identifie trois catégories d'affectations résidentielles :

- le **résidentiel familial** est destiné avant tout aux maisons unifamiliales détachées; le règlement de zonage pourra cependant autoriser, là où il y en a déjà, les autres types de maisons unifamiliales, les duplex et les triplex; la densité sera faible, en fonction de la dimension minimale des lots établie au règlement de lotissement et des normes d'implantation (marge, taux d'implantation) et d'architecture (hauteur, volume) établies au règlement de zonage;
- le **résidentiel mixte** est destiné aux projets d'ensemble qui combinent des maisons familiales et des appartements; dans ces aires d'affectation, au moins 40 % des logements devront être des maisons unifamiliales (des maisons en

rangée dans la plupart des cas) ou des duplex ou des triplex dont la superficie des logements conviendra à une famille;

- l'affectation **appartements** est destinée aux immeubles résidentiels de trois étages ou plus, donc à haute densité. Les projets peuvent contenir un nombre limité de maisons.

Pour contingenter la construction de nouvelles résidences pour personnes âgées, le règlement de zonage sera modifié comme suit. Ailleurs que dans les zones entièrement développées où il y a déjà des résidences pour personnes âgées, le règlement prohibera tout projet qui s'identifierait à une résidence pour personnes âgées ou qui comporterait des aménagements ou des équipements requis pour une telle résidence. De plus, le règlement sera modifié pour abroger les dispositions permettant une réduction du stationnement dans le cas d'un immeuble d'appartements destiné aux personnes âgées et pour établir, pour chaque zone, une superficie moyenne minimale des appartements pour tout immeuble multifamilial.

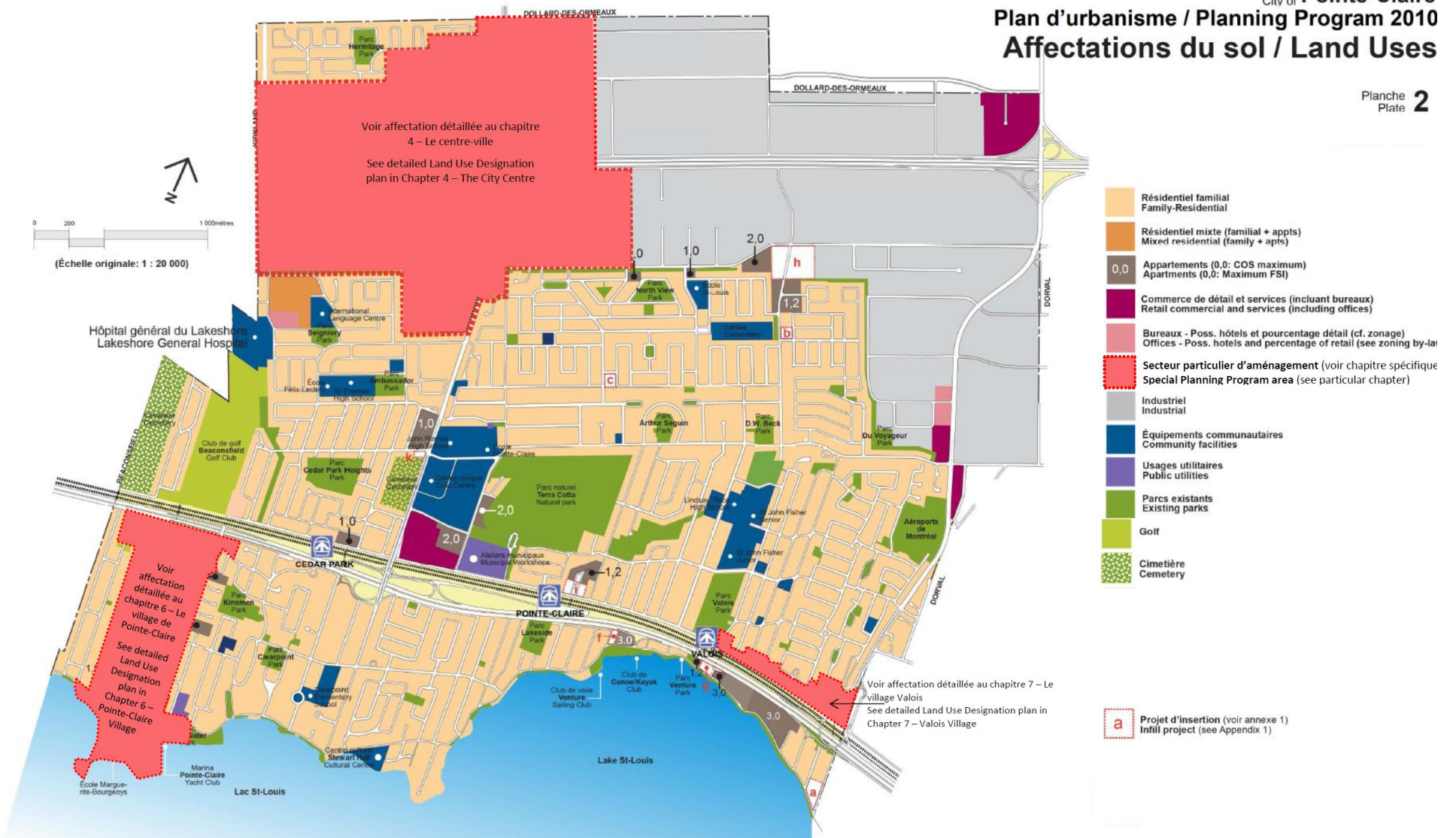
La Ville adoptera cependant un règlement sur les usages conditionnels pour permettre la construction de nouvelles résidences pour personnes âgées requises pour les besoins des citoyens de Pointe-Claire. Ce règlement pourra s'appliquer à toutes les zones où sont autorisés les immeubles d'appartements. Les critères en vertu desquels sera jugée la recevabilité d'un projet comprendront notamment l'obligation de démontrer que le projet vise à répondre aux besoins de la population

locale. Cette démonstration devra s'appuyer, entre autres choses, sur le taux de vacance dans les immeubles existants, sur une analyse démographique et sur un plan d'affaires conçu en fonction des besoins et des moyens financiers des résidents de Pointe-Claire.



Ville de **Pointe-Claire**
City of **Pointe-Claire**
Plan d'urbanisme / Planning Program 2010
Affectations du sol / Land Uses

Planche **2**
Plate



b) *Les aires commerciales*

La carte des affectations du sol montre trois catégories d'affectation commerciale.

- l'affectation **commerce de détail** comprend les établissements commerciaux de vente au détail ainsi que les services, dont ceux qui sont offerts dans des immeubles de bureaux ou des cliniques; un règlement sur les usages conditionnels précisera où pourraient être autorisés les commerces axés sur l'automobile, comme les stations-services et les ateliers d'entretien de véhicules;
- l'affectation **bureaux** comprend les bureaux d'entreprises, soit les immeubles occupés par des locataires de grandes surfaces qui ne reçoivent normalement pas ou que très peu de clients sur place, ainsi que les services qui sont offerts dans des bureaux ou des cliniques et les hôtels; le règlement de zonage pourra autoriser, à titre d'usages complémentaires, des commerces de détail ou des services;
- l'affectation **villageoise** comprend les commerces de détail ou de services de proximité ou spécialisés, les immeubles d'habitation ainsi que les bâtiments mixtes où le rez-de-chaussée est occupé par un usage commercial et le ou les étages par des bureaux ou de l'habitation.

c) *Les aires industrielles*

En plus des usages **industriels**, le zonage pourra autoriser dans ces aires d'affectation, à titre d'usages conditionnels, des bureaux, de grands équipements de récréation intérieurs et des commerces et services d'appoint que l'on trouve normalement dans une zone industrielle, comme des restaurants, des garderies, des postes d'essence ou des stations-services. Plus de place pourra aussi être

faite aux activités de distribution et au commerce de gros. Un règlement sur les usages conditionnels pourra autoriser la subdivision de grands bâtiments ayant façade sur la transcanadienne ou le boulevard des Sources si certains critères sont respectés.

Les bureaux d'entreprise pourront être autorisés dans toutes les zones industrielles où un règlement sur les usages conditionnels le permettra.

i) Les usages de distribution

Avec les délocalisations, notamment vers les pays asiatiques, l'Amérique doit composer avec une réduction de ses activités de fabrication. De façon générale, les entreprises existantes veulent de plus en plus réduire leurs installations ou en utiliser une plus grande partie pour la distribution. Au cours des prochaines années, les nouvelles entreprises qui voudront s'installer à Pointe-Claire, en réutilisant ou en remplaçant un bâtiment industriel vacant, seront principalement des entreprises de distribution.

La distribution comporte quatre principaux volets : la réception, l'entreposage, l'expédition et l'administration. Un cinquième volet de re packaging peut parfois s'y greffer. Certaines entreprises ne font que de l'administration, soit le traitement des commandes, la gestion des inventaires et la facturation, alors que l'entreposage et l'expédition se font ailleurs. Ce type d'entreprise sera considéré comme un usage de bureaux (industriel de classe A) et autorisé partout.

Le type le plus courant de distribution, le plus souvent sous forme de commerce de gros, est la réception et l'entreposage de produits en grande quantité qui sont redistribués vers des détaillants. Ces établissements sont souvent ceux de fabricants qui alimentent plusieurs points de vente et qui doivent offrir un service de réparation, parfois ouvert au public. Les grands établissements de distribution peuvent aussi être ceux de grandes chaînes de magasins qui reçoivent en un même endroit les produits de leurs fournisseurs et qui les réacheminent vers leurs différentes succursales. En termes de zonage, ces entreprises

peuvent se contrôler en limitant les superficies affectées à l'entreposage.

D'autres entreprises se spécialisent dans la manutention, en recevant et redistribuant des produits, en limitant le plus possible les temps morts, donc l'entreposage. L'importance des activités de transport qu'elles génèrent dépend de leur taille ou du volume de produits qu'elles traitent. L'approche de zonage sera de limiter le nombre d'installations de chargement ou de déchargement en fonction de la superficie de plancher occupée par l'entreprise. Aucun nouvel établissement d'entreposage de conteneurs ne sera autorisé.

ii) La subdivision des bâtiments industriels en façade de l'autoroute transcanadienne et du boulevard des Sources

Un règlement sur les usages conditionnels permettra la subdivision des grands bâtiments industriels en front de l'autoroute transcanadienne ou sur le boulevard des Sources. Les principaux critères qui devront être intégrés au règlement sont :

- le fait que le bâtiment soit vacant et qu'il n'y ait pas d'espoir raisonnable de lui trouver un acheteur ou un locataire parce qu'il est trop grand;
- les améliorations architecturales qui seront apportées au bâtiment;
- le nombre d'occupants projetés et la superficie des différents locaux;
- la suffisance du stationnement pour les véhicules des employés, pour les véhicules de livraison et de messagerie et pour les véhicules des visiteurs;
- la démonstration que les activités de manutention, de chargement et de déchargement seront minimales.

iii) Les concessionnaires automobiles

Les concessionnaires automobiles seront aussi autorisés en tant qu'usages conditionnels. Parmi les conditions auxquelles un tel usage pourra être autorisé, le règlement devra à tout le moins exiger :

- que le projet en soit un de déménagement d'un concessionnaire automobile existant dans Pointe-Claire, de façon à permettre la réutilisation du terrain dégagé aux fins prévues dans le plan d'urbanisme;
- que le projet vise un regroupement éventuel de plusieurs concessionnaires dans un même ensemble.

d) Les affectations publiques

La carte des affectations du sol distingue quatre catégories d'affectations publiques :

- les grands **équipements communautaires** qui relèvent de la Ville, comme le centre civique et le centre communautaire de Stewart Hall, ou d'une autre administration publique comme les écoles ou les équipements de santé; cette catégorie comprend aussi les lieux de culte; les logements subventionnés sont dans la catégorie des appartements;
- les **usages utilitaires** qui relèvent de la Ville, soit les ateliers municipaux, l'usine de filtration, le dépotoir à neige et la tour d'eau; le règlement de zonage pourra aussi autoriser des usages utilitaires dans les autres aires d'affectation;
- les **parcs** municipaux existants;
- les **nouveaux parcs** municipaux, illustrés à l'aide d'un hachuré, dont la délimitation sera précisée dans un plan d'ensemble de développement des terrains vacants où ils sont situés.

e) **Le golf**

L'affectation « golf » ne s'applique qu'au terrain de golf existant, qui ne pourra être utilisé à d'autres fins sans un amendement au présent plan d'urbanisme et au règlement de zonage.

f) **Les cimetières**

L'affectation « cimetière » ne s'applique qu'aux cimetières existants, qui ne pourront être utilisés à d'autres fins sans un amendement au présent plan d'urbanisme et au règlement de zonage.

g) **Les usages dérogatoires**

Comme plusieurs petites aires d'affectation commerciale seront éliminées, les règles de zonage devront être assouplies pour permettre notamment l'agrandissement ou même le remplacement d'un usage dérogatoire.



