Pointe Claire

VILLE DE POINTE-CLAIRE

PLAN D'URBANISME 2022

PROJET DE RÈGLEMENT XXX-2022

VERSION PRÉLIMINAIRE

DRAFT

TABLE DES MATIÈRES

01

MISE EN CONTEXTE **5**
Introduction 6
Participation citoyenne 7

02

PORTRAIT DU TERRITOIRE **9**
Pointe-Claire à vol d'oiseau 10
Historique de développement 11
Profil sociodémographique 14
Grands pôles de destination 16
Mobilité 18
Utilisation du sol 22
Fonction résidentielle 23
Parcs et espaces verts 32
Composantes d'intérêt écologique 34
Équipements collectifs 36
Fonction commerciale 38
Fonction industrielle 40
Contraintes et nuisances 42
Synthèse des enjeux d'aménagement 44

03

VISION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS **47**
Énoncé de vision 48
Orientations et objectifs 49
Concept d'organisation spatiale 51

04

VISIONS ET ORIENTATIONS **53**
Grandes affectations du sol 53
Densité d'occupation du sol 58

06

BIBLIOGRAPHIE **60**

LISTE DES FIGURES

Fig. 1. Grandes affectations du territoire du Schéma d'agglomération pour la Ville de Pointe-Claire 6
Fig. 2. Localisation de Pointe-Claire à l'échelle de l'agglomération de Montréal 10
Fig. 3. Pointe-Claire dans son contexte immédiat 10
Fig. 4. Carte de l'île de Montréal. A.Jobin. 1834 11
Fig. 5. Évolution du cadre bâti de Pointe-Claire d'avant 1920 à après 2010 12
Fig. 6. Patrimoine archéologique de Pointe-Claire 13
Fig. 7. Cadre bâti de la Pointe-Claire. Chase. E. Goad. 1907 13
Fig. 8. Croissance démographique projetée. Pointe-Claire. 2016-2030 14
Fig. 9. Pyramide des âges. Pointe-Claire et Région métropolitaine de recensement. 2006-2011-2016 14
Fig. 10. Plus haut certificat, diplôme ou grade pour la population âgée de 15 ans et plus dans les ménages privés. Pointe-Claire. 2016 15
Fig. 11. Revenu médian des ménages privés. Pointe-Claire et Région métropolitaine de recensement. 2016 15
Fig. 12. Grands pôles de destination de Pointe-Claire 17
Fig. 13. Hiérarchie du réseau viaire 19
Fig. 14. Réseaux de pistes cyclables et de transport collectif 21
Fig. 15. Part modale des différents moyens de transport. 2013. 21
Fig. 16. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines. Pointe-Claire. 2019 22
Fig. 17. Îlots de chaleur sur le territoire de la ville de Pointe-Claire 22
Fig. 18. Répartition des unités de logement par typologie de construction. Pointe-Claire. 2016 23
Fig. 19. Occupation du territoire - maisons individuelles isolées vs autres typologies 23
Fig. 20. Patrimoine, secteurs à transformer et aires TOD 31
Fig. 21. Parcs et espaces verts 33
Fig. 22. Composantes d'intérêt écologique 35
Fig. 23. Canopée (couvert arborescent) 35
Fig. 24. Équipements collectifs 37
Fig. 25. Desserte commerciale 39
Fig. 26. Usages actuels dans le parc industriel de Pointe-Claire 41
Fig. 27. Réseaux ferroviaire et routier à fort débit 43
Fig. 28. Concept d'organisation spatiale 51
Fig. 29. Grandes affectations du sol 57
Fig. 30. Grandes affectations du sol 59

DRAFT

01
MISE EN CONTEXTE

MISE EN CONTEXTE

INTRODUCTION

Un plan d'urbanisme dicte les grandes orientations d'aménagement et de développement de la ville, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec (RLRQ c A-19.1). Le présent document résulte du processus de révision quinquennale prévu par ladite loi, venant par le fait même abroger le Plan d'urbanisme de la Ville de Pointe-Claire en vigueur depuis 2011.

L'exercice relève de la volonté de la Ville de faire le point sur l'évolution du territoire au cours des dix dernières années et de mettre à jour sa vision d'aménagement et de développement pour la décennie à venir. Il s'agit aussi d'identifier les stratégies et les moyens à mettre en œuvre pour concrétiser cette vision, incluant les grandes affectations du territoire et les densités d'occupation du sol.

La démarche s'inscrit également dans un contexte de grands projets urbains, notamment l'implantation prochaine du Réseau express métropolitain (REM) qui amène des opportunités non négligeables de redéveloppement des secteurs d'emploi, du parc résidentiel et des activités commerciales de la collectivité. La Ville entend donc poser des balises claires pour orienter ces transformations de façon harmonieuse avec le tissu urbain actuel et les valeurs de la communauté locale.

CONFORMITÉ AU SCHÉMA D'AGGLOMÉRATION

La Ville de Pointe-Claire étant membre du Conseil de l'agglomération montréalaise, le présent plan d'urbanisme s'inscrit en conformité du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal adopté à l'unanimité en 2015. Ce document comprend les lignes directrices d'aménagement partagées par l'ensemble des entités urbaines de l'agglomération, notamment les projets d'infrastructures panmontréalais, les grandes affectations du territoire, les densités résidentielles minimales à respecter ainsi que les secteurs d'intérêt patrimonial. Ces prescriptions découlent pour la plupart du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (2012).

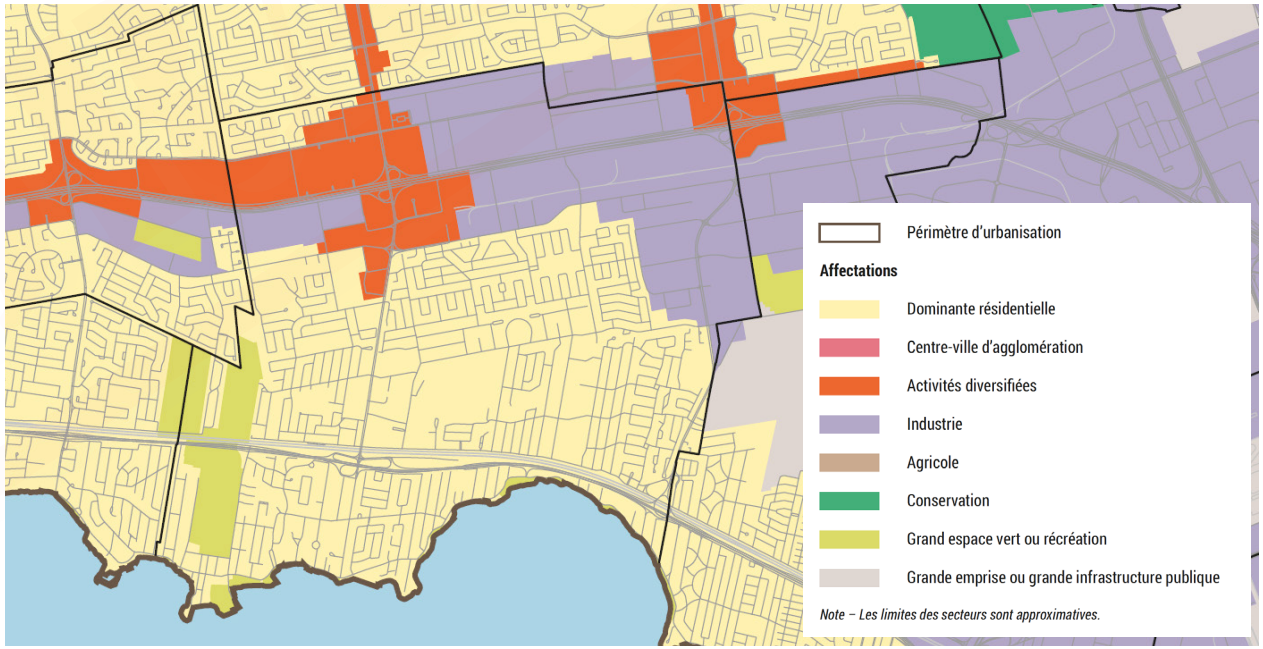


Fig. 1. Grandes affectations du territoire du Schéma d'agglomération pour la Ville de Pointe-Claire
(Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Janvier 2015. Extrait de Carte 20. Grandes affectations du territoire)

MISE EN CONTEXTE

PARTICIPATION CITOYENNE

La révision du Plan d'urbanisme de Pointe-Claire s'appuie sur une démarche de consultation citoyenne réalisée en amont du projet. Un sondage en ligne a été lancé par la Ville au mois de septembre 2019, suscitant la participation de 343 résidents et permettant de dégager les enjeux d'aménagement chers aux citoyens.

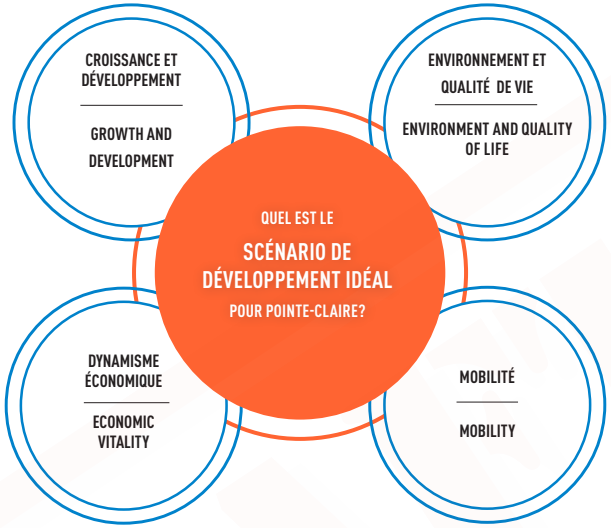
Par la suite, les répondants intéressés ont pu participer aux ateliers d'idéation qui se sont déroulés lors des soirées du 19 et 20 novembre 2019 à l'Hôtel de Ville. Lors de ces soirées, les citoyens étaient réunis autour d'une table selon leur district respectif (7 à 10 personnes par table, pour un total de 70 participants).

Suivant une présentation générale des constats tirés du portrait du territoire réalisé préalablement, les participants ont pu entamer une discussion sur les enjeux d'aménagement du territoire, structurée selon les 4 grandes thématiques suivantes:

- Croissance et développement;
- Environnement et qualité de vie;
- Mobilité;
- Dynamisme économique.

L'activité, conçue pour amener les participants à se projeter dans le futur, visait ultimement à définir un scénario d'avenir idéal pour la ville et à identifier des pistes de solution pour y arriver. Les résultats de la discussion de groupe ont été présentés au reste de l'assemblée en plénière, concluant ainsi les ateliers.

Ces activités consultatives représentaient la première étape du processus participatif, et la Ville poursuivra ce mécanisme dans les mois suivants.



Nuage de mots représentant la ville de Pointe-Claire selon les participants des ateliers

PARTICIPATION CITOYENNE

Les participants au sondage en ligne et aux ateliers participatifs ont formulé des préoccupations et des éléments de vision qui se résument de la façon suivante:

- Les citoyennes et citoyens sont attachés au fort **sentiment de communauté** qui émane de l'ensemble des secteurs de la ville et souhaitent que cet atout se perpétue dans les nouveaux projets résidentiels;
- La notion de l'**accès au logement** préoccupe de nombreuses personnes. Des mesures devraient être mises de l'avant pour assurer la présence de logements abordables et une diversité de typologies résidentielles, permettant aux citoyennes et citoyens de passer toutes les étapes de leur vie à Pointe-Claire;
- La **qualité architecturale des nouvelles constructions et la préservation du cachet des quartiers anciens** sont évoquées à maintes reprises. Elles sont sources de préoccupation et des mesures visant à encadrer les nouvelles constructions sont souhaitées. Des mesures incitatives pour la rénovation des maisons existantes sont également suggérées, contribuant par le fait même à la rétention des familles sur le territoire;
- Les **espaces verts et le lac Saint-Louis** sont un atout inestimable pour la population. Il importe de les mettre en valeur et d'accroître leur accessibilité. Les citoyennes et citoyens s'entendent également sur la nécessité de protéger les arbres matures et de bonifier l'offre en parcs et équipements collectifs dans les nouveaux ensembles résidentiels, et en particulier au sein des secteurs situés au nord du boulevard Hymus.
- L'**arrivée prochaine du REM** préoccupe bon nombre de citoyennes et citoyens, notamment en ce qui a trait à l'accès aux stations et aux enjeux de spéculation foncière dans les aires TOD. Dans un scénario idéal, les participants souhaiteraient que la Ville exerce un contrôle accru pour faire face à ces problématiques.
- Les citoyennes et citoyens souhaitent de façon unanime une amélioration des **déplacements dans l'axe nord-sud**, et particulièrement sur les grandes artères et de part et d'autre de l'autoroute 40. Même s'ils reconnaissent que l'utilisation de la voiture est nécessaire dans une ville comme Pointe-Claire, ils aimeraient une offre améliorée en transports alternatifs à l'automobile en prévoyant des aménagements sécuritaires, efficaces et conviviaux pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif.
- De façon quasi unanime, les participantes et participants souhaitent un **virage écologique** en ce qui a trait aux nouvelles constructions sur le territoire. Ils proposent notamment que la Ville adopte des mesures de lutte aux îlots de chaleur, de verdissement, et de construction durable pour les nouveaux projets et les rénovations majeures.
- Afin de consolider le rôle de Pointe-Claire comme **pôle économique de l'Ouest-de-l'Île**, il est suggéré de développer des aménagements favorables aux piétons. Plusieurs citoyennes et citoyens souhaiteraient l'ajout de commerces de proximité au cœur des secteurs résidentiels et industriels pour diminuer la dépendance à l'automobile et rendre le parc d'entreprises plus attrayant.

Table de travail lors des ateliers participatifs
Source: Provencher_Roy, 2019

02
PORTRAIT DU TERRITOIRE

DRAFT

POINTE-CLAIRE À VOL D'OISEAU

Pointe-Claire est une ville de l'Ouest-de-l'Île de Montréal, reconnue pour sa célèbre péninsule offrant une perspective exceptionnelle sur le lac Saint-Louis. Localisée à une trentaine de minutes en voiture du centre-ville montréalais, la municipalité occupe une superficie de 18,9 km^2 et abrite une population de 31 380 résidents. Elle est circonscrite au nord par Dollard-des-Ormeaux, à l'est par Dorval, au sud par le lac Saint-Louis et à l'ouest par Beaconsfield et Kirkland.

Deux autoroutes majeures ainsi qu'une voie ferrée traversant le territoire d'est en ouest ont pour effet de scinder la ville en trois entités distinctes. La fonction résidentielle domine le tissu urbain, tandis qu'un pôle commercial et un parc industriel d'envergure régionale occupent un emplacement de choix en marge de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), au nord de la ville.

Fig. 2. Localisation de Pointe-Claire à l'échelle de l'agglomération de Montréal
Source: Société de transport de Montréal, 2016

Fig. 3. Pointe-Claire dans son contexte immédiat
Source: Société de transport de Montréal, 2016

Moulin à vent de Pointe-Claire
Source: Provencher_Roy, 2019

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

L'urbanisation du territoire de Pointe-Claire est initiée dès le 17e siècle, alors que les Sulpiciens sont seigneurs de l'île de Montréal. Ceux-ci commencent à céder des concessions en bordure des grands cours d'eau, notamment aux environs de la pointe Beaurepaire en 1678. La presqu'île connue sous le nom de « pointe claire » constitue un emplacement stratégique pour ériger un fort, et les Sulpiciens entreprennent d'y construire un moulin à vent (1709-1710), puis une église de pierre (1713). Ces constructions constituent les principaux témoins du riche patrimoine archéologique de la ville, et plus principalement du secteur de la pointe.

La paroisse de Saint-François de Sales, qui deviendra plus tard paroisse de Saint-Joachim-de-la-Pointe-Claire, apparaît dès 1713. Les premiers lotissements s'inscrivent en marge de la route sinueuse longeant le lac Saint-Louis de la Présentation (Dorval) jusqu'à l'extrémité ouest de l'île. La paroisse comprend alors les montées Saint-Charles, Saint-Jean et Saint-Rémi (rebaptisée plus tard Des Sources) qui permettent d'accéder à la rivière des Prairies au nord. Les premiers lots suivent une trame orthogonale typique de la région montréalaise, développée pour la fonction agricole. En 1845, les sœurs de la Congrégation de Notre-Dame acquièrent le moulin à vent et construisent un nouveau couvent sur la pointe (1867).

Pointe-Claire est érigée civilement dès 1845 et devient municipalité dès 1854. L'avènement de la voie ferrée du Grand Tronc (Canadien National, reliant Montréal à Belleville en Ontario) en 1855 accélère l'urbanisation du territoire en diminuant à 45 minutes le temps de parcours depuis le centre-ville de Montréal. Les plages du lac Saint-Louis sont désormais prisées par la bourgeoisie montréalaise qui voit en Pointe-Claire un lieu de villégiature idéal. Les services et équipements récréotouristiques se consolident et les résidences d'été se transforment graduellement en résidences permanentes. Pointe-Claire devient graduellement une véritable banlieue de Montréal.

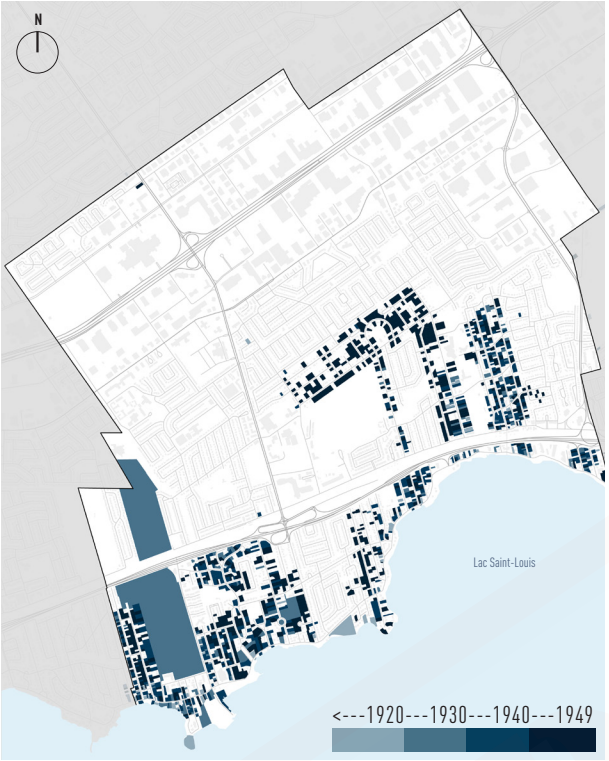
C'est donc au cours de la seconde moitié du siècle que l'urbanisation connaît son véritable essor. L'avènement de la route 2 (aujourd'hui autoroute du Souvenir A-20) en 1940, la démocratisation de l'automobile, ainsi que l'explosion démographique suivant la Deuxième Guerre mondiale viennent accélérer la construction pavillonnaire dans la portion nord de la collectivité. La trame urbaine délaisse ainsi sa forme orthogonale d'origine pour adopter un tracé sinueux et bucolique. On estime que 35% des logements de Pointe-Claire ont été construits entre 1946 et 1960. Conséquence de cette urbanisation rapide, la Ville de Pointe-Claire est officiellement reconnue en tant que ville en 1958.

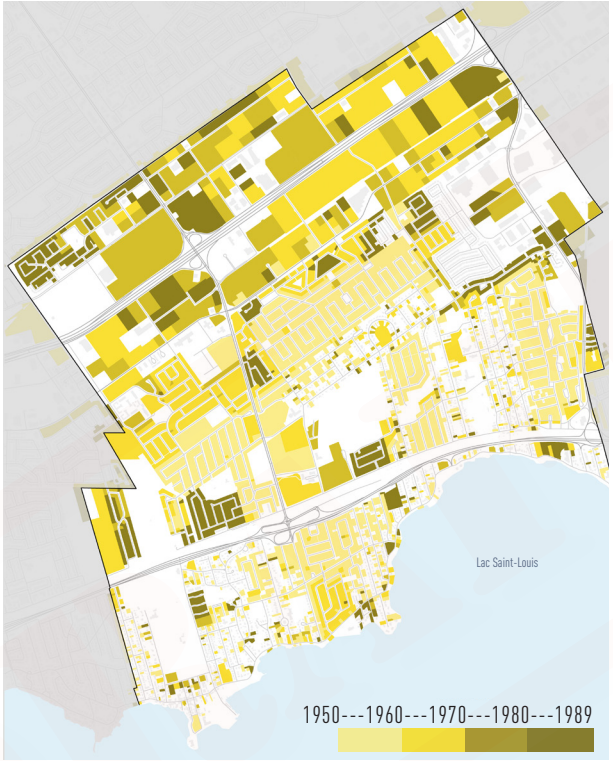
Parallèlement, le secteur d'emploi se développe. La première industrie à s'établir à Pointe-Claire est la Montreal Terra-Cotta Company. De 1912 à 1962, celle-ci exploite une usine de briques et de tuiles sur le site où l'on retrouve actuellement le parc Terra Cotta. Le site a d'ailleurs été retenu comme étant d'intérêt archéologique. Au cours des années 1960, la construction de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) sur la frange Nord du territoire permet à son tour d'accueillir le premier grand pôle commercial de l'Ouest-de-l'Île, soit le centre commercial Fairview Pointe-Claire (1965), ainsi que l'implantation d'un important parc industriel.

