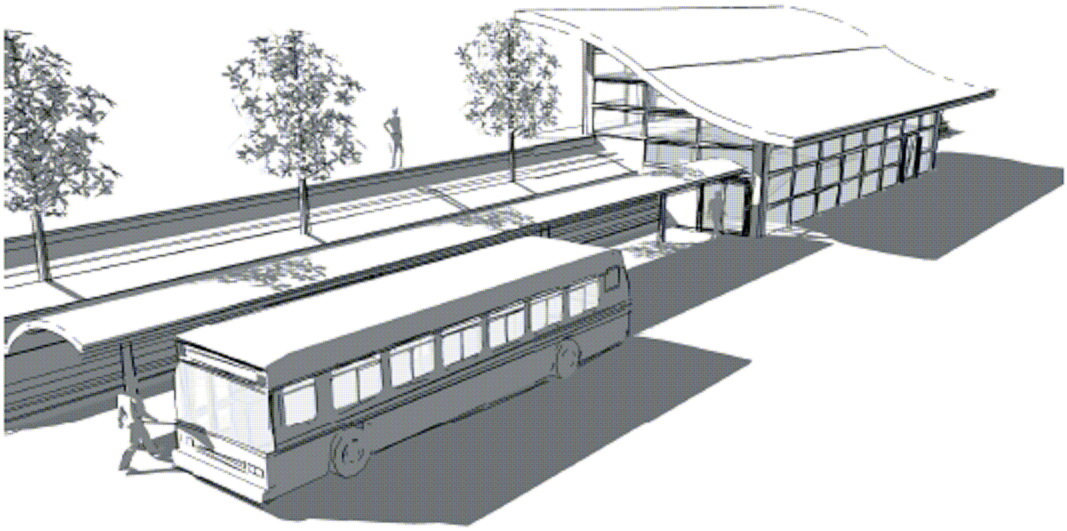


La bourgade de la gare

Une vision pour Deux-Montagnes

Fiona Akins
Andres Baez-Rodriguez
Jennifer Barrett
Véronique Dryden
Bartek Komorowski
Giovanni Paquin
Nathaniel Racine
Sara Tabatabaie
Joël Thibert
Arturo Valladares

Le 16 février 2006

McGill École de planification urbaine

TABLE DES MATIÈRES

1. VILLE DE DEUX-MONTAGNES
1.1 CONTEXTE DU PROJET
1.2 CONSIDÉRATIONS QUANT À L'EMPLACEMENT
1.3 PROBLÈMES ET DÉFIS
2. LA VISION
2.1 ENSEMBLE DU CONCEPT
2.2 OBJECTIFS ET LIGNES DIRECTRICES
3. SCHÉMA DU DESIGN PROPOSÉ
3.1 GARE GRAND-MOULIN
3.1.1 STRATÉGIES DE PLANIFICATION
3.1.2 CONCEPTS DU DESIGN
3.1.3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES INTERVENTIONS
3.2 CENTRE-VILLE SUR LE CHEMIN D'OKA
3.2.1 STRATÉGIES DE PLANIFICATION
3.2.2 CONCEPTS DU DESIGN
3.2.3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES INTERVENTIONS
4. IMPLANTATION
4.1 CONTEXTE DES POLITIQUES
4.2 OUTILS D'IMPLANTATION
4.2.1 ZONAGE
4.2.2 PLAN PARTICULIER D'URBANISME
4.2.3 COMITÉ DE REVITALISATION
4.2.4 PARTICIPATION DU PUBLIC – Une étude de cas :: Projet rangs de maisons
4.3 PHASES ET ANALYSE FINANCIÈRE
4.3.1 ÉTAPES DU CHEMIN CRITIQUE
4.3.2 ANALYSE FINANCIÈRE MUNICIPALE
4.3.3 PRO FORMAS
5. Commentaires concluants

6. Bibliographie
7. Annexes
    1. Cartes
        1a. Schéma du concept
        1b. Édifices et infrastructures proposés
        1c. Circulation
        1d. Acquisitions de propriétés proposées
        1e. Zonage actuel
        1f. Zonage proposé
    2. Perte et gain d'espace
    3. Élévations et perspectives
        3a. Chemin d'Oka
        3b. Grand-Moulin
    4. Projets modèles
    5. Analyse financière
        5a. Budgets du projet
        5b. Pro Formas
        5c. Échéanciers des phases
    6. Information supplémentaire
        6a. Programmes et politiques
        6b. Unités de logements accessoires
    7. Tableaux de présentation

1. VILLE DE DEUX-MONTAGNES

1.1 CONTEXTE DU PROJET

En janvier 2006, les étudiants de l'École de planification urbaine de l'Université McGill a mené une étude et préparé une proposition pour la ville de Deux-Montagnes, concernant le quartier délimité par les rives du lac, les rails du chemin de fer de l'AMT et le chemin d'Oka. Ceux-ci ont passé cinq semaines à visiter Deux-Montagnes et effectuer des recherches. Ils ont rencontré les représentants élus et le personnel de planification aussi bien que les commerçants et résidents locaux, explorant minutieusement le quartier et recherchant différents concepts pouvant être relatifs à Deux-Montagnes. Le projet a été guidé par l'assistance du Professeur Ray Tomalty et d'un représentant de la ville, Monsieur Charles MacDonald.

La proposition suivante pour l'amélioration de ce quartier de la ville a été présentée au Conseil de Ville de Deux-Montagnes et à ses invités au début du mois de février 2006; un résumé visuel de la présentation est fourni en Annexe 7. Ce rapport comprend un exposé détaillé de la proposition, ainsi qu'une série de lignes directrices quant à son implantation. Les étudiants espèrent que les idées exposées ci-dessous sauront stimuler la ville à agir et améliorer la Ville de Deux-Montagnes.

1.2 CONSIDÉRATIONS QUANT À L'EMPLACEMENT

La Ville de Deux-Montagnes compte plusieurs atouts physiques à son actif. Son allure de petit village composé de plusieurs maisons unifamiliales modestes témoigne de l'histoire de la région en tant que communauté estivale *au bord de l'eau*. Le chemin d'Oka comble certains des besoins essentiels et importants de la communauté en offrant, nommément une épicerie, une pharmacie, des écoles et églises, un centre communautaire et une variété de petits commerces et restaurants. De plus, deux des gares du train de banlieue, offrant aux résidants un accès direct avec la ville de Montréal et d'autres communautés de la région de la Rive Nord, sont à proximité de plusieurs quartiers résidentiels de sorte qu'on peut facilement s'y rendre à pied ou à bicyclette. Typique de la ville de Deux-Montagnes dans son ensemble, le quartier résidentiel entourant la gare Grand-Moulin et le chemin d'Oka est composé de maisons unifamiliales et, par conséquent, de faible densité. Deux-Montagnes est délimitée par deux plans d'eau, la Rivière des Mille-Îles et le Lac de Deux-Montagnes, un atout public de grande valeur.

1.3 PROBLÈMES ET DÉFIS

La région de la Rive Nord est présentement soumise à une croissance de sa population, une forte utilisation d'automobiles, de la congestion et un faible taux d'utilisateurs des transports en commun. La croissance actuelle et les changements à Deux-Montagnes ont façonné l'environnement physique de la ville. Par exemple, le chemin d'Oka Road était, historiquement, une rue principale et il exerce toujours cette fonction aujourd'hui. Par conséquent, le développement du chemin d'Oka au cours des 30 à 40 dernières années a fait en sorte que plusieurs édifices sont en retrait de la rue et entourés de grandes surfaces de stationnement, empêchant par le fait même toute sensation de « centre-ville » le long de ce corridor central

d'activité. Le développement régional a changé la nature des services disponibles. Malgré les services mentionnés ci-haut longeant le chemin d'Oka, plusieurs des besoins de la communauté demeurent sans réponse au centre ville, obligeant les résidents à se rendre ailleurs et diminuant ainsi davantage l'activité le long du chemin d'Oka.

La gare Grand-Moulin actuelle offre très peu aux usagers du train en matière de confort, sécurité et commodités. La gare ne comporte aucun édifice offrant certains agréments tels que services aux usagers et un abri contre les intempéries. Une grande portion des terrains entourant la gare et dans le quartier résidentiel environnant est dédiée au stationnement pour les usagers. De plus, le secteur entourant la gare manque de trottoirs plaisants et sécuritaires ainsi que de pistes cyclables et par conséquent n'offre guère de liaisons avec les services du chemin d'Oka et les autres secteurs résidentiels.

De ce point de vue, deux des plus importants noyaux de la communauté, la gare Grand-Moulin et le chemin d'Oka Road, ne sont ni bien reliés, ni favorables à la marche ou au vélo. Les conditions sont encore moins sympathiques pour les piétons pendant l'heure de pointe lorsque la circulation alourdie par les usagers du train qui quittent la gare provoque de la congestion dans le secteur résidentiel adjacent. En plus des problèmes de circulation entre la gare et le chemin d'Oka, la configuration des rues à Deux-Montagnes restreint davantage la mobilité aisée des piétons, puis les très longs pâtés ont tendance à gêner les déplacements piétonniers en direction nord-sud.

Notre inquiétude finale est le manque flagrant d'espace communautaire. L'espace vert public de ce secteur de Deux-Montagnes est restreint à un petit parc, sous utilisé adjacent à l'Hôtel de Ville, ce qui limite les opportunités d'interaction sociale et d'événements publics. Par surcroît, l'accès à la rivière et aux rives du lac est présentement limité aux propriétaires de terrains privés et à un petit débarcadère public situé sur la rivière près du Hall de la Légion Canadienne.

2. LA VISION

2.1 ENSEMBLE DU CONCEPT

La vision pour Deux-Montagnes en est une qui favorise une communauté vibrante et unifiée. Le concept définit deux zones inter reliées par la création d'un centre-ville viable sur le chemin d'Oka et l'amélioration de la gare Grand-Moulin pour la rendre plus fonctionnelle et conviviale. À cette fin, la planification de chaque secteur reconnaîtra les besoins et intérêts d'une diversité de résidents. En reliant la nouvelle « rue principale » au secteur entourant la gare, les déplacements sans véhicule et le transport intermodal seront encouragés. Veuillez consulter l'Annexe 1a pour une illustration spatiale du concept proposé.

2.2 OBJECTIFS ET LIGNES DIRECTRICES

Selon une observation attentive et une recherche approfondie du secteur à l'étude, le design proposé mise sur l'atteinte de quatre objectifs :

1) Une gare multimodale et accessible;

2) Un centre-ville multifonctionnel adapté aux besoins des résidents locaux;

3) Des sentiers piétonniers reliant la gare, le centre-ville et d'autres points d'intérêt;

4) Un tissu résidentiel diversifié entourant la gare et le centre-ville.

Centre-ville

Dans le cas du centre-ville, la vision est celle d'une communauté animée dont la vie de tous les jours est centrée sur le chemin d'Oka, qui deviendra un corridor central et noyau d'activités avec des fonctions commerciales et résidentielles. L'axe fournira un environnement sécuritaire et confortable pour les piétons et cyclistes, sans nuire à la circulation véhiculaire à travers le secteur. De plus, la provision de parcs et squares offrira un cadre agréable pour tenir des événements communautaires. En reliant cette nouvelle rue principale (composée d'une densité commerciale et résidentielle accrue) avec la gare, les déplacements non véhiculaires entre le chemin d'Oka et la gare Grand-Moulin seront encouragés. Par le biais de mesures d'aménagement paysager, de changements ou d'ajouts de trottoirs, et d'uniformisation du retrait des bâtisses, une connexion plaisante et sécuritaire sera atteinte entre les blocs d'activité le long du chemin d'Oka.