3.2.1 La densité du sol

Le schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal, en conformité avec le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), prescrit les seuils moyens de densité minimale pour les secteurs résidentiels à construire ou à transformer se trouvant sur le territoire de la Ville de Pointe-Claire.

Cette densité résidentielle brute correspond au nombre de logements compris à l'intérieur de la superficie totale du secteur en hectare (ha). Lorsque l'usage résidentiel est permis dans l'un ou l'autre des secteurs identifiés à la planche 2.1, alors la densité résidentielle minimale moyenne doit être équivalente ou supérieure au seuil de densité minimal défini à la planche 2.1 pour le secteur visé. Nonobstant ce qui précède, les exigences de densification résidentielle ne s'appliquent pas à toute partie d'un terrain compris en partie ou en totalité soit à l'intérieur d'une mosaïque de milieux naturels ou d'un milieu humide incluant son aire de protection. Cette densité varie selon que ces territoires se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur d'une aire TOD (Transit Oriented Development) telle qu'illustrée par cette même carte.

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

a) *Les aires TOD (Transit Oriented Development)*

De façon générale, les limites d'une aire TOD sont déterminées en calculant un rayon d'un kilomètre à partir du point d'accès à une infrastructure de transport collectif à haute capacité, telle une gare de train de banlieue ou une station du Réseau Express Métropolitain (REM) ». Le rayon d'un kilomètre correspond à la distance à parcourir en transport actif pour accéder à un point d'accès structurant du réseau de transport collectif. Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Sur le territoire de Pointe-Claire, on identifie 2 types de points d'accès, soit :

- Les stations permettant d'embarquer sur le réseau express métropolitain (REM) : les stations des Sources et Fairview-Pointe-Claire.

- Les gares permettant d'accéder au train de banlieue : les gares Valois, Pointe-Claire et Cedar Park.

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

Dans ces secteurs, une plus forte densité y est prescrite pour certains secteurs cartographiés. La carte intitulée « Planche 2.1 Densité du sol / Land density » localise les secteurs où cette densité résidentielle élevée s'applique. Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

i) *Les secteurs à construire ou à transformer à l'intérieur d'une aire TOD*

La carte intitulée « Planche 2.1 Densité du sol / Land density » identifie les secteurs à l'intérieur d'une aire TOD susceptibles d'être construits ou de faire l'objet d'un redéveloppement. Dans une telle éventualité, la densité résidentielle minimale moyenne applicable dépend des caractéristiques de l'aire TOD. Dans le cas d'un secteur localisé à l'intérieur d'une aire TOD associée au REM, la densité résidentielle minimale moyenne est de 60 logements/ hectare. Cette densité est réduite à 40 logements /hectare pour un secteur localisé dans une aire TOD associée au train de banlieue. Dans tous les cas, il s'agit d'une densité résidentielle brute calculée selon le nombre de logements/ha.

Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)








ii) *Les secteurs à construire ou à transformer à l'extérieur d'une aire TOD*

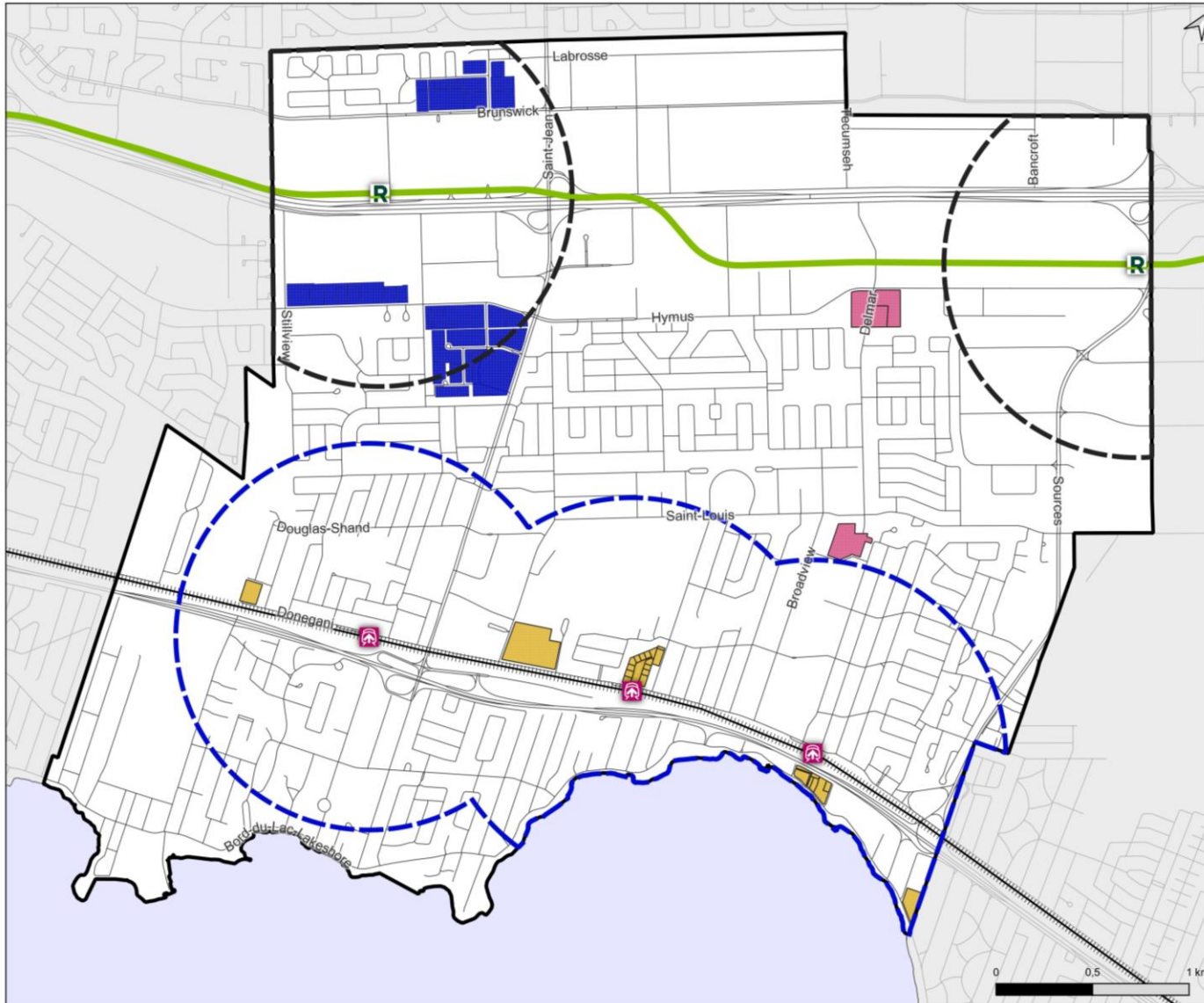
La carte « Densité du sol » détermine également des secteurs à construire ou à transformer localisés en dehors du rayon de 1 kilomètre des gares de train de banlieue de la Ville de Pointe-Claire. Sur ces terrains, la densité résidentielle minimale moyenne prescrite pour tout nouveau projet d'implantation résidentielle devra être de 35 logements à l'hectare brut.

3.3 *Abrogé (Amendement PC-2768-4).*

Densité du sol / Land Density

Légende / Legend

-  Aires TOD REM / REM TOD area
-  Aires TOD Train / Train TOD area
-  Station REM
-  Ligne REM Line
-  Station EXO
-  Secteur à construire ou à transformer
Densité résidentielle minimale brute 60 log/ha
Sector ready for construction or redevelopment
Gross minimum residential density of 60 dw/ha
-  Secteur à construire ou à transformer
Densité résidentielle minimale brute 40 log/ha
Sector ready for construction or redevelopment
Gross minimum residential density of 40 dw/ha
-  Secteur à construire ou à transformer
Densité résidentielle minimale brute 35 log/ha
Sector ready for construction or redevelopment
Gross minimum residential density of 35 dw/ha



Amendement PC-2768-9 (22 août 2025)

3.4 Les projets d'insertion

Comme toutes les villes qui ont atteint leur maturité en termes de développement, Pointe-Claire compte quelques rares terrains encore vacants ou certaines propriétés qui doivent faire l'objet d'une reconversion parce que l'usage auquel elles étaient affectées n'est plus viable. C'est souvent le cas de terrains occupés par des écoles ou des églises maintenant désaffectées ou susceptibles de l'être à court terme. Le présent plan d'urbanisme traite d'un certain nombre de ces terrains, mais d'autres viendront s'ajouter avec le temps, ce qui impliquera des modifications au plan d'urbanisme.

Tout retard à trouver une nouvelle vocation à ces espaces est préjudiciable à la collectivité, qui doit assumer les coûts d'exploitation et d'entretien des infrastructures qui les desservent. Cette considération vaut autant pour le niveau local (aqueduc et égout, rues, équipements communautaires) que pour la collectivité régionale dans son ensemble, qui fournit des services de transport collectif et de sécurité (police et pompiers). Le fait de laisser inutilement vacant un terrain dans un milieu déjà urbanisé comme celui de Pointe-Claire contribue à l'expansion des banlieues au détriment des aires agricoles ou naturelles et augmente les coûts économiques et environnementaux associés à l'urbanisation et au transport. De plus, le fait de construire de nouveaux logements sur des terrains vacants ou désaffectés contribue à la vitalité d'un quartier.

La réutilisation de ces propriétés, généralement situées au cœur du tissu résidentiel, pose un défi. Parce qu'elles sont stratégiquement situées, leur prix d'acquisition est élevé et les promoteurs demandent qu'on leur autorise la construction du plus grand nombre de logements possible pour maximiser la rentabilité de leur projet. Les objectifs de Pointe-Claire sont tout autres.