L'implantation de ces grands équipements (commerciaux, autoroutiers) accompagne le tissu résidentiel dans son développement et sa consolidation tout au long de la seconde moitié du siècle. Aujourd'hui, la majorité des terrains sont construits et il ne subsiste que peu de lots vacants. L'évolution contemporaine de l'urbanisation à Pointe-Claire s'inscrit donc dans une tendance de redéveloppement et d'optimisation du territoire.

Fig. 4. Carte de l'île de Montréal. A.Jobin. 1834
Source: BAnQ (fond de plan), 2019

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT





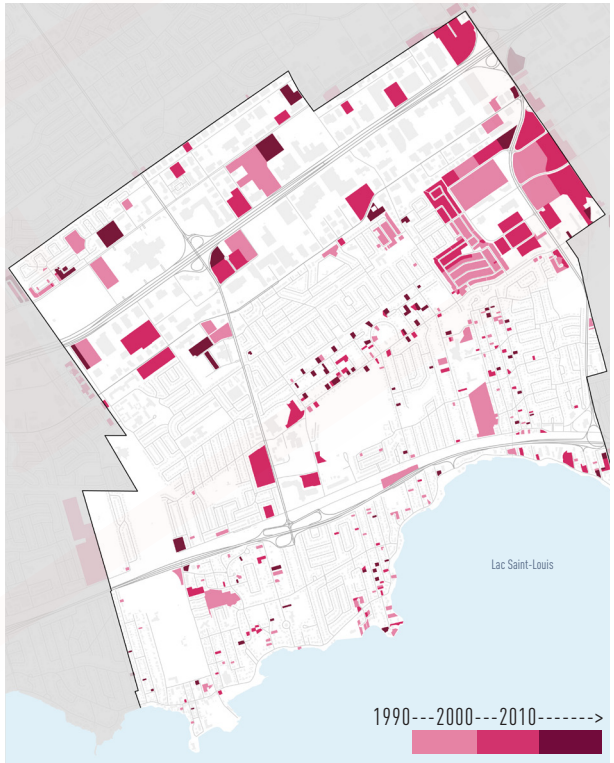


Fig. 5. Évolution du cadre bâti de Pointe-Claire d'avant 1920 à après 2010
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

La Pointe-Claire. Vers 1875
Source: Musée McCord, 2019

Snack-bar du Maples Inn, rue Lakeside. Vers les années 1960
Source: BaNQ, 2019

Le Square Eqiunox, dans le quartier Greenwich
Source: Guide habitation, 2018

PORTRAIT DU TERRITOIRE

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

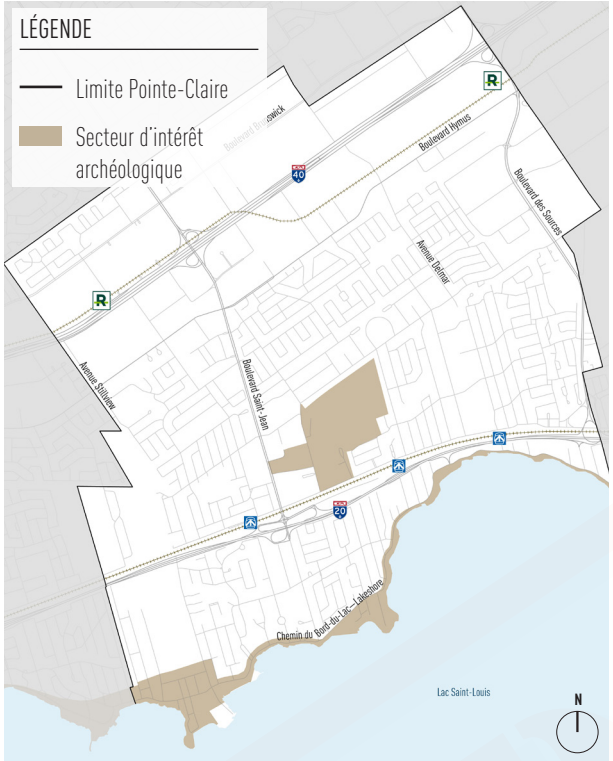
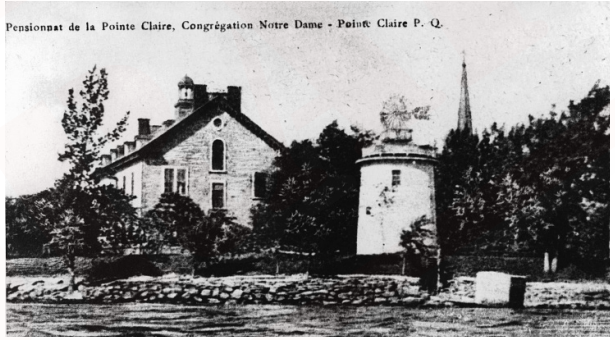


Fig. 6. Patrimoine archéologique de Pointe-Claire
Source : Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

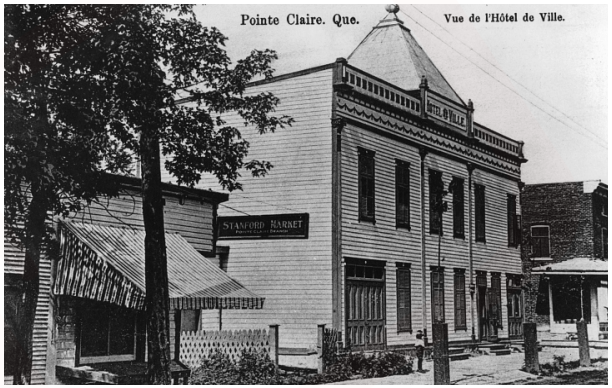
La maison Valois (bâtie en 1834), vers 1893
Source: BAnQ, 2019

Fig. 7. Cadre bâti de la Pointe-Claire. Chase. E. Goad. 1907
Source: BAnQ, 2019



Couvent de la Congégration Notre-Dame, vers 1910
Source: Musée McCord, 2019

Église de la paroisse Saint-Joachim, vers 1910
Source: BAnQ, 2019



Hôtel de ville de Pointe-Claire vers 1910
Source: Musée McCord, 2019

Club de golf de Beaconsfield
Source: BAnQ, 2019

Rue principale, vers 1910
Source: Musée McCord, 2019

Le portrait démographique et socio-économique de la Ville de Pointe-Claire présente les données jugées pertinentes pour guider la prise de décision municipale au cours des prochaines années. Elles permettent notamment de planifier la croissance résidentielle et l'implantation de nouveaux équipements collectifs au sein de la communauté. Les informations fournies à la présente section sont tirées du recensement 2016 de Statistique Canada et des projections démographiques réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La Ville de Pointe-Claire comptait 31 380 résidents en 2016. Il s'agit d'une hausse démographique de 590 individus (4,0%) par rapport à 2006. À titre comparatif, la région métropolitaine montréalaise (Région métropolitaine de recensement ou RMR) affichait une croissance de population de 12,7% pour la même période. À l'instar de plusieurs municipalités de banlieue de l'île de Montréal, le territoire de la Ville de Pointe-Claire tend à se densifier pour loger une population en constante croissance sur un territoire pratiquement entièrement développé. En 2006, la densité de population brute atteignait 1 595,8 habitants au kilomètre carré, tandis que celle de la RMR s'élevait à 789,3 habitants au kilomètre carré. Dix ans plus tard, cette mesure de densité est toujours plus élevée à Pointe-Claire, soit 1 660,3 habitants au kilomètre carré par rapport à 890,3 à l'échelle de la région métropolitaine. Néanmoins, notons que l'augmentation de la densité de population a été trois fois plus élevée à l'échelle de la RMR (+12,7%) qu'à Pointe-Claire (+4,0%) au cours de la dernière décennie.

Les projets de développement immobilier, concentrés au nord de la ville à proximité des stations du REM, permettent d'anticiper une croissance de près de 8 000 habitants (± 4 000 ménages), pour un total de 39 380 habitants attendus à l'horizon 2030.

VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

La tendance au vieillissement de la population est en constante progression à Pointe-Claire. En comparant la pyramide d'âge de la population pour les années 2001, 2006, 2011 et 2016, on constate que la proportion des individus en âge de travailler (15 à 64 ans) est en constante diminution par rapport à celle des gens âgés de 65 ans et plus (23,8% de la population en 2016). En nombre absolu, cette classe de population est passée de 4 305 individus en 1996 à 5 415 en 2006, puis à 7 475 en 2016. Cette tendance devrait se poursuivre au cours de la prochaine décennie et même au-delà, tandis que le nombre d'aînés projeté pour l'an 2026 est de 9 175 (ISQ 2011).

Notons à cet effet que bien que ce phénomène soit généralisé à l'ensemble de la région montréalaise, il est légèrement moins marqué qu'à Pointe-Claire. En 2016, les individus âgés de 65 ans et plus constituaient en effet 16,4% du bassin de population de la RMR, tandis qu'ils représentaient 23,8% de la population de Pointe-Claire. Ainsi, la demande en résidences et équipements adaptés aux besoins des aînés dans la collectivité devrait s'intensifier au cours des années à venir.

POPULATION EN 2016	POPULATION PROJETÉE 2030	+ 8 000 HABITANTS (+4 000 ménages)
31 380	39 380	

Fig. 8. Croissance démographique projetée. Pointe-Claire. 2016-2030
Source: Ville de Pointe-Claire, 2019

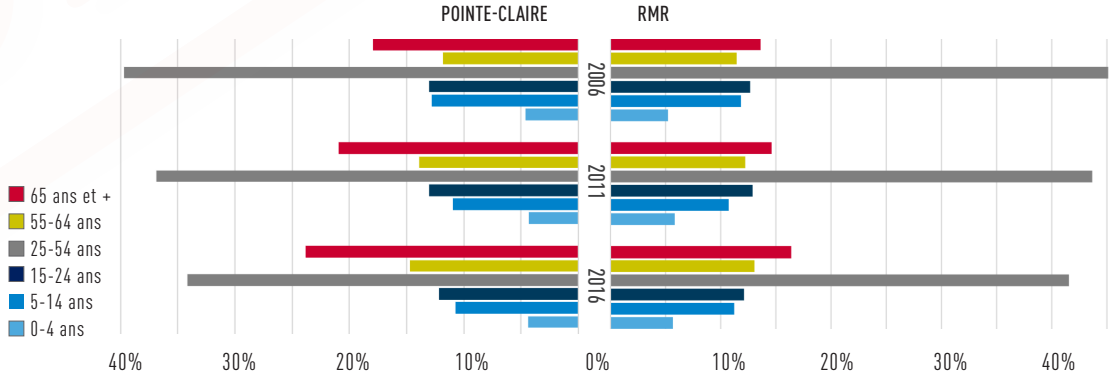


Fig. 9. Pyramide des âges. Pointe-Claire et Région métropolitaine de recensement. 2006-2011-2016
Source: Statistique Canada. Recensements de 2006, 2011 et 2016

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

COMPOSITION DES MÉNAGES

Les ménages de Pointe-Claire comprennent en moyenne 2,4 personnes. On compte 8 590 familles sur le territoire de la collectivité, soit 69,4% des ménages totaux. Cette proportion demeure inchangée par rapport à l'année 2006. À titre comparatif, les familles représentent 63,8% des ménages de la région métropolitaine montréalaise.

2,4 PERSONNES
PAR MÉNAGE

FAMILLES
69% DES MÉNAGES

PROFIL LINGUISTIQUE

En 2016, 53% des résidents de Pointe-Claire sont de langue maternelle anglaise, un recul de 2% par rapport à 2006. Un peu plus d'un cinquième de la population (22%) désigne le français comme langue maternelle, tandis que 25% sont de langues maternelles non officielles, soit 4% de plus qu'en 2006. L'anglais demeure la langue la plus parlée à la maison pour une majorité des résidents (68%), contre 19% pour le français et 13% pour les autres langues.

SCOLARITÉ

Les citoyens de Pointe-Claire sont très scolarisés. En effet, 68% de la population active (15 ans et plus) détient un diplôme ou un grade d'études postsecondaires, comparativement à 61% à l'échelle de la RMR. De plus, 37% des individus en âge de travailler sont titulaires d'un grade, diplôme ou certificat universitaire de niveau baccalauréat ou supérieur à Pointe-Claire, tandis que cette proportion est de 26% pour l'ensemble de la région métropolitaine de recensement.

POPULATION ACTIVE ET CHÔMAGE

Le taux d'activité est légèrement moins élevé à Pointe-Claire (62%) que dans la région métropolitaine (66%). En revanche, le taux de chômage est également plus faible, soit 6,2% par rapport à 7,5% pour la RMR.

REVENUS

Les résidents de Pointe-Claire sont en général mieux nantis que ceux de la région métropolitaine. Le revenu médian des ménages de la collectivité, calculé avant impôt, s'élève en effet à 80 242$, comparativement à 61 790$ pour la RMR. Suivant cette tendance, la proportion d'individus issus des ménages à faible revenu est de moitié moins élevée à Pointe-Claire (6%) que dans la RMR (12%). Néanmoins, 2 000 personnes vivent dans une situation de précarité financière, dont 410 ont moins de 18 ans et 415 ont plus de 64 ans.

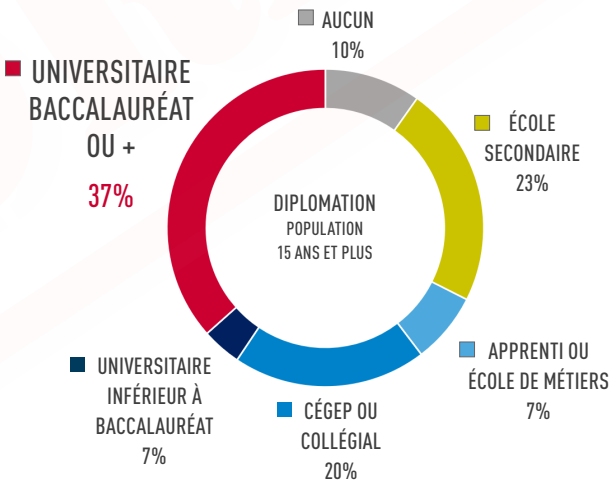


Fig. 10. Plus haut certificat, diplôme ou grade pour la population âgée de 15 ans et plus dans les ménages privés. Pointe-Claire. 2016
Source: Statistique Canada. Recensement 2016

MOBILITÉ

Les données sur la mobilité des résidents de Pointe-Claire au cours des cinq dernières années indiquent que seulement 31% des résidents ont déménagé au cours de cette période. Sur ceux-ci, 43% habitaient déjà à Pointe-Claire, tandis que 5 020 nouveaux individus (57%) en provenance de l'extérieur ont choisi de s'établir au sein de la collectivité, dont 1 115 en provenance de l'extérieur du Canada.

80 242 $
POINTE-CLAIRE

61 790$
RMR

Fig. 11. Revenu médian des ménages privés. Pointe-Claire et Région métropolitaine de recensement. 2016
Source: Statistique Canada. Recensement 2016

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AU

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- Croissance démographique anticipée entre 2016 et 2030: + 8 000 habitants
- Une population vieillissante
- Proportion importante de familles
- Une population scolarisée et bien nantie
- 2000 individus en situation de précarité financière

GRANDS PÔLES DE DESTINATION

Pointe-Claire est une municipalité dont le rayonnement dépasse ses frontières, étant donné la présence d'équipements d'envergure régionale (Ouest-de-l'Île), et même métropolitaine. Ainsi, douze grands pôles à vocation commerciale, institutionnelle, économique et récréotouristique sont identifiés au plan d'urbanisme. Ils se déclinent ainsi :

- Le pôle d'activités économiques se déploie sur trois secteurs : un secteur industriel nord, un secteur industriel est et un secteur industriel ouest. Ces secteurs sont des destinations quotidiennes pour des travailleuses et travailleurs, plusieurs ne résidant pas sur le territoire de Pointe-Claire.
- Le centre-ville, dont le rayonnement est en grande partie attribuable à la présence du centre commercial Fairview Pointe-Claire. Comptant plus d'un million de pieds carrés d'établissements de vente au détail, il s'agit du principal centre d'achat de l'Ouest-de-l'Île. Il est d'ailleurs identifié comme « pôle majeur » au Schéma d'agglomération de Montréal. Toute la portion ouest de cette vaste propriété de 29,9 hectares demeure non construite à ce jour. En outre, le noyau commercial est complété par d'autres équipements d'envergure régionale, nommément le complexe hôtelier situé autour de l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), ainsi que le centre commercial Terrarium à l'est du boulevard Saint-Jean. Afin de renforcer la visibilité de ce pôle tout en permettant l'aménagement durable du territoire, le programme particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville a été adopté en 2017.
- Le Méga-Centre Des Sources, situé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) à l'ouest du boulevard Des Sources, et la Galeries des Sources à l'est du boulevard sur le territoire de Dollard-des-Ormeaux. Ces centres d'achat se distinguent par leur offre de commerces de divertissement. Le rayonnement du pôle est plus restreint que le centre de Cadillac Fairview, et il est identifié au Schéma comme « pôle intermédiaire ».
- Le village Valois est un secteur mixte, d'usages commerciaux et résidentiels, avec une gamme de services de proximité offerte à la population locale (station essence, dépanneurs, coiffeuse, pharmacie) et des commerces spécialisés qui attirent des clients d'ailleurs.
- La Plaza Pointe-Claire est un secteur commercial qui offre une gamme de services de proximité aux résidents, tels que des épiceries, des boutiques, une pharmacie, une banque, une SAQ et des services médicaux et éducatifs.
- L'hôpital général du Lakeshore, desservant l'Ouest-de-l'Île et identifié comme « Équipement de santé d'intérêt métropolitain et d'agglomération » au Schéma. Il fait partie intégrante du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de l'Ouest-de-l'Île-de-Montréal. Il constitue le lieu de travail de 1 600 employés et dessert un bassin de population de près de 300 000 individus résidants de Dorval à la pointe de l'île, en plus des travailleurs des secteurs d'emplois de la région et des visiteurs venus de l'extérieur de Montréal.
- L'espace civique de Pointe-Claire regroupant l'ensemble des services municipaux. Y sont implantés les principaux équipements publics à vocation récréative (aréna, centre aquatique, etc.) et culturelle (bibliothèque) de la collectivité, dont le rayon de desserte déborde largement des limites de la ville. L'aire de voisinage de l'espace civique s'élargit pour englober le parc Terra-Cotta (40 hectares), une école primaire et une école secondaire, ainsi que le centre commercial Plaza Pointe-Claire.
- Quatre écoles secondaires réparties sur le territoire municipal. Elles desservent l'ensemble de l'Ouest-de-l'Île, en particulier les villes de Beaconsfield, Kirkland, Sainte-Geneviève, Dollard-des-Ormeaux et l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro de la ville de Montréal.
- Le village de Pointe-Claire, dont le cadre bâti villageois et le noyau institutionnel (couvent, moulin, église, etc.) témoignent des origines de l'urbanisation de Montréal. De nombreux visiteurs y convergent chaque année, ce qui en fait un pôle d'envergure métropolitaine. Ce secteur fait l'objet d'un PPU qui réaffirme sa vocation récréotouristique et propose des actions concrètes pour augmenter son attractivité.

Les pôles de destination décrits à la présente section sont donc le moteur de l'attractivité de Pointe-Claire, et certains sont en cours de requalification (village de Pointe-Claire, centre-ville, village Valois, etc.). Leur présence au sein du tissu urbain bien consolidé peut toutefois amener son lot de défis. Par exemple, les importantes surfaces de stationnement aménagées pour desservir les nombreux visiteurs créent des îlots de chaleur et peuvent nuire à la qualité des parcours actifs et la perméabilité de la trame urbaine. La circulation véhiculaire de transit pour y accéder constitue aussi un irritant pour les riverains. Le potentiel d'expansion de certains de ces grands équipements est par ailleurs limité par le manque d'espace vacant aux pourtours. Ainsi, la planification doit s'attarder aux besoins particuliers de ces grands pôles.