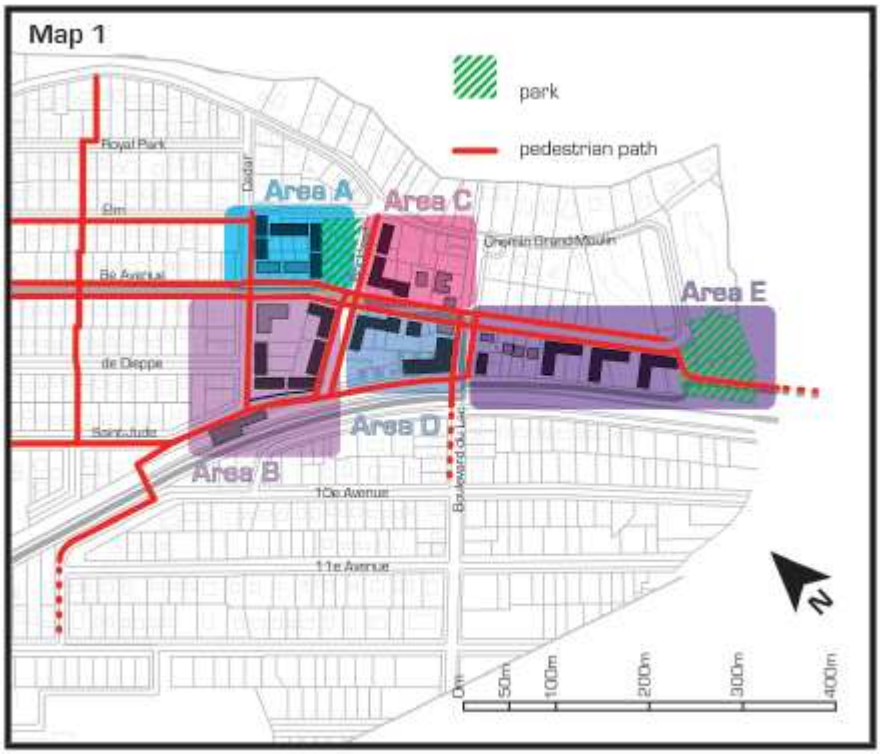
Gare

Dans le cas de la gare, la vision est celle d'un dépôt qui devient un noyau où divers modes de transport convergent et divergent. En érigeant une véritable bâtisse offrant refuge contre les intempéries et services commerciaux, les résidents seront plus enclins à prendre le train, surtout lors des froides journées d'hiver. En étant mieux connectée, autant visuellement que physiquement, au centre-ville, la nouvelle gare sera plus accessible à la circulation non véhiculaire. Elle offrira un arrêt important pour les autobus de la ville, ainsi que des aménagements de stationnement esthétiquement et logistiquement améliorés pour les automobiles et les vélos. En outre, une augmentation modérée de la densité résidentielle, en harmonie avec le quartier existant, créera une atmosphère plus chaleureuse autant pour les usagers du transport en commun que pour les résidents locaux.

3. SCHÉMA DU DESIGN PROPOSÉ

3.1 GARE GRAND-MOULIN

3.1.1 STRATÉGIES DE PLANIFICATION



Le secteur prisé pour la planification d'interventions autour de la gare Grand-Moulin comprend les blocs directement adjacents au terrain de stationnement actuel de la gare (veuillez vous référer à la Carte 1). Le secteur d'intervention est délimité par la rue Cedar vers l'ouest, la rue Stoney-Point ver le nord, le lac vers l'est et les rails vers le sud. Les efforts de densification devraient être concentrés à l'intérieur de un ou deux pâtés au nord, à l'est ou à l'ouest du site de la gare actuelle afin d'encourager le voyage par train.

La proposition adresse le besoin de mieux intégrer divers modes de transport dans le secteur et de créer de nouvelles unités résidentielles pour accommoder une population diversifiée. Par conséquent, un programme pour la région entourant la gare Grand-Moulin est basé sur deux principales stratégies.

1) Une gare multimodale et accessible, à proximité du centre-ville, qui canalise avec efficacité le flot de passagers qui transigent à travers le quartier quotidiennement. Cette gare est liée aux parcours des autobus locaux et régionaux et est reliée au centre-ville par des sentiers pédestres, des pistes cyclables et des réseaux de transport en commun.

2) Un tissu résidentiel diversifié et modérément dense autour de la gare, qui est en harmonie avec les constructions existantes et qui interagit avec la vie du quartier. De nouveaux espaces verts fourniront des commodités collectives pour desservir la population accrue.

3.1.2 CONCEPTS DU DESIGN

Pour implanter ces stratégies, les trois lignes directrices suivantes en matière de design assureront un développement futur cohérent et harmonieux.

1) Les édifices ne doivent pas dépasser trois étages afin de fournir suffisamment de lumière et pour s'assurer que l'échelle des nouveaux développements est appropriée tout en permettant une augmentation modérée de la densité.

2) Les nouveaux développements doivent s'agencer avec le quartier et accuser sa nature résidentielle et son langage architectural. Il est, par conséquent, recommandé de construire des stationnements souterrains ou derrière les nouveaux édifices là où c'est possible et de privilégier la construction d'unités de logements accessoires.

3) Les nouveaux développements devraient incorporer des sentiers non véhiculaires, bien articulés, tels que traverses en brique, pistes cyclables pavées, nouveaux trottoirs ou trottoirs élargis, éclairage de rue et de nouvelles signalisations pour ralentir les déplacements automobiles.

3.1.3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES INTERVENTIONS

La suivante est une description détaillée des interventions proposées. Veuillez vous référer à la Carte 1 de la Section 3.1.1.

Développement résidentiel

La proposition incorpore de développement de plusieurs multiplex résidentiels de style bâtisses alignées ou en rangs, qui visent à rehausser la continuité de la rue et permettre l'aménagement de cours intérieures et de stationnements souterrains pour l'usage des résidents. Le développement de rangs de multiplex résidentiels est concentré dans deux secteurs le long de la 8e avenue, dans un rayon de 500 mètres (une marche d'environ 10 minutes) de la gare. Les développements proposés mèneront à une augmentation de la densité présentement d'environ 25 logements par hectare à 50 logements par hectare. Les types de bâtiments choisis fourniront 368 unités de logement avec une superficie variant de 54 m^2 à 110 m^2. Quoique le caractère des ces propositions de développement soit résidentiel, quelques édifices à appartements de 3 étages avec locaux commerciaux au niveau de la rue sont proposés afin d'aider les résidents à combler certains de leurs besoins les plus urgents. La suivante fournit quelques détails du développement résidentiel proposé par secteur, tel qu'illustré dans la Carte 1, section 3.1.1.

Secteur A : 68 nouvelles unités seront aménagées dans des bâtisses en rangs de 3 étages encadrant une cour intérieure sous laquelle de l'espace de stationnement « caché », accessible à partir de la

8e avenue, sera disponible pour les résidents. (Un stationnement « caché » sous une cour est moins coûteux qu'un stationnement « souterrain » sous un édifice, et nous faisons la distinction entre les deux termes dans ce rapport.) La portion sud du bloc est réservée pour de parc public de 1600m^2. Les triplex présentement situés sur la 8e avenue demeureront, puisqu'ils sont compatibles avec le design proposé.

Secteur B : 93 nouvelles unités seront situées à même des édifices de 3 étages qui suivent le contour des rues. Ce développement encadrera une cour intérieure et disposera également d'un stationnement « caché » accessible de la 8e avenue. Sur la portion ouest du bloc, aboutissant aux rails du chemin de fer, on créera 80 places de stationnement souterrain pour desservir la gare. Cet aménagement sera complètement souterrain, construit sous des triplex résidentiels, contrairement au stationnement caché des cours intérieures, mentionné un peu plus tôt. L'édifice « Case del Sol » actuellement situé au coin de la 8e avenue et de la rue Cedar, demeurera et sera intégré aux nouveaux développements, cars sa hauteur et sa forme en « L » sont compatibles avec le design des cours intérieures et de la rue.

Secteur C : 35 nouvelles unités seront aménagées sous forme de triplex, comportant un édifice en coin qui suivra le contour de la rue Rockland et la 8e avenue. L'espace de stationnement « caché » sera aménagé sous la cour intérieure derrière les édifices résidentiels. Une unité résidentielle de 3 étages sur la 8e avenue comportera des locaux commerciaux au rez-de-chaussée.

Secteur D : 66 nouvelles unités seront aménagées atour d'une cour intérieure en forme de « L », sous laquelle un stationnement « caché » sera disponible. Les unités de logement seront construites en tant que blocs appartements sur 3 étages avec locaux commerciaux au niveau de la rue. Sur la portion sud-ouest du bloc, le terrain de stationnement actuel demeurera pour desservir la gare, mais sera converti en stationnement souterrain, au-dessus duquel sera construit un édifice à logement multiplex à 3 étages.

Secteur E : 106 nouvelles unités seront disponibles dans 3 édifices multiplex résidentiels distincts en forme de « L ». Ce design créera des cours intérieures, sous lesquelles sera aménagé du stationnement caché, accessible par la 8e avenue.

Les édifices multiplex alignés en rangs rehausseront la continuité visuelle de la rue et créeront des cours intérieures avec stationnements souterrains. Ce design rehaussera la forme d'une rue continue rendant l'environnement plus accueillant pour le piéton et soutenant une vie de quartier animée compte tenu l'augmentation modérée de la densité de population. De plus, ce type de développement améliorerait l'environnement non structuré des constructions et serait en harmonie avec d'autres édifices à densité moyenne construits au cours de la dernière décennie. L'annexe 3b offre une illustration de notre design résidentiel.

Gare

La proposition est centrée sur l'érection d'un édifice de gare le long du quai existant de l'AMT; veuillez consulter l'illustration fournie en annexe 3b. L'édifice de la gare serait situé au coin des rues St-Jude et Cedar, englobant le terrain de stationnement actuel. Il s'agirait d'une bâtisse attrayante, fermée et chauffée servant de point de transfert au niveau du transport intermodal, reliant le service de train de banlieue de l'AMT avec le service d'autobus du CIT.

L'édifice comporterait deux niveaux : un au niveau de la rue St-Jude, l'autre au niveau du quai du train. Des salles d'attente intérieures seraient aménagées de sièges pour accommoder les usagers du train au niveau supérieur et les usagers de l'autobus au niveau inférieur. Une rampe à l'intérieur de la gare relierait les deux niveaux, fournissant ainsi l'accès aux chaises roulantes entre le niveau de la rue et le niveau du quai du train. Le niveau inférieur offrirait également quelques services de base, tels qu'une billetterie pour les trains de l'AMT, une billetterie pour les autobus du CIT et une salle de bain. Il y aurait également suffisamment d'espace pour l'aménagement d'un commerce modeste d'environ 70 m^2, tel qu'un dépanneur / café. L'aménagement envisagé offrirait des produits d'épicerie de base et pourrait également servir café et sandwiches, ainsi que vendre journaux et magazines. Quelques tables pourraient être à la disposition des voyageurs devant attendre quelque temps le départ de leur train ou autobus. Ces installations ne doivent pas être réservées uniquement aux usagers en transit : elles pourraient également agir en tant que commodité pour les résidents locaux.