Pour les raisons citées plus haut, la Ville veut faciliter la mise en valeur de ces terrains. Pour ce faire, elle doit établir une densité de construction qui permette la faisabilité financière du projet tout en poursuivant les objectifs suivants :

- éviter les atteintes à la qualité de vie et à la quiétude des résidents des secteurs environnants;
- favoriser une diversification de l'offre de logements pour attirer une nouvelle population de célibataires ou de jeunes couples et pour qu'une même personne ou un même ménage puisse trouver un logement adapté à l'évolution de ses besoins tout en restant dans son quartier;
- augmenter l'offre de logements pour les jeunes familles en favorisant la construction de maisons de premier acheteur ou de logements adaptés aux ménages dont les enfants ont quitté le nid et qui pourront ainsi libérer une maison pour une jeune famille;
- éviter toute situation où le seuil de faisabilité d'un projet ne pourrait être atteint que par la construction de maisons surdimensionnées.

Le but premier des projets d'insertion n'est pas de générer des revenus, mais d'offrir à leurs propriétaires l'occasion de mettre en valeur, au bénéfice de la collectivité, certaines propriétés sous-utilisées.

Le présent plan d'urbanisme établit donc, pour les terrains devant faire l'objet de projets d'insertion, les paramètres qui seront inscrits au règlement de zonage et que devront obligatoirement respecter les projets de développement. Ces paramètres sont basés sur :

- la valeur marchande de la propriété, qui détermine le seuil de faisabilité du projet,
- la possibilité de créer des incitatifs à regrouper les propriétés pour permettre un projet d'ensemble,
- la possibilité de créer des incitatifs à la préservation d'espaces verts ou d'autres composantes du paysage,
- l'homogénéité du voisinage,

- la volonté de préserver l'ensoleillement, les vues et l'intimité des propriétés avoisinantes,
- la présence de végétation ou d'autres caractéristiques susceptibles de servir de tampon entre le projet et son milieu d'insertion,
- la distance de marche d'une gare du train de banlieue,
- l'accès au réseau cyclable,
- la proximité des équipements communautaires ou commerciaux.

À ces paramètres s'ajoute le type de rue sur laquelle le terrain a façade (rue locale, collectrice ou artérielle) et les impacts en termes de circulation automobile additionnelle sur le réseau des rues du quartier. Ainsi, les nombres de logements maximums autorisés ont été établis de façon à ce que les rues aux environs d'un projet d'insertion n'aient pas à subir une augmentation de la circulation qui pourrait compromettre leur caractère local. La Ville procédera prochainement à une classification de ses rues et adoptera un code de développement qui découragera tout changement d'affectation du sol ou de zonage qui aurait pour effet d'augmenter le niveau de la circulation au point de compromettre le caractère local d'une rue.

De plus, tous ces projets seront assujettis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et certains d'entre eux feront l'objet de critères spécifiques visant à assurer une intégration optimale à leur environnement. Les différents projets d'insertion prévus dans le cadre du plan d'urbanisme sont décrits à l'annexe 1.

3.5 Le transport

Certaines interventions prévues au niveau régional devraient contribuer à améliorer la situation du transport routier et collectif à Pointe-Claire. La construction du tronçon manquant de l'autoroute 30 entre l'autoroute 20 et l'autoroute 10 devrait soulager l'île de Montréal d'une bonne partie de la circulation de transit entre l'Ontario et l'Est du

Canada. Cette mesure devrait entraîner une réduction du nombre de véhicules lourds sur les sections des autoroutes 20 et 40 dans Pointe-Claire. Mais les améliorations les plus significatives relèvent de l'Agglomération.

a) *Le plan de transport de Montréal*

Les principaux projets du plan de transport de Montréal (2008) qui affecteront le territoire de Pointe-Claire sont :

- la mise en service d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal et les améliorations du service, notamment pour les résidents de Pointe-Claire, sur la ligne du train de banlieue Rigaud/Centre-ville;
- le prolongement du boulevard Jacques-Bizard vers le sud et la construction d'un échangeur avec l'autoroute transcanadienne; ce nouveau corridor routier aura une largeur d'emprise minimale de 24,5 mètres et comprendra une voie réservée pour les autobus et une piste cyclable.

Le boulevard Jacques-Bizard jouera un rôle très important dans le développement du centre-ville de Pointe-Claire (voir chapitre 4.1). D'autres projets du plan de transport, à l'extérieur du territoire de Pointe-Claire, permettront d'améliorer la situation dans l'Ouest-de-l'Île, donc sur les principales artères de Pointe-Claire. Ainsi, la construction d'un boulevard urbain et d'un échangeur avec l'autoroute 40 dans le corridor prévu initialement pour l'autoroute 440, dans Pierrefonds et Kirkland, fournira un nouvel accès à l'autoroute transcanadienne pour toute la partie nord de l'Ouest-de-l'Île, ce qui devrait soulager Saint-Charles et Saint-Jean.

Par ailleurs, le Plan de transport de Montréal (2008) prévoit certaines améliorations au service de transport collectif sur le territoire de Pointe-Claire. Le Plan propose notamment la réalisation d'une voie prioritaire pour autobus sur le boulevard Saint-Jean, entre le boulevard Château-

Pierrefonds et l'autoroute 20. Le Plan propose aussi de réserver l'emprise Doney pour un éventuel service rapide par bus (SRB)¹⁴

b) Le réseau routier local

En s'appuyant sur les constats relatifs aux déplacements piétons, cyclistes et véhiculaires, et sur la demande en circulation pour les projets de développement prévus dans le présent plan, certains besoins en infrastructures de transport ont été évalués et identifiés, soit dans le [programme particulier d'urbanisme](#) du centre-ville ou dans le plan directeur du réseau cyclable. Des interventions d'ordre géométrique et opérationnel seront nécessaires pour assurer des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous les usagers de la route (piétons, vélos et véhicules) et atténuer l'impact de l'ajout de nouveaux véhicules.

Il existe une faiblesse évidente de la desserte nord-sud à travers le centre-ville de Pointe-Claire. En effet, seul le boulevard Saint-Jean traverse dans sa totalité le cœur du centre-ville, soit entre le boulevard Brunswick et l'autoroute 20. Cet axe, fortement sollicité, présente déjà des conditions critiques de circulation à certaines de ses intersections stratégiques comme avec les boulevards Hymus et Brunswick. De plus, la nature des aménagements géométriques actuels laisse peu de place aux transports actifs utilitaires. Quant au Terminus Fairview, il offre un potentiel important de développement selon les principes reconnus du TOD (Transit Oriented Développement), mais son aménagement actuel ne répond plus aux besoins de sa clientèle, engendrant ainsi des dysfonctionnements sur le réseau routier limitrophe.

Pour répondre à de tels enjeux et assurer une capacité d'accueil pour les débits de circulation anticipés, certaines interventions importantes doivent être planifiées à brève échéance, de préférence avant de poursuivre la densification du développement urbain :

- Création du boulevard Jacques-Bizard, au minimum dans sa portion entre les boulevards Brunswick et Hymus, avec une infrastructure qui intègre les modes actifs (trottoirs et piste cyclable);
- Ajout et synchronisation des feux de circulation sur les axes Brunswick et Hymus, ainsi que la bonification du gabarit ou la formalisation des voies de circulation sur ces derniers;
- Sécurisation des traverses piétonnes et cyclables de l'échangeur A40/Saint-Jean.

Le [programme particulier d'urbanisme](#) du centre-ville dont il est question au chapitre 4 contient des recommandations en matière de circulation pour le centre-ville de Pointe-Claire, de façon à soutenir la densification du développement immobilier envisagée dans le présent Plan d'urbanisme.

Des études de circulation devront aussi être effectuées dans les secteurs particuliers d'aménagement (les villages de Pointe-Claire et de Valois), et devront comprendre des recommandations pour l'aménagement de l'avenue Cartier et celui de l'intersection Donegani /des Sources, avec l'échangeur de l'autoroute 20. La réfection de ce dernier échangeur par le gouvernement provincial devrait contribuer à améliorer la circulation véhiculaire.

Des mesures préférentielles pour bus sont également à l'étude par la STM sur les boulevards Brunswick, Hymus et des Sources.

c) Le réseau cyclable

Le cyclisme est de plus en plus populaire, non seulement comme loisir, mais aussi comme moyen de transport efficace, économique et bon pour la santé. Dans certaines circonstances, la bicyclette s'affirme de plus en plus comme une alternative non polluante à l'automobile. La ville est responsable de mettre en place les infrastructures nécessaires au développement du cyclisme sur son territoire.

¹⁴ Montréal, « Plan de transport 2008 », pages 63 et 64.

Le plan d'urbanisme comprend un Plan directeur du réseau cyclable disponible à l'annexe 2.

Les trois principaux objectifs de ce plan directeur sont :

- L'efficacité dans les liaisons entre les quartiers résidentiels et les différents lieux d'emploi, d'éducation et d'activités récréatives;
- La fonctionnalité, en assurant la jonction entre le réseau cyclable local et le réseau régional ainsi qu'avec les réseaux de transport collectif pour faciliter l'inter modalité;
- La sécurité des usagers.

Par ailleurs, le *Plan de transport* de Montréal montre, sur le territoire de Pointe-Claire, trois grands axes cyclables dont les coûts de réalisation devraient être assumés par l'Agglomération. Ces projets sont :

- la Route Verte¹⁵, qui emprunte le chemin Bord-du-Lac sur toute sa longueur sur le territoire de la Ville,
- un nouvel axe nord-sud à même l'emprise du futur boulevard Jacques-Bizard entre la limite nord de la Ville et le boulevard Hymus, puis la rue Stillview, l'emprise de la ligne hydroélectrique et l'emprise de la rue Cartier jusqu'au chemin Bord-du-Lac, dans le village de Pointe-Claire.
- un nouvel axe est-ouest qui emprunterait l'ancienne emprise Doney, à la limite arrière des lots du côté nord du boulevard Hymus.

Pointe-Claire s'assurera que la route verte longeant le chemin Bord-du-Lac soit en chaussée séparée partout où cela sera possible. La Ville

¹⁵ La « Route verte » a été inaugurée par le Gouvernement du Québec à l'été 2007. Il s'agit d'une voie cyclable de plus de 4 000 kilomètres de longueur. Elle s'étend 'un bout

souhaiterait aussi déplacer l'axe prévu dans l'emprise Doney pour utiliser la piste cyclable existante du côté sud de Hymus, entre St-Jean et Winthrop, et une emprise déjà réservée à la limite arrière des lots du côté sud de Hymus, entre St-Jean et Stillview.

De plus, la Ville étudiera la possibilité de modifier la réglementation de zonage pour inclure des incitatifs à l'aménagement de facilités pour les cyclistes par les employeurs commerciaux, industriels ou institutionnels. Enfin, la Ville poursuivra sa politique d'installer des stationnements pour vélos abrités et sécuritaires dans les parcs et à proximité des édifices municipaux.