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AUX

GRANDS PÔLES DE DESTINATION

- Douze pôles d'envergure régionale (Ouest-de-l'Île)
- Projets d'expansion projetés ou anticipés
- Circulation de transit dans les quartiers adjacents
- Îlots de chaleur causés par les aires de stationnement

PORTRAIT DU TERRITOIRE

GRANDS PÔLES DE DESTINATION

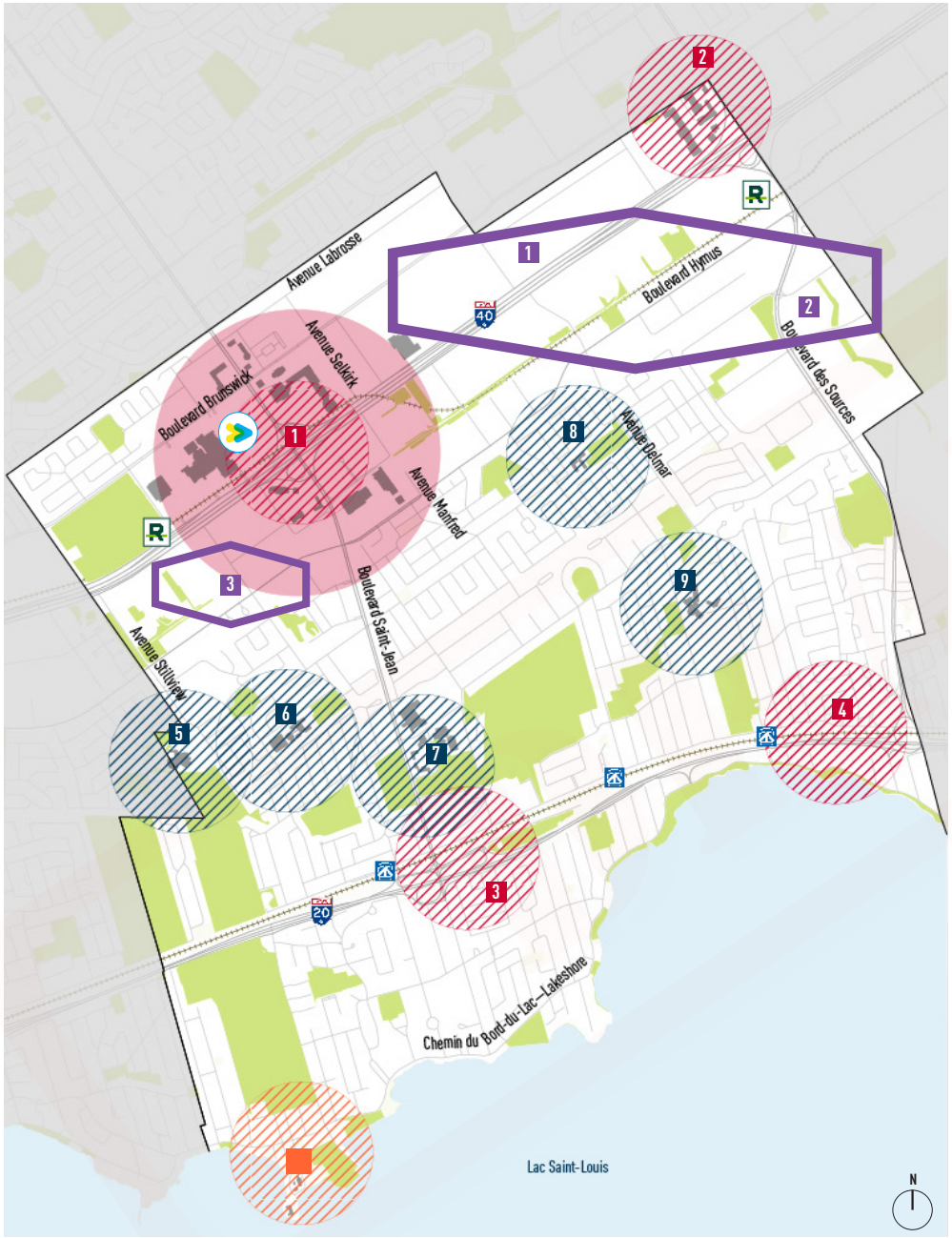


Fig. 12. Grands pôles de destination de Pointe-Claire
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Terminus d'autobus (STM)
- Parcs et milieux naturels
- Pôles de destination d'envergure régionale (Ouest-de-l'Île)
- Pôles de destination d'envergure suprarégionale / métropolitaine
- Pôle d'activités économiques d'envergure métropolitaine

1 Secteur industriel nord
2 Secteur industriel est
3 Secteur industriel ouest

Pôles commerciaux

1 Centre-ville
Centre Fairview Pointe-Claire
Complexe Pointe-Claire
Centre Terrarium
Complexe hôtelier

2 Méga-Centre Des Sources et Galeries des Sources (Dollard-des-Ormeaux)

3 Plaza Pointe-Claire

4 Village Valois

Pôles institutionnels

5 Hôpital général du Lakeshore

6 École secondaire Félix-Leclerc

7 Espace civique
Bibliothèque publique de Pointe-Claire
Centre aquatique de Pointe-Claire
Aréna Bob Birnie
École secondaire John Rennie
Parc Terra-Cotta

8 Horizon High School

9 Saint-Thomas High School

Pôle récréotouristique

10 Village Pointe-Claire

MOBILITÉ

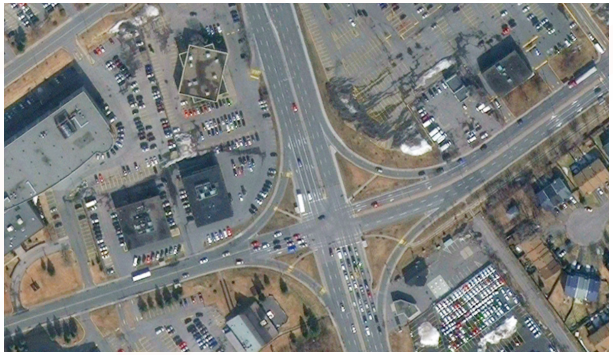
RÉSEAU ROUTIER

Le réseau viaire est déterminant pour l'organisation spatiale de la Ville de Pointe-Claire. Traversée d'est en ouest par deux autoroutes régionales, soit l'autoroute Félix-Leclerc ou Transcanadienne (A-40) au nord et l'autoroute du Souvenir (A-20) au sud, la municipalité bénéficie d'une accessibilité et d'une visibilité accrues. Néanmoins, la présence de ces infrastructures lourdes constitue des barrières non négligeables pour la mobilité locale, ayant pour effet de morceler le territoire en trois entités distinctes.

Les déplacements dans l'axe nord-sud sont essentiellement assurés par l'artère collectrice que constitue le boulevard Saint-Jean, tandis que le boulevard Des Sources longeant la limite est du territoire dessert principalement les parcs industriels de Pointe-Claire et Dorval. Cette situation crée de la congestion sur le boulevard Saint-Jean, notamment sur la portion de 2,5 kilomètres reliant les deux autoroutes aux heures de pointe. On estime par exemple que près de 2200 véhicules par heure franchissent l'intersection Saint-Jean/Hymus durant la période de pointe du matin, tandis que 3 650 véhicules par heure franchissent le viaduc Saint-Jean/autoroute Félix-Leclerc (A-40) durant la même période (GBI – 2018).

Cette problématique pourrait être en partie solutionnée par le prolongement du boulevard Jacques-Bizard et de la rue Sommerset jusqu'au boulevard Hymus, et par l'aménagement d'un nouvel échangeur au niveau de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Ce projet, piloté par le ministère des Transports du Québec (MTQ), est inscrit au Plan de transport de l'Agglomération de Montréal (2008) et réaffirmé par le Schéma d'agglomération de Montréal (2015). Aucun échéancier de réalisation n'est toutefois connu à ce jour. Le récent réaménagement de l'intersection des boulevards Saint-Jean et Hymus a toutefois permis de sécuriser et faciliter les traverses piétonnes, tout en améliorant les flux routiers.

Un réseau de rues principales, secondaires et locales complète le réseau supérieur. Celui-ci assure le transit des automobilistes à l'intérieur des parties nord, centrale et sud du territoire. La trame de rue est détaillée dans la section de ce chapitre accordée à la description des différents milieux de vie de la Ville de Pointe-Claire.



Intersection des boulevards Saint-Jean et Hymus avant réfection. 2010
Source: Google Maps, 2019

TRACÉS PATRIMONIAUX

Plusieurs routes ont guidé le développement du territoire à travers différentes époques, et ces tracés ont aujourd'hui un intérêt patrimonial marqué (Figure 13). Le chemin du Bord-du-Lac est témoin des premiers établissements sur la rive du lac Saint-Louis et se retrouve bordé de nombreuses propriétés d'intérêt patrimonial. L'axe de la montée Saint-Jean/avenue Douglas-Shand/avenue Maywood est également identifié comme tracé fondateur d'intérêt patrimonial puisqu'il a permis un développement de la ville vers le nord. La montée Saint-Rémi, rebaptisée plus tard boulevard Des Sources constitue également un tracé fondateur d'intérêt.

Intersection des boulevards Saint-Jean et Hymus après réfection. 2018
Source: Google Maps, 2019

MOBILITÉ

Fig. 13. Hiérarchie du réseau viaire
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Chemin de fer
- Autoroute
- Artère principale
- Artère secondaire
- Artère collectrice
- Tracé fondateur

Échangeur Sain-Jean de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40)
Source: Google Maps, 2019

RÉSEAU COLLECTIF

La municipalité est particulièrement bien desservie par le service de train de banlieue. En effet, trois gares de la ligne Exo 1 – Vaudreuil-Hudson opérée par Exo desservent le territoire. Elles sont aménagées au nord de l'autoroute du Souvenir (A-20) sur le lien ferroviaire jadis opéré par la compagnie du Canadien National (CN), chacune étant pourvue d'un passage piétonnier souterrain permettant d'y accéder depuis le sud de l'autoroute. Par ailleurs, plus d'une vingtaine de lignes d'autobus sillonnent le territoire, convergeant au terminus établi sur le site du centre commercial Fairview. Cependant, il est important de noter que le service offert par les trains de banlieue Exo, ainsi que lignes d'autobus de la STM, comme le transport collectif ailleurs dans la banlieue, est souvent peu fréquent, peu fiable et inconvénient, avec une fréquence de passage souvent dépassant trente minutes entres les passages et des parcours qui sillonnent le territoire. Bien que c'est souvent efficace pour des trajets vers le centre-ville de Montréal, les trajets à l'intérieur du territoire de Pointe-Claire et de l'Ouest-de-l'Île ont des durées qui dépassent largement la durée du même trajet par automobile, ce qui contribue au maintien du rôle de l'automobile comme mode de transport privilégié à Pointe-Claire, sauf pour celles et ceux qui n'y ont pas accès (jeunes, ménages à faible revenu, etc.).

L'enquête Origine-Destination (2013) révèle que l'automobile reste le principal moyen de locomotion pour les déplacements dont l'origine est Pointe-Claire. Même si cette part a légèrement diminué, avec 82,1% des déplacements réalisés en automobile en 2013, contre 84,3% en 2003, la part des déplacements en transport collectif est en forte augmentation, avec une part de 12,2% en 2013, contre 8,3% en 2003. Enfin, la part des déplacements actifs a également augmenté de 0,1 point pour atteindre une part de 5,6% en 2013.

Ces chiffres sont toutefois à nuancer, puisque pendant la période de pointe du matin, plus de 21,1% des déplacements sont effectués en transport collectif, tandis que 70,3% sont effectués en automobile. Finalement, 4% des résidents de Pointe-Claire utilisent plus d'un mode de transport (par exemple auto + train).

À l'échelle de l'Ouest-de-l'Île (LaSalle, Côte-Saint-Luc et Saint-Laurent inclus), les résidents de Pointe-Claire sont plus nombreux à utiliser leur automobile pour se déplacer, avec 82,1% contre 76% pour l'ensemble de l'Ouest-de-l'Île. Ils sont également moins nombreux à utiliser le transport collectif pour leurs déplacements, avec 12,2% contre 16%.

L'arrivée prochaine du REM s'avère donc prometteuse, puisqu'elle permettra une meilleure desserte du territoire avec un nouveau moyen de transport collectif structurant.

L'avènement du REM, dont la mise en service est prévue dès 2024, viendra substantiellement bonifier le portrait du réseau de transport collectif de l'Ouest-de-l'Île. Deux stations du REM seront construites à Pointe-Claire. La première sera située au centre-ville, à l'intersection de l'avenue Fairview et de la voie de desserte de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). À terme, cette station sera desservie par 17 lignes d'autobus. Aucun stationnement incitatif n'est prévu à ce jour, ce qui pose un enjeu quant à la capacité des rues et terrains avoisinants de gérer la demande. La conclusion d'ententes avec les propriétaires des centres commerciaux environnants constitue une piste de solution envisageable. La seconde station, localisée sur le boulevard Des Sources, offrira une accessibilité accrue au pôle industriel de Pointe-Claire et Dorval. Quatre lignes d'autobus auront une connexion à cette station, tandis qu'un stationnement incitatif de 500 places sera aménagé.

Ce projet amène plusieurs opportunités de développement, notamment pour les secteurs d'emplois. Il comporte néanmoins son lot de défis en matière de fluidité de la circulation routière entre autres depuis et vers la station du centre-ville, engendrant une augmentation du trafic sur le boulevard Saint-Jean.

RÉSEAU ACTIF

Les déplacements à pied ou à vélo sur le territoire de Pointe-Claire sont essentiellement effectués sur de courtes distances, en lien avec les pôles d'activités de la collectivité et contraints par les barrières physiques nommées plus tôt. Avec l'adoption du Plan directeur du réseau cyclable en 2015, plusieurs kilomètres supplémentaires de voies cyclables en site propre ou partagé sont proposés pour bonifier le réseau (voir Annexe B). Les aménagements visent entre autres à améliorer l'accessibilité au centre-ville et la mobilité dans l'axe nord-sud en général. La mobilité active est également au cœur des différents PPU (centre-ville, village de Pointe-Claire et village Valois), afin de favoriser les transports actifs au sein des secteurs visés, tout en y améliorant la convivialité. Les aménagements ou réaménagements récents de plusieurs pistes cyclables sur le territoire confirment la volonté de favoriser les déplacements actifs, avec par exemple l'intégration de pistes cyclables en bordure du boulevard Hymus, des avenues Cartier, Donegani, Saint-Louis, Douglas-Shand, Maywood et dans le parc Edgewater.

Fig. 14. Réseaux de pistes cyclables et de transport collectif
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Terminus d'autobus (STM)
- Terminus d'autobus Fairview-Pointe-Claire
- Ligne d'autobus
- Piste cyclable
- Piste prévue

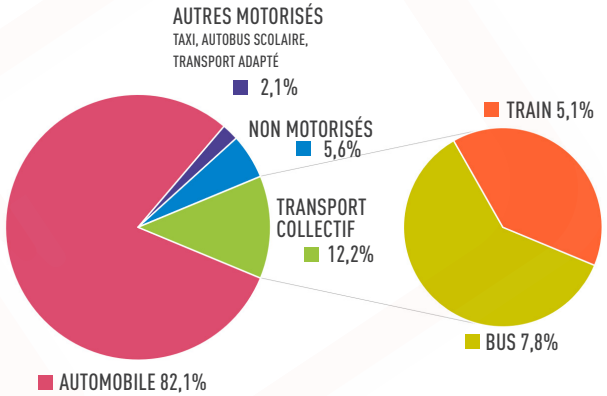


Fig. 15. Part modale des différents moyens de transport. 2013.
Source: Mobilité des personnes dans la région de Montréal - Enquête Origine-Destination 2013.

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS À

LA MOBILITÉ

- Un territoire scindé en trois par les infrastructures lourdes de transport
- Congestion sur les boulevards Saint-Jean et Des Sources
- Nuisances pour les usages sensibles riverains des axes à fort débit et voies ferrées principales
- Implantation projetée de deux stations du REM
- Une offre de transport collectif à arrimer avec le REM
- Un réseau de mobilité active à bonifier

UTILISATION DU SOL

La Figure 16 illustre de façon schématique le poids de chaque fonction urbaine en matière d'occupation du sol. La Ville de Pointe-Claire s'est construite selon un modèle classique de ségrégation des usages dominé par la fonction résidentielle (31% du territoire) développée en mode pavillonnaire. La fonction institutionnelle occupe une place marginale en matière d'occupation du sol (5% du territoire), et la plupart des équipements d'envergure sont concentrés au sein du centre civique. La fonction commerciale est bien présente (10% du territoire), principalement incarnée par les centres d'achats Fairview Pointe-Claire, Complexe Pointe-Claire, Centre Terrarium, Méga-Centre Des Sources et Plaza Pointe-Claire. Par ailleurs, la ville est dotée d'un vaste parc industriel implanté de part et d'autre de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et longeant le boulevard Des Sources, occupant une proportion non négligeable de 13% du territoire.

Il est intéressant de noter l'espace relatif des aménagements voués à la circulation véhiculaire (21%) par rapport aux parcs et espaces verts (6%) et au cadre bâti. Ce simple fait démontre la place centrale qu'occupe l'automobile dans l'aménagement du territoire de Pointe-Claire. L'omniprésence des surfaces minéralisée est particulièrement remarquable au niveau des axes autoroutiers et au nord de la ville sur les propriétés commerciales et industrielles, où de nombreux îlots de chaleur urbaine sont visibles, comme le démontre la Figure 17.

Si l'organisation spatiale de la ville et les habitudes de déplacements font en sorte que la circulation automobile demeure un aspect incontournable pour la prise de décision municipale, la préservation et la mise en valeur des espaces verts constituent également un enjeu de taille pour la collectivité.

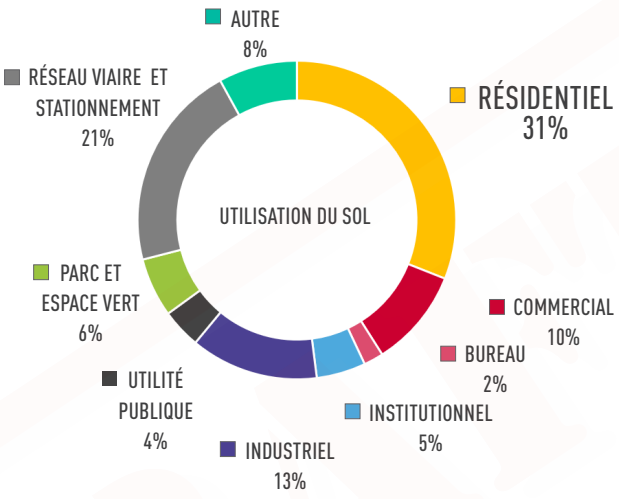


Fig. 16. Proportion du territoire occupé par les différentes fonctions urbaines. Pointe-Claire. 2019
Source: Communauté métropolitaine de Montréal. Portraits territoriaux. 2019

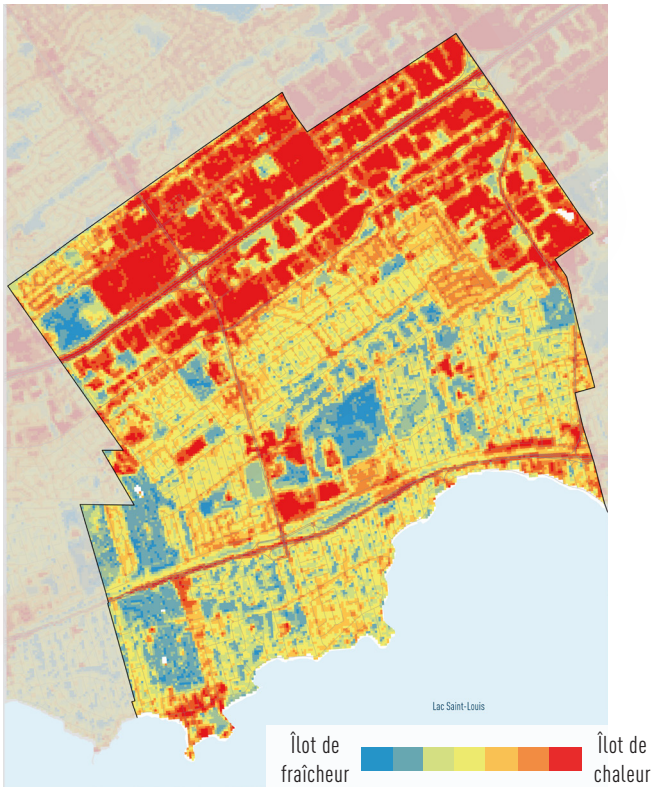


Fig. 17. Îlots de chaleur sur le territoire de la ville de Pointe-Claire
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS À

L'UTILISATION DU SOL

- Domination de la fonction résidentielle
- Forte proportion de surfaces minéralisées (espace consacrée à l'automobile)
- Îlots de chaleur concentrés dans la portion nord de la ville

PORTRAIT RÉSIDENTIEL GLOBAL – (RECENSEMENT 2016)

Au cours des dix dernières années, le nombre de logements occupés à Pointe-Claire est passé de 12 049 (2006) à 12 375 (+2,7%). La densité d'occupation du sol brute de Pointe-Claire, calculée sur l'ensemble du territoire, atteint ainsi 6,79 logements à l'hectare.

La typologie d'habitation la plus commune demeure la maison individuelle détachée qui représente 53% du parc des logements privés et occupe près de 83% du territoire d'affectation résidentielle (voir Figures 18 et 19). En seconde position viennent les immeubles de 5 étages et plus qui comprennent 18% du nombre total de logements de la ville, tout en n'occupant qu'une infime partie du territoire.

En ce qui a trait au mode de tenure, 70% des ménages de Pointe-Claire sont propriétaires de leur logement (56% pour la RMR). Statistique Canada estime la valeur moyenne des logements à 416 061$, soit 13% plus élevée que celle de la RMR (366 974$). Notons que cette valeur a enregistré un bond spectaculaire de 52% en dix ans à Pointe-Claire (273 121$ en 2006). Le rôle d'évaluation foncière de la Ville de Montréal, qui administre le rôle de Pointe-Claire, évalue la valeur moyenne en 2019 à 394 110$, soit une augmentation de 26% depuis 2013, où la valeur moyenne était évaluée à 313 719$.

D'ailleurs, entre janvier 2017 et septembre 2019, les prix des propriétés résidentielles ont augmenté de 14,1 % dans la région métropolitaine de recensement de Montréal (Source : Statistique Canada, Indice des prix des propriétés résidentielles). Pour la région métropolitaine de Montréal, entre janvier et juin 2021, la croissance du prix CentrisMD moyen a été de 25 % par rapport à la même période l'an dernier (comparé à une croissance de 6 % de 2018 à 2019 et de 17 % de 2019 à 2020) (SCHL, 2021).