Il est recommandé que tout parcours d'autobus local inclut un arrêt à la nouvelle gare. Voilà pourquoi le plan propose l'extension de la rue St-Jude de la rue Celar à la rue Rockland, en utilisant le droit de passage de l'AMT pour créer une nouvelle boucle d'autobus. Les autobus voyageant sur la 8e avenue tourneront sur Rockland et puis emprunteront le nouveau segment de la rue St-Jude. Ils arrêteraient ensuite à la nouvelle gare au coin des rues St-Judes et Cedar et poursuivraient ensuite leur route vers la 8e avenue via la rue Cedar. La création de cette nouvelle boucle d'autobus devrait considérablement améliorer l'intermodalité de la gare Grand-Moulin, permettant de meilleurs transferts entre le service d'autobus et le service du train de banlieue. Ceci, en revanche, peut encourager les usagers du train de banlieue à prendre l'autobus plutôt que leur voiture pour se rendre à la gare Grand-Moulin.

Corridors piétonniers

La rue St-Jude deviendra un chemin piétonnier principal entre le centre-ville du chemin d'Oka et la gare. Une vue en coupe est fournie en annexe 3b. Ce sentier est proposé car il offre la possibilité d'un lien visuel entre le chemin d'Oka et la gare. Il s'agit également du trajet le plus court et le plus direct entre ces deux importants centres d'activités. Un large et agréable trottoir longera la rue St-Judes séparé de la rue par un bas-côté gazonné, paysagé et aligné d'arbres. La circulation sur St-Jude deviendra à sens unique, réduisant ainsi la chaussée et permettant l'aménagement d'un trottoir plus généreux, donc plus accueillant pour accommoder les piétons. Il sera interdit de se garer dans la rue. Le trottoir servira également de sentier sécuritaire et très attendu, car il passe devant l'École élémentaire St-Jude et à proximité de la garderie locale. Des passages cloutés seront aménagés à la gare et à la rue de la Chapelle. Ils seront articulés (faits de briques ou de pavé uni) afin d'offrir un contraste visuellement attrayant et distinct avec la rue préconisant par le fait même un plus grand respect du sentier pédestre.

Des extensions pédestres seront créées à chaque extrémité de la rue St-Jude. Une extension vers le sud de la rue Cedar à la rue Rockland, telle que mentionnée ci-haut, se servira de la gare pour formaliser un sentier, qui est déjà utilisé de manière informelle par les piétons. Des trottoirs longeront cette courte rue, pour autobus seulement, fournissant ainsi un sentier pédestre très pratique. Une extension vers le nord de la rue St-Jude s'étendra de la rue de la Chapelle au chemin d'Oka, en coupant à travers le terrain de stationnement existant partagé entre l'église et le IGA.

Les segments des rues St-Jude, de Dieppe, 8e avenue, Elm, Royal Park, et Grand-Moulin entre les rues Cedar et de la Chapelle sont plutôt longs (veuillez consulter la Carte 1 et l'annexe 1b). Il a été prouvé que la circulation piétonnière n'est pas favorisée par de si longs blocs. Dans le but d'améliorer la circulation pédestre en général dans le secteur tout en portant une attention particulière à tout ce qui pourrait faciliter l'accès pédestre à la gare, le plan propose la création d'un passage piétonnier qui couperait à travers ces longs pâtés, à peu près à mi-chemin entre Cedar et de la Chapelle. Ce passage serait d'une largeur approximative de 1,5 m. Il suivrait les limites des terrains résidentiels existants, exigeant des propriétaires qu'ils cèdent une petite bande de leur terrain. Des clôtures ou des séparateurs naturels verts seraient installés le long du sentier pour l'isoler des propriétés adjacentes et minimiser toute perte d'intimité. Une attention particulière serait portée à l'éclairage et au design du sentier afin d'en assurer la sécurité tout en respectant l'intimité résidentielle.

Piste cyclable

La création d'une nouvelle piste cyclable a également été envisagée le long de la ligne de chemin de fer. Le droit de passage du chemin de fer fournit amplement d'espace pour accommoder une piste cyclable de 2 –2,5m de large. Cette piste débuterait au pont du chemin de fer sur la Rivière des Prairies et suivrait le remblai est/nord des rails jusqu'à la rue Bord-du-Lac, après quoi la piste traverserait de l'autre côté des rails et continuerait jusqu'à la gare de Deux-Montagnes le long du remblai ouest/sud des rails (consultez l'annexe 1c). À la gare de Deux-Montagnes, la piste viendrait rejoindre le réseau de pistes cyclables de la Route Verte. En croisant le chemin d'Oka, la construction d'une rampe permettra aux cyclistes de transférer de la piste cyclable au chemin d'Oka ou vice versa. Plusieurs autres points d'accès seraient également créés pour permettre les déplacements entre la piste cyclable et les rues locales.

La piste cyclable offrirait un droit de passage quasi exclusif aux cyclistes, leur permettant de traverser la ville de Deux-Montagnes efficacement sans interaction avec des véhicules motorisés. Il s'agirait donc d'un sentier très sécuritaire et rapide qui bénéficierait autant aux cyclistes récréatifs qu'aux cyclistes usagers du transport en commun.

Quoique la piste cyclable qui existe déjà sur la 8e avenue est à peu près parallèle à la piste cyclable proposée, celle-ci pourra demeurer, mais subira des modifications. Selon des recherches sur le design des pistes cyclables, la configuration actuelle de la piste, incorporant les deux sens de la circulation cycliste du même côté de la rue, n'est pas sécuritaire. Afin d'en améliorer la sécurité, la piste pourrait être convertie en deux voies cyclistes séparées, côté bordure, chacune dans le même sens que le reste de la circulation. De cette façon, la direction de la circulation est mieux organisée empruntant deux sens clairement établis, sans alternance, et réduisant ainsi la confusion de la part des automobilistes aussi bien que des cyclistes, éliminant par le fait même plusieurs dangers potentiels.

Les cyclistes devraient également pouvoir apprécier l'accès et l'environnement accueillant du nouveau centre-ville le long du chemin d'Oka. À cette fin, des voies pour bicyclettes longeant le côté bordure du chemin d'Oka sont proposées. (Consultez la section transversale du chemin d'Oka en annexe 3a). Ces voies croiseraient la piste cyclable de la 8e avenue et rejoindraient la piste cyclable proposée le long des rails du chemin de fer via la rampe décrite ci-dessus. La signalisation le long du chemin d'Oka, surtout à l'intersection du chemin d'Oka et de la 8e avenue

où les deux pistes cyclables se croiseraient devrait être modifiée pour promouvoir la sécurité cycliste.

Service d'autobus

Une augmentation du service d'autobus local, complémentaire à la Route #80 actuelle, afin de fournir un service de transport pratique à travers toute la communauté, fait également partie de la proposition. L'importance vitale d'un système d'autobus local amélioré doit être soulignée, puisqu'il ferait de l'utilisation des services locaux et de la participation à leurs activités – y compris les commerces sur le chemin d'Oka et la plaque tournante du transport en commun régional à la gare Grand-Moulin– un choix plus viable pour les résidents.

Ce plan recommande une extension significative de l'actuelle Route #80 ou l'ajout d'une nouvelle route, afin de cueillir les passagers à des points clé dans un grand secteur, présentement sous servi. Le design d'une telle route n'a pas été exploré dans ce rapport, puisque le Conseil intermunicipal de transport (CIT) est mieux positionné pour accomplir cette tâche. La capacité potentielle qu'une telle extension peut avoir comme effet positif sur la viabilité de Deux-Montagnes en tant que communauté, cependant, ne devrait pas être négligée.

Du lundi au vendredi, le service d'autobus actuel quitte la gare Grand-Moulin, au rythme d'une à l'heure entre 7h et 10h. La constance du service d'autobus au cours de la journée est positive, mais la fréquence doit être augmentée de façon significative; de plus, le service doit être prolongé plus tard en soirée en plus de desservir la communauté avec la même fréquence au cours de la fin de semaine. Les autobus devraient circuler au moins aux 20 minutes et devraient être mieux coordonnés pour rencontrer chaque départ et arrivée de train à la gare Grand-Moulin.

Espaces verts

Deux parcs seront construits à proximité de la gare (consultez la Carte 1). Le premier est situé au coin de la 8e avenue et de la rue Rockland, il s'étend jusqu'à la rue Stoney-Point. Le parc compte 1 600m^2 en superficie et son aménagement paysager profitera de la légère pente du site pour créer un environnement plaisant au cœur de ce quartier résidentiel.

Le deuxième parc sera situé à l'extrémité sud du quartier et couvrira 3 822m^2. Son aménagement paysager utilisera des irrégularités actuelles de l'emplacement pour créer un espace tranquille et intime. Ce parc fournira également un accès public au Lac Deux-Montagnes, offrant ainsi une commodité agréable et importante pour la communauté tout entière avec le bénéfice ajouté d'être reliée par l'extension des pistes cyclables.

Phases subséquentes

La Phase II du développement atour de la gare continuera d'accroître la densification sous forme d'édifices nouveaux à densité plus élevée, ainsi que par la construction d'unités de logements accessoires (genre *bachelors*) (consultez l'annexe 6b pour information plus détaillée), tous deux rendus possibles par le biais des changements proposés en matière de zonage. Du stationnement additionnel atour de la gare sera sans aucun doute souhaité par certains, et la perception de ce besoin déterminera à quelle phase celui-ci sera incorporé. La possibilité de créer un stationnement souterrain là où est présentement situé le stationnement actuel de l'AMT en construisant un édifice à usages multiples au dessus rencontrerait plusieurs objectifs concurrents. Afin de pouvoir le

réaliser, l'AMT pourrait payer pour la construction de l'édifice et défrayer le coût du stationnement souterrain par le biais de la location des espaces commerciaux et résidentiels nouvellement construits. Un autre alternatif pour l'AMT serait de vendre cette valeur immobilière et de louer un étage souterrain pour le stationnement. Une recommandation additionnelle serait que l'AMT considère exiger un frais de stationnement, surtout si on tient compte des dépenses encourues pour la construction de stationnements souterrains et le besoin potentiel d'investir dans ce type de stationnement.

3.2 CENTRE-VILLE SUR LE CHEMIN D'OKA

3.2.1 STRATÉGIES DE PLANIFICATION

Toutes les interventions planifiées pour le centre-ville sont concentrées sur le chemin d'Oka entre les 3e et 11e avenues (veuillez vous référer à la Carte 2). Les efforts de revitalisation devraient viser la région englobant les 3 ou 4 blocs au nord et au sud de la 8e avenue, puisque le plus gros des institutions de la ville se retrouvent à l'intérieur de ce périmètre. Si Deux-Montagnes désire un centre-ville autonome, elle doit d'abord concentrer ses efforts dans un petit secteur. De plus, le centre-ville doit être situé le plus près possible de la gare et, par conséquent, organisé autour de l'hôtel de ville en tant que point de liaison.