à l'autre du Québec, reliant 16 régions et traversant 320 municipalités. Pour plus d'informations, voir : http://www.routeverte.com/rv/index_e.php

Plan d'urbanisme / Planning Program 2010 Mobilité / Transportation

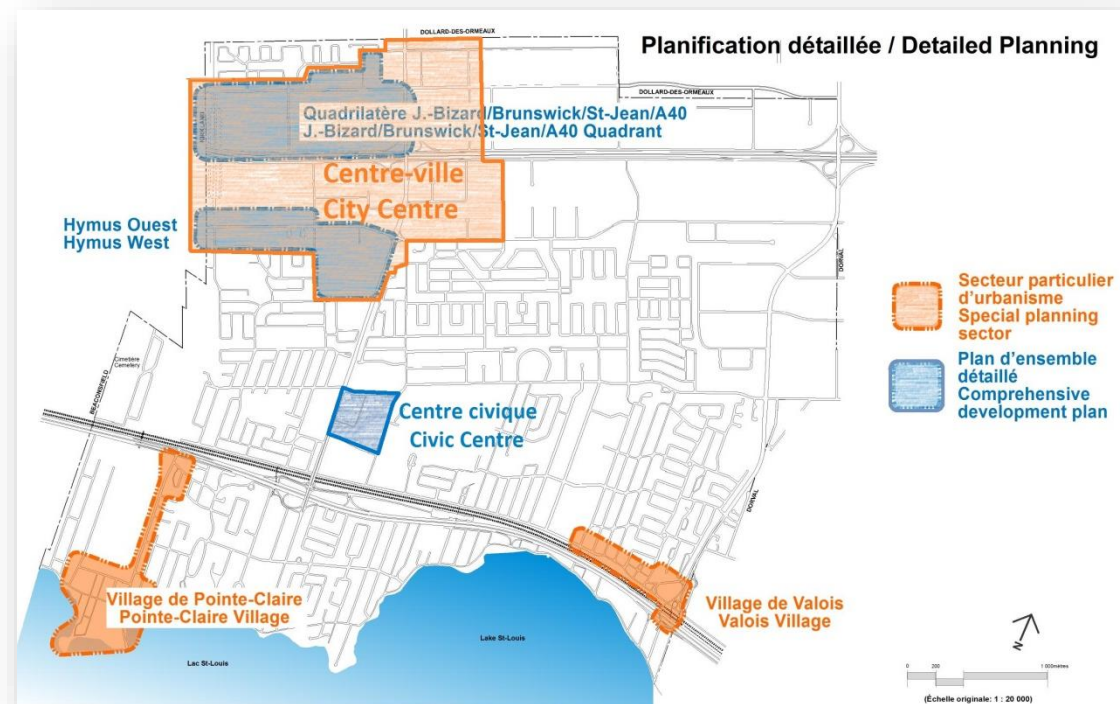
Planche **3**
Plate



3.6 Secteurs particuliers d'aménagement: le centre-ville, le centre civique et les villages

Dans le cadre du présent plan d'urbanisme, certains secteurs particuliers de la ville ont été traité de façon plus détaillée : d'abord le centre-ville, dont il est traité au chapitre 4, fait l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme; puis le centre civique, dont il est traité au chapitre 5 qui fait l'objet d'une amorce de réflexion d'aménagement.

Par ailleurs, les villages : celui de Pointe-Claire, qui inclut l'avenue Cartier, et le village Valois, ont fait aussi l'objet de programmes particuliers d'urbanisme, lesquels font partie intégrante du présent plan d'urbanisme (chapitres 6 et 7).



3.7 Les travaux d'infrastructures

a) La problématique

En 2008 et 2009, la Ville de Pointe-Claire a fait expertiser son réseau d'égout sanitaire pour en vérifier l'état général et évaluer sa capacité à desservir les nouveaux développements. L'étude a conclu à une insuffisance de plusieurs tronçons du réseau, attribuable principalement au vieillissement des conduites et à d'importantes infiltrations des eaux de pluie. Les résultats des analyses semblent aussi indiquer que certaines conduites sont partiellement obstruées.

En raison de la topographie de Pointe-Claire, les égouts s'écoulent du nord vers le sud pour être interceptés par un collecteur qui les achemine à l'usine d'épuration de Rivière-des-Prairies.

Des conduites insuffisantes signifient un risque de débordement, particulièrement pour les secteurs résidentiels situés entre Hymus et l'autoroute 20. La correction de cette situation facilitera par ailleurs la poursuite du développement dans la partie supérieure du réseau, notamment les secteurs industriels et le centre-ville.

Le Conseil a donc adopté un règlement de contrôle intérimaire. Il s'agit d'une procédure qui permet d'interdire tout développement problématique pour la durée de la période requise pour préparer ou réviser un plan d'urbanisme, lequel prévoira les correctifs requis au réseau et les investissements nécessaires pour la poursuite du développement.

b) Les interventions prévues

Une étude effectuée par une firme d'ingénieurs-conseils pour le compte du Service de l'ingénierie et du traitement de l'eau de la Ville de Pointe-Claire¹⁶ a identifié quatre axes d'intervention. Ces campagnes de travaux impliqueront des investissements d'environ 44 millions de dollars.

i) L'axe Sedgefield / Inglewood / Highgate / Cartier

À court terme, la Ville procédera à l'inspection et au nettoyage des conduites qui, depuis l'intersection Alston /Sedgefield, acheminent les eaux usées jusqu'au collecteur sud, via Inglewood, Highgate et Cartier. Si l'hypothèse d'une obstruction partielle est confirmée, un simple nettoyage permettra d'aller de l'avant avec tous les projets du quadrant sud-ouest du centre-ville¹⁷, dont les développements résidentiels du boulevard Hymus Ouest et des propriétés Paprican et Noranda (en vert sur le croquis ci-dessus). Si, contre toute attente, l'inspection démontre que les conduites ne sont pas obstruées, il faudra en déduire que le problème est attribuable à un taux de captage trop élevé et faire une nouvelle étude pour déterminer les correctifs nécessaires.

ii) Le collecteur Saint-Jean

La première véritable campagne de travaux visera à débloquent les projets de développement prévus dans les quadrants nord-ouest et nord-est du centre-ville, en d'autres termes tout ce qui est prévu au nord de l'autoroute transcanadienne et à l'ouest de Selkirk (en bleu sur le croquis ci-contre). Cette première phase implique des déboursés de 21 millions de \$ pour construire un poste de relèvement près de

l'intersection Saint-Jean/ Brunswick et ajouter des conduites pour augmenter la capacité du tracé Voie de service nord/ Alston / Sedgefield / Saint-Jean/ Drake/ Maywood, jusqu'à l'intercepteur sud.

Ces travaux toucheront la section du boulevard Saint-Jean entre Hymus et Drake. Le plan d'urbanisme propose de profiter de l'occasion pour construire une piste cyclable et améliorer les conditions de circulation piétonnière dans cette section stratégique de Saint-Jean qui relie le centre civique au centre-ville.

iii) Le collecteur Westcliffe

¹⁶ SNC-Lavalin, « *Ville de Pointe-Claire — Mise à jour du plan directeur d'égout (sanitaire)* », février 2010.

¹⁷ Voir le chapitre 4 pour la délimitation des quadrants et la description des projets.

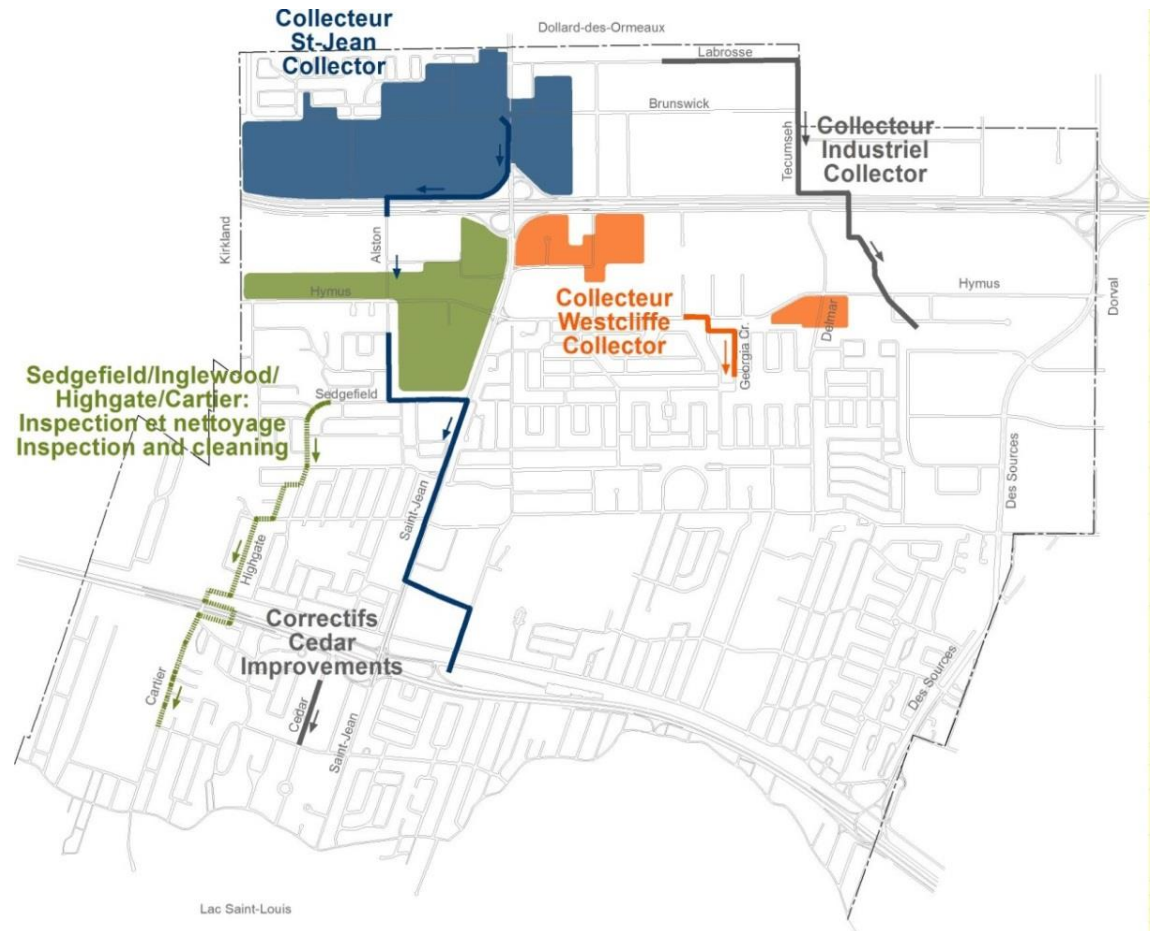
La deuxième campagne de travaux permettra de débloquer les projets du quadrant sud-est du centre-ville, soit tout ce qui se trouve à l'est de Saint-Jean, entre l'autoroute transcanadienne et le boulevard Hymus (en orangé sur le croquis ci-contre). Ces travaux permettront aussi les développements résidentiels envisagés à l'intersection Delmar / Hymus (aussi en orangé). Les travaux consistent essentiellement à augmenter la capacité de l'axe Hymus / Winthrop / Eastview / Georgia Crescent, au coût de 5,4 millions de \$.

iv) *Le collecteur industriel et les correctifs Cedar (en gris sur le croquis ci-dessus)*

Les deux autres campagnes ne doivent pas servir à débloquer de nouveaux projets, mais à corriger des insuffisances du réseau. Ils visent à diminuer la surcharge des conduites de Labrosse et Tecumseh, au coût de 15,8 millions de \$, et à remplacer une section de la conduite de l'avenue Cedar pour éliminer les risques de refoulement (2,73 M\$). Ces travaux de correction ne seront cependant effectués que lorsque lesdites rues devront être refaites.