Avec la pandémie, la surchauffe du marché immobilier s'est empirée partout au Canada, et Pointe-Claire n'y fait pas exception. Selon Centris.ca, au 4e trimestre de 2021, le prix d'une maison unifamiliale à Pointe-Claire a augmenté de 22% pour arriver à 755 000 $, près de deux fois le prix de 2016, en cinq ans.

Maison individuelle isolée
Source: Provencher_Roy, 2019

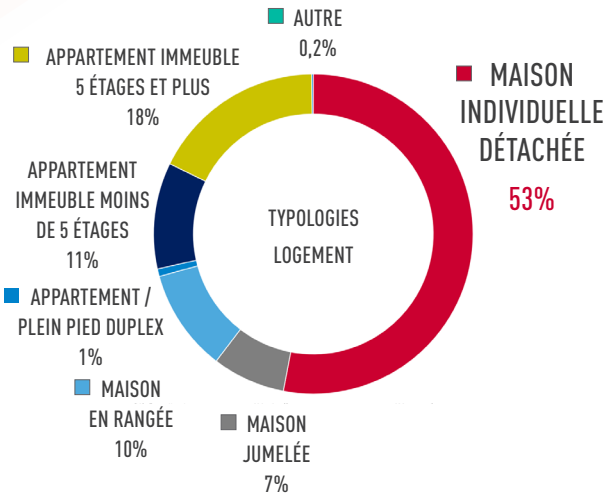


Fig. 18. Répartition des unités de logement par typologie de construction. Pointe-Claire. 2016
Source: Statistique Canada. Recensement 2016

FONCTION RÉSIDENTIELLE

PORTRAIT RÉSIDENTIEL GLOBAL – (RECENSEMENT 2016)

Selon le professeur à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, Jean-Philippe Meloche, bien que la situation dans la région métropolitaine de Montréal est loin d'être comparable aux marchés immobiliers de Toronto et Vancouver, depuis quelques années il y a une déconnexion de plus en plus grande entre le revenu des ménages et le coût des logements dans la région métropolitaine de Montréal (Radio-Canada, 2021).

Avec un parc résidentiel globalement vieillissant (82% des unités de logement ont été construites avant 1991) et 895 unités (7%) nécessitant des réparations majeures, la pression pour démolir et reconstruire des maisons modernes et plus cossues est bien sentie.

Les différents quartiers résidentiels de Pointe-Claire sont décrits à la présente section. Bien que présentant certaines disparités au niveau du cadre bâti ou de la trame urbaine, ceux-ci s'illustrent par leur homogénéité globale, en partie due à leur époque de construction.

Le tissu résidentiel se divise donc de la manière suivante :

1. Bord-du-Lac (le Village, Cedar et Lakeside)
2. Sunnyside et Quartier des vétérans
3. Valois
4. Lakeside Heights et Cedar Park Heights
5. Oneida et Centre-ville

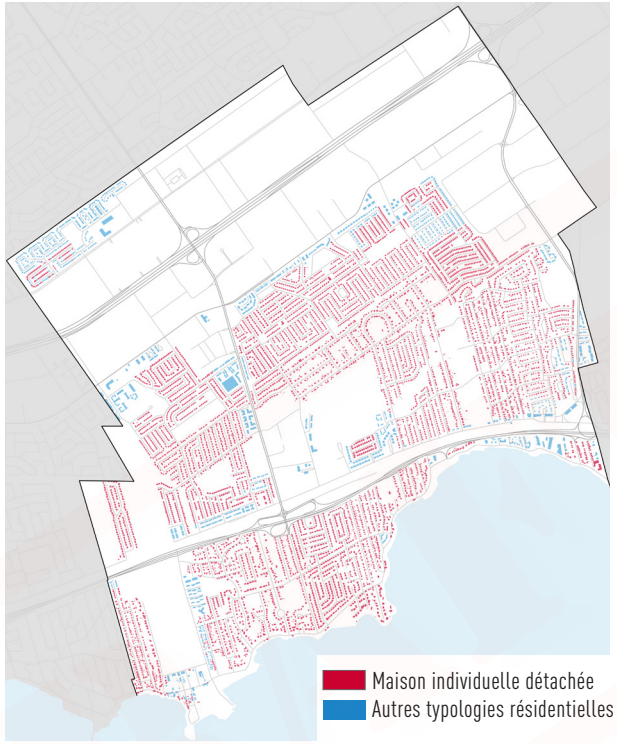


Fig. 19. Occupation du territoire - maisons individuelles isolées vs autres typologies
Source: Ville de Pointe-Claire, 2019

12 375 LOGEMENTS
+ 2,7% DEPUIS 2006

6,79 LOGEMENTS / HA
RMR - 3,96 LOG. / HA

70%
MÉNAGES PROPRIÉTAIRES

416 061$
VALEUR MOYENNE DES LOGEMENTS SELON STATISTIQUE CANADA

+52%
DEPUIS 2006

BORD-DU-LAC (LE VILLAGE, CEDAR ET LAKESIDE)

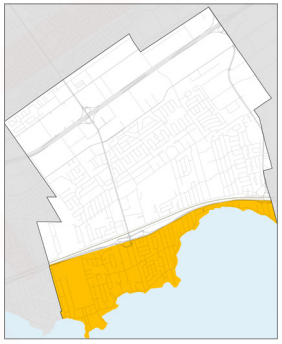
Le développement de la ville a débuté sur les rives du lac Saint-Louis, autour de l'actuel village de Pointe-Claire. Les quartiers Cedar et Lakeside ont ensuite été développés jusqu'au milieu du siècle. Ces secteurs se caractérisent par une trame de rue orthogonale dans les secteurs les plus anciens, pour ensuite devenir plutôt organique avec l'avènement de l'automobile (Cedar, Lakeside). Plus récemment, le secteur de la baie de Valois a vu se construire des îlots à forte densité, avec les tours Lakeshore ou encore le CHSLD Bayview, en contraste avec la trame urbaine en place. Aujourd'hui, cette forte densité exerce une pression sur le reste du cadre bâti plus ancien, principalement composé de résidences unifamiliales isolées.

La typologie du cadre bâti résidentiel dans le secteur du village de Pointe-Claire est très homogène, caractérisée par des résidences unifamiliales à toit plat ou à faible pente, de gabarit et d'implantation homogènes, avec de faibles marges avant. En bordure du chemin du Bord-du-Lac, on retrouve des bâtiments mixtes commerciaux et résidentiels. Le secteur du village de Pointe-Claire est en processus de revitalisation depuis l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) en 2016. Les orientations du PPU, partie intégrante du plan d'urbanisme, visent notamment à encadrer les nouveaux projets immobiliers pour conserver l'échelle humaine du village et à stimuler la rénovation du parc de logements existants.

Les secteurs de Cedar Park et Lakeside se démarquent quant à eux par leurs nombreuses maisons unifamiliales. Cedar Park est d'ailleurs identifié comme le premier véritable développement résidentiel permanent de la paroisse de Pointe-Claire, et est même classé secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle, tout comme la Pointe, le Village, le Beaconsfield Golf Club, le parc Stewart et les cimetières. On y retrouve des lots majoritairement étroits (±15 mètres) et profonds (±75 mètres), avec une importante marge avant (±15 mètres) laissant une place importante à la végétation. Le cadre bâti est principalement composé d'imposantes maisons unifamiliales arborant différents matériaux de revêtement (crépis, déclin, brique, pierre), témoignage des différentes époques de construction et de rénovation.

Un sous-secteur se démarque toutefois : Bowling Green, développé selon les principes de la cité-jardin par l'architecte Frederick Todd vers 1907, lui aussi considéré comme secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle. On y retrouve une douzaine de résidences revêtues de matériaux nobles (bardeau de cèdre, pierre des champs) et inspirées du style Arts and Crafts. Ces édifices au gabarit imposant, implantés sur de vastes lots paysagés, jouissent d'un couvert arborescent arrivé à maturité et d'un formidable panorama sur le lac Saint-Louis.

Aujourd'hui encore, c'est dans ces secteurs au sud de l'autoroute du Souvenir (A-20) que se retrouvent la majorité des immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle, dont plusieurs habitations : Maison Legault, Maison Charles-Wesley-MacLean (devenu Stewart Hall), Maison Napoléon Charbonneau ou Antoine Pilon.



Chemin du bord du lac, Vllage de Pointe-Claire
Source: Provencher_Roy, 2019

Résidence unifamiliale de l'avenue Bowling Green
Source: Provencher_Roy, 2019

FONCTION RÉSIDENTIELLE

Maison Antoine Pilon, sise au 258 chemin du Bord du Lac
Source: Provencher_Roy, 2019

Église Saint-Joachim
Source: Provencher_Roy, 2019

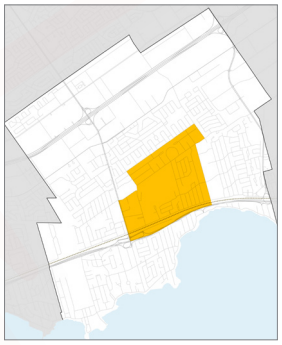
Vue aérienne du village Pointe-Claire et des quartiers fondateurs riverains du lac Saint-Louis
Source: Google Maps, 2019

SUNNYSIDE ET QUARTIER DES VÉTÉRANS

Développés au tournant des années 1940, les quartiers Sunnyside et des Vétérans symbolisent le nouvel essor immobilier au sortir de la Seconde Guerre mondiale.

Implanté au nord de l'autoroute du Souvenir (A-20), en marge du parc Terra-Cotta où se trouvait jadis l'usine du même nom, le quartier Sunnyside se déploie selon une trame à la fois organique et orthogonale. Les rues convergent sur une vaste promenade plantée, le Sunnyside Park, offrant un tracé alternatif aux piétons entre l'avenue Belmont au sud et l'école primaire Saint-John Fisher. Les maisonnettes, de style vétéran et Arts and Crafts et revêtues de brique rouge, ont su résister à l'épreuve du temps. Elles sont implantées sur des lots de taille importante (± 700 mètres carrés), à une distance d'environ 10 mètres des rues étroites. Le secteur est identifié comme ensemble urbain d'intérêt.

Quant au Quartier des Vétérans, compris entre les avenues Braebrook et Saint-Louis, il est considéré comme secteur de valeur patrimoniale intéressante. Un immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle y prend d'ailleurs place : la Maison Hyacinthe-Jamme dit Carrière. On y retrouve de nombreuses maisons de style vétéran, affichant une facture sobre, avec étage mansardé et toit à deux versants accentué et orienté vers la rue. Les lots d'origine sont de grande superficie (parfois plus de 1 500 mètres carrés), ce qui incite la subdivision afin d'accueillir de nouvelles constructions. Bien que ce phénomène permette un renouveau du cadre bâti tout en permettant une densification douce du territoire, il importe de rester attentif à la préservation du caractère historique et de l'uniformité architecturale du secteur.



Vue aérienne du quartier Sunnyside en marge du parc Terra-Cotta
Source: Google Maps, 2019

Résidence unifamiliale de l'avenue Circle
Source: Provencher_Roy, 2019

Maison d'origine du quartier des Vétérans, avenue Saint-Louis
Source: Provencher_Roy, 2019

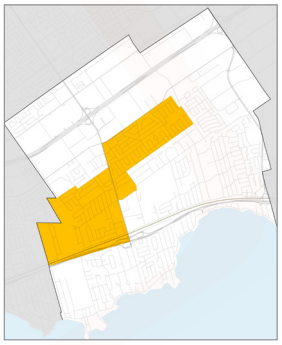
Insertion contemporaine du quartier des Vétérans
Source: Provencher_Roy, 2019

LAKESIDE HEIGHTS / CEDAR PARK HEIGHTS

Le développement résidentiel s'amplifiant au milieu du siècle, les quartiers les plus anciens se retrouvent rapidement construits et il ne subsiste que très peu de terrains vacants. Parallèlement à la démocratisation de l'automobile et au baby-boom, la volonté d'accession à la propriété se fait de plus en plus ressentir et Pointe-Claire voit se construire au nord de l'autoroute du Souvenir (A-20) de nouveaux quartiers offrant parfois plusieurs centaines de maisons. Le quartier Lakeside Heights, avec les nombreuses maisons unifamiliales isolées construites par Magil à la fin des années 1950 en est le parfait témoin, puisqu'il a été classé ensemble urbain d'intérêt. On y retrouve des rues au tracé organique avec un cadre bâti de très grande homogénéité architecturale (revêtement de brique rouge, vastes parcelles, cours végétalisées et arbres matures). Cette typologie résidentielle se retrouve également dans le quartier Cedar Park Height, développé dès le début des années 1960 avec la construction de l'Hôpital général du Lakeshore.

La consolidation du tissu résidentiel en mode pavillonnaire symbolise ainsi la période de développement du début des années 1950 jusqu'aux années 1980.

Vue aérienne du secteur Lakeside Heights
Source: Google Maps, 2019



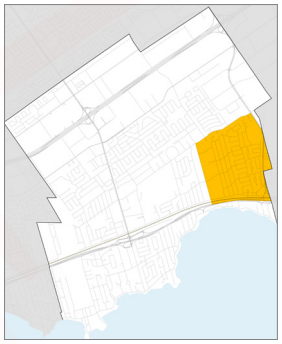
Maison d'origine des développements Magil au nord de Lakeside Heights
Source: Provencher_Roy, 2019

VALOIS

L'ancien village de Valois a quant à lui évolué parallèlement au reste de la Ville de Pointe-Claire. Bien qu'incorporé à la paroisse dès 1911, on y distingue toutes les fonctions faisant de ce secteur un milieu de vie à part entière. On y retrouve en effet un noyau villageois offrant commerces et services autour de la gare Valois en bordure de l'avenue Donegani, et une zone résidentielle située au nord. La gare Valois, l'ancien bureau de poste ainsi que la bibliothèque sont identifiés comme immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle.

Le secteur Valois s'est d'abord développé en bordure du fleuve avec la villégiature, avant de devenir dès les années 1920 un secteur résidentiel et s'étendre vers le nord. Le bâti résidentiel à l'ouest de l'avenue King s'est développé dès la première moitié du siècle et se caractérise par l'omniprésence de résidences unifamiliales isolées au style champêtre relativement bien conservé. La portion est a finalement été développée après la Seconde Guerre mondiale. On y retrouve des maisons de plus grande dimension et souvent dotées de garages. Les styles architecturaux sont très variés et témoins de différents courants. Les revêtements extérieurs sont d'autant plus variés, allant de la brique au déclin en passant par le bois. La plupart des styles sont toutefois harmonisés par la présence d'une véranda ou d'une galerie en façade avant.

Le Programme particulier d'urbanisme du village Valois a été adopté en 2017 afin de revitaliser le noyau villageois. Cette revitalisation passe notamment par une redéfinition de l'identité du village, une restructuration des différents aménagements urbains pour en faire un milieu de vie convivial et animé, tout en créant un environnement confortable et sécuritaire pour les modes de déplacements actifs. Un guide d'insertion architecturale et urbaine a aussi été adopté pour encadrer la transformation du tissu résidentiel situé au nord du village dans le respect des caractéristiques d'origine.



Plan concept d'aménagement du village Valois
Source: Ville de Pointe-Claire, PPU du village Valois, 2017

Vue aérienne du secteur Valois
Source: Google Maps, 2019

ONEIDA

La croissance démographique de Pointe-Claire, en corrélation positive avec l'exode de Montréal vers la banlieue, n'aura de cesse de s'accroître. Suite à la consolidation des secteurs de Cedar Park Heights et Lakeside Heights, le développement immobilier s'est poursuivi à l'est de l'avenue Delmar avec la construction du quartier Oneida.

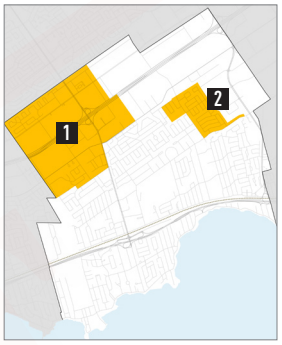
Principalement bâti au courant des années 1980, son développement a toutefois continué jusqu'à la fin des années 1990 dans sa partie sud. Le cadre bâti est particulièrement caractérisé par des résidences unifamiliales jumelées pour les plus anciennes, et de style cottage pour les plus récentes. Le tissu urbain est plus dense, avec des terrains et marges réduites par rapport aux quartiers environnants.

CENTRE-VILLE

Cette ultime phase de développement résidentiel se situe aux alentours du boulevard Hymus jusqu'aux limites nord de la ville. Bien que caractérisé par la présence de nombreuses industries faisant partie intégrante du parc industriel de Pointe-Claire, le centre-ville a commencé à voir se développer un cadre bâti résidentiel au tournant des années 2000. La mixité permet de distinguer ce secteur, à la fois dans les types d'usages et dans les typologies du cadre bâti. Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est d'ailleurs en vigueur pour le centre-ville afin de mieux encadrer le développement des espaces vacants et le redéveloppement des espaces sous-utilisés en fonction de l'arrivée d'une station du REM, selon les principes d'aménagement des aires TOD (Transit Oriented Development).

La présence d'immeubles d'une hauteur de 6 étages et de maisons en rangées ponctue le boulevard Hymus tout au long de son tracé, de l'avenue Stillview jusqu'à l'avenue Delmar. Un autre ensemble de multiplex visant une clientèle d'aînés est implanté en marge de l'Hôpital général du Lakeshore, bordé par les avenues Seigniory, Stillview et Frobisher. Enfin, le quartier Greenwich, en cours de développement, amalgame maisons de ville et résidences multifamiliales à l'ouest du boulevard Saint-Jean.

Un ultime secteur résidentiel situé au nord du boulevard Brunswick émerge du centre-ville. Développé au courant des années 1980, ce secteur laisse place à de nombreuses maisons unifamiliales principalement jumelées ou en rangée. Quelques maisons de ville bordent également l'avenue Hermitage. Le processus de densification résidentielle est également perceptible dans ce secteur, avec la construction d'un complexe immobilier de 6 à 9 étages à proximité du centre d'achats Fairview. Il est à noter que différentes mesures d'atténuation (modulation des hauteurs, dissimulation des aires de stationnement, cours avant végétalisées) sont mises de l'avant pour harmoniser les nouveaux projets au cadre bâti existant.



1 Centre-ville

2 Oneida

Résultant du vieillissement de la population, le territoire de la Ville de Pointe-Claire voit le nombre de résidences pour personnes âgées se multiplier. La construction de logements et la création de milieux de vie conçus selon des principes d'accessibilité universelle constituent un enjeu de taille. Toutefois, la polyvalence des aménagements est nécessaire, notamment pour prévoir la conversion éventuelle des résidences en condos ou logements locatifs conventionnels une fois la tendance démographique renversée.

Vue aérienne du quartier Oneida
Source: Google Maps, 2019

Vue aérienne du secteur de plus haute densité en marge du Centre-ville
Source: Google Maps, 2019

FONCTION RÉSIDENTIELLE

Même si on retrouve plusieurs typologies résidentielles sur le territoire de la Ville de Pointe-Claire, la maison unifamiliale isolée demeure la typologie résidentielle la plus répandue et semble avoir encore la cote auprès des jeunes familles. Avec un parc de logements globalement vieillissant et un besoin croissant d'accueillir de nouveaux logements au sein d'un territoire bien consolidé, la pression pour transformer et densifier le tissu existant est bien sentie. En considérant les projections démographiques de l'ISQ pour 2031 et la taille moyenne des ménages (2016), on estime en effet qu'il faudra construire près de 1 400 nouveaux logements au cours des dix prochaines années. Le processus de densification résidentielle, déjà bien entamé dans le secteur du centre-ville, mais également ailleurs sur le territoire, demeure un enjeu de taille pour la planification urbaine du secteur. À cet effet, deux grandes tendances émergent sur le territoire de Pointe-Claire.

Une première tendance observée au sein des quartiers pavillonnaires les plus anciens consiste en la subdivision de grands lots pour y implanter deux nouvelles constructions unifamiliales isolées (quartiers des Vétérans et Sunnyside). Une attention particulière doit donc être apportée à la préservation du caractère distinct des quartiers anciens, afin de conserver le cachet d'origine et permettre une implantation respectant le gabarit et la facture architecturale du bâti existant.

Parallèlement, la Ville est tenue d'orienter la croissance urbaine autour des pôles structurants de transport collectif, et ce en concordance aux prescriptions du Schéma (SAD) et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le territoire comprend ainsi cinq aires de Transit Oriented Development (TOD) autour des trois gares de train existantes et des deux stations du REM projetées (voir Figure 20). Des seuils minimaux de densité résidentielle sont fixés pour tout nouveau projet de construction ou de reconstruction dans ces aires et un redéveloppement ciblé sur certains terrains permettra de relever ce défi. De plus, certains secteurs bien établis (centre-ville, Baie de Valois, etc.) voient se construire des immeubles de plus haute densité au cœur du tissu existant. Si l'optimisation de l'utilisation du sol est souhaitable en matière de développement durable, la cohabitation harmonieuse des constructions neuves avec celles plus anciennes demeure un enjeu important.