La proposition adresse le manque de services et d'espace public le long du chemin d'Oka tout en visant à accroître la densité de ce secteur avec l'ajout d'unités résidentielles parmi le développement à usage multiples du chemin d'Oka. Ces ajouts tentent de créer un centre-ville plus convivial, accessible à pied et vivant qui favorise la circulation piétonnière et cycliste et offre des espaces verts pour enrichir l'interaction sociale et stimuler l'engagement communautaire.

La création d'un programme pour le chemin d'Oka est définie par deux stratégies :

1) **Un centre-ville avec des édifices, à usage commercial et résidentiel, regroupés atour de squares ouverts et espaces verts publics.**
2) **Des éléments physiques tels que trottoirs, aménagements paysagers, et espaces ouverts, qui relient des regroupements individuels de développements mixtes pour former une rue principale unifiée.**

3.2.2 CONCEPTS DU DESIGN

Pour implanter les stratégies décrites ci-haut, il a été décidé de suivre quatre lignes directrices quant au design afin de s'assurer de la cohérence et de l'harmonie du développement futur.

1) **Les nouveaux édifices du centre-ville devraient combiner, lorsque c'est approprié, des utilités commerciales, résidentielles et sociales. Les nouveaux développements devraient aussi offrir suffisamment d'espaces publics, y compris des espaces verts, des squares pour les rencontres publiques et des espaces flexibles pour tenir des événements culturels et communautaires.**
2) **Les nouveaux édifices devront, de par leur architecture, refléter l'histoire et le caractère de Deux-Montagnes et de la région. L'architecture devrait être à l'échelle appropriée pour la ville de Deux-Montagnes et en rapport avec les constructions historiques avoisinantes.**
3) **Les nouveaux édifices devraient permettre une liaison visuelle et physique entre les éléments le long du chemin d'Oka, viser à créer ou préserver des points de repères qui servent à orienter les utilisateurs et conserver les caractéristiques positives de la rue. Le plan du nouveau site devrait également établir une liaison visuelle et physique avec la gare Grand-Moulin.**
4) **Le design des nouveaux espaces le long du chemin d'Oka devrait assurer l'accès, la sécurité et le confort des piétons. De plus, les édifices devraient être positionnés de façon à permettre la circulation d'air et de lumière.**

3.2.3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE DES INTERVENTIONS

La suivante est une description détaillée des interventions proposées par type; veuillez vous référer à la Carte 2 de la section 3.2.1.

Développement commercial

Secteur 2a : Un édifice commercial de 2 étages remplacera ou englobera l'édifice actuel de la clinique au coin du chemin d'Oka et de la 9e avenue. À cette fin, on pourrait soit prolonger le devant et l'arrière de la structure existante ou construire une nouvelle structure de 2 étages à sa place. La superficie additionnelle qui résulterait de ce changement pourrait accommoder la

pharmacie Jean-Coutu du coin adjacent, créant ainsi un complexe médical ou pharmaceutique dans le nouvel édifice. Le but de la construction ou rénovation comporte deux volets :

1) **Pour créer une façade d'édifice sans recul, alignée avec le chemin d'Oka, avec du stationnement à l'arrière du terrain.**
2) **Pour fournir un point de repère architectural qui sera encadré à la fin du sentier pédestre en provenance de la rue St-Jude (complétant l'axe entre le chemin d'Oka et la gare Grand-Moulin, nouvellement embellie; consultez la section 3.1.2).**

Secteur 2b : Sur le coin (nord-ouest) opposé à la 9e avenue, un deuxième édifice de 2 étages est proposé et celui-ci servirait de façade à un nouveau parc. Cet édifice pourrait accommoder une Caisse Populaire (institution financière qui a exprimé son intérêt par rapport à un emplacement du centre-ville) et/ou un service public, tel que La Maison de la Culture de Deux-Montagnes. Un partenariat entre Deux-Montagnes et la Caisse Populaire pourrait aider à défrayer les coûts de l'aménagement paysager et l'entretien du parc, ainsi qu'offrir leur soutien lors d'événements communautaires et expositions locales.

Développement résidentiel et commercial à usage mixte

Secteur 3 : Un projet de développement résidentiel et commercial à usage mixte pourrait augmenter la vie commerciale et résidentielle le long du chemin d'Oka. Consultez l'illustration en annexe 3a. Le plan propose un nouveau complexe au nord-est de l'Hôtel de ville, au coin du chemin d'Oka et de la 8e avenue. Le complexe en forme de « H » serait situé autour d'un square ouvert agrémenté d'espaces verts, de lieux de rassemblement, de terrasses, de trottoirs, et d'aménagements paysagers, ainsi que de stationnement sur et hors rue. Des locaux commerciaux de 50-150m^2 prendraient place aux rez-de-chaussée de chacun des trois édifices et les étages supérieurs seraient réservés aux unités résidentielles. Les deux édifices le plus au sud comporteraient trois (3) étages, permettant au soleil d'atteindre le square pendant la journée tout au long de l'année. Les deux édifices du côté nord du site seraient haut de quatre (4) étages, avec l'édifice sur le coin nord-est entièrement dédié au résidentiel. Ces unités de logement seraient de mise pour les jeunes couples ou les couples dont les enfants ont quitté le foyer parental (3½ pièces – 4½ pièces, ou 54-72 m^2).

De l'autre côté de la rue, au coin du chemin d'Oka et de la 8e avenue, des changements mineurs seraient apportés aux édifices actuels (actuellement des restaurants asiatique et mexicain). Ces changements impliqueraient l'élimination de places de stationnement devant ces commerces et l'ajout de terrasses permettant une meilleure intégration avec la rue.

Résidences pour les aînés

Secteur 4 : Des édifices en forme de « U » comprendraient des unités visant à loger des résidents de 60 ans et plus avec les commodités qui conviennent au niveau du rez-de-chaussée le long de la rue transversale. Une cour intérieure semi-publique fournirait un lieu de rencontre pour les résidents. Les balcons des deuxième et troisième étages feraient face à la cour intérieure, fournissant des espaces externes privés. Ceux-ci arboreraient des motifs architecturaux sympathiques à Deux-Montagnes, ajoutant ainsi une touche de vie aux édifices et à la cour intérieure.

Mesures de circulation, infrastructures relatives au transport et améliorations des rues

Pour accroître la perméabilité des piétons et des véhicules, le plan suggère prolonger la rue Elm jusqu'au chemin d'Oka, entre les squares susmentionnés (Régions 3 et 4), reliant ainsi le quartier résidentiel vers l'est avec le nouveau développement le long du chemin d'Oka. De nouveaux trottoirs larges d'au moins 2,5 mètres seraient ajoutés du côté est du chemin d'Oka et perpendiculaires au chemin d'Oka sur la 8e avenue et sur la rue St-Jude - cette dernière offrant une connexion précieuse à la gare Grand-Moulin. En plus des trottoirs, des sentiers pavés relieraient les espaces verts, squares ouverts et développements mixtes nouvellement créés. Ces sentiers fourniraient des routes alternatives vers les services commerciaux et résidences qui longent le chemin d'Oka.

De plus, le stationnement sur rue et les nouveaux systèmes d'éclairage des rues devraient servir à établir et améliorer les déplacements piétonniers le long du chemin d'Oka; consultez la vue transversale fournie en annexe 3a. Tel que mentionné plus tôt, une piste cyclable longeant le chemin d'Oka et liée à la piste cyclable proposée le long des rails de chemin de fer de l'AMT et à la piste cyclable existante sur la 8e avenue, favoriserait une augmentation de la circulation non véhiculaire dans ce nouveau centre-ville. Finalement, le plan propose la création d'un nouvel arrêt d'autobus et abribus au coin de la 8e avenue et du chemin d'Oka pour les autobus locaux, ainsi que régionaux.

Espace vert

Plusieurs nouveaux parcs et espaces verts ont été ajoutés le long du chemin d'Oka pour créer divers types de lieux de rencontres et espaces récréatifs. Le plus grand de ceux-ci est un parc longeant l'Hôtel de ville (Région 2b), qui accommode le petit espace vert existant et un gazébo. Ce parc figure parmi un réseau d'espaces verts reliant différentes destinations tout au long du chemin d'Oka. En tant que partie intégrante de ce réseau, le plan propose de créer une arcade extérieure, mais recouverte, perpendiculaire au chemin d'Oka, entre le IGA et l'église St-Agapit (Secteur 1). Cette structure pourrait fournir un site à utilisation saisonnière, soit commerciale ou récréative, pour accueillir un marché fermier, une exposition artisanale ou une célébration quelconque. Sa proximité avec le centre-ville en ferait un site viable pour tenir de petits événements ou des portions de plus importants événements lors des saisons plus clémentes. Un tel aménagement encouragerait sans doute la planification d'événements ou de marchés par les résidents de la ville.

Par surcroît, une portion du terrain du IGA entre l'édifice et la rue sert à créer un espace vert. Ce parc, de forme triangulaire, servirait autant comme connecteur que comme tampon et pourrait être offert gratuitement à la ville en échange de stationnement sur rue réservé aux clients du IGA. En évitant les stationnements qui séparent les édifices de la rue, le parc en face du IGA – ainsi que les autres espaces vers parsemés à travers le nouveau projet – aiderait à la création de cet espace vert inaccessible en un seul lieu dû aux édifices existants et aux limites des propriétés. Les petits parcs de poche devraient être moulés selon le caractère et les fonctions des édifices environnants. Par exemple, l'espace vert adjacent à l'hôtel de ville pourrait accommoder les événements publics, tandis que l'espace vert en face du IGA pourrait inclure des tables et des bancs pour les employés travaillant en ville à l'heure du lunch. De la même façon, les espaces verts longeant le développement à usage mixte accommoderaient aussi bien les résidents que les commerçants.

Deux larges squares sont également proposés dans les zones intérieures entre les ailes des édifices des secteurs 3 et 4. Ces squares sont des espaces ouverts plus formels, semi-publiques pour utilisation par les gens d'affaires et les résidents. Ils sont flexibles en matière d'utilisation et peuvent inclure des places pour s'attabler dehors tels les restaurants ou cafés, ou des bancs et aménagements paysagers et suffisamment d'espace ouvert pour accommoder lors de petits événements publics (ex. vente de trottoir). Le square en secteur 4 pourrait répondre aux besoins des résidences dans cet édifice (telles que ceux mentionnés ci-haut pour les 60 ans et plus). Des terrasses formelles faisant face au Secteur 3 du côté ouest du chemin d'Oka seraient rajoutées à la première phase du projet de design afin de conserver les édifices et commerces actuels. Tel que mentionné, les restaurants asiatique et mexicain existants pourraient également offrir des places extérieures et les clients pourraient être séparés de la circulation de la rue par des arbustes et des pots de plantes.