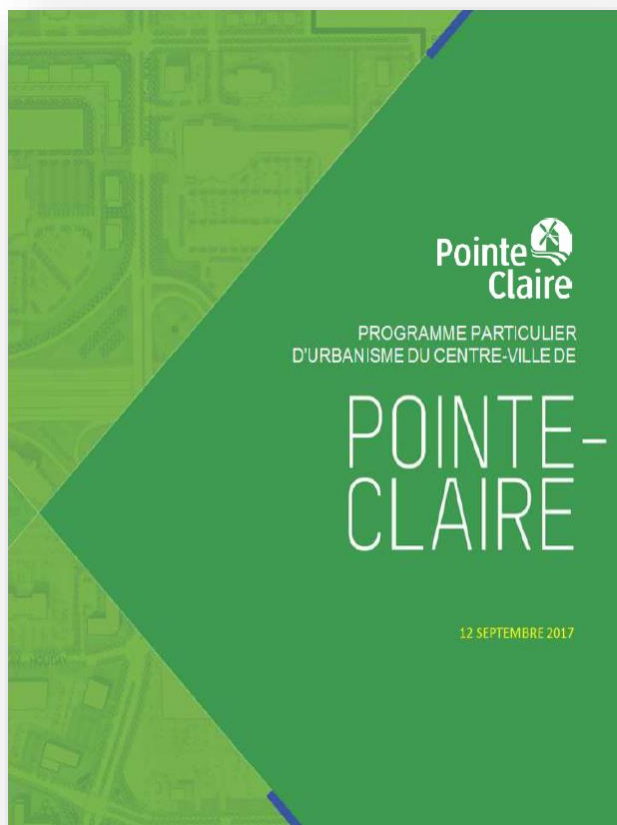
c) **La poursuite du développement**

Il est entendu qu'aucun nouveau développement ne devrait être autorisé avant que les travaux de modification et de mise à niveau du réseau d'égout sanitaire n'aient été entrepris. De plus, comme le prévoit l'article 101 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme ne créera aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des infrastructures prévues.



Chapitre 4 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE

https://www.pointe-claire.ca/assets/images/Documents/Chapitre-4-PPU-du-centre-ville_FR-2017-09-12.pdf



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE DE POINTE-CLAIRE

Contenu

INTRODUCTION	4
1. L'ANALYSE DU CONTEXTE URBAIN	5
1.1 LES POTENTIELS.....	5
1.1.1 Accessibilité et visibilité.....	5
1.1.2 Zone de marché.....	6
1.1.3 Opportunités de développement.....	7
1.1.4 Le boulevard et l'échangeur Jacques-Bizard	7
1.2 LES DÉFIS.....	8
1.2.1 Conditions des réseaux de transport	8
1.2.2 Fonctions et usages du centre-ville.....	9
1.2.3 Caractéristiques paysagères.....	10
1.2.4 Enjeux de développement.....	12
2. LES ORIENTATIONS PROPOSÉES.....	14
2.1 Un centre-ville animé	14
2.2 Une intensification et une diversification de l'offre en commerces et services	14
2.3 Un environnement de plus en plus favorable au piéton.....	14
3. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT.....	15
3.1 Identité du centre-ville	15
3.2 Milieu de vie	16
3.3 Promotion des déplacements actifs.....	21
4. LA MISE EN ŒUVRE	24
4.1 Affectations détaillées du sol et densités d'occupation.....	24
4.2 Réglementation d'urbanisme	27
4.3 Aménagement du domaine public	29
4.4 Ententes pour travaux municipaux	37
4.5 Programme d'acquisition d'immeuble.....	38
CONCLUSION	39

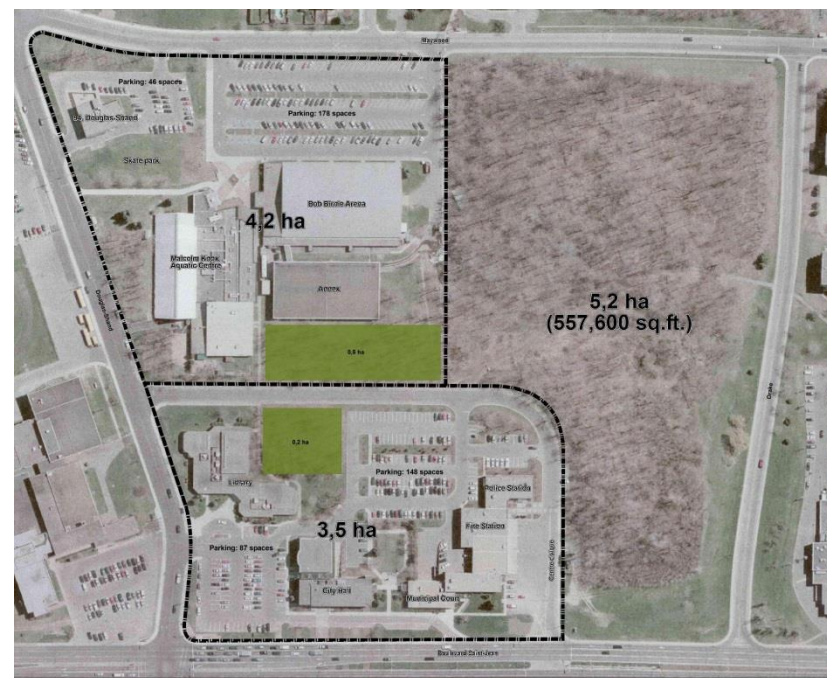
LE CENTRE CIVIQUE

Le centre civique de Pointe-Claire devrait connaître d'importants développements durant la période d'application du présent plan d'urbanisme.

5.1 État actuel

Le centre civique est un quadrilatère de 12,9 hectares (32 acres ou 1,39 million de pieds carrés) délimité par le boulevard Saint-Jean, l'avenue Douglas-Shand, l'avenue Maywood et l'avenue Drake. Ce périmètre est occupé à 60 %. Le centre civique se compose actuellement de deux grands ensembles. Dans le premier bloc, délimité par le boulevard Saint-Jean, l'avenue Douglas-Shand et l'avenue du Centre civique, on retrouve l'hôtel de ville, la cour municipale, la caserne des pompiers, le poste de police et la bibliothèque. Ce bloc fait 3,5 hectares de superficie, incluant un boisé à l'état naturel de quelque 0,2 hectare, derrière la bibliothèque. Il contient 266 places de stationnement hors rue, dont une soixantaine réservées aux véhicules de la police, des pompiers et des services municipaux. Les autres places sont utilisées par les employés municipaux, les usagers de la bibliothèque et les visiteurs de l'hôtel de ville ou de la cour municipale.

Le second bloc fait 4,2 hectares (dont un boisé de 0,49 hectare). On y retrouve l'aréna Bob-Birnie et son annexe, le centre aquatique Malcolm-Knox et les bureaux du service de la Culture, des Sports, des Loisirs et du Développement social, ainsi que les bureaux de la division Parcs et horticulture du Service des travaux publics (dans l'ancien édifice du YMCA). Suite au réaménagement du grand stationnement de l'aréna Bob-Birnie, il offre 331 places de stationnement hors rue. Quelque 35 cases supplémentaires sont disponibles sur Douglas-Shand et Maywood.



Environ 300 personnes travaillent dans les différents bâtiments du Centre civique au moment le plus actif de la journée, durant les heures de bureau. Ce nombre ne tient pas compte des employés temporaires — notamment au service de la Récréation — et des employés basés ailleurs dans la ville — par exemple les gens des Travaux publics - qui doivent venir au Centre civique pour participer à des réunions ou y effectuer des travaux.

La partie encore vacante, entre les arénas, l'avenue Maywood, l'avenue Drake, le boulevard Saint-Jean et l'avenue Centre civique, fait 5,2

hectares. Une caractérisation des boisés effectuée en juillet 2007¹⁸ a conclu que la forêt principale, qui constitue la majeure partie des boisés de la partie vacante, est une érablière à caryer cordiforme et chêne rouge de plus de 125 ans transformée à 80 % en hêtraie à feuillus nobles. D'après les experts du service d'horticulture de la Ville, une partie de cette forêt a une valeur de conservation très élevée. La stratégie d'aménagement devra assurer le maintien d'un lien étroit entre les installations du centre civique et la partie boisée du site tant que celle-ci ne sera pas développée.

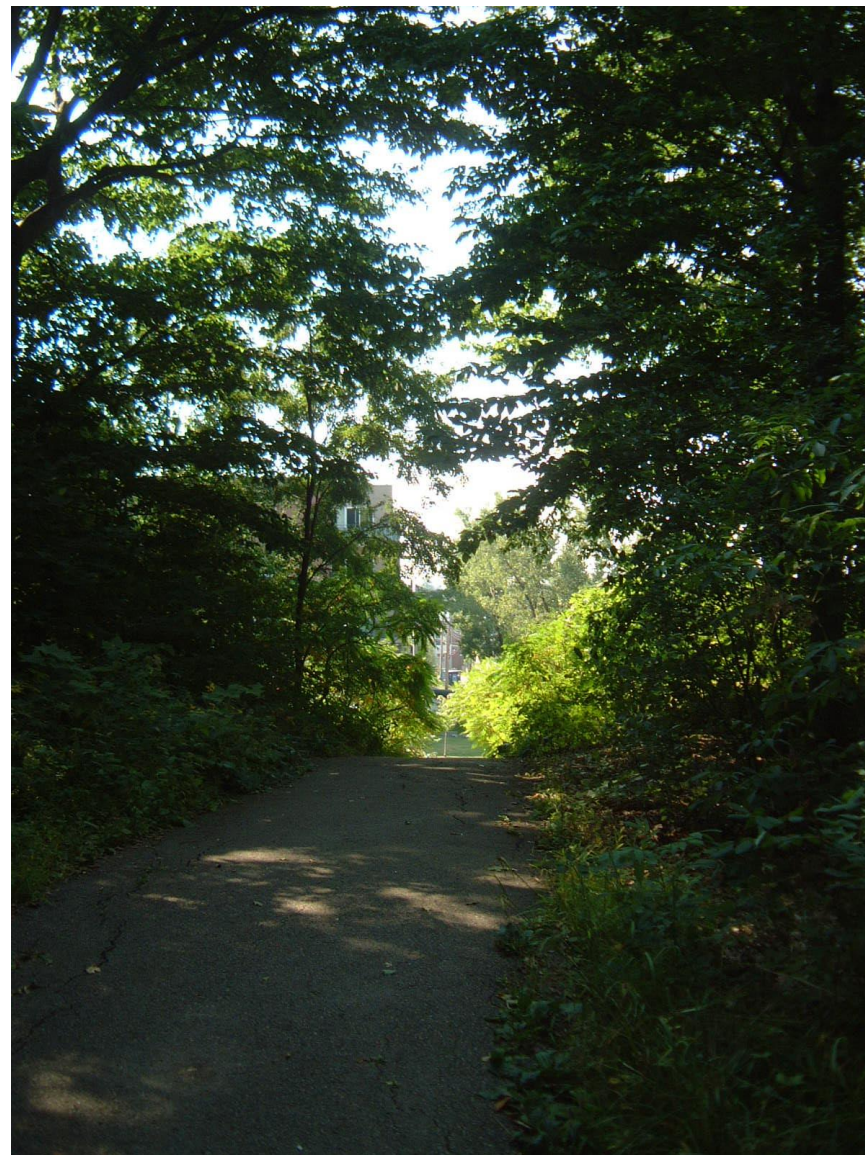
5.2 Le programme de développement

a) *Les besoins*

La population de Pointe-Claire croît d'environ 3 % par période de cinq ans. Le plan d'urbanisme prévoit que cette croissance se maintiendra et qu'elle pourrait même, selon l'évolution de la demande en nouveaux logements, s'accélérer. Cette croissance se matérialisera principalement dans les différents projets d'insertion prévus dans les zones résidentielles existantes ainsi que dans les projets de reconversion à des fins résidentielles de terrains industriels ou commerciaux sous-utilisés.