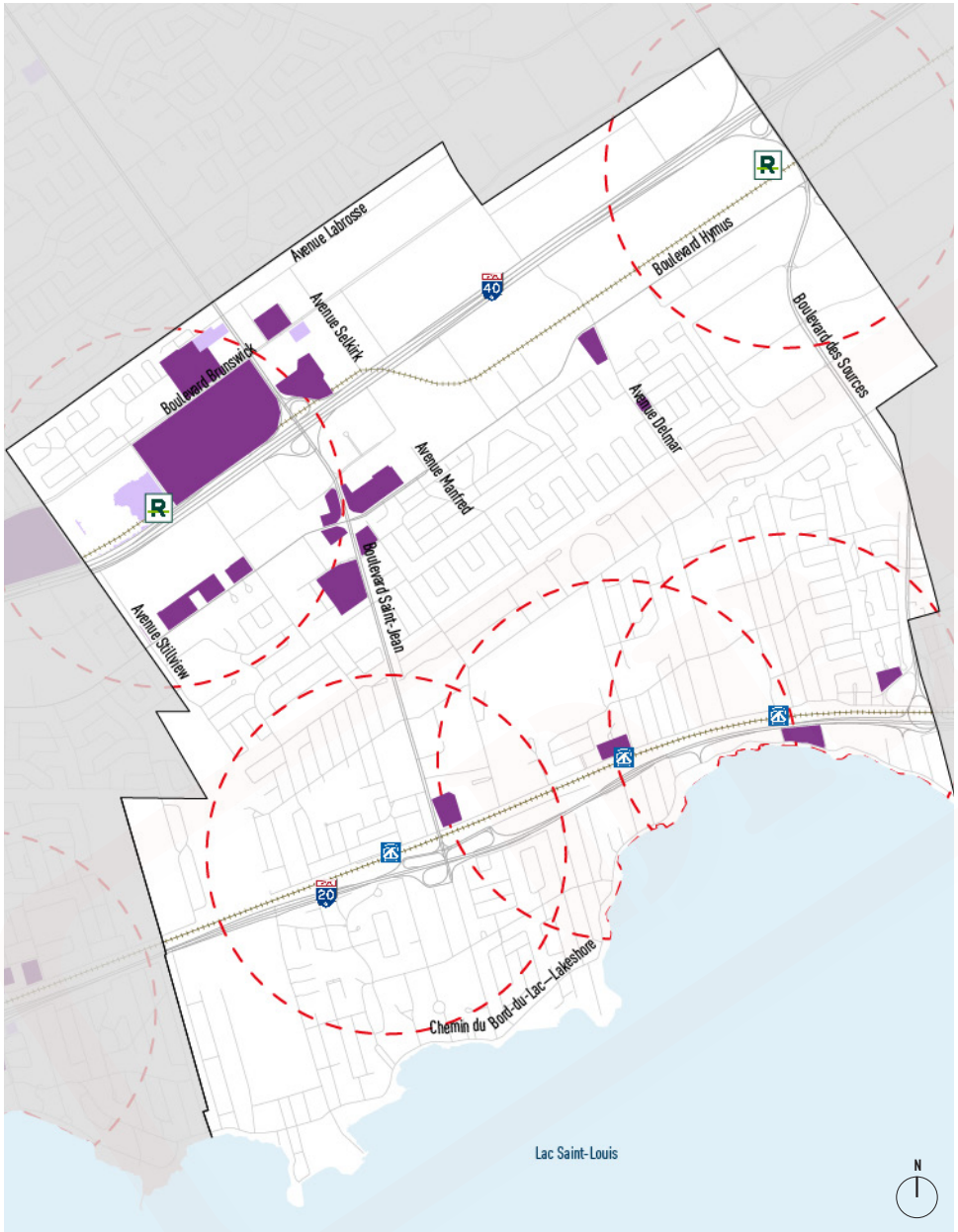
La perte du couvert végétal représente une autre menace qu'il advient de contrôler. Les méthodes d'aménagement extérieur ainsi que les modes de vie ont évolué depuis le milieu du siècle dernier, et le cadre bâti existant ne coïncide pas forcément avec ces changements. Le développement unifamilial pavillonnaire a un réel impact environnemental : l'agrandissement des entrées de stationnement ou l'augmentation de la superficie pavée dans les cours latérales et arrière avec l'installation de piscines ou de terrasses extérieures nécessitent très souvent l'abattage d'arbres. La perte du couvert végétal, tant par la réduction de la canopée que des espaces gazonnés ou plantés au profit des pavés ou de l'asphalte engendrent une augmentation des îlots de chaleur qu'il est parfois difficile de contrer. Le quartier Oneida illustre bien ce phénomène, avec un tissu urbain serré et une faible canopée.

Finalement, la forte augmentation des valeurs foncières survenue depuis 2006 (+54%) a un impact direct sur le coût du logement à Pointe-Claire. Les locataires voient leur loyer augmenter tandis que moins de personnes se qualifient à l'achat de leur résidence. On peut donc constater que le cadre bâti ancien n'est pas toujours accessible financièrement aux ménages, et que bon nombre de projets immobiliers s'adressent à une clientèle cible autre que les familles avec enfant (condos pour personnes âgées, unités de logement comportant 2 chambres ou moins, etc.). Dans ce contexte, l'attractivité du territoire pour les familles constitue un enjeu non négligeable.

Cas type de subdivision de lots sur l'avenue Saint-Louis dans le quartier des Vétérans
Source: Google Maps, 2019

Disparité de l'indice de canopée entre les quartiers anciens et récents
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

FONCTION RÉSIDENTIELLE



LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Réseau artériel
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Aire TOD
- Terrain vacant disponible à la construction
- Terrain urbanisé à transformer

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS À

LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

- Forte proportion de résidences unifamiliales isolées
- Hausse de 52% des valeurs immobilières en 10 ans
- Caractère distinct des ensembles d'intérêt patrimonial et des quartiers anciens
- Peu de terrains vacants disponibles à la construction
- Insertion de nouvelles constructions dans un tissu urbain déjà établi
- Seuil minimal de densité résidentielle de 40 à 60 logements à l'hectare dans les aires TOD

Fig. 20. Terrains présentant un potentiel de redéveloppement à des fins résidentiels
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

PARCS ET ESPACES VERTS

L'offre de parcs publics à Pointe-Claire est importante et variée. Différentes ambiances (riveraine, naturelle, récréative, etc.) sont proposées aux usagers. La Figure 21 illustre la répartition des parcs sur le territoire. Ils se divisent en quatre grandes catégories:

- Les parcs de voisinages (±0,35 hectare), placettes végétalisées aménagées en aires de détente et de jeu. Ces espaces sont généralement fréquentés par les personnes habitant dans un rayon de 400 mètres (5 minutes de marche);
- Les parcs de quartier (±2,0 ha), comportant souvent une aire de jeu et un plateau sportif, parfois une aire de stationnement. Ils desservent les résidents situés dans un rayon de 800 mètres (+/- 10 minutes de marche);
- Les parcs municipaux (de 3,0 à 8,0 ha), où se concentre une diversité d'installations sportives ou encore d'équipements d'intérêt municipal (quais d'arrimage, galerie Stewart Hall, etc.). Ils attirent une clientèle de partout dans la ville;
- Les parcs régionaux, soit le parc Terra-Cotta, vaste boisé fréquenté par les résidents de tout l'Ouest-de-l'Île étant donné la proximité du centre aquatique et de l'aréna. Le parc Alexandre-Bourgeau, situé au cœur du village Pointe-Claire et offrant une vitrine exceptionnelle sur le cadre bâti patrimonial et le lac Saint-Louis, rayonne également à l'échelle régionale.

Au total, on compte environ 106,4 hectares de parcs publics sur le territoire. Cela équivaut à un ratio de 3,4 hectares par tranche de 1000 habitants. Cette valeur est légèrement inférieure à la norme québécoise en matière d'offre en parcs et espaces verts, établie à 4,0 hectares par 1000 habitants (MLCP, 1989).

En ajoutant les grands espaces verts privés (Cimetière Lakeview et Club de golf Beaconsfield) à l'offre de parcs publics, on obtient un total de 200,7 hectares, soit 6,4 hectares par tranche de 1 000 habitants. Ces espaces, même s'ils n'ont pas une vocation publique, profitent à la population en leur offrant un contact supplémentaire aux espaces verts de qualité.

En matière d'aménagement, la Ville investit énormément pour l'entretien de ses infrastructures récréatives. Des travaux de réaménagement du parc Alexandre-Bourgeau et de la bande riveraine sont notamment prévus au cours des prochaines années dans le cadre du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du village Pointe-Claire.

Quant à la répartition des espaces verts sur le territoire, elle apparaît équilibrée au sein des quartiers anciens. On dénote toutefois une plus grande rareté dans la portion nord. L'intensification des usages résidentiels à proximité de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) rend le besoin en espaces verts dans ce secteur de plus en plus criant.

Ceci est particulièrement probant considérant que les nouveaux ensembles résidentiels développés en marge du centre-ville s'adressent notamment aux personnes âgées, moins enclines à se déplacer sur de longues distances pour profiter des espaces verts et plus vulnérables à la pollution et aux impacts des îlots de chaleur sur leur santé.

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AUX

PARCS ET ESPACES VERTS

- Déficit d'espaces verts dans la portion nord de la ville
- Une variété d'équipements de sports et loisirs
- Grands espaces verts situés sur des propriétés privées

Base de voile du club nautique
Source: Provencher_Roy, 2019

Piscine extérieure du parc Alexandre Bourgault
Source: Ville de Pointe-Claire, 2019

PARCS ET ESPACES VERTS

Fig. 21. Parcs et espaces verts
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Réseau artériel
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Parc public
- Espace vert privé
  - 1 Terrain de Cadillac Fairview
  - 2 Terrain de l'école secondaire Horizon
  - 3 Terrain d'Aéroport de Montréal
  - 4 Cimetière Lakeshore
  - 5 Club de golf de Beaconsfield
  - 6 Colombarium Jardin du souvenir

Parcs de voisinage (± 0,4 ha, jeu et détente)

- Amberley, Newton Square, Empress, Augusta, Stockwell, Jack-Robinson, Tudor, Ashgrove, De Lucerne, De Breslay, Fifth, Édouard-Paiement,Antoine-Pilon, Lansdowne Gardens, Tony-Proudfoot

Parcs de quartier (± 2 ha, activités sportives, jeu et détente)

7 Hermitage (patinoires, aire de jeu, terrain de soccer, stationnement)
8 Seigniory (patinoires, aire de jeu, terrain de baseball, stationnement)
9 Ambassador (terrain de soccer)
10 John Fisher (terrain de soccer)
11 David-W.-Beck (équipements conçus pour l'accessibilité universelle)
12 Belmont (Espace vert)
13 Edgewater (promenade riveraine, détente)
14 Kinsmen (chalet, piscine, aire de jeu, stationnement, terrain de soccer)
15 Maples (promenade riveraine, détente)

Parcs municipaux (de 3.0 à 8,0 ha)

16 Northview (patinoires, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
17 De Cedar Park Heights (Chalet, patinoires, chalet, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
18 Arthur-E.-Séguin (patinoires, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
19 Du Voyageur (Chalet, anneau de glace, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
20 Valois (chalet, jeux d'eau, patinoires, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
21 Clearpoint (chalet, patinoires, terrain de tennis, aire de jeu, stationnement)
22 Stewart Hall (Détente, galerie d'art)
23 Ovide (chalet, parc canin, patinoires, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement)
24 Parc de la Grande Anse (Aire de détente et pique-nique, quais, amarrage, club de canoë, parc canin)

Parc régional

25 Terra-Cotta (environ 40 ha, sentiers boisés, centre aquatique, aréna, jardin éducatif de monarques et d'abeilles, stationnement)
26 Alexandre-Bourgeau (4.0 ha, chalet, patinoires, piscine, plateaux sportifs, aire de jeu, stationnement, descente de bateau, quais)

Jardin communautaire

27 Valois
28 Du Village

COMPOSANTES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

La Figure 23 met en lumière les territoires d'intérêt écologique de Pointe-Claire identifiés au Schéma d'agglomération. On remarque qu'à l'exception du parc Terra-Cotta, les grandes surfaces boisées et friches naturelles sont situées sur des propriétés privées. Pour les grandes surfaces de boisés et friches naturelles situés sur des terrains privés, des études pour mieux connaître et caractériser le potentiel écologique, seront exigées pour des projets de développement.

Notons toutefois que des normes et critères découlant du Schéma encadrent les projets immobiliers au sein des mosaïques de milieux naturels « de manière à 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)

Par ailleurs, les milieux humides recensés sur la bande riveraine du lac Saint-Louis, en majeure partie intégrés aux parcs, ainsi que ceux identifiés sur le domaine privé sont protégés en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Leur préservation est tributaire du ministère de l'Environnement et de la lutte aux changements climatiques par l'entremise de la procédure du certificat d'autorisation de l'article 22 de la LQE.

Notons finalement que la canopée urbaine, intégrant une diversité d'arbres matures dont plusieurs sont plantés sur le domaine privé, contribue grandement à la qualité paysagère et à l'identité de la ville.

Sentier boisé du parc Terra-Cotta
Source: Provencher_Roy, 2019

COMPOSANTES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Réseau artériel
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Espace boisé
- Friche naturelle
- Milieu humide

Fig. 22. Composantes d'intérêt écologique
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

Fig. 23. Canopée (couvert arborescent)
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AUX

COMPOSANTES NATURELLES

- Espaces boisés et milieux humides à mettre en valeur
- Canopée mature au sein des quartiers anciens
- Carence de couvert végétal dans la portion nord du territoire

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

En plus des nombreux équipements sportifs et récréatifs localisés au sein des parcs, la Ville de Pointe-Claire possède plusieurs équipements à vocation collective. À l'exception des établissements scolaires et lieux de culte répartis de façon équilibrée dans l'espace urbain, la majorité des équipements collectifs sont concentrés au sud-ouest du territoire, au sein de l'Espace civique et du village de Pointe-Claire.

De façon générale, les équipements collectifs se déclinent de la façon suivante:

- Quatre écoles du réseau francophone, dont trois du niveau primaire, faisant partie de la Commission scolaire Marguerite-Bourgeois;
- Huit écoles du réseau anglophone, dont quatre du niveau secondaire, toutes intégrées à la Commission scolaire Lester B. Pearson;
- Cinq équipements récréatifs intensifs, dont le Centre aquatique de Pointe-Claire de renommée nationale qui a fait l'objet d'un projet de réfection en 2009 ;
- Cinq équipements à vocation culturelle ou communautaire, dont le célèbre Stewart Hall qui accueille une galerie d'art et un centre culturel sur une propriété de valeur patrimoniale exceptionnelle;
- Un centre de services de l'organisme de bienfaisance YMCA Ouest-de-l'Île ;
- L'Hôtel de Ville et l'ensemble des services publics réunis au sein de l'espace civique;
- Trois établissements de soins de santé publics, soit un hôpital, un CLSC et un CHSLD;
- Deux cimetières en activité, ainsi que plusieurs lieux de culte répartis sur le territoire, dont deux, l'église Saint-Joachim de la Pointe-Claire et la chapelle Morin, se voient attribuer une valeur patrimoniale exceptionnelle.

Ainsi, plusieurs édifices à vocation publique et/ou collective démontrent une valeur patrimoniale intéressante, voire exceptionnelle. De plus, certains ensembles auxquels participent les équipements collectifs se distinguent par leurs attributs patrimoniaux. Ils sont illustrés à la Figure 24.

Notons que les sites de l'Hôpital du Lakeshore et de la Pointe-Claire (couvent et moulin) sont identifiés comme Grandes propriétés à caractère institutionnel. Leur caractère monumental et historique est reconnu et voué à être préservé. La conservation de ces monuments, en particulier sur la Pointe-Claire, comporte des enjeux notamment financiers qui sont traités plus spécifiquement dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) du village Pointe-Claire et dans le plan de conservation du site patrimonial de la Pointe Claire.

L'entretien et la bonification des équipements institutionnels, qu'ils soient d'intérêt patrimonial ou non, constituent par ailleurs un enjeu indéniable. Dans un contexte de densification et de vieillissement de la population, il importe d'amorcer une réflexion sur les équipements publics de la collectivité.

Au cours des dernières années, beaucoup d'efforts ont été déployés pour stimuler la revitalisation des villages anciens (adoption de PPUs, réfection du domaine public, identification des potentiels d'optimisation des équipements collectifs, soutien aux commerçants, etc.). Cependant, beaucoup de travail reste à faire dans les secteurs de densification au nord de la ville, où une population plus âgée ne cesse de croître et qui ne dispose d'aucun équipement public et adapté à la population vieillissante qui soit accessible à pied.

Stewart Hall, secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
Source: Provencher_Roy, 2019

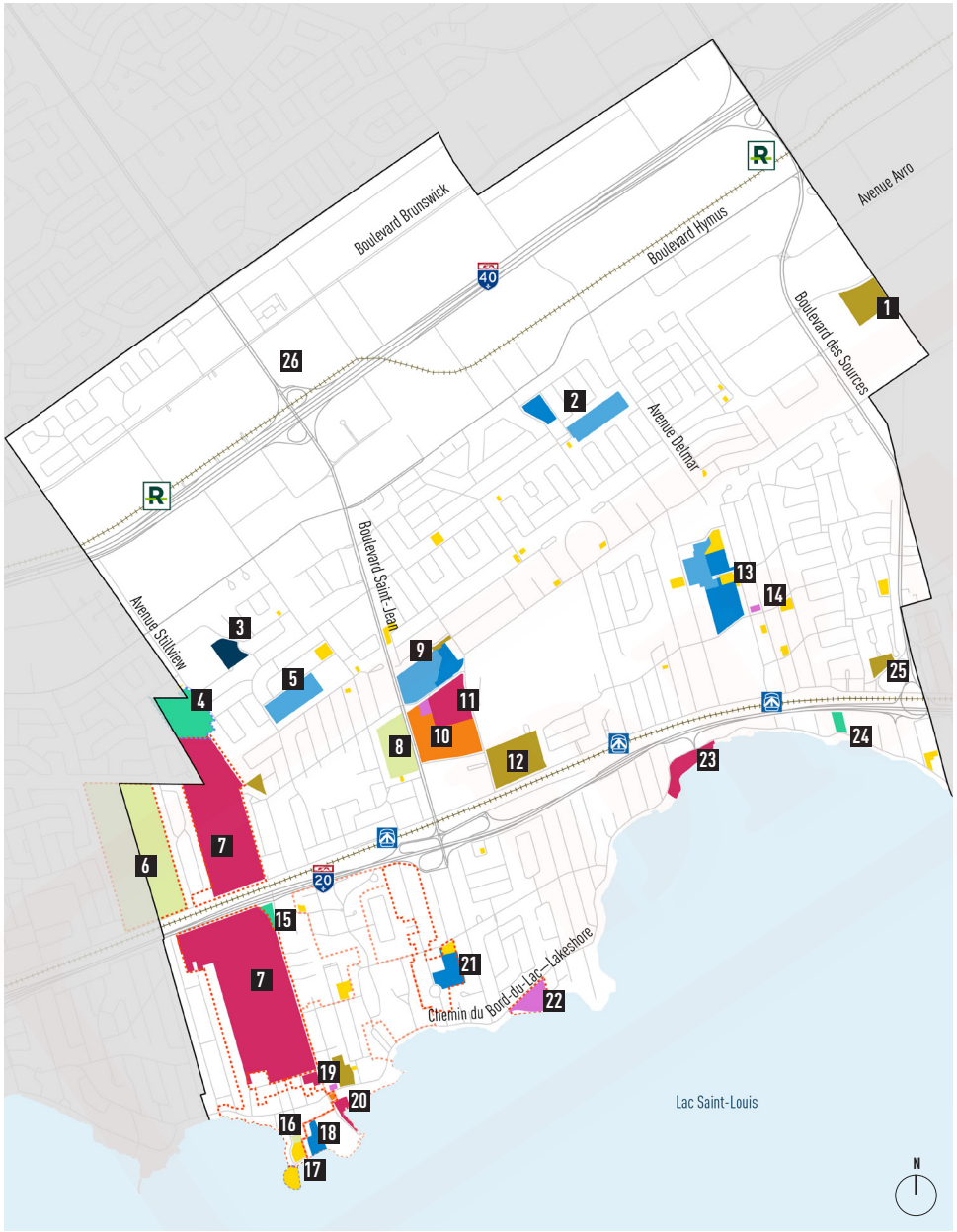
Centre aquatique Malcom-Knox. Projet de réfection complète en 2009
Source: Ville de Pointe-Claire, 2019

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AUX

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

- Une diversité d'équipements destinés aux citoyens
- Des édifices et propriétés d'intérêt patrimonial
- Une concentration de la desserte au sein de l'espace civique et au sud de l'autoroute du Souvenir (A-20)
- Services et activités adaptés aux personnes âgées

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS



LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Réseau artériel
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- École secondaire
- École primaire
- Autre établissement scolaire
- Établissement de santé
- Équipement récréatif
- Équipement culturel / communautaire
- Administration publique
- Utilité publique
- Lieu de culte
- Cimetière
- Grande propriété institutionnelle
- Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
- Secteur de valeur patrimoniale intéressante

Établissements scolaires

- **2** Écoles primaires Saint-Louis et Horizon High School
- **3** Centre linguistique international
- **5** Écoles secondaires Félix-Leclerc et Saint-Thomas High School
- **9** École secondaire John Rennie et école primaire Pointe-Claire (Espace civique)
- **13** Lindsay Place High School et Saint-John Fisher Elementary School
- **18** École Marguerite Bourgeoys
- **21** Clearpoint Elementary School

Établissements de soins de santé

- **4** Hôpital Lakeshore
- **15** CLSC du Lac Saint-Louis
- **24** CHSLD Bayview

Équipements récréatifs

- **7** Club de golf Beaconsfield
- **11** Centre aquatique de Pointe-Claire (Malcom-Knox) et aréna Bob-Birnie (Espace civique)
- **20** Club de curling de Pointe-Claire et Yacht Club (Village Pointe-Claire)
- **23** Club de canoë et club de voile de Pointe-Claire

Équipements culturels et communautaires

- **10** Bibliothèque centrale
- **14** Bibliothèque Valois
- **19** Centre communautaire Noël-Legault
- **22** Centre culturel et galerie d'art Stewart Hall
- **26** YMCA Ouest-de-l'Île

Administration publique

- **10** Hôtel de ville, Bureau des loisirs, Sécurité publique, poste de police, Service des pompiers (espace civique)

Utilité publique

- **1** Dépôt à neige
- **12** Cours des travaux publics
- **20** Usine de traitement des eaux
- **25** Site de Postes Canada

Lieux de culte

- **17** Grandes propriétés institutionnelles incluant Moulin à vent, Couvent des soeurs de la Congrégation de Notre-Dame, Église et presbytère Saint-Joachim (village de Pointe-Claire)
- **24** Chapelle Morin, intégrée à la propriété du CHSLD Bayview

Cimetières

- **6** Cimetière Lakeshore
- **8** Columbarium jardin du souvenir
- **16** Ancien cimetière villageois

Fig. 24. Équipements collectifs
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

Pointe-Claire bénéficie d'un tissu commercial mature et bien implanté sur son territoire. Avec près de 125 000 mètres carrés de surface commerciale, le centre-ville agit comme un pôle commercial régional à l'échelle de l'Ouest-de-l'Île. Plusieurs centres commerciaux de desserte locale ou de quartier viennent par ailleurs desservir les résidents de la collectivité et des villes voisines.