Phases subséquentes

La phase II du projet de design proposé inclut le développement subséquent du chemin d'Oka par la promotion de développement mixte additionnel. Les secteurs identifiées par rapport à une rénovation ou un développement subséquent basées sur les lignes directrices mentionnées au tout début incluent certains sites le long du côté ouest du chemin d'Oka entre la 5e et la 8e avenue (face au Secteur 3). Les édifices sur le chemin d'Oka et la 8e avenue (qui ont reçu un traitement initial avec l'ajout de terrasses en phase I) seraient davantage rénovés ou redessinés pour mieux refléter le caractère du chemin d'Oka. De plus, le IGA actuel serait amélioré grâce à des rénovations de façade ou l'ajout d'autres espaces commerciaux le long du magasin existant pour s'agencer à l'échelle et au caractère architectural des autres nouveaux développements.

La phase III prolongerait le développement du chemin d'Oka, du chemin Grand Moulin et le la Rivière des Mille-Îles pour accentuer les connexions importantes avec le bord de l'eau. De telles interventions incluraient le re-développement du coin sud-est des chemins d'Oka et Grand-Moulin, ainsi qu'une reconfiguration ou une rénovation de l'édifice de la Légion canadienne (situé sur le chemin Grand-Moulin) afin d'encourager et d'accommoder l'utilisation publique du bord de l'eau.

4. IMPLANTATION

Pour compléter les phases mentionnées ci-haut selon les grandes lignes de leur implantation décrite ci-après, la municipalité de Deux-Montagnes ne devrait pas procéder sans avoir la certitude que certaines variables agiront en sa faveur. De telles considérations permettront à la municipalité de travailler de façon logique coordonnant tous les acteurs à tous les niveaux, sans quoi la vision proposée ne peut pas être accomplie.

Pour que la nouvelle gare et son développement environnant soit un but réalisable pour Deux-Montagnes, la ville doit d'abord établir un niveau élevé de communication avec le gouvernement provincial et l'AMT. Cette coordination assurera le fait que toute augmentation d'achalandage de la ligne de train de banlieue – ce qui servirait le but de tout développement proposé – puisse être adéquatement desservi par les infrastructures de l'AMT.

De plus, la municipalité doit confirmer qu'il y a suffisamment d'intérêt parmi les développeurs potentiels et, en retour, suffisamment de capital disponible pour envisager la faisabilité de ces interventions. Sans cette assurance, les buts derrière ces interventions des secteurs du chemin d'Oka et de la gare ne pourront être réalisés.

4.1 CONTEXTE DES POLITIQUES

Dans son plan de transport pour la région des Laurentides, qui inclut Deux-Montagnes, le Ministère du transport du Québec (MTQ) identifie l'amélioration de la part du transport en commun en tant que moyen de transport dans les régions comme étant une priorité de taille. Le plan suggère également la promotion de formes de développement urbain favorables à l'augmentation du transport en commun.

Le plan de la MRC de Deux-Montagnes pour 2003 désigne la ville en tant que « territoire urbain » et suggère de promouvoir un environnement de « village » dans les quartiers résidentiels tels que Deux-Montagnes. Il propose également de consolider les développements résidentiels actuels et d'édifier les terrains inutilisés ou sous-utilisés en tant qu'alternatif à l'étalement anarchique des secteurs résidentiels. Le maire Lauzon semble endosser cette vision, décrivant le chemin d'Oka futur en tant que plaque tournante commerciale évoquant des souvenirs de rue principale de villages typiques. Le maire Lauzon a également parlé de ramener les aînés plus près des services importants au cœur de cette vision de plaque tournante communautaire.

En ce qui concerne le CMM, un schéma métropolitain d'aménagement et de développement vient d'être publié. Celui-ci décrit la vision pour la métropole de Montréal. Ce plan favorise la densification des secteurs urbains entourant les gares, incluant la gare Grand-Moulin de notre secteur d'étude. Le plan indique aussi que le re-développement entourant une gare devrait suivre les principes de « nouvel urbanisme » et devrait spécifiquement chercher à créer une diversification quant aux types de logements et à l'utilisation faite des terrains.

Finalement, en 2002, l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) a mis sur pied un nouveau plan stratégique, remplaçant par le fait même le plan élaboré en 1997. Le plan stratégique ne contient pas de proposition spécifique à la gare Grand-Moulin comme telle. Cependant, là où le défi d'instaurer un développement urbain est concerné, la stratégie de l'AMT recommande une collaboration avec le Ministère du Transport ainsi qu'avec les municipalités locales. Il recommande que les secteurs entourant les infrastructures de transport majeures se soumettent à des projets de re-développement et de densification, proposant expressément que ceci soit fait en accord avec les principes du développement orienté sur le transport en commun (TOD). Une autre proposition intéressante est que certains des droits de passage gérés par l'AMT peuvent être partagés avec des modes de transport non motorisés.

Il semble y avoir consensus parmi tous les niveaux de gouvernement quant à la stratégie préférée pour le développement de Deux-Montagnes, du conseil municipal au ministère de transport provincial. L'avenir de Deux-Montagnes se dessine comme ayant une densité urbaine modérée qui préconise l'usage du transport en commun et la consolidation commerciale le long de la rue principale tout en maintenant un quartier résidentiel axé vers la famille. Les plans décrits dans ce rapport, qui augmentent la densité des régions entourant le centre-ville et la gare Grand-Moulin, semblent être en ligne avec les priorités de tous les acteurs impliqués. Les propositions pour de nouvelles résidences pour les aînés et une nouvelle piste cyclable le long des rails de l'AMT concordent également avec la direction de la ville et de l'AMT, respectivement.

4.2 OUTILS D'IMPLANTATION

4.2.1 ZONAGE

Afin d'accommoder les interventions physiques et les augmentations de densité de population proposées, certains changements de zonage seront nécessaires dans le secteur à l'étude. Un schéma du zonage actuel est présenté en annexe 1e. Le schéma de zonage proposé est présenté en annexe 1f.

Le long du chemin d'Oka, il est recommandé de modifier la plupart des zonages « commercial seulement » et « résidentiel seulement » entre le chemin du Grand-Moulin et la 11e avenue et de les convertir en zonage mixte résidentiel et commercial. Tout zonage public ou zonage d'infrastructure demeurerait inchangé. La limite en matière de hauteur serait établie au maximum actuel pour Deux-Montagnes, nommément quatre étages.

Autour de la gare, les allocations en accroissement de densité résidentielle devront être augmentées dans le secteur encadré par la rue Cedar au nord, la 8e avenue à l'est, le bord de l'eau au sud et le chemin de fer à l'ouest. L'allocation de densité devrait être augmentée pour s'apparenter à l'allocation de l'édifice Les Cascades à l'extrémité sud de la 8e avenue (Carte 1, secteurs B, D, et E). La même modification de zonage est recommandée pour les blocs encadrés par la rue Cedar au nord, la rue Elm à l'est, la rue Bord-du-Lac au sud et le 8e avenue à l'ouest (Carte 1, secteurs A et C). Ces changements de zonage permettraient la construction de plusieurs bâtiments résidentiels à unités multiples d'envergure semblable à l'actuel édifice Les Cascades.

Des changements sont également recommandés pour les autres zones résidentielles de Deux-Montagnes, afin de permettre une augmentation de densité. Il est recommandé que toutes les zones restantes soient désignées pour usage résidentiel afin de permettre l'ajout d'unités de logements accessoires (consultez l'annexe 6b). De plus, tout zonage, permettant seulement des logements unifamiliales ou semi-détachés, devrait être éliminé. La densité maximum de telles zones devraient être augmentée pour permettre la construction de petits édifices à unités multiples (tels que les duplex ou triplex). On pourrait, optionnellement, ajouter à la réglementation actuelle un règlement municipal concernant la densité minimum pour s'assurer que lorsqu'un logement unifamiliale est remplacé, il le soit par un édifice à logements multiples.

Puisque les changements de zonage pourraient donner lieu à d'importantes augmentations de la densité résidentielle du secteur, de nouveaux espaces verts devront être créés. À cette fin, nous proposons un nouveau zonage vert pour la parcelle de terre qui longe le côté nord de la rue Rockland, entre la 8e avenue et la rue Elm ainsi que pour la bande de terre immédiatement à l'est du chemin de fer, au bord de l'eau. (Détails fournis dans la section 3.3, "Espaces verts").

4.2.2 PLAN PARTICULIER D'URBANISME

Deux-Montagnes devrait considérer l'adoption d'un plan particulier d'urbanisme ou PPU, qui établirait la charpente du développement futur de la ville. Un PPU peut être développé à partir d'un processus de consultation communautaire tel qu'une charrette, là où les résidents, les commerçants, les fonctionnaires municipaux et les développeurs intéressés travaillent ensemble pour développer une vision et une stratégie qui reflète les intérêts des différents acteurs de Deux-Montagnes. Un tel plan pourrait également spécifier les conditions par lesquelles le

développement s'effectuera. Par exemple, le plan pourrait désigner des secteurs de permis de développement ou *development permit areas* (DPA). Avec ce type de désignation, les terrains ne pourraient être subdivisés, construits ou altérés d'aucune façon sans l'acquisition préalable d'un permis. En créant les DPA, la communauté établie une relation d'affaire étroite entre les développeurs et les fonctionnaires municipaux, s'assurant que tout développement reflète la vision partagée pour le secteur. Généralement, les DPA sont hautement détaillés en matière de design d'aménagement paysager et design de construction. Dans le cas de Deux-Montagnes, les DPA pourraient servir à promouvoir des développements de plus forte densité, orientés sur le transport en commun. Consultez l'annexe 6a pour de plus amples détails.

4.2.3 COMITÉ DE REVITALISATION (BID)

Un Comité de revitalisation ou *Business Improvement District* (BID) présente aux fonctionnaires municipaux un modèle par lequel la croissance et le développement économiques peuvent être initiés en tant qu'alternatif à une planification plus centralisée et un investissement majeur de capital. Un comité de revitalisation représente l'organisation de divers commerces locaux travaillant de concert pour développer des lignes directrices pour améliorer le secteur commercial particulier auquel ils appartiennent. Un tel comité est normalement défini par législation locale, et une surtaxe est prélevée par et payée par les commerçants membres, pour ensuite être utilisée comme ils en conviennent pour stimuler l'activité économique locale.

Même si dans les plus grandes villes, la tendance des comités de revitalisation a été de polariser l'usage des terrains commerciaux et résidentiels, dans le cas de petits villages avec une capacité fiscale limitée, il peut fournir un complément très appréciable à la provision limitée de la ville en services de revitalisation.

Plutôt que d'utiliser une approche descendante de développement communautaire, les comités de revitalisation dépendent d'une approche beaucoup plus participative, une approche où les multiples partis intéressés interagissent et créent une base de développement plus solide. Les comités de revitalisation peuvent adresser bon nombre d'enjeux, tels que la sécurité, l'amélioration du paysage des rues et la croissance et le développement économique dans leur ensemble.

Dans le cas particulier de Deux-Montagnes, une organisation d'auto-taxation similaire pourrait être créée afin d'adresser les enjeux relatifs au re-développement du chemin d'Oka, en commençant avec des améliorations modestes, de petite envergure, et en progressant ensuite vers les éléments plus importants du développement selon le plan d'ensemble de revitalisation. Consultez l'annexe 6a pour de plus amples détails.