L'autre aspect important de l'évolution démographique de Pointe-Claire est le vieillissement de la population. Comme nous l'avons vu plus haut, Pointe-Claire a connu une augmentation significative de sa population de 65 ans ou plus. Les personnes âgées sont de plus en plus des consommateurs de culture, de sport et de loisirs. Et leur nombre absolu, qui est passé de 4 305 en 1996 à 5 415 en 2006, devrait continuer à augmenter.

Enfin, il ne faut pas oublier que certains équipements spécialisés du centre civique desservent une population qui déborde largement des limites de Pointe-Claire. C'est notamment le cas de la bibliothèque et du centre aquatique. Or, la population de l'Ouest-de-l'Île connaît un taux de croissance deux fois plus élevé que celui de Pointe-Claire.



Les projets prévus à court ou moyen terme dans le centre civique ne devraient pas demander plus de 1,4 des 5,2 hectares encore vacants. Pointe-Claire devrait cependant faire preuve de prudence pour le long terme et ne pas renoncer immédiatement à la possibilité d'occuper la totalité des 12,9 hectares du périmètre du centre civique. On ne peut écarter maintenant l'éventualité d'une croissance démographique plus importante si des parties significatives du parc industriel devaient être redéveloppées à des fins résidentielles. Il faudra aussi s'assurer d'un maximum de flexibilité pour faire face aux changements dans les habitudes d'utilisation des services offerts dans le centre civique.

b) Les objectifs

Lors d'une journée de consultation tenue par la ville en mai 2006, des citoyens invités pour leur représentativité et leur implication dans les activités communautaires ont exposé leur vision des améliorations à apporter au centre civique. Par ailleurs, des rencontres avec certains directeurs des services municipaux ont permis d'identifier des besoins en nouveaux espaces pour désengorger certaines des activités existantes et en offrir de nouvelles.

Ces consultations ont notamment permis d'établir que le développement du centre civique devrait être guidé par les objectifs suivants :

- compléter l'offre d'équipements et de services du centre civique pour répondre aux besoins et aux attentes de la population et de l'administration municipale;
- donner un centre à la vie communautaire particulièrement active de Pointe-Claire, mais dispersée dans les quartiers ou entre les équipements et les services spécialisés;

- en corollaire, assurer l'intégration des équipements et des services actuels et futurs du centre civique pour que les personnes, les couples ou les familles puissent y venir pour plus d'une activité et y séjourner plus longtemps;
- dans une perspective de développement durable, favoriser les économies d'énergie et faciliter l'accès au centre civique autrement qu'en automobile;
- optimiser l'utilisation du sol pour limiter les coûts et préserver un maximum d'espaces verts;
- maintenir un maximum de flexibilité pour faire face aux changements à venir dans les besoins en services et équipements.

5.3 Le plan proposé

Le plan d'urbanisme prévoit ajouter 1,4 hectare à la superficie occupée du centre civique, la faisant passer de 60 % à 71 % de la superficie totale du quadrilatère. La presque totalité de ce 1,4 hectare devra être prise à même des espaces boisés.

a) Nouveaux bâtiments

L'agrandissement du centre aquatique Malcolm-Knox a récemment été complété et ouvert au public. La nouvelle piscine de 25 m sur 50 m comporte 10 corridors de natation et un nouveau bassin de plongeon.

Pour le moment, le plan propose la construction d'un bâtiment polyvalent (ou centre communautaire) où l'on retrouvera les fonctions pour lesquelles un besoin a été identifié lors des différentes consultations. Par ailleurs, la Ville pourrait devoir considérer la possibilité d'une troisième glace.

¹⁸ Ville de Pointe-Claire, Service des travaux publics, division Parcs et horticulture, « Caractérisation de la végétation des boisés du centre civique », août 2007, 26 pages

Le bâtiment du centre communautaire illustré a deux étages. Il fait 3 500 m² au sol, pour une possibilité de 5 200 m² (56 000 pieds carrés) de superficie de plancher¹⁹, dont 925 m² (10 000 pieds carrés) pour un gymnase et une salle de réunion pleine hauteur. Là encore il s'agit d'un scénario maximal : il est probable que la superficie du bâtiment proposé pourra être révisée à la baisse lorsque les besoins en espace auront été établis de façon détaillée.

Le bâtiment est implanté à cheval sur l'actuelle avenue du Centre civique, dont la section entre le poste de police et l'avenue Douglas Shand sera définitivement désaffectée. Le centre communautaire sera appelé à devenir le centre névralgique du centre civique. On pourrait y trouver :

- les bureaux du Service de la culture, des sports, des loisirs et du développement social, avec un comptoir d'information et d'inscription à toutes les activités relevant du service;
- un gymnase de dimensions réglementaires;
- une salle polyvalente d'une capacité de 300 personnes avec des cloisons amovibles pour la séparer en deux ou en trois; cette salle pourra être utilisée pour les activités du camp de jour les jours de pluie;
- des services alimentaires destinés au personnel et aux usagers du centre civique : cafétéria de 200 places, avec terrasse extérieure donnant sur la place; les cuisines pourront être utilisées pour les événements spéciaux dans la grande salle; le concessionnaire pourrait aussi agir comme traiteur pour d'autres besoins de la ville;
- une clinique de médecine du sport et de physiothérapie (concession);
- une garderie à la journée et à l'heure pour le personnel et les usagers du centre civique; la garderie devra être située de façon à ce que les enfants puissent avoir un espace extérieur adjacent au parc adapté, au coin nord-est du bâtiment;

¹⁹ À titre de comparaison, l'hôtel de ville fait environ 21 000 pieds carrés de superficie de plancher et la bibliothèque environ 22 000.

- des installations de formation qui pourraient être utilisées conjointement par les usagers de la bibliothèque et des autres bâtiments qui font partie du centre civique;
- un centre de conditionnement physique (cardio et musculation) si l'actuel gym est réservé aux usagers du centre aquatique;
- des locaux pour les personnes du troisième âge;
- des locaux à usages multiples, soit des salles de réunion pour les différents services de la ville, des salles de cours et des locaux d'associations;
- un local des employés du centre civique, avec salle de lunch et un espace extérieur avec aire de pique-nique et barbecue;
- au sous-sol, des locaux d'entreposage avec un quai de chargement et de déchargement, ainsi que des places de stationnement pour les véhicules municipaux.

Ce programme n'est proposé qu'à titre indicatif. Certaines de fonctions énumérées ci-dessus pourraient par exemple être logées dans l'actuel bâtiment de la bibliothèque qui, elle, pourrait être relogée dans le centre communautaire. Le bâtiment du centre communautaire devrait être considéré comme la soupape de sûreté qui assure suffisamment de flexibilité pour faire face à l'évolution des besoins des prochaines années.

b) Un campus conçu pour les piétons et les cyclistes

Le plan d'urbanisme propose pour le centre civique un aménagement de type campus où un réseau de sentiers, de places et de parcs reliera entre elles les différentes fonctions civiques, culturelles et sportives.

Avec la place centrale, le sentier qui relie déjà les arénas et le centre aquatique à la bibliothèque et à l'hôtel de ville formera l'axe principal de la circulation piétonnière du centre civique et facilitera l'intégration entre les différentes fonctions. Des améliorations devront lui être apportées,

notamment au niveau de l'éclairage. Il sera élargi si possible. Idéalement, les murs aveugles devraient être percés de fenêtre pour permettre de voir les activités intérieures et rendre plus agréables les déplacements sur ce sentier. Sinon, les murs devraient être utilisés pour donner de l'information. Au fur et à mesure de l'évolution du plan, tous les efforts seront faits pour assurer autant que possible une liaison intérieure entre les différents bâtiments.

Une nouvelle porte d'entrée devrait permettre d'accéder à la bibliothèque depuis le sentier. Cette porte permettra par ailleurs d'étendre les activités de la bibliothèque à l'extérieur, dans le jardin public ou sur la place centrale.



La place centrale fera environ 55 mètres sur 35 mètres (180' x 115') et sera située entre le centre aquatique et la bibliothèque, à cheval sur l'actuelle rue du Centre civique. Cette place serait l'entrée principale du centre civique pour les gens qui

arriveront en autobus ou comme passagers d'une automobile : un débarcadère sera aménagé sur Douglas-Shand, avec un large trottoir et des aires de repos sous les arbres existants.

À droite de la place, le boisé naturel de 0,2 ha derrière la bibliothèque sera aménagé en jardin public, avec des allées et des espaces de

²⁰ Dans un note de service datée du 25 juillet 2007 à Heather LeBlanc, directrice — Urbanisme, Joseph Licata, chef de division — Parcs et horticulture, recommande une

repos. La partie la plus près du centre communautaire pourra être aménagée en terrasse extérieure pour la cafétéria. Tous les arbres matures pourront être préservés. À gauche, le boisé déjà partiellement aménagé entre l'annexe de l'aréna Bob-Birnie et l'actuelle avenue du centre civique recevra un parc intégré pour jeunes handicapés. La superficie disponible est de 1 450 mètres carrés²⁰.

Le centre communautaire aura des entrées sur deux côtés. L'entrée principale donnera sur la place centrale (Douglas-Shand). Du côté sud, une entrée secondaire donnera sur l'allée desservant les stationnements depuis Saint-Jean. Elle sera équipée d'un débarcadère. Cette entrée ouvrira sur un sentier qui rejoindra le centre commercial Plaza Pointe-Claire à travers la forêt.

Une allée piétonnière reliera l'entrée principale du centre communautaire à une nouvelle entrée de l'hôtel de ville, en passerelle au-dessus de la rampe qui dessert le sous-sol. Cette nouvelle entrée fera face à l'entrée latérale actuelle et donnera aussi sous la verrière.



La partie boisée entre le centre communautaire et l'annexe (600 m²) pourra être partagée entre un espace extérieur pour la garderie et un espace extérieur pour les employés du centre civique (barbecue et aire de pique-nique).

superficie de 1 100 m² pour un parc adapté pour jeunes handicapés pouvant desservir les résidents de Pointe-Claire et du reste de l'Ouest de l'île.

Le plan montre aussi une piste cyclable qui ceinture le centre civique, avec des arrêts et des places de stationnement près des principaux bâtiments. Dans un premier temps, cette boucle pourrait facilement être reliée au quartier Valois par une piste au sud du parc Terra Cotta, et à la piste de Donegani par une piste du côté est de Maywood.

L'agrandissement du centre aquatique obligera le déplacement du parc de skate pour le rapprocher de l'avenue Douglas-Shand.

c) Le club de curling

Même si ce n'est pas montré sur le plan d'aménagement, le plan d'urbanisme prévoit que le club de curling pourrait être déménagé au centre civique. Cette idée présente plusieurs avantages :

- intégration aux autres activités du centre civique : possibilité pour les joueurs de curling de fréquenter d'autres équipements dans une même visite et possibilité pour les utilisateurs des autres équipements de découvrir le curling;
- économies d'exploitation et d'énergie en jumelant la glace du curling aux deux glaces existantes, dont la chaleur est récupérée pour chauffer l'eau des piscines;
- le terrain qui serait libéré dans le vieux Pointe-Claire pourrait être utilisé à meilleur escient (voir l'article 3.4 et l'annexe 1 sur les projets d'insertion).