L'offre commerciale est dominée par le centre commercial Fairview-Pointe-Claire, situé dans le quadrant nord-ouest de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) en bordure du boulevard Saint-Jean. Ce centre d'achats, d'une superficie de presque 94 000 mètres carrés, ouvert depuis 1965, est bien ancré dans les habitudes de consommation des résidents de Pointe-Claire et des villes voisines. Avec environ 8 millions de visiteurs par année, il s'agit d'un pôle commercial d'envergure suprarégionale en concurrence directe avec le Carrefour Laval, les Galeries d'Anjou ou le Carrefour Angrignon. Desservant un bassin de population de plus de 230 000 personnes, son aire d'influence s'étend sur tout l'ouest de la région métropolitaine de Montréal, et près de 70% de l'offre commerciale est constituée de biens semi-courants et réfléchis. Avec le Complexe Pointe-Claire, il s'agit d'une offre commerciale complète qui est offerte au centre-ville. Cette position commerciale sera d'ailleurs renforcée dès 2020-2021, puisque Cadillac-Fairview a annoncé des travaux de près de 30 millions de dollars au sein du centre commercial afin de mettre à niveau les installations et permettre l'installation d'un nouveau magasin (Simons en 2021). L'arrivée du REM devrait aussi accélérer le développement de la propriété vacante située à l'ouest de l'avenue Fairview.

En second lieu, on retrouve de nombreux autres pôles de taille moyenne desservant la municipalité et les villes voisines. Composés pour chacun de moins de 100 boutiques, ces centres d'achats permettent une desserte accrue de la population, puisqu'ils sont idéalement répartis sur le territoire de la ville. Ces pôles proposent une proportion plus importante d'établissements offrant des biens de consommation courante, en opposition aux centres commerciaux situés en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) qui proposent, eux, une plus forte proportion de commerces de biens semi-courants ou réfléchis. Il est également à noter la faible présence de commerces de grandes surfaces à Pointe-Claire et peu de chaînes de restauration rapide, qui peut s'expliquer en partie par la réglementation municipale régissant l'affichage extérieur ou encore le service à l'auto.

Finalement, on retrouve quelques commerces bien implantés aux abords des différents secteurs résidentiels, permettant une desserte dite de quartier (Plaza Pointe-Claire, Village Valois, Des Sources/ Saint-Louis). Il advient cependant de relever que les commerces de proximité sont trop peu nombreux et diversifiés, ne permettant pas la création de milieux de vie complets où il serait possible pour les résidents d'effectuer leurs achats quotidiens à pied. Quelques commerces sont aussi implantés autour des trois gares de train, ce qui permet de consolider l'attractivité des noeuds de transport collectif.

Deux secteurs commerciaux se distinguent toutefois de cette caractérisation des secteurs commerciaux, tant par leur forme (Village Valois) que par leur envergure (Village Pointe-Claire). Le secteur commercial du village Valois se déploie à proximité de la gare du même nom sur l'avenue Donegani. Avec ses 46 commerces répartis sur un segment de rue de 520 mètres, il permet une bonne desserte du voisinage, affichant toutefois une lacune en matière de commerces d'alimentation.

Le noyau commercial du village Pointe-Claire, en bordure du chemin du Bord-du-Lac, se compose d'une cinquantaine de commerces sur un segment de rue d'une longueur d'environ 540 mètres. Il s'agit là aussi d'une rue qui assurait autrefois les besoins quotidiens des villageois, tandis qu'aujourd'hui l'offre est plutôt orientée vers le tourisme. L'adoption récente de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour ces deux villages vise entre autres la revitalisation du tissu commercial. Les plus récentes données économiques sur la santé commerciale du village Pointe-Claire sont d'ailleurs encourageantes, avec un bon de 85% de l'offre en restauration et de 147% pour l'offre commerciale de biens courants depuis 2013 (Ville de Montréal, 2016).

Avec des dépenses de consommation courante moyennes de 61 761$ en 2016 (soit 70% du revenu disponible), les ménages de Pointe-Claire bénéficient d'un bon pouvoir d'achat. Le renforcement du tissu commercial de desserte locale et surtout de quartier serait à étudier afin de favoriser la rétention des dépenses sur le territoire de la ville, tout en permettant de réduire les déplacements en automobile.

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS À LA

FONCTION COMMERCIALE

- Positionnement stratégique de la ville comme première destination commerciale de l'Ouest-de-l'Île
- Aménagements favorisant l'accessibilité véhiculaire plutôt que la mobilité active
- Peu de commerces de proximité au sein des milieux de vie
- Projets de revitalisation (PPU) du tissu commercial des villages (Valois et de Pointe-Claire) et du centre-ville

FONCTION COMMERCIALE

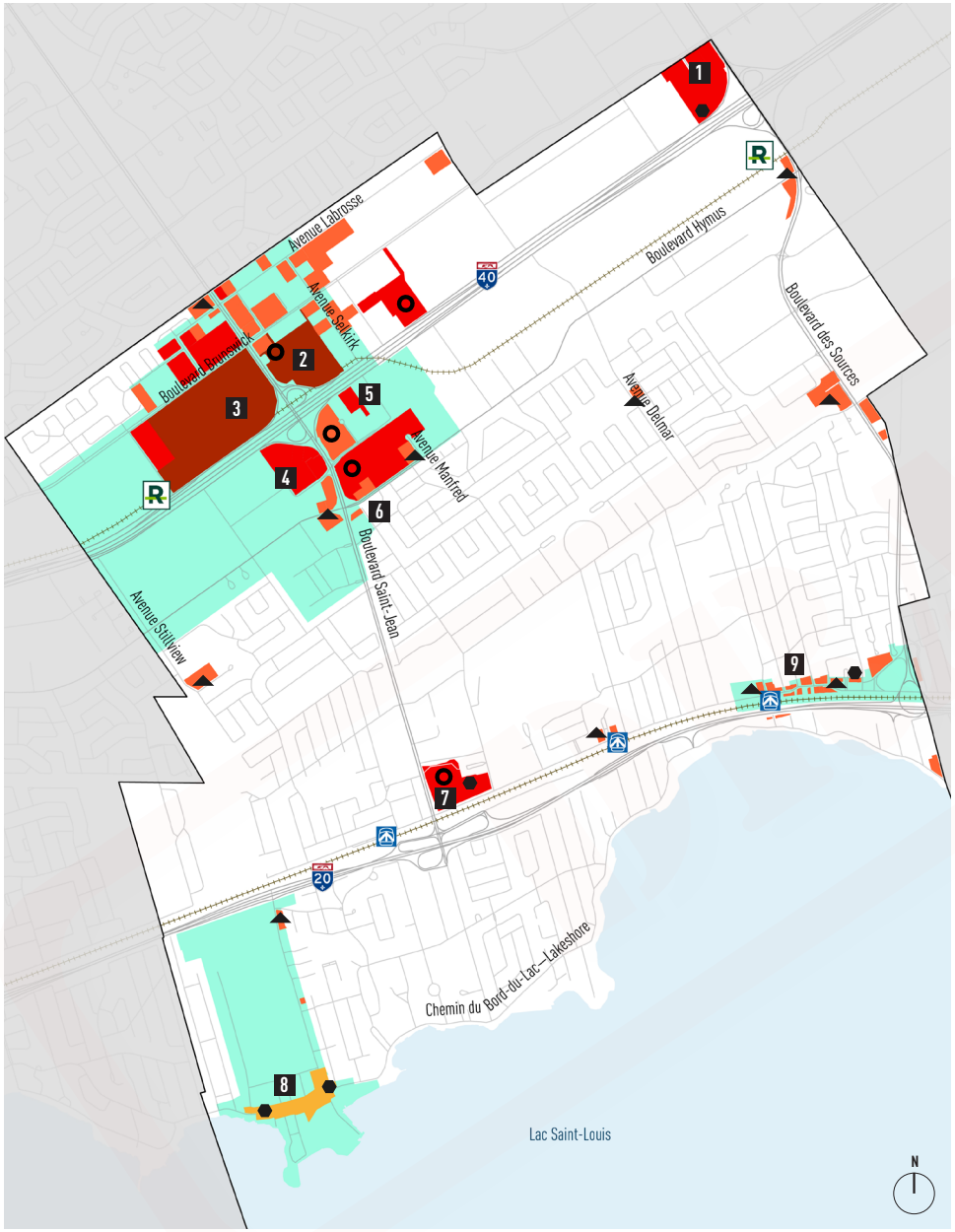


Fig. 25. Desserte commerciale
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Voie ferrée
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Territoire PPU
- Commerce d'envergure suprarégionale
- Commerce d'envergure régionale
- Commerce de desserte locale
- Commerce de desserte locale à vocation récréotouristique

Commerces d'alimentation

- Épicerie généraliste (Maxi, IGA, Métro, Costco, Walmart)
- Épicerie spécialisée (Marché Tau, Marché Épicure, Maison Bramble House, Ryans, Papillon Foods, Prette)
- Dépanneur (Couche-Tard, Pointe-Claire, Du Coin, R&R, Delmar, Fairview)

Entrée 3 du centre commercial Fairview Pointe-Claire. Projet de modernisation en cours.
Source: Cadillac Fairview, 2019

Centres commerciaux

1 Méga-Centre Des Sources
2 Complexe Pointe-Claire
3 Centre-commercial Fairview Pointe-Claire
6 Centre Terrarium
7 Plaza Pointe-Claire

Secteurs villageois

8 Village de Pointe-Claire
9 Village Valois

Hébergement

4 Hôtels Comfort Inn et Holiday Inn
5 Hôtel Embassy Suites

FONCTION INDUSTRIELLE

Le parc industriel est une composante essentielle du tissu urbain de Pointe-Claire. Bien que localisé autour des grands axes routiers qui traversent la ville, celui-ci joue un rôle structurant pour l'ensemble du territoire. Avec peu de terrains vacants, le parc industriel de Pointe-Claire est considéré comme mature.

Représentant près d'un quart de la superficie totale de la ville avec 4 826 349 mètres carrés, il est voué à se métamorphoser au cours des prochaines années. Bordant les axes principaux de Pointe-Claire, il se retrouve traversé par les boulevards Hymus, Des Sources et Brunswick, l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) agissant à la fois comme barrière physique, mais également comme épine dorsale. Cette proximité de nombreux axes routiers permet de relier le centre-ville de Montréal en une vingtaine de minutes, ainsi qu'une connexion rapide vers les autres grands centres urbains du Nord-est américain, voire mondiaux puisqu'on retrouve aussi la zone aéroportuaire de Dorval à une dizaine de minutes en automobile. L'arrivée du REM dès 2024 viendra renforcer l'importance du parc industriel de Pointe-Claire à l'échelle métropolitaine, puisque la station Des Sources desservira le secteur.

Les premiers bâtiments se situent principalement aux alentours des boulevards Hymus et Saint-Jean, avec un âge moyen de 40 ans et plus (construction entre 1970 et 1975). Les bâtiments situés au nord de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), en bordure du boulevard Brunswick, ont été construits au début des années 1980. Il s'agit des zones les plus denses du parc industriel, avec des bâtiments de relativement grande dimension comportant un étage pour la majorité d'entre eux. Les constructions de plus gros gabarit ont front sur la voie de desserte de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). La portion située en marge du boulevard Des Sources et au sud du boulevard Hymus est la dernière à avoir été développée au tournant des années 1990. On y retrouve des bâtiments de grande dimension offrant des locaux d'une superficie moyenne d'environ 5 300 mètres carrés.

L'ensemble architectural du parc industriel de Pointe-Claire est assez hétérogène, avec une variété de bâtiments s'adaptant à tout type d'industrie. Les entreprises bénéficient également de vastes espaces de stationnement, mais de très peu d'espaces verts en comparaison des quartiers résidentiels, ce qui augmente l'incidence d'îlots de chaleur.

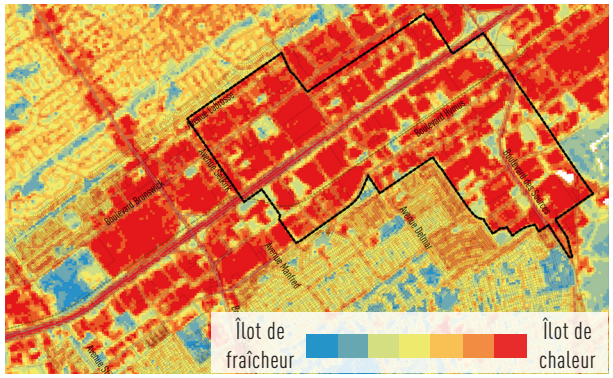
Il est aussi important de noter que le parc industriel est indépendant du tissu résidentiel, et ne présente que peu d'interfaces avec celui-ci. Les entreprises en bordure du boulevard Hymus ont par exemple une façade avant donnant sur le boulevard, tandis que les maisons du quartier Lakeside Heights font dos à celui-ci. Ce constat s'applique également à l'avenue Avro. Néanmoins, par volonté d'améliorer la qualité de vie des riverains, une ceinture verte borde les usages sensibles depuis la création du parc industriel.

Le parc comprend environ 230 bâtiments abritant plusieurs usages, avec les activités d'entreposage (48,2%) et de manufacture (23,2%) en tête de file.

Le contexte de désindustrialisation de la région métropolitaine de Montréal apporte une formidable opportunité de repositionnement des secteurs industriels à l'échelle métropolitaine. Cette logique de consolidation du pôle industriel s'inscrit également dans l'optique de mieux encadrer l'arrivée de nouvelles entreprises et de nouvelles habitudes.

Le parc industriel de Pointe-Claire, afin de s'inscrire dans cette dynamique et surtout de consolider sa place au niveau métropolitain, bénéficie d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) qui permet à la Ville d'orienter son développement au cours des prochaines années.

Centre de rénovation de composants de Hewitt Équipements ltée
Source: Brocolini, 2017



Îlots de chaleur au sein du secteur industriel
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

FONCTION INDUSTRIELLE

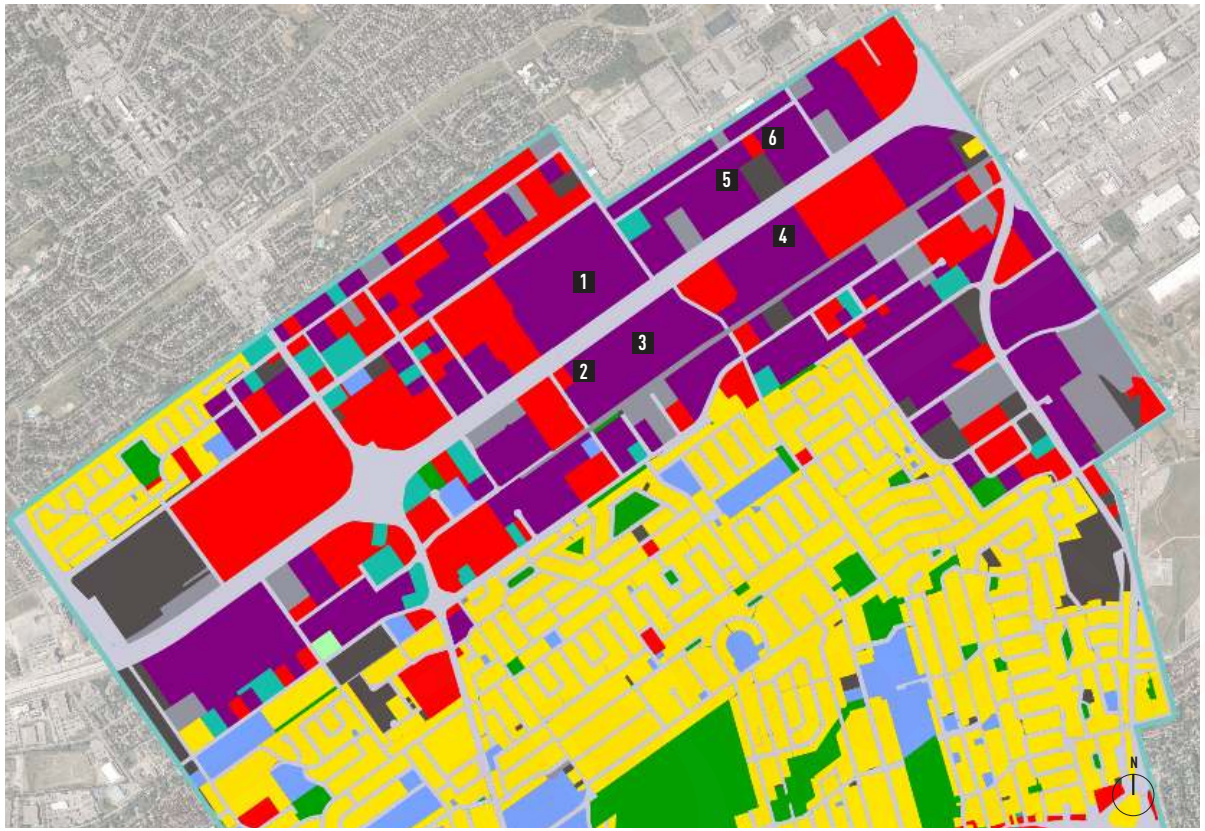


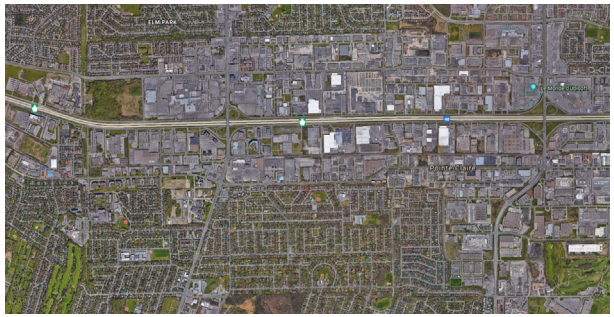
Fig. 26. Usages industriels sur le territoire de Pointe-Claire selon la CMM (2020)
Source: Données géoréférencées, Communauté métropolitaine de Montréal, 2018

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Réseau artériel
- Voie ferrée
- Station REM
- Usage industriel et entreposage
- Usage commercial (de détail et de gros)
- Stationnement ou lot vacant

Bâtiments significatifs du parc industriel

1. Toromont Caterpillar
2. Laboratoire Avon
3. General Motors du Canada
4. FCA
5. Kaycan
6. Elran



Vue aérienne du parc industriel
Source: Google Maps, 2019

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS À LA

FONCTION INDUSTRIELLE

- Un parc immobilier vieillissant
- Près de la moitié des immeubles affectés à l'entreposage
- Territoire scindé par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40)
- Opportunités de développement liées au REM
- Ceinture verte comme zone tampon avec les milieux de vie
- Présence d'îlots de chaleur

CONTRAINTES ET NUISANCES

Plusieurs réseaux ferroviaires et routiers à fort débit traversent le territoire de la Ville de Pointe-Claire. Identifiés au Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal comme voies à débit important, les boulevards Des Sources, Saint-Jean et Hymus, comme nous l'avons vu plus tôt, forment des barrières physiques importantes, tout en apportant des nuisances non négligeables. Les autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et du Souvenir (A-20) traversent également le territoire d'est en ouest. Plusieurs voies de chemin de fer sillonnent aussi le secteur : celles de la ligne Exo 1 Vaudreuil-Hudson (sur des infrastructures appartenant au Canadien Pacifique) et celles du Canadien National. Une voie ferrée identifiée comme secondaire traverse finalement le secteur industriel, entre le boulevard Hymus et l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Cette voie est toutefois en cours de transformation afin de permettre l'arrivée du REM, qui utilisera la même emprise. Le statut de cette voie devrait donc passer de secondaire à principale avec la mise en service de la nouvelle ligne.