4.2.4 PARTICIPATION DU PUBLIC– Une étude de cas: Projet rangs de maisons

Project rangs de maisons est une initiative de Houston, Texas, aux États-Unis, pour conserver l'intégrité architecturale et le patrimoine du secteur en réutilisant des rangs de maisons typiques et en les établissant en tant que centres d'activités culturelles. Dans le cas de Houston, 22 maisons en rangs qui auraient autrement été démolies pour être remplacées par un nouveau développement ont été reconfigurées en établissement culturel présentant les ouvrages des artistes afro-américains de la région, ainsi qu'offrant des programmes éducatifs locaux.

Projet maisons en rangée (Houston)

Site potentiel (Deux-Montagnes)

Quoique le Projet rang de maisons soit spécifique à Houston, un projet similaire pourrait être adopté sur le chemin d'Oka à Deux-Montagnes. La maison dans la photo ci-dessus est abandonnée et à été marquée pour le re-développement depuis plusieurs années déjà. Il s'agit aussi d'un exemple des vieilles maisons de style cottage typiques à la région. L'avantage de réutiliser des édifices existants pour des fins culturelles, telles que le Projet rangs de maisons, est que l'intégrité architecturale de la région est préservée, un site d'attraction est créé et cela implique beaucoup moins d'investissements de capital en termes de dépenses initiales.

La création d'un centre communautaire / culturel additionnel fournirait une place où les artistes et artisans locaux de Deux-Montagnes pourraient exhiber leurs ouvrages ou pourrait servir d'espace additionnelle pour les activités communautaires intérieures locales. Initialement, il pourrait servir uniquement pour des occasions relatives à certains événements et progressivement se développer en centre culturel à temps plein, démontrant ainsi une adaptabilité et une flexibilité qu'on ne trouve nulle part ailleurs. Ce type d'installation a vraisemblablement de bonnes chances d'être éligible à recevoir des subventions autant du gouvernement fédéral que du provincial par rapport aux incitatifs de préservation historique. Un tel centre est susceptible de contribuer de façon positive au plan d'ensemble de croissance et de développement du chemin d'Oka. Consultez l'annexe 6a pour plus de détails.

4.3 PHASES ET ANALYSE FINANCIÈRE

4.3.1 ÉTAPES DU CHEMIN CRITIQUE

La suivante est une description concise des étapes importantes prévues dans l'implantation du plan proposé. Pour une information détaillée concernant le financement et la séquence d'interventions spécifiques, veuillez vous référer à l'annexe 5a.

Année1 : Au cours de la première année du plan, le comité de revitalisation tiendra des réunions publiques, consultera les commerçants, les propriétaires et tous les partis affectés et intéressés et travaillera activement à promouvoir les projets sélectionnés auprès des promoteurs.

Années 2-3 : Durant la deuxième et troisième année, la ville investira pour acquérir les terrains nécessaires pour les nouveaux parcs, l'amélioration des rues et l'aménagement paysager pour attirer les investissements et stimuler l'activité commerciale autour du centre-ville et de la gare.

On espère bien que, par ce temps, le développement résidentiel et commercial du centre-ville soit déjà entamé.

Années 4-6 : Au cours des trois prochaines années, la ville complètera l'achat des terrains pour la création de nouveaux espaces verts et ouverts, ainsi que pour l'amélioration des rues et l'aménagement paysager. Il est également possible qu'elle initie et/ou participe à la construction du nouvel édifice de la gare sur la rue St-Jude. Selon les prévisions, le développement commercial du chemin d'Oka devrait être bien entamé rendu à la cinquième année. La ville ne devrait plus être en déficit après la sixième année.

Années 7-10 : Dans les quatre années suivant la fin des travaux de construction de l'édifice de la gare et autres améliorations des rues, on s'attend à ce que le développement résidentiel continue à un rythme régulier, générant des nouveaux revenus. Rendu à la neuvième année après le début des efforts de revitalisation, on s'attend à ce que la ville atteigne le seuil de rentabilité et reçoive un rendement net sur ses investissements.

4.3.2 ANALYSE FINANCIÈRE MUNICIPALE

Considérations financières

L'évaluation financière pour ce projet a été divisée pour considérer deux perspectives différentes, celle de la municipalité et celle des promoteurs privés. Puisque la ville prendra la décision finale quant à la mise en chantier de ce projet, cette évaluation financière est centrée sur la perspective de la ville et fournit donc un budget détaillé ainsi qu'un rapport de trésorerie. L'autre perspective n'est pas négligée, comme telle, mais plutôt calculée de façon moins détaillée que les chiffres offerts pour l'implantation de la construction. Par conséquent, les feuilles *pro-forma* ont été estimées d'un point de vue promoteur, en évaluant le rendement financier sur l'équité et l'investissement. Consultez l'annexe 5a et 5b pour de plus amples détails.

Budget municipal, trésorerie et implantation des échéanciers

Afin de développer un modèle financier pour la perspective de la ville, un échéancier a premièrement été développé pour l'implantation des travaux de construction et des interventions physiques que la ville devra entreprendre dans le scénario proposé. Ces interventions physiques ont été divisées en quatre catégories principales : le développement du chemin d'Oka (centre-ville); le développement autour de la gare; la re-configuration de la rue St-Jude, les interventions de la 8e avenue et « autres interventions ». L'intervention du centre-ville comprend le re-développement du chemin d'Oka, nommément la construction de nouveaux trottoirs et des activités d'aménagement paysager. Le développement autour de la gare couvre la construction de la gare multimodale, une nouvelle rue pour les autobus et l'implantation de nouveaux espaces verts. La reconfiguration de la rue St-Jude inclut la construction ne nouveaux trottoirs. Finalement, le coût des « autres interventions » comprend une provision pour une nouvelle piste cyclable, ainsi que l'aménagement d'une arcade et de deux nouveaux abribus. En somme, ces interventions physiques constituent le coût en capital du projet.

Le coût opérationnel par habitant a également été estimé selon le budget de la ville pour 2005. Le calcul du revenu inclut les taxes foncières, la taxe d'eau, la taxe d'ordures, la taxe pour les eaux usées et les revenus provenant des permis de construction. Chaque item a été calculé selon l'évolution des développements proposés au fil du temps. Il est important de noter que les revenus

provenant de sources extérieures, telles que subventions du gouvernement provincial ou fédéral, n'ont pas été prises en considération. Pour cette raison, toute mise de fonds provenant de telles sources rehaussera la faisabilité financière présentée dans ce scénario de référence.

L'échéancier pour l'implantation et l'évaluation financière a été subjectivement étalée sur une période de dix ans, en tant que structure à moyen terme, ce qui est plus explicit pour les enjeux de ce travail. Cependant, on ne doit pas oublier que la ville continuera de recevoir des revenus de taxes foncières tout au long du cycle de vie des nouveaux lots de logements, et qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que ce cycle excède dix ans. De plus, la ville encourra un déficit fiscal pendant les premières années d'implantation, mais elle peut renverser cette tendance avec des surplus d'argent après la cinquième année et par la suite. Entre les années 9 et 10, il est estimé que l'investissement de la ville aura été recouvert et que, par la suite, le revenu refléterait le profit net. Veuillez vous référer à l'annexe 5c pour les détails complets.

4.3.3 PRO FORMAS

Veuillez consulter l'annexe 5b pour une analyse financière des développements du chemin d'Oka et des environs de la gare du point de vue du promoteur du secteur privé.

5. Commentaires concluants

Deux-Montagnes est une communauté résidentielle bien établie avec énormément de potentiel. Cette proposition a tenté de re-développer deux noyaux d'activités existants – le chemin d'Oka et la gare Grand-Moulin– pour en faire deux ancres fermement établies et bien reliées de la communauté. Tel que décrit dans l'introduction de ce rapport, les objectifs qui nous ont guidés ont été l'atteinte de :

1) **une gare multimodale et accessible;**

2) **un centre-ville multifonctionnel adapté aux besoins des résidents locaux;**

3) **des liens pédestres reliant la gare, le centre-ville et d'autres points d'intérêt; et**

4) **un tissu résidentiel diversifié entourant la gare et le centre-ville.**

Avec la provision d'outils d'implantation détaillés qui englobent flexibilité et participation publique en opérant à l'intérieur de contraintes financières et d'échéanciers réalistes, ce rapport fournit la preuve que la proposition peut certainement être réalisée. Deux-Montagnes a l'opportunité de donner une direction à son avenir et d'assurer son développement en tant que communauté vibrante et inter reliée.

6. BIBLIOGRAPHIE

Alexander, Christopher. A Pattern Language. New York: Oxford University Press. 1977.

----, et al. A New Theory of Urban Design. New York: Oxford University Press. 1987.

Belzer, Dena and Gerald Autler. Transit Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality. Washington: The Brookings Institution Center on Metropolitan Policy and The Great American Station Foundation. June 2002.

"BID Factsheet." Found at: http://www.londonbids.info/. Viewed on 30 January 2006.

"Bouwfonds Mab Development." Found at: http://www.mab.com/site/html/english/projects/detail.php. Viewed on 2 February 2006.

"Community Research: Multi-family Housing." Found at: http://www.class.uidaho.edu/communityresearch/multFamlyHousingi.htm. Viewed on 2 February 2006.

Dittmar, Hand and Gloria Ohland, eds. The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development. Washington: Island Press. 2004.

Dutton, John A. New American Urbanism: Re-forming the Suburban Metropolis. Milano, Italy: Skira editore S.p.A. 2000.

"Environment and Planning." Found at http://www.envplan.com/. Viewed on 26 January 2006.

"Extrait du règlement PIIA Village de la gare." Mont St. Hilaire (PIA Document).

Friedman, Avi. Planning the New Suburbia: Flexibility by Design. Toronto: UBC Press. 2002.

"Community Improvement Plan for Downtown and Main Street Areas: Municipality of Chatham-Kent." Greyfield Redevelopment Case Studies: Municipal Project Initiatives. Found at: http://cmhc.ca/en/inpr/search/search_001.cfm. Viewed on 31 January 2006.

"Housing in the Netherlands, 2004: A Visual Essay." Found at: http://www.culma.wayne.edu/visual_essay.htm. Viewed on 1 February 2006.

Lynch, Kevin. A Theory of a Good City. Cambridge: MIT Press. 1981

- - - -. The Image of the City. Cambridge: MIT Press. 1960.

Pack, Janet Rothenberg. BIDs, DIDs, SIDs, SADs: Private Governments in Urban America. Washington: The Brookings Review. Fall 1992. 18-21.

"Project Row Houses." Found at: http://www.projectrowhouses.org/. Viewed on 31 January 2006.

"The Smart Growth Toolkit." Vancouver: Smart Growth B.C. 2001.