Selon cette hypothèse, le club de curling serait situé derrière les deux arénas existantes, à même un espace voué au stationnement dans le plan proposé. Pour maintenir le nombre de cases requises et en ajouter pour répondre aux besoins additionnels créés par le club de curling, il faudra empiéter davantage dans les boisés ou recourir au stationnement étagé. La pertinence d'intégrer le club de curling et le bowling au centre civique devra faire l'objet d'une étude plus poussée.

d) Le stationnement

L'un des principaux enjeux de tout projet de développement du centre civique, incluant le projet immédiat d'agrandissement du centre aquatique, est le stationnement. Le plan proposé peut surprendre par la place importante occupée par le stationnement. Il faut comprendre qu'il s'agit là de ce qui est requis pour atteindre l'autosuffisance totale en matière de stationnement. Il est vraisemblable que le stationnement requis sur le site pourra être réduit si les mesures d'incitation à l'utilisation de modes d'accès autres que l'automobile fonctionnent.

Dans une perspective de développement durable, Pointe-Claire devrait favoriser des modes de déplacement alternatifs à l'automobile individuelle, comme le transport en commun et le recours à des modes de déplacement non motorisés, notamment la marche et le vélo.

Pointe-Claire a cependant été conçue comme une banlieue où pratiquement chaque ménage dispose d'au moins une automobile pour ses déplacements autant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la ville. Parce qu'une majorité des habitations sont des maisons unifamiliales réparties sur un vaste territoire, les distances moyennes entre les lieux de résidence et les différents équipements communautaires et commerciaux sont grandes et demandent l'utilisation d'un mode de transport motorisé. Ceci est d'autant plus vrai que le centre civique dessert un territoire plus vaste que la seule ville de Pointe-Claire. Par ailleurs, la faible densité résidentielle rend difficile une desserte efficace et économique par les transports en commun. Les déplacements vers les équipements récréatifs se font souvent en famille, pour qui l'utilisation de la voiture est incontournable, et impliquent souvent le transport d'équipements de sport.

Une politique trop sévère visant à réduire de façon draconienne l'utilisation de l'automobile, par exemple en limitant le stationnement disponible, pourrait avoir l'effet pervers de décourager l'utilisation des équipements culturels et récréatifs du centre civique.

Bien qu'il soit reconnu que l'automobile est une source importante de gaz à effet de serre, beaucoup d'efforts sont mis à l'échelle mondiale pour développer des véhicules et des carburants moins polluants. On peut facilement affirmer que les citoyens de Pointe-Claire et autres usagers du centre civique consomment moins d'essence qu'il y a dix ans pour se rendre au centre civique et que cette situation va aller en s'améliorant.

Dans cette optique, l'approche proposée est de s'assurer que chaque citoyen qui veut se rendre au centre civique en automobile puisse y trouver une place pour y garer sa voiture.

Par contre, il est important que chaque place de stationnement soit utilisée de façon optimale, donc le plus souvent possible, pour éviter de devoir aménager des cases de stationnement qui ne seraient vraiment nécessaires que pour certains événements exceptionnels. L'on devrait donc :

- réaliser, dans les plus brefs délais, une estimation précise du nombre de cases de stationnement nécessaires pour répondre aux besoins durant les périodes de pointe d'utilisation du centre civique;
- développer des moyens de maximiser l'utilisation des aires de stationnement par une coordination des horaires : les stationnements de l'école John Rennie et du personnel administratif de la ville sont déjà utilisés comme trop-pleins en dehors des heures de classe ou de bureaux : cette pratique devrait être systématisée;
- programmer les activités en fonction des disponibilités de stationnement; on pourra par exemple prévoir un décalage de 20 ou 30 minutes entre les débuts d'activités dans des installations différentes pour que les gens qui finissent une activité aient le temps de libérer une place pour les gens qui arrivent pour une autre activité. On devrait aussi éviter, dans la mesure du possible, de programmer simultanément des

activités ou des événements spéciaux dont les besoins en stationnement excéderaient la capacité du site.

Le grand stationnement de la rue Maywood a déjà été réaménagé pour augmenter sa capacité de 87 cases. La construction des prochaines aires de stationnement se fera nécessairement à même des espaces boisés. À elle seule, la salle de réunion pour 300 personnes du centre communautaire demandera 200 cases de stationnement, étant donné qu'elle sera utilisée le plus souvent le soir, alors que les autres fonctions du centre civique seront en pleine activité.

Le plan montre quatre nouvelles aires de stationnement au sol totalisant 322 cases. Comme 44 cases seront perdues avec la construction du centre civique, le gain net sera de 278 cases. Il est à noter qu'à l'exception du stationnement existant entre l'hôtel de ville et le centre communautaire, toutes les aires de stationnement sont en périphérie du centre civique et elles sont toutes reliées entre elles.

e) **La variante « stationnement étagé »**

Le recours au stationnement étagé devrait être sérieusement considéré. Les stationnements étagés présentent les avantages suivants :

- ils rapprochent les aires de stationnement des installations desservies, ce qui réduit la distance et le temps de marche pour les usagers et le personnel;
- ils réduisent les superficies imperméables donc les quantités d'eaux de ruissellement à drainer dans le réseau d'égout pluvial tout en aidant la préservation de la nappe phréatique;
- ils demandent moins d'entretien, particulièrement au chapitre du déneigement;
- les étages autres que le toit abritent les automobiles stationnées de la pluie, de la neige, du verglas et du soleil.

- parce qu'ils demandent moins d'espace, les stationnements étagés permettent de préserver plus d'espaces verts ou d'affecter le terrain économisé à d'autres fins.

Le remplacement des 304 cases au sol des 3 nouveaux stationnements prévus derrière les arénas par un nombre égal de cases dans une structure de 3 étages permettrait d'économiser 6600 m² de terrain. La différence de coût entre un stationnement au sol et un stationnement étagé est estimée à 2,325 millions de \$ (2008).

f) Possibilité de vendre du terrain pour financer le stationnement étagé

Pour couvrir la différence de coût, la Ville étudiera la possibilité de vendre une superficie équivalente à celle du terrain économisé par le recours à du stationnement étagé. Le terrain vendu serait utilisé pour la construction d'appartements en copropriété. Au final, la consommation de terrain serait la même, mais on aurait des immeubles d'appartements au lieu d'aires de stationnement au sol et les usagers du centre civique et la ville bénéficieraient des avantages du stationnement étagé décrits plus haut. Pointe-Claire pourrait ainsi augmenter son parc de logements haut de gamme (et son évaluation foncière) tout en permettant à de nouveaux citoyens d'avoir un accès direct au centre civique, ce qui ne ferait que contribuer à sa vitalité.

Chapitre 5 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU VILLAGE DE POINTE-CLAIRE

https://www.pointe-claire.ca/assets/images/Documents/Chapitre_6_PPU-du-village-red.pdf



TABLE DES MATIÈRES	
Mot du maire	3
Présentation	5
PARTIE 1 - CONTEXTE D'INTERVENTION	6
1. Territoire assujéti	7
1.1 Localisation	7
1.2 Territoire d'application	8
2. Évolution historique	10
3. Diagnostic et synthèse des problématiques	12
3.1 La situation du village dans l'Ouest de l'île	12
3.2 Le cadre de vie	14
3.3 Le milieu de vie	20
3.4 Le niveau de vie	24
PARTIE 2 - VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	26
4. Vision d'aménagement et de développement	27
4.1 Énoncé de vision	28
5. Grandes orientations d'aménagement et de développement	29
Orientation 1 - Dynamisme économique et commercial au bénéfice des citoyens	30
Orientation 2 - Consolidation et diversification de l'offre en habitation	32
Orientation 3 - Protection et mise en valeur du patrimoine et du paysage villageois	34
Orientation 4 - Valorisation des bâtiments et du site patrimonial de la pointe Claire	38
Orientation 5 - Amélioration de la mobilité et de l'accessibilité	40
Orientation 6 - Bonification de l'offre en équipements de sport et loisir	44
Plan concept d'organisation spatiale	46
PARTIE 3 - LE PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE	48
6. Interventions sur le domaine public	49
Plan des interventions sur le domaine public	50
Intervention 1 - Le chemin du Bord-du-Lac	52
Intervention 2 - Les rues partagées	60
Intervention 3 - La promenade riveraine	64
Intervention 4 - L'avenue Cardier	66
Intervention 5 - Le parc Alexandre Bourgeau	70
Intervention 6 - Le stationnement	76
7. Stratégies	78
7.1 Affectation du sol	78
7.2 Réglementation	80
7.3 Planification	81
7.4 Partenariats	81
7.5 Programmes et financement	83
PARTIE 4 - MONITORING ET PLAN D'ACTION	86
8. Monitoring	87
9. Échéancier de mise en oeuvre	89
Bibliographie	94

Chapitre 6 LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU VILLAGE VALOIS

https://www.pointe-claire.ca/assets/images/Documents/PPU_final_Fr_2017-05-02.pdf



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. PORTRAIT DU VILLAGE VALOIS	2
1.1. LOCALISATION DU TERRITOIRE	2
1.2. BREF HISTORIQUE DU QUARTIER VALOIS	3
1.3. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	3
1.3.1. LE CADRE DE VIE DU QUARTIER VALOIS	4
1.3.2. LE CADRE BÂTI DU VILLAGE VALOIS	4
1.3.3. LE CARACTÈRE ÉCONOMIQUE ET L'OFFRE DE SERVICES DU VILLAGE VALOIS	6
1.3.4. FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES	7
1.3.5. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX	9
1.3.6. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE	10
2. VISION ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT	12
2.1. ÉNONCÉ DE VISION : IMAGINER L'AVENIR	12
2.2. GRANDES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	13
2.3. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	16
3. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	19
3.1. RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DONEGANI	25
3.2. LES PLACES PUBLIQUES	26
3.3. LE TRANSPORT ACTIF	27
3.4. LE STATIONNEMENT	28
3.5. LES PERSPECTIVES DU VILLAGE	29
4. CADRE DE GESTION	32
4.1. AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS	32
4.2. DIRECTIVES DE MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES	33
4.3. PLAN D'ACTION	34

TABLE DES MATIÈRES | i

Annexe 1

Projets d'insertion

a) *Le 10, des Sources*

L'ancienne propriété de la commission scolaire et celle de l'église St-Peter & St-Paul, localisées à l'angle du boulevard des Sources et du chemin du Bord-du-Lac, devraient être réaffectées à des fonctions résidentielles. Les propriétés pourront être redéveloppées à l'intérieur d'un projet d'ensemble visant la densification du territoire aux abords des infrastructures de transport collectif. En effet, les propriétés se situent dans le rayon d'un kilomètre établi autour des gares de train de banlieue; donc à l'intérieur d'une aire TOD, prescrivant une plus grande densité résidentielle.