Ces nombreux axes routiers et ferroviaires à fort débit traversant les milieux de vie apportent des nuisances et les interfaces avec ceux-ci sont nombreuses, parfois problématiques. Plusieurs usages dits sensibles (résidentiel, institutionnel et collectif tels que bibliothèque, école, garderie, centre hospitalier, etc.) ne peuvent être implantés à proximité de ces axes si le niveau sonore est supérieur à un certain seuil, à moins de prendre des mesures de mitigation. Les déplacements en transport actif sont également plus difficiles lorsqu'il faut les traverser : les viaducs des boulevards Saint-Jean et Des Sources au-dessus des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et du Souvenir (A-20) sont très hauts et achalandés, tandis que les tunnels permettant aux piétons et cyclistes et traverser les voies de chemin de fer et l'autoroute 20 sont peu nombreux (3 seulement sur une distance de près de 4 kilomètres) et peu rassurant. Les interfaces entre l'autoroute du Souvenir (A-20) et le réseau routier local aux abords des entrées sud des tunnels piétonniers sont d'ailleurs à proximité directe des voies de circulation.

Vue aérienne de l'emprise de l'autoroute du Souvenir (A-20) et des voies de chemin de fer du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP)
Source: Google Maps, 2019

Interface entre un secteur résidentiel et l'autoroute du Souvenir (A-20)
Source: Google Maps, 2018

Entrée sud du tunnel de la gare Pointe-Claire, avenue Lakeside
Source: Provencher_Roy, 2019

Vue de l'intérieur du tunnel piétonnier de la gare Pointe-Claire
Source: Provencher_Roy, 2019

CONTRAINTES ET NUISANCES

Fig. 27. Réseaux ferroviaire et routier à fort débit
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Gare de train (Exo)
- Station REM
- Voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN)
- Voie ferrée en cours de transformation pour accueillir le REM
- Autoroute
- Voie à débit important

Le corridor de l'autoroute Félix-Leclerc vu depuis le boulevard Saint-Jean
Source: Google Maps, 2018

PRINCIPAUX CONSTATS LIÉS AUX

CONTRAINTES ET NUISANCES

- Nuisances pour les usages sensibles riverains des axes à fort débit et voies ferrées principales
- Les grands axes forment une barrière physique
- Traverses nord-sud problématiques

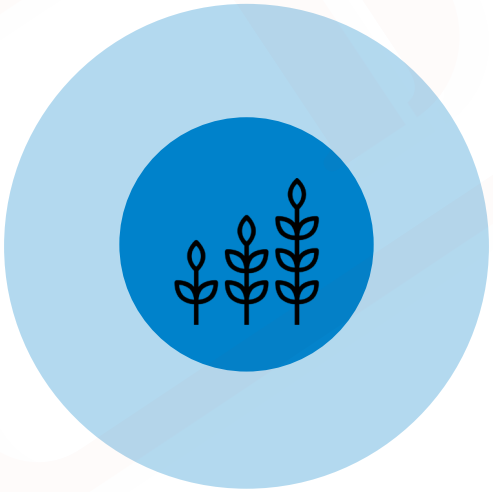
PORTRAIT DU TERRITOIRE

SYNTHÈSE DES ENJEUX ET DÉFIS D'AMÉNAGEMENT

Le portrait du territoire apporte une compréhension fine du territoire, afin de mieux appréhender ses forces et ses faiblesses. Plusieurs enjeux et défis d'aménagement relatifs à quatre thèmes permettent de guider le processus de réflexion.

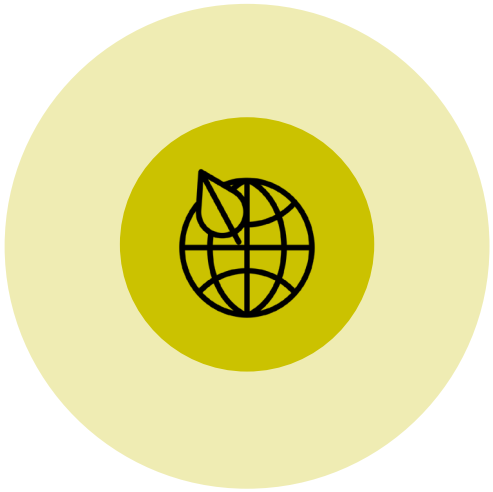
CROISSANCE ET DÉVELOPPEMENT

- Préservation des ambiances et du caractère architectural, paysager et patrimonial des quartiers, tout en créant le logement nécessaire pour retenir des ménages ayant des besoins évolutifs (parents nids vides, personnes monoparentales, jeunes ayant grandi dans la communauté et souhaitant s'y installer) et accueillir des nouveaux ménages ;
- Maintenir l'attractivité du territoire pour les familles et retenir la population vieillissante ainsi que d'autres ménages de petite taille ;
- Améliorer l'accès à la propriété et l'abordabilité des logements, certains de manière pérenne, pour les populations les plus vulnérables ;
- Durabilité du cadre bâti;
- Cohérence entre les services proposés et les besoins de la population (familles, aînés, jeunes adultes, etc.).



ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

- Qualité et distribution équilibrée des parcs et des équipements collectifs;
- Réglementation adéquate en matière d'environnement;
- Pérennité de la canopée et des milieux naturels;
- Accessibilité des rives du lac Saint-Louis et mise en valeur des composantes naturelles du paysage;
- Importance de la place de l'automobile dans l'aménagement du territoire;
- Financement des infrastructures et des services à la communauté;
- Réduction des îlots de chaleur ;
- Gestion des interfaces entre les milieux sensibles et les usages et infrastructures générant des nuisances (autoroute, parc industriel, etc.).



MOBILITÉ

- Importance de la congestion routière;
- Accessibilité aux gares et aux stations du REM;
- Optimisation des réseaux de transport collectif et amélioration de l'intermodalité;
- Convivialité et sécurité des parcours actifs;
- Accessibilité aux équipements institutionnels;
- Perméabilité de la trame urbaine et facilité de déplacement de part et d'autre des infrastructures lourdes (voie ferrée, autoroute, etc.).

DYNAMISME ÉCONOMIQUE

- Maintien du rôle de Pointe-Claire comme pôle d'emploi et destination commerciale importante dans l'Ouest-de-l'Île ;
- Viabilité des ensembles commerciaux et industriels;
- Qualité de vie des travailleuses et travailleurs;
- Potentiel récréotouristique des villages;
- Mise en valeur des éléments d'intérêt patrimonial;
- Potentiel de développement lié au REM;
- Offre en commerces de proximité.

DRAFT

03
VISION ET ORIENTATIONS

VISION ET ORIENTATIONS

VISION D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement constitue une ligne directrice se déclinant en grandes orientations vouées à encadrer la prise de décision municipale et l'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

Projetons-nous donc dans l'avenir, et imaginons Pointe-Claire en 2035…

*En 2035, la Ville de Pointe-Claire est un milieu de vie **adapté, complet et équilibré**, où sa population diversifiée s'y loge, y travaille et s'y récrée.*

En 2035, Pointe-Claire est :

- ***Une ville à échelle humaine**, qui encadre le renouvellement urbain de son territoire dans une perspective de développement durable, d'excellence en design et dans le respect du caractère de ses quartiers et de sa population ;*
- ***Une ville inclusive**, dont l'offre en logements variés répond aux besoins de sa population, à toutes les étapes de la vie ;*
- ***Une ville résiliente**, qui offre à ses citoyennes et citoyens un milieu de vie sain et se démarque par ses espaces verts, la qualité de ses accès au lac Saint-Louis et ses aménagements écologiques ;*
- ***Une ville conviviale**, dotée d'une gamme d'équipements communautaires bien répartis sur son territoire, accessibles à tous, conviviaux et sécuritaires ;*
- ***Une ville connectée**, qui profite d'un réseau complet de mobilité active et collective, efficacement relié à ses trois gares de train (Exo) et ses deux stations multimodales (REM) ;*
- ***Une ville dynamique**, qui s'adapte aux nouvelles tendances économiques, commerciales et industrielles, pour maintenir ses pôles d'emplois, qui est reconnue comme destination commerciale incontournable, et qui a réussi la revitalisation de ses villages ainsi que la mise en valeur de leurs attraits.*

DRAFT

ORIENTATION 1– CROISSANCE ET DÉVELOPPEMENT

CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Cette orientation du Plan d'urbanisme s'inscrit dans une recherche d'équilibre entre la préservation de l'identité des milieux résidentiels établis et l'optimisation de l'utilisation du sol sur les terrains à construire ou à transformer, dans une optique de développement durable et résiliente du territoire. Il s'agit de définir les balises d'aménagement pour les projets immobiliers qui participeront à la consolidation de milieux de vie de qualité et accessibles. Dans ces nouveaux ensembles, la construction de typologies de logements répondant autant aux besoins des familles que des ménages de plus petite taille est recherchée, de même que l'aménagement d'espaces extérieurs favorisant une qualité de vie supérieure et un esprit de communauté. L'innovation architecturale et une performance environnementale accrue des bâtiments sont également visées. Parallèlement, des mesures sont mises de l'avant pour favoriser une insertion harmonieuse des nouvelles constructions au sein des quartiers existants et soutenir les propriétaires souhaitant rénover leur immeuble. En partenariat avec l'Agglomération de Montréal, la Ville poursuivra les démarches d'amélioration de ses connaissances concernant le patrimoine bâti. Au cours des prochaines années des efforts seront déployées pour actualiser les inventaires existants et se doter d'outils d'analyse. Elle poursuit par ailleurs ses initiatives de préservation et de mise en valeur des composantes du patrimoine architectural et archéologique. Finalement, cette orientation souligne l'importance d'offrir des options de logement abordable pour que le territoire demeure attrayant et accessible, permettant ainsi à la population de vivre toutes étapes de la vie dans la communauté. Des services éducatifs et de santé devront être prévus pour accompagner la croissance démographique qu'entraînera ce développement immobilier anticipé.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

1.1 Concentrer la densité résidentielle aux abords des stations de transport collectif et dans le secteur « centre-ville » ;

1.2 Diversifier les typologies de logements offertes sur le territoire ;

1.3 Encadrer la qualité architecturale et la performance environnementale des nouvelles constructions ;

1.4 Préserver le cachet, la convivialité et l'unicité des quartiers résidentiels existants ;

1.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et archéologique ;

1.6 Favoriser l'accès à la propriété et au logement abordable.

ORIENTATION 2 – ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

MAINTENIR UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ ADAPTÉ AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

La qualité exceptionnelle du paysage, des parcs et des équipements communautaires font la renommée de Pointe-Claire et il s'agit certainement d'une raison motivant les gens à s'y établir et à y rester. Le présent plan vise à maintenir et bonifier les infrastructures, les équipements et services collectifs existants, ainsi qu'à assurer leur accessibilité pour tous, notamment pour ceux et celles qui occupent la portion du territoire comprise au nord du boulevard Hymus. La Ville maintient une série de mesures visant à réduire l'incidence d'îlots de chaleurs urbains ; ces mesures visent notamment les secteurs d'emplois et les ensembles commerciaux. À cet effet, une réflexion sur l'espace dédié à l'automobile dans l'aménagement des espaces extérieurs devrait être amorcée pour optimiser l'utilisation du sol. Le présent Plan poursuit aussi l'objectif de protéger la canopée d'arbres matures et de bonifier la plantation dans les espaces carencés, par l'entremise de mesures incitatives et réglementaires. L'accessibilité et la mise en valeur des berges du lac Saint-Louis s'inscrivent également dans la vision, et seront possibles notamment par la réalisation de certaines actions identifiées au Programme particulier d'urbanisme (PPU) du village de Pointe-Claire. Par ailleurs, la proximité de certains milieux de vie aux infrastructures de transport et secteurs d'activités générant des nuisances (autoroutes, voies ferrées, aires de camionnage) demeure une préoccupation, et des mesures de mitigation continueront d'être mises de l'avant.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

2.1 Compléter le réseau de parcs, d'équipements et de services collectifs et communautaires ;

2.2 Encourager les initiatives de lutte aux îlots de chaleur urbains ;

2.3 Limiter la place de l'automobile dans l'aménagement des espaces extérieurs ;

2.4 Protéger et mettre en valeur les espaces naturels d'intérêt qui contribuent à la qualité de vie des milieux et à la santé globale des citoyens ;

2.5 Améliorer l'accès public aux berges du lac Saint-Louis ;

2.6 Limiter les nuisances causées par la proximité de quartiers résidentiels aux grandes infrastructures de transport et aires de camionnage.

ORIENTATION 3 – MOBILITÉ

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE DÉPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE

Les enjeux liés à la mobilité et à la perméabilité de la trame urbaine sont nombreux à Pointe-Claire. Dans une perspective de développement durable, la Ville poursuit ses initiatives visant à réduire les émissions de gaz à effets de serre sur son territoire, notamment en favorisant les déplacements actifs et collectifs. Elle s'engage également dans une démarche visant à fluidifier la circulation sur les boulevards Saint-Jean, Des Sources, Brunswick et Hymus, et à rendre ces parcours plus sécuritaires pour tout mode de déplacement. L'aménagement d'un lien routier supplémentaire dans l'axe nord-sud demeure un objectif, même si le prolongement anticipé du boulevard Jacques-Bizard via l'avenue Stillview est complexifié par l'arrivée du REM. La Ville explore des solutions viables pour améliorer la traversée de l'autoroute 40, que ce soit pour que les personnes qui habitent ou travaillent au nord de l'autoroute 40 puissent accéder aux équipements et services communautaires concentrés au sud du territoire, ou qu'inversement les gens puissent se rendre plus aisément du sud de l'autoroute 40 à la gare multimodale de Pointe-Claire et aux secteurs de services et d'emplois au nord. L'accès aux stations du REM, comme aux gares d'Exo, devrait être facilité pour favoriser l'utilisation du transport collectif. La poursuite du développement du réseau cyclable est ainsi prévue et l'aménagement de nouveaux liens dans l'axe nord-sud est à l'étude. Suivant cette logique, des solutions visant à diversifier l'offre de moyens de transport alternatifs à l'autosolo sont envisagées. La diversification des services de transport (autopartage, vélopartage, etc.) à même les grands pôles d'activités constitue une avenue intéressante à explorer.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

3.1 Améliorer les conditions de mobilité pour rendre plus efficaces, sécuritaires et agréables tous déplacements (motorisés, collectifs, et actifs) ;

3.2 Développer des nouveaux liens de mobilité dans l'axe nord-sud ;

3.3 Faciliter l'accès aux gares et terminus de transport collectif ;

3.4 Favoriser les liaisons entre les grands pôles d'activités ;

ORIENTATION 4 – DYNAMISME ÉCONOMIQUE

STIMULER L'OFFRE COMMERCIALE ET LES OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL

L'implantation de deux stations du REM au centre-ville et à même le secteur industriel s'accompagne d'opportunités d'intensification des activités économiques. Le Plan d'urbanisme réitère la volonté de consolider et de diversifier les activités économiques dans ses secteurs commerciaux et industriels, tout en y poursuivant une transition vers des aménagements moins minéralisés et plus favorables aux déplacements actifs. Le Plan propose de revitaliser le parc industriel selon les plus récentes tendances et en complémentarité avec les secteurs industriels avoisinants dans le pôle de l'Ouest et dans la région métropolitaine. Le Plan vise aussi à étudier les zones commerciales principalement monofonctionnelles sur le territoire afin de créer des milieux de vies complets. Le Plan d'urbanisme propose également de favoriser un meilleur accès aux commerces et services de proximité à travers le territoire. Parallèlement, la mise en œuvre des PPU des villages Valois et Pointe-Claire vise entre autres choses à stimuler l'activité commerciale et récréotouristique des noyaux villageois.

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

4.1 Poursuivre les initiatives de consolidation et de diversification des activités commerciales et industrielles ;

4.2 Positionner le parc industriel en complémentarité avec les secteurs industriels avoisinants et ceux de la région métropolitaine, et améliorer l'aménagement des espaces publics et l'offre en services aux travailleuses et travailleurs ;

4.3 Soutenir la vitalité du parc industriel et commercial en encourageant la réhabilitation des bâtiments vieillissants;

4.4 Optimiser les retombées socioéconomiques associées à l'arrivée du REM en encadrant le développement immobilier;

4.5 Favoriser la présence de commerces de proximité à travers le tissu résidentiel et dans les villages.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

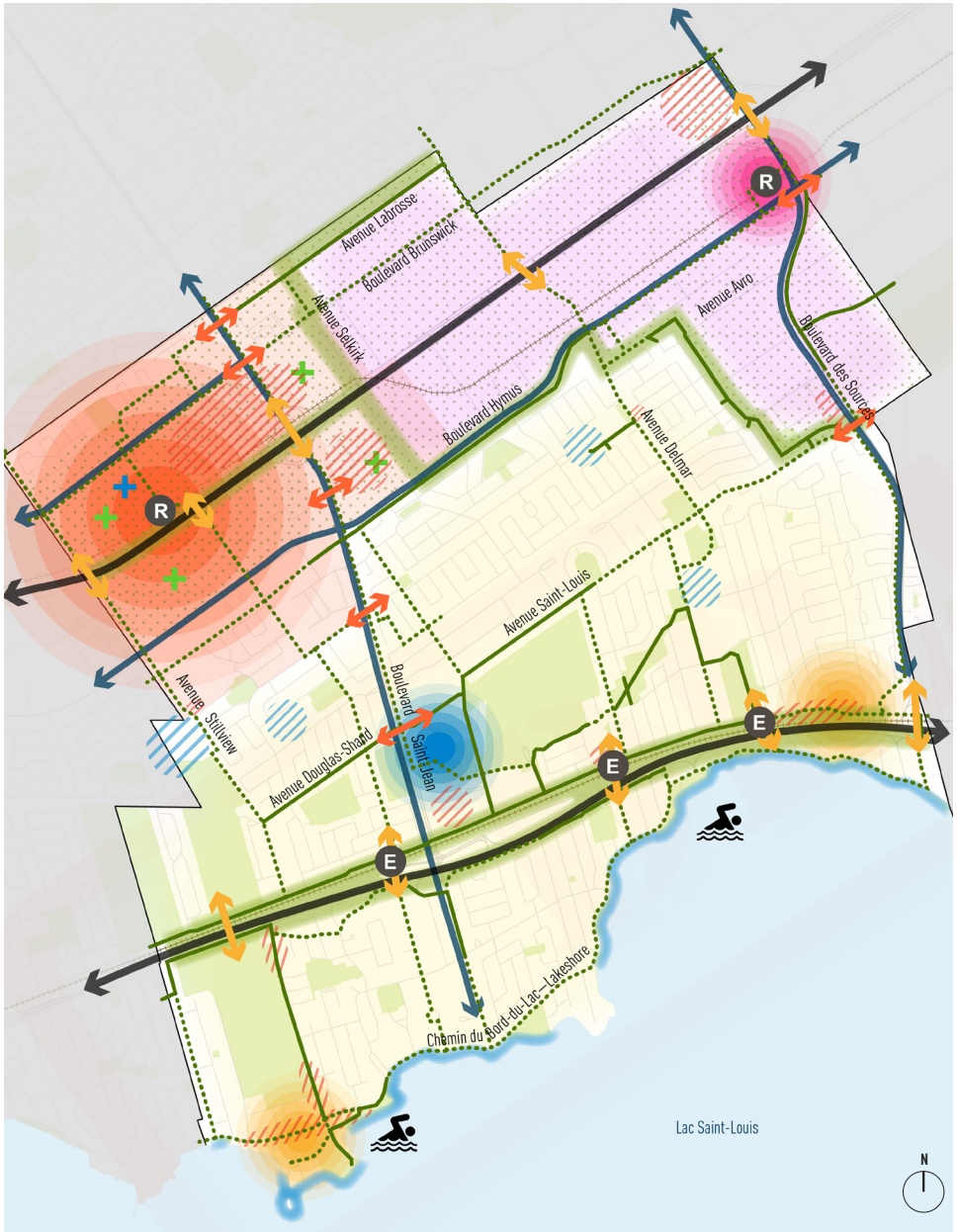


Fig. 28. Concept d'organisation spatiale

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Voie ferrée
- Réseau viaire
- Réseau autoroutier
- Réseau cyclable existant

Croissance et développement

- Harmonie architecturale et logements abordables à préserver (quartiers résidentiels)
- Pôle multifonctionnel à consolider (centre-ville)
- Pôles récréotouristiques et patrimoniaux à valoriser (villages de Pointe-Claire et Valois)

Environnement et qualité de vie

- Parcs et espace vert à entretenir et améliorer
- Espace civique à consolider et connecter
- Autres pôles institutionnels régionaux (hôpital et écoles secondaires) à mettre en valeur et connecter
- Parcs et espaces verts à créer (portion nord du territoire)
- Équipements communautaires à créer (centre-ville)
- Milieux propices aux îlots de chaleur à reverdir
- Berges à revaloriser
- Opportunité de plage urbaine (zones propices à la baignade)
- Zones tampons à consolider et végétaliser (secteur industriel et voie ferrée CN /Exo)

Mobilité

- E R Noeuds de transport collectif structurant à rendre accessibles, conviviaux et attractifs (gares de train Exo et stations du REM)
- Grandes artères et rues collectrices à mettre en valeur
- Réseau cyclable utilitaire à prolonger (priorisation des axes nord-sud)
- Traverse piétonne et cycliste au sol à créer ou maintenir et à sécuriser
- Traverse piétonne et cycliste (pont ou tunnel) à moderniser ou créer

Dynamisme économique

- Parc d'emplois à dynamiser (secteur industriel)
- Pôle multifonctionnel destiné aux travailleurs à créer (station Des Sources du REM)
- Centres commerciaux à optimiser

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale découle de la vision d'aménagement et spatialise schématiquement les principaux objectifs d'aménagement au cours des 10 prochaines années. Il est structuré selon les 4 grandes thématiques du plan d'urbanisme, tout en considérant que plusieurs interventions sont transversales.