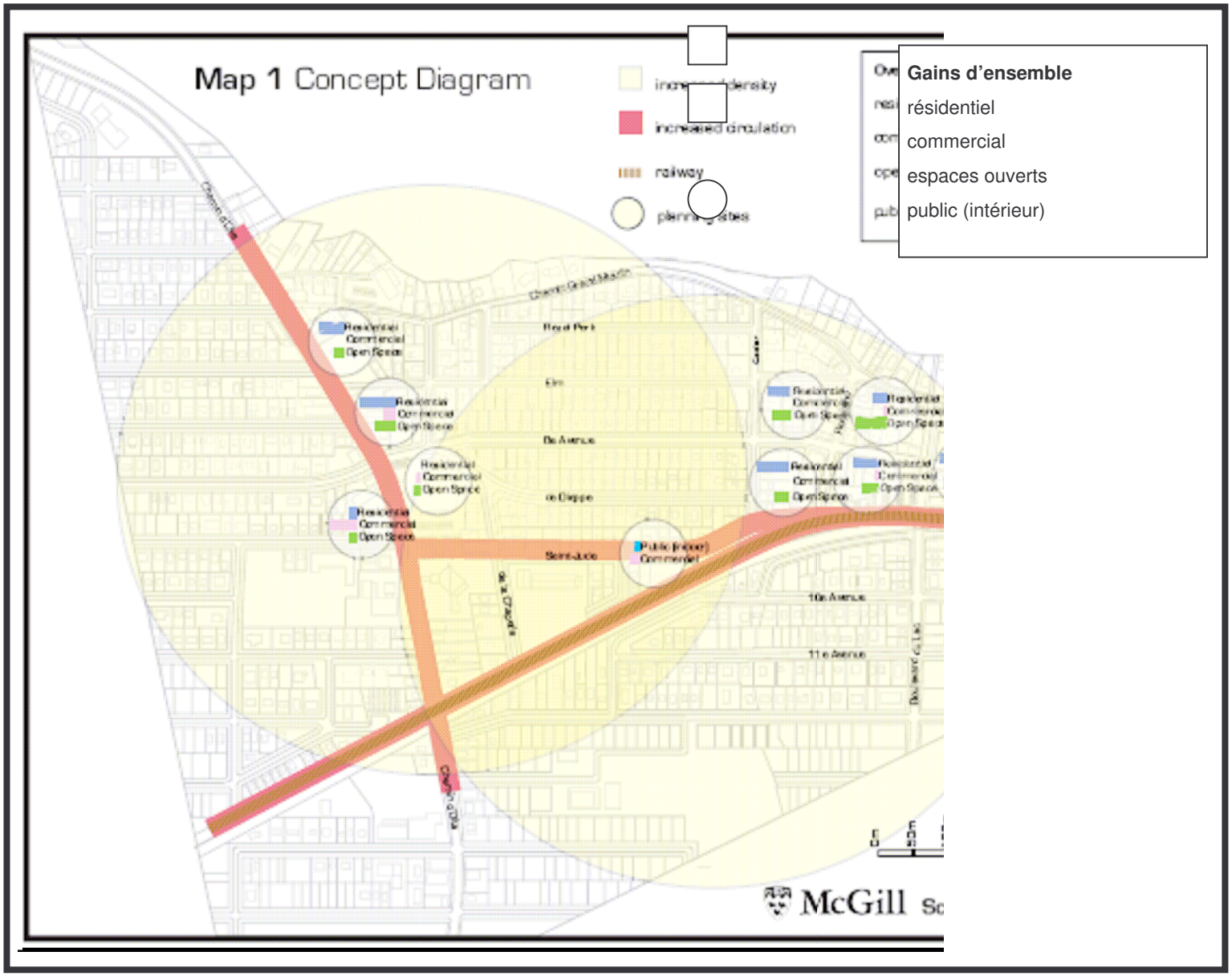
"Urban Advantage: Envisioning Smart Growth." Found at http://www.urban-advantage. com/. Viewed on 28 January 2006.

"What are Business Improvement Districts?" Found at: http://www.planning.unc.edu/courses/261/actman/bidweb1.html. Viewed on 30 January 2006.

"Why Business Improvement Districts Work." Found at: http://www.manhattaninstitute.org/html/cb_4.htm. Viewed on 31 January 2006.

Wolshon, Brian and James Wahl. "Novi's Main Street: Neotraditional Neighborhood Planning and Design." Journal of Urban Planning and Development. Reston, VA: ASCE Publications. March 1999. 2-16.

Annexe 1a


Map 1 Concept Diagram
increased circulation
railway
Gains d'ensemble
résidentiel
commercial
espaces ouverts
public (intérieur)
Residential
Commercial
Open Space
Public (indoor)
Commercial
Elm
8e Avenue
10e Avenue
11e Avenue
McGill