Les paramètres de la réglementation se déclineront comme suit :

- Le projet devra porter sur un terrain d'une superficie de 4 000 m² ou plus;
- Les usages autorisés seront la maison unifamiliale contigüe et des résidences multifamiliales;
- Le C.O.S. minimal sera de 0,6 pour les résidences multifamiliales, afin d'atteindre la densité résidentielle minimale de 40 logements à l'hectare;
- La hauteur maximale sera de 13 m (42,6');
- Les marges minimales seront de 12 m sur le chemin Bord-du-Lac, 7 m sur Des Sources et 3 m aux limites latérales;
- Il ne devra y avoir aucun accès véhiculaire depuis le chemin du Bord-du-Lac;
- Le projet sera assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, afin d'assurer son intégration au milieu, et pour le maintien du cachet particulier du chemin du Bord-du-Lac.

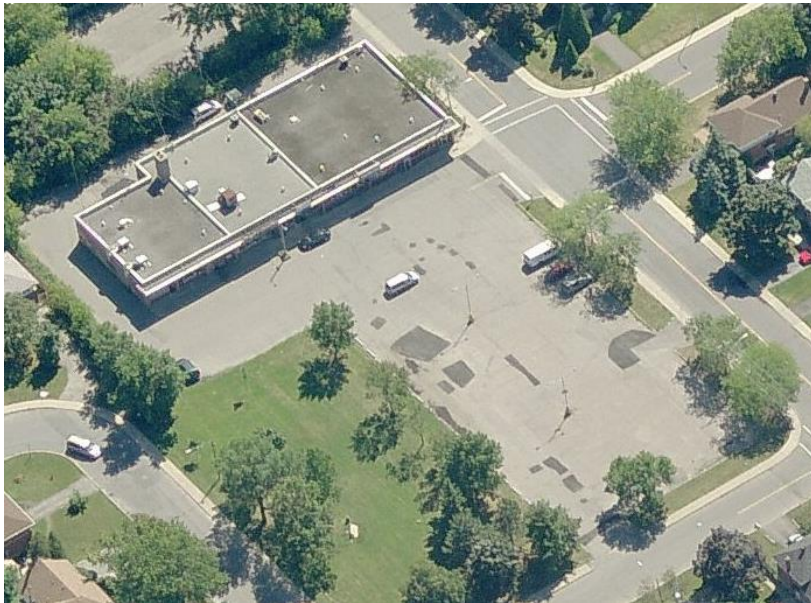
Selon cette formule, la capacité totale de l'ensemble constitué par les deux propriétés serait d'environ 75 logements, soit une quinzaine de maisons en rangée et une soixantaine de logements multifamiliaux.

b) Le 477, Delmar (centre commercial)

Le terrain de 3 747 mètres carrés (40 330 pieds carrés), actuellement occupé par un centre commercial en partie désaffecté, pourra être redéveloppé en 10 maisons unifamiliales détachées, 12 jumelées ou 18 contiguës, selon les règles de zonage qui s'appliquent actuellement à la zone résidentielle voisine, avec des marges avant de 6 mètres pour des maisons détachées ou jumelées et de 7,5 mètres pour des maisons contiguës.



c) Le 110, Walton (centre commercial)



Ce terrain de 6 646 mètres carrés (71 543 pieds carrés), lui aussi occupé par un centre commercial partiellement désaffecté, pourra se redévelopper selon deux options. Dans la première option, le terrain serait affecté à la construction d'un maximum de 24 maisons contiguës. Idéalement, le plan prévoira le remplacement du bâtiment actuel par une rangée de 8 maisons sur dalle, avec accès à l'allée arrière depuis Hastings. Un espace vert de 15 mètres de largeur, dans le prolongement des deux sections de l'avenue Braebrook, assurerait un accès piétonnier à ces maisons et pourrait être utilisé comme passage public. Deux autres rangées semblables pourront être implantées avec façade sur Spartan Crescent et Hastings, avec des marges avant de 7,5 mètres.

La seconde option est celle d'un développement de maisons unifamiliales détachées. La capacité du terrain serait de 14 maisons sur des terrains d'environ 464,5 m² (5 000 pi²).

Le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale devra stipuler que la hauteur des nouveaux bâtiments ne pourra excéder la hauteur typique des maisons du voisinage.

d) Les avenues Milroy et Godin



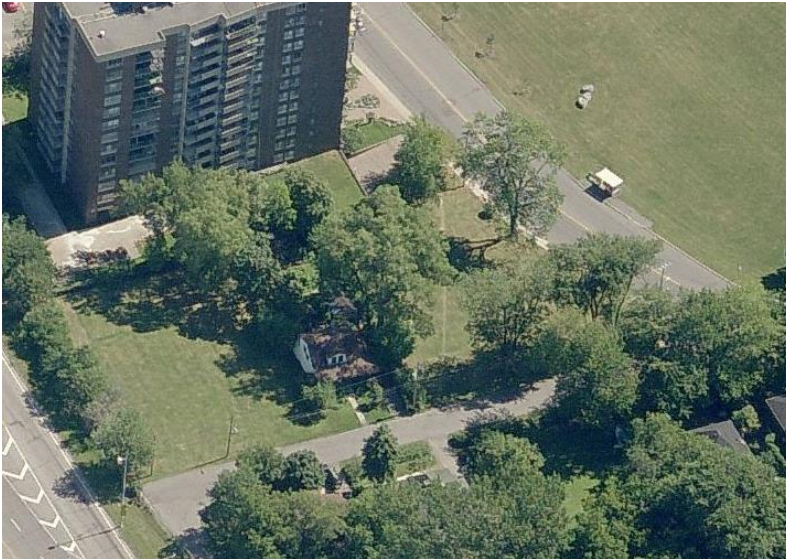
Ce secteur est présentement occupé par des maisons unifamiliales isolées de faible densité. L'ensemble des propriétés visées a une superficie approximative de 17 643 m² (1,7 hectare) et présente un potentiel de redéveloppement dans une optique de densité urbaine, suivant les prescriptions des aires TOD et le caractère dense des propriétés voisines.

Les paramètres de la réglementation se déclineront comme suit :

- Le projet devra inclure l'ensemble des propriétés du territoire identifié, et pourra comprendre l'emprise de l'avenue Milroy;
- Le projet devra être réalisé sous la forme d'un ensemble résidentiel intégré dont le C.O.S. minimal sera de 0,6, afin d'atteindre la densité résidentielle minimale de 40 logements à l'hectare;
- L'usage autorisé sera multifamilial;
- Le projet sera assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, afin d'assurer son intégration au milieu, en terme de hauteur, de recul à la rue et aux propriétés voisines, et pour le maintien du cachet particulier du chemin du Bord-du-Lac.

Selon cette formule, la capacité totale de l'ensemble constitué par les propriétés situées entre les avenues Milroy et Godin sera d'au moins 72 logements.

e) **Abrogé (amendement PC-2768-7)**



f) **Water's Edge et Bord-du-Lac**

Le zonage de la bande de lots du côté est de la rue Water's Edge, entre le chemin Bord-du-Lac et l'autoroute 20, sera modifié pour autoriser la construction de maisons unifamiliales détachées et de maisons en rangée d'une largeur minimale de 6 mètres et d'une hauteur maximale de 2 étages plus loft sur 40 % de la superficie du deuxième étage. Aucune maison en rangée ne sera autorisée sur Water's Edge, si bien que la capacité totale du site sera de 4 maisons en rangée sur Bord-du-Lac et trois maisons détachées (incluant la maison existante) sur Water's Edge.

g) Baie de Valois et Bord-du-Lac



La section de l'avenue de la Baie-de-Valois au sud de l'autoroute 20 présente un intéressant potentiel de redéveloppement. Elle se trouve entre deux immeubles d'appartements, le 45, Bord-du-Lac (8 étages) et le 55, Bord-du-Lac (6 étages) et elle est adjacente à l'édicule du passage souterrain du tunnel piétonnier de la gare de Valois. Pour permettre la mise en valeur de ce potentiel, le zonage sera modifié pour autoriser le redéveloppement selon une densité et une hauteur équivalentes à celles du 45, Bord-du-Lac (6 étages et environ 45 appartements de type copropriété), à la condition que le projet intègre les quatre propriétés situées entre l'avenue de Valois et l'immeuble d'appartements du 55, Bord-du-Lac

De plus, le zonage permettra une bonification de la densité et de la hauteur (jusqu'à 9 étages et 65 appartements) si le projet inclut l'acquisition et la démolition de l'immeuble de bureaux situé du côté est de l'avenue Valois Bay le long de l'autoroute. Le terrain libéré par la démolition devra être cédé à la Ville pour l'aménagement d'un débarcadère à l'entrée de l'édicule et d'un parc derrière l'immeuble du 45 Bord-du-Lac.

Le projet sera assujéti à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

h) Secteur Delmar /Hymus

La carte 2 propose une réaffectation à des fins multifamiliales des terrains de part et d'autre de l'avenue Delmar, au sud du boulevard Hymus. Les quatre propriétés industrielles visées totalisent 60 874,2 m² (655 266 pieds carrés). Ce secteur est connexe à une tour d'appartements projetée sur Hymus, immédiatement à l'ouest, où le coefficient d'occupation du sol maximal autorisé est de 2,0 et la hauteur de 8 étages.

Le zonage permettra un coefficient d'occupation maximal de 1,0, avec un taux d'implantation maximal de 25 % et une hauteur maximale de 8 étages, ce qui devrait permettre l'aménagement de suffisamment d'espaces verts sur le site pour créer un environnement résidentiel agréable. Le coefficient d'occupation du sol sera bonifié à 1,25 et la hauteur à 10 étages pour quiconque assemblera au moins deux des propriétés en un même projet d'ensemble. Des commerces de voisinage et de service seront autorisés au rez-de-chaussée, jusqu'à concurrence de 5 % de la superficie totale de plancher des immeubles d'appartements.



i) Secteur Donegani /Ashgrove



Cette petite zone commerciale est située tout juste en face de la gare de Pointe-Claire. Les trois propriétés susceptibles d'être redéveloppées totalisent 4 938,15 m² (53 156 pi²). Si ce secteur est rattaché à la zone multifamiliale adjacente (sur Ashgrove), la capacité totale serait d'environ 70 appartements dans des bâtiments de 3 étages, plus loft équivalent à 40 % de la superficie du troisième plancher. Le projet devra comporter au moins 1,1 case de stationnement intérieure par appartement. Une partie de la place centrale, actuellement utilisée comme stationnement public, devra être aménagée en parc. La superficie moyenne minimale des appartements sera de 85 m². Des commerces de voisinage et de service seront autorisés au rez-de-chaussée, jusqu'à concurrence de 10 % de la superficie totale de plancher des nouveaux immeubles d'appartements. Une partie du stationnement existant devra être conservée.

j) Abrogé (amendement PC-2768-4)

k) Le 500 boulevard Saint-Jean

Le 500 boulevard Saint-Jean est un terrain de 1 997,7 m² (21 504 pi²) occupé par un bâtiment de service de Bell Canada. Si l'usage devait être abandonné, le terrain pourrait être subdivisé en un maximum de trois lots pour maisons unifamiliales. Le règlement de zonage prévoit qu'aucune nouvelle maison ne devra être implantée à moins de 12 mètres de la limite d'emprise du boulevard Saint-Jean.

Les projets d'insertion décrits ici expriment l'utilisation souhaitée de chacune de ces propriétés et non une obligation de les développer. Ces paramètres seront transcrits dans la réglementation de zonage, mais les droits acquis aux utilisations actuelles seront reconnus.



Annexe 2

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE



Annexe 3

PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU CENTRE-VILLE

Abrogée (Amendement PC-2768-4)