CROISSANCE ET DÉVELOPPEMENT

Le concept illustre l'intention de poursuivre les projets de revitalisation du centre-ville, et plus précisément aux abords de la station Pointe-Claire du REM. Il s'agit de consolider le tissu urbain pour créer un ensemble mixte, animé, polyvalent, durable, inclusif, et doté d'une signature architecturale distinctive mettant en valeur cette importante entrée de ville.

En contrepartie, le concept souligne l'importance de préserver l'harmonie architecturale et paysagère des quartiers anciens, dont les particularités propres à chaque milieu de vie témoignent de l'histoire de la ville. Dans le même ordre d'idée, les noyaux villageois de Pointe-Claire et Valois sont illustrés comme pôles récréotouristiques et patrimoniaux à valoriser.

ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

Des initiatives visant la qualité de vie des résidents, travailleurs et visiteurs du territoire sont mises de l'avant. Le concept identifie ainsi les parcs et espaces verts existants dont les infrastructures seront mises à jour pour mieux répondre aux besoins de la population. Il illustre par ailleurs les pôles de services d'envergure régionale que sont l'espace civique, l'Hôpital Lakeshore, et les écoles secondaires, révélant un potentiel de consolidation et de mise en valeur.

Parallèlement, les projets de redéveloppement au centre-ville constituent des opportunités de créer de nouveaux parcs et d'intégrer des équipements communautaires, notamment une école, pour desservir les quartiers au nord de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Il s'agit de surcroît de tirer profit des projets au centre-ville et dans le secteur industriel, milieux propices aux îlots de chaleur, pour accroître la proportion d'espaces verts et la canopée d'arbres sur le domaine privé et public.

Le lac Saint-Louis, composante exceptionnelle du paysage, est également identifié comme présentant un potentiel de mise en valeur des berges et d'aménagements visant à replacer cet espace aquatique et naturel au cœur de la vie pointe-clairaise. La consolidation de la promenade riveraine bordant la rive d'est en ouest est ainsi envisagée, de même que la création d'aires de baignade.

Finalement, il est prévu d'améliorer les interfaces entre les milieux de vie et les activités génératrices de nuisances, telles que les grandes infrastructures de transports et les aires de camionnage associées aux secteurs commerciaux et industriels.

MOBLITÉ

Le concept illustre les connexions de mobilité priorisées pour améliorer l'expérience de déplacement sur le territoire, notamment dans l'axe nord-sud. Il est ainsi prévu de travailler les liens structurants entre les pôles d'activités susmentionnés, incluant les noeuds de transport collectif que sont les gares Exo et les stations du REM. Celles-ci sont envisagées comme des pôles conviviaux et intermodaux, accessibles par une diversité de moyens de transport.

Dans cet esprit, les grandes artères sont ciblées pour faire l'objet de réaménagements ponctuels, notamment la synchronisation des feux et la reconfiguration des intersections problématiques, visant à rendre la circulation plus fluide et agréable pour tous. De nouveaux liens cyclables prenant différentes formes sont aussi prévus, sur rue et à travers les espaces verts, et notamment sur des axes parallèles aux grands boulevards pour accroître le sentiment de sécurité des usagers. Enfin, le plan réaffirme l'importance de réaliser le projet d'agglomération de prolongement du boulevard Jacques-Bizard vers le sud, dans l'axe de la rue Sommerset et de l'avenue Stillview, et par le fait même d'en faire un lien de mobilité active structurant.

Les traverses piétonnières et cyclables font aussi l'objet d'une attention particulière, notamment de part et d'autre des grandes artères, des autoroutes et vers les gares et stations de train. Des traverses au sol existantes sont ainsi identifiées pour être sécurisées, tandis qu'il est projeté de moderniser les traverses autoroutières, aériennes comme souterraines. La construction de nouvelles passerelles est aussi envisagée, notamment dans l'axe de Delmar et Alston/Fairview au-dessus de l'A-40.

DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Le renouvellement du dynamisme économique passe notamment par la réalisation des projets au centre-ville et la mise en valeur des noyaux villageois. Le secteur industriel est également visé par des initiatives de revitalisation, notamment par la consolidation d'un pôle multifonctionnel destiné aux travailleurs à proximité de la station du REM Des Sources.

Finalement, les ensembles commerciaux existants sont ciblés pour être préservés et mis en valeur lors d'éventuels projets de redéveloppement, en misant sur une mixité fonctionnelle verticale préservant des commerces et services de proximité au niveau du rez-de-chaussée.

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

Les grandes affectations du sol reflètent la vision d'aménagement du territoire et expriment la vocation dominante attribuée aux différentes portions du territoire de Pointe-Claire. La carte « Grandes affectations du sol» de la Figure 29 illustre la répartition des 13 catégories d'affectations.

Les affectations sont décrites sous forme de tableau à la présente section. Les catégories sont généralement larges, elles ne sont pas exclusives et servent à illustrer l'éventail des usages autorisés dans les grandes aires d'affectation. Le règlement de zonage est plus spécifique et potentiellement plus restrictif en termes d'usages autorisés dans une zone ou un secteur précis. Le règlement de zonage peut aussi autoriser certains usages ponctuels déjà établis qui ne sont pas spécifiés au plan d'urbanisme. Certains usages spécifiés pour les grandes aires d'affectations pourraient aussi être autorisés à certaines conditions ou en vertu d'un projet particulier de construction, d'occupation et de modification d'immeuble (PPCMOI).

Par ailleurs, tout service léger d'utilité publique, infrastructure publique de transport, aire de conservation de milieux naturels et parc ou espace vert public constituent des usages autorisés dans toutes les catégories d'affectation du sol.

GRANDE AFFECTATION DU SOL	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION DOMINANTE)	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION PONCTUELLE / COMPLÉMENTAIRE)
Résidentielle unifamiliale Aire résidentielle de faible densité couvrant la majeure partie du territoire de Pointe-Claire et où la préservation de l'unicité des quartiers anciens est visée.	↘ Habitation unifamiliale détachée ↘ Habitation unifamiliale jumelée et contigüe	↘ Habitation bifamiliale, trifamiliale et quadruplex ↘ Bureau de professionnel, commerce de proximité et service personnel, si compatibles avec la fonction résidentielle et en usage conditionnel ↘ Équipement collectif (garderie)
Résidentielle multifamiliale / Appartements Aire résidentielle de moyenne ou haute densité, comprenant une diversité de typologies résidentielles, où l'insertion harmonieuse au tissu urbain existant et la création de milieux de vie complets, conviviaux et durables sont recherchées.	↘ Habitation multifamiliale ↘ Habitation unifamiliale contigüe ↘ Habitation bifamiliale, trifamiliale et quadruplex	↘ Bureau de professionnel ↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement de restauration ↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et institutionnel

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

GRANDE AFFECTATION DU SOL	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION DOMINANTE)	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION PONCTUELLE /COMPLÉMENTAIRE)
Milieu de vie Aire combinant une diversité de typologies de logements avec des activités commerciales de proximité, dont l'objectif est de maintenir l'offre de service dans le quartier. C'est notamment le cas des secteurs d'activités commerciales des villages de Pointe-Claire et Valois, compris dans cette aire d'affectation.	↘ Habitation, bifamiliale, trifamiliale et quadruplex ↘ Habitation multifamiliale ↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement hôtelier ↘ Établissement de restauration et de réception ↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et ↘ institutionnel	↘ Station-service et garage, autorisé sous condition ↘ Bar et autre établissement de rencontre lorsque compatible avec l'habitation
Zone multifonctionnelle artérielle - centre-ville Aire multifonctionnelle située le long d'une artère principale (le boulevard Saint-Jean), où le cadre bâti encadre l'artère, les stationnements sont en souterrain ou en arrière lot, et l'aménagement du boulevard est convivial et animé, favorisant les déplacements actifs et collectifs.	↘ Habitation multifamiliale ↘ Bureau et service professionnel ↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement culturel, hôtelier, de restauration et de réception ↘ Bar et autre établissement de rencontre lorsque compatible avec l'habitation	↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et institutionnel
Zone multifonctionnelle multimodale Aire localisée à proximité de la station multimodale du Réseau express métropolitain. Elle regroupe une diversité d'activités qui favorisent l'animation de l'espace public à toutes heures de la journée. Le cadre bâti est compact et doté d'une identité architecturale distinctive qui contribue à marquer l'importance de ce secteur stratégique de la ville. L'espace est organisé pour faciliter l'accès à la gare du REM en transport collectif et actif.	↘ Habitation unifamiliale contigüe ↘ Habitation bifamiliale, trifamiliale et quadruplex ↘ Habitation multifamiliale ↘ Bureau et service professionnel ↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement culturel, hôtelier, de restauration et de réception ↘ Bar et autre établissement de rencontre lorsque compatible avec l'habitation ↘ Commerce récréatif intérieur ↘ Établissement industriel administratif et de recherche	↘ Centre de rénovation de grande surface, autorisé en usage conditionnel ↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et institutionnel

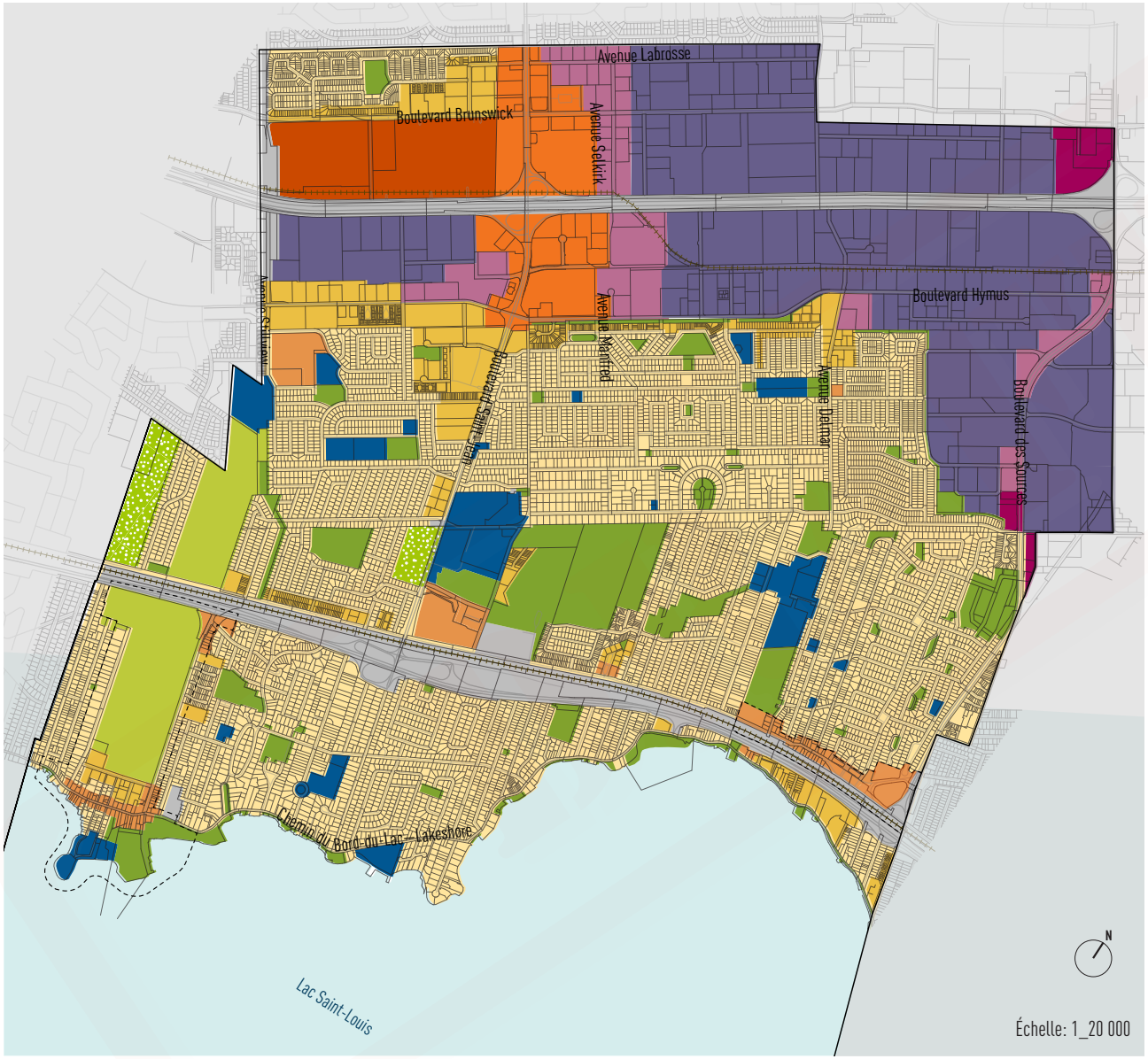
GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

GRANDE AFFECTATION DU SOL	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION DOMINANTE)	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION PONCTUELLE /COMPLÉMENTAIRE)
Commerciale Aire dominée par la fonction commerciale d'envergure locale ou régionale.	↘ Bureau et service professionnel ↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement hôtelier, de restauration et de réception ↘ Commerce récréatif intérieur ↘ Établissement industriel administratif et de ↘ recherche ↘ Établissement industriel administratif et de recherche	↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et institutionnel
Secteur d'emploi Aire concentrant les bureaux, les activités administratives et industrielles légères, pouvant également intégrer des commerces et services et usages résidentiels complémentaires lorsque le contexte le permet.	↘ Bureau et service professionnel ↘ Établissement hôtelier ↘ Établissement industriel administratif et de recherche ↘ Établissement de fabrication ↘ Centre de logistique et de distribution	↘ Commerce de détail et service personnel ↘ Établissement de restauration et salle de réception ↘ Habitation multifamiliale autorisée en projet particulier (PPCMOI), sauf dans une aire d'affectation industrielle identifiée au Schéma d'aménagement et de développement d'agglomération.
Industrielle Aire à dominance industrielle intégrant certains usages commerciaux plus difficiles à intégrer aux milieux de vie en raison des nuisances qu'ils génèrent (camionnage, bruit, etc.), ainsi que certains commerces et services complémentaires destinés à animer et bonifier l'environnement de travail	↘ Établissement industriel administratif et de recherche ↘ Agriculture urbaine ↘ Établissement de fabrication ↘ Centre de logistique et de distribution ↘ Entreposage commercial et de transport ↘ Garage et atelier d'entrepreneur ↘ Commerce extensif ↘ Service d'utilité publique	↘ Commerce de détail et service professionnel, autorisé en usage conditionnel ↘ Établissement de restauration et de réception, autorisé en usage conditionnel ↘ Commerce récréatif intérieur, autorisé en usage conditionnel

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

GRANDE AFFECTATION DU SOL	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION DOMINANTE)	COMPOSANTES AUTORISÉES (VOCATION PONCTUELLE /COMPLÉMENTAIRE)
Institutionnelle Aire intégrant les grands équipements communautaires et institutionnels relevant de la Ville ou d'une autre instance publique. Cette affectation comprend notamment le pôle civique, l'hôpital Lakeshore, les écoles, les lieux de cultes et le centre culturel Stewart Hall	↘ Équipement communautaire, récréatif, culturel et institutionnel ↘ Service gouvernemental	↘ Dans le noyau institutionnel de la pointe Claire, établissement culturel, hôtelier, de restauration et de réception, autorisé en usage conditionnel ↘ Établissement de restauration (cafés, casse-croûte), autorisé en usage conditionnel
Utilité publique Aire relevant de la Ville et intégrant des usages d'utilité publique tels que les ateliers municipaux, l'usine de filtration, le dépôt à neige et le château d'eau, dont certains susceptibles de générer des nuisances	↘ Service d'utilité publique	↘ N/A
Parc Aire intégrant les parcs et espaces verts publics ainsi que des usages d'utilité publique	↘ Parc, terrain de jeu ou autre espace vert sous l'égide d'un corps public ↘ Service d'utilité publique	↘ Équipement récréatif extérieur tel une marina, un club de voile ou autre club sportif ↘ Établissement alimentaire ou de restauration temporaire (en saison estivale).
Golf Aire correspondant exclusivement au terrain de golf existant	↘ Terrain et club de golf	↘ N/A
Cimetière Aire correspondant exclusivement aux cimetières existants	↘ Cimetière	↘ N/A

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL



LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Limite des PPU

Affectations

- Résidentielle familiale
- Résidentielle multifamiliale / Appartements
- Milieu de vie
- Multifonctionnelle artérielle - centre-ville
- Multifonctionnelle multimodale
- Commerciale
- Secteur d'emploi
- Industrielle
- Institutionnelle
- Utilité publique
- Parc
- Golf
- Cimetière

Fig. 29. Grandes affectations du sol

DENSITÉ D'OCCUPATION 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 s'exprime comme étant le nombre minimal de logements à l'hectare brut à construire pour les secteurs identifiés à la carte « Densité d'occupation du sol » de la Figure 30. 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.

La Ville de Pointe-Claire possède 3 aires TOD autour des gares de train de banlieue suivantes :

- La gare Valois;
- La gare Pointe-Claire;
- La gare Cedar Park.

Avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM) en 2023, 2 nouvelles aires TOD s'ajouteront autour des stations suivantes:

- La station Fairview-Pointe-Claire;
- La station Des Sources (dans le secteur industriel donc non assujetti au seuil minimal de densité résidentielle).

Dans ces secteurs, une plus forte densité y est prescrite. La carte « Densité d'occupation du sol » démontre les portions du territoire pointe-clairais où cette densité résidentielle élevée s'applique.

SEUIL DE DENSITÉ MINIMAL AU SEIN D'UNE AIRE TOD

Les terrains vacants disponibles à la construction et les terrains urbanisés à transformer situés à l'intérieur d'une aire TOD d'une gare de train de banlieue doivent respecter un seuil de densité minimale moyen prescrit de 40 logements à l'hectare brut.

Le seuil de densité minimale moyen prescrit pour l'aire TOD REM Fairview-Pointe-Claire est établi à 60 logements à l'hectare brut. Ce seuil est applicable aux terrains présentant un potentiel résidentiel de développement, redéveloppement ou requalification situés au sein de l'aire TOD.

SECTEURS À CONSTRUIRE OU À TRANSFORMER À L'EXTÉRIEUR D'UNE AIRE TOD

Les terrains vacants disponibles à la construction et les terrains urbanisés à transformer localisés en dehors du rayon des aires TOD de la Ville de Pointe-Claire respectent un seuil de densité minimale moyen de 35 logements à l'hectare brut.

Ainsi, tout nouveau projet résidentiel s'implantant dans les zones identifiées à la figure 20 « Terrains présentant un potentiel de redéveloppement à des fins résidentiels » comme disponible à la construction (à l'exception des terrains verts d'intérêt) ou à transformer devra donc contribuer à respecter ces seuils minimaux.

AIRE TOD (TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT)

Les aires TOD représentent, généralement, un rayon d'un kilomètre établi à partir d'une importante infrastructure de transport collectif. Il constitue une distance de marche maximale qu'un citoyen peut parcourir pour se déplacer de sa résidence à la gare ou à l'inverse, de la gare jusqu'à un établissement commercial ou résidentiel.

DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

LÉGENDE

- Limite Pointe-Claire
- Limite des PPU

Seuils de densité minimale

- Aire TOD des stations REM (60 log./ha)
  Excluant la station Des Sources
- Aire TOD des gares Exo (40 log./ha)

Fig. 30. Densité d'occupation au sol

06
BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Agence métropolitaine de transport (2013). *Enquête Origine-Destination.*

Agglomération de Montréal (2015). *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/schema20170301.pdf

Communauté métropolitaine de Montréal (2018). Données géoréférencées. Repérées à http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal/produits-cartographiques/donnees-georeferencees/

Communauté métropolitaine de Montréal (2019), *Portraits territoriaux - Ville de Pointe-Claire*. Repéré à http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/fiche/portraitsStatistiques/Portrait_66097.pdf

Groupe IBI-DAA (2013). *Étude des secteurs industriels de la ville de Pointe-Claire.*

Institut de la Statistique du Québec (2014) *Population projetée par groupe d'âge, municipalités du Québec, scénario A - Référence, 2011-2031.*

Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec (MLCP), Soubrier, Robert (1989) *L'élaboration d'un plan d'implantation des équipements de loisir.*

Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie (2005). *Évaluation du patrimoine urbain - Arrondissement de Pointe-Claire.* Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/patrimoine_urbain_fr/media/documents/19_evaluation_patrimoine_pointe-claire.pdf

Statisique Canada (2016). *Recensement de la population 2016.*

Crédits : Certaines icônes utilisées dans ce document proviennent du site Noun Project

07
ANNEXES

DRAFT