Annexe 1b

Carte 2 Édifices et infrastructures proposés

nouvel édifice, un étage

nouvel édifice, deux étages

nouvel édifice, trois étages

nouvel édifice, quatre étages

édifice existant à améliorer

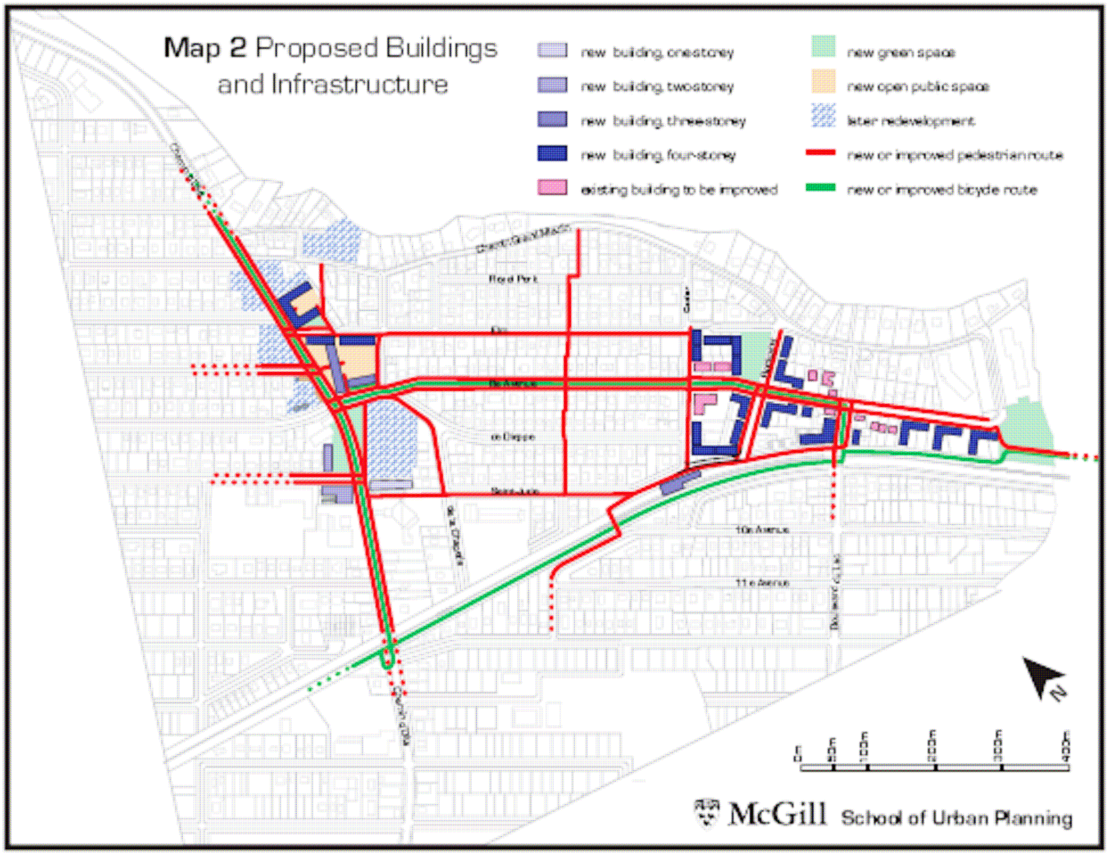
nouvel espace vert

nouvel espace ouvert public

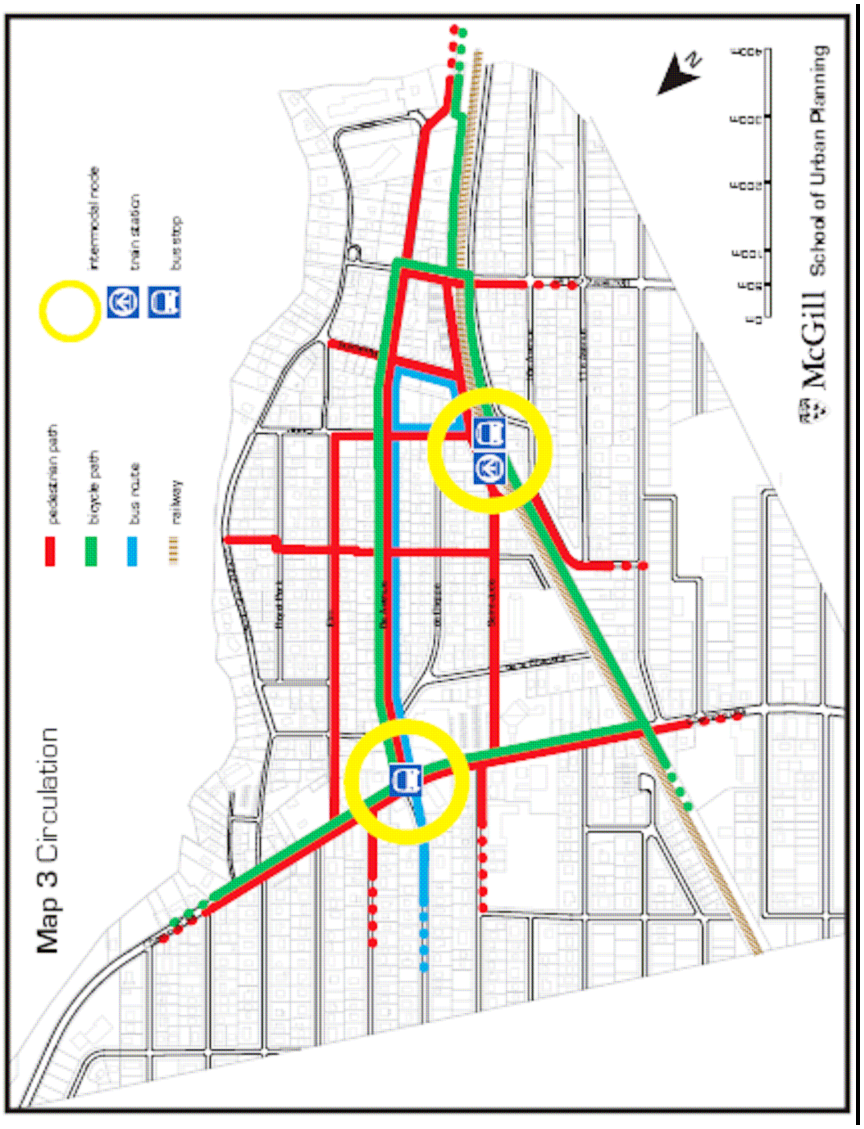
re-développement futur

sentier pédestre, nouveau ou amélioré

piste cyclable, nouvelle ou améliorée

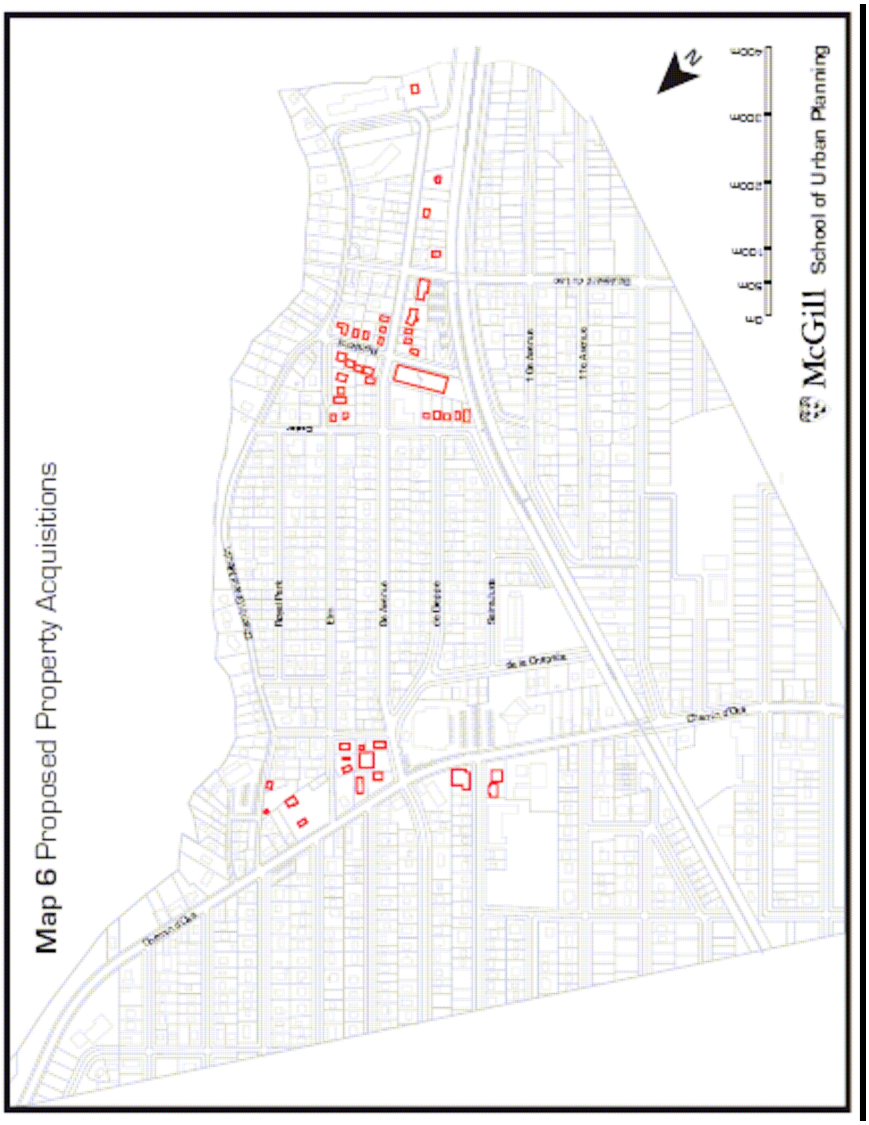


Annexe 1c


Map 3 Circulation
pedestrian path
bicycle path
bus route
railway
intermodal node
train station
bus stop
McGill School of Urban Planning

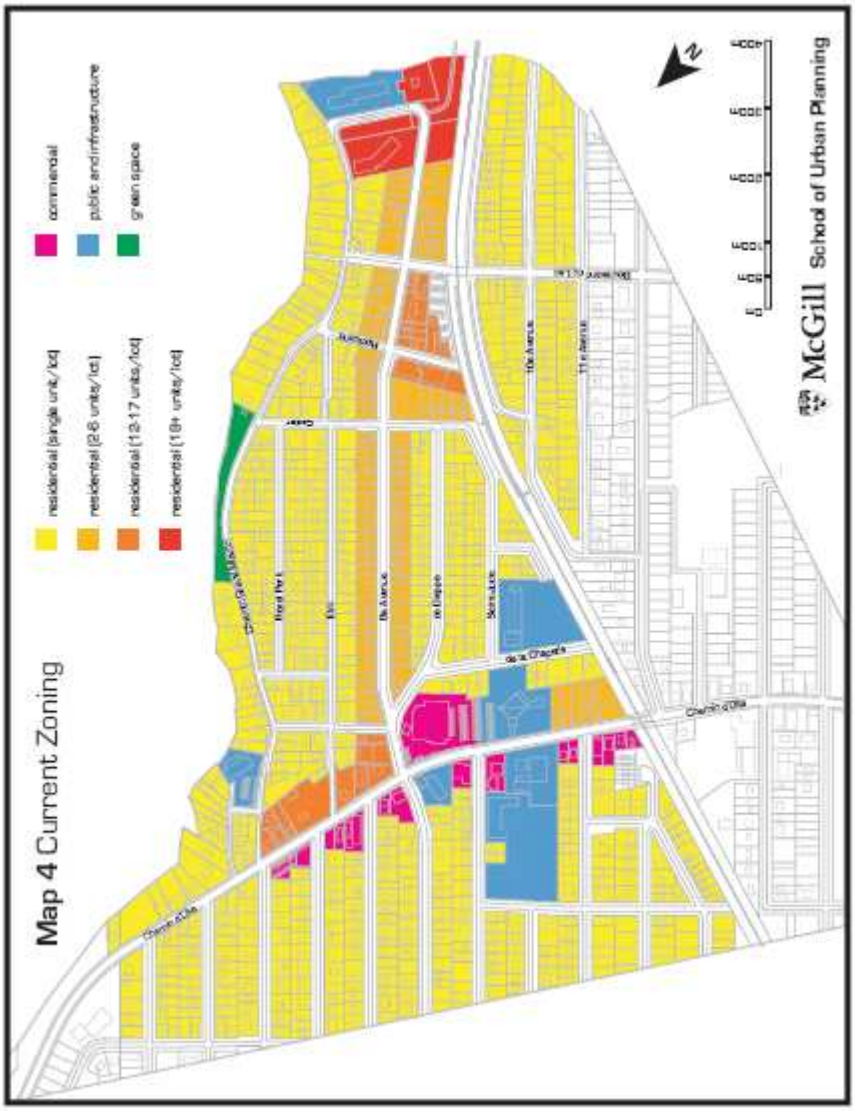
Annexe 1d

Carte 6 Acquisitions de propriétés proposées



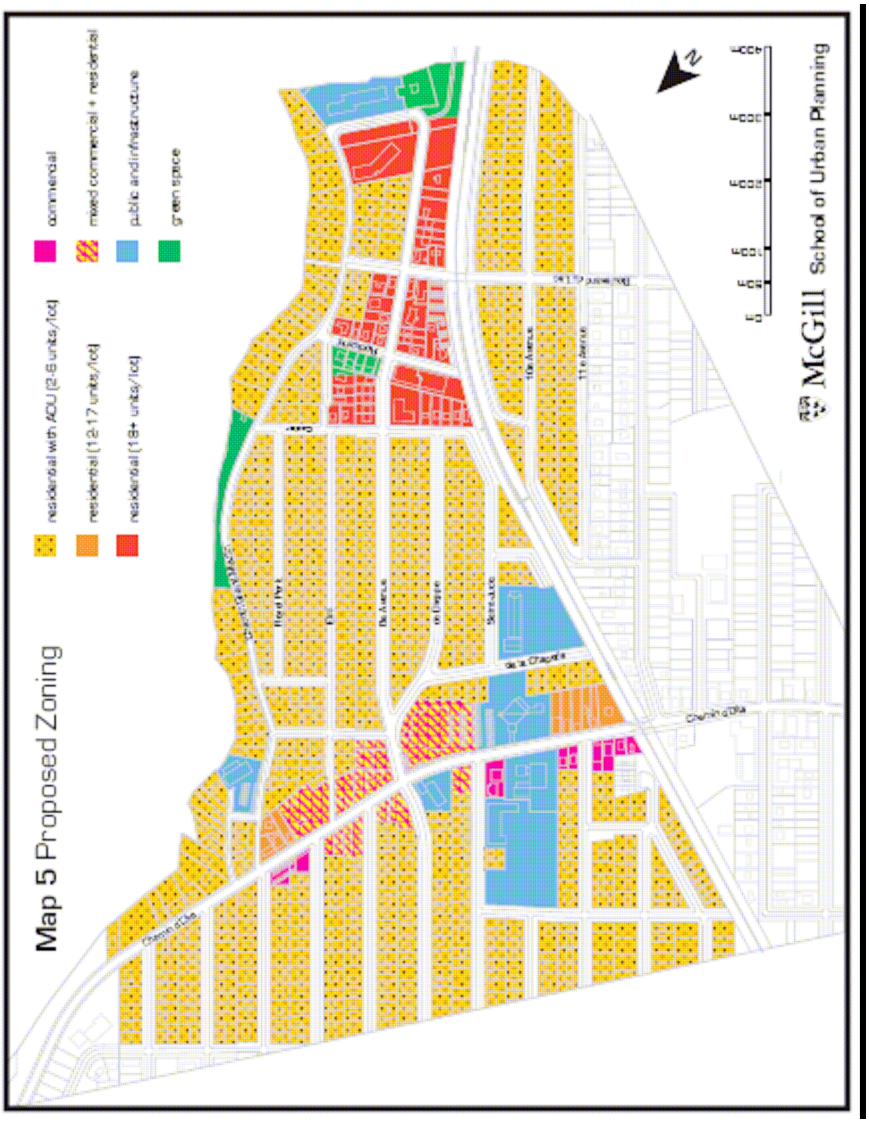
Annexe 1e

Carte 4 Zonage actuel-



Annexe 1f

Carte 5 Zonage proposé



Annexe 2. Perte et gain d'espace

Nombre d'unités ajoutées
Superficie ajoutée (commercial, résidentiel)
Espaces verts ajoutés

Propriétés acquises

Superficie acquise et gain net

Gain net en stationnement

ACQUISITION TOTALE et GAIN

Gare

Nombre d'unités ajoutées	368 unités
Superficie résidentielle ajoutée	25 164 m^2
Superficie commerciale ajoutée	770 m^2
Espace ouvert ajouté (semi-public)	15 338 m^2
Espace ouvert ajouté (public)	5 692 m^2
Stationnement ajouté	+ 225

Centre-ville

Nombre d'unités ajoutées	**180 unités**
Superficie résidentielle ajoutée	**12 196 m^2**
Superficie commerciale ajoutée	**7 877 m^2**
Espace ouvert ajouté (semi-public)	**3 122 m^2**
Espace ouvert ajouté (public)	**4 523 m^2**
Stationnement ajouté	**+ 46**

Gare et centre-ville combinés

TOTAL de superficie ajoutée	**46 007 m^2**
TOTAL d'espace ouvert ajouté (public)	**10 215 m^2**
TOTAL d'espace ouvert ajouté (semi-public)	**18 469 m^2**

TOTAUX après acquisitions proposées

TOTAL m^2 édifices acquis – gare	4 537 m^2
TOTAL m^2 édifices acquis – centre-ville	2 408 m^2
TOTAL m^2 édifices acquis pour changements proposés	6 945 m^2
TOTAL de superficie résidentielle ajoutée (après acquisitions)	37 360 m^2
TOTAL de superficie commerciale ajoutée (après acquisitions)	8 647 m^2
TOTAL de toute superficie ajoutée (après acquisitions)	39 062 m^2
TOTAL des places de stationnement ajoutées	+ 271

Détails du SECTEUR DE LA GARE

Secteur A – Complexe résidentiel de 3 étages

Grandeur de l'unité (m^2)	Nombre d'unités	Superficie totale (m^2)
54 (2½ pièces)	40	2 160
72 (3½ pièces)	18	1 296
108 (5½ pièces)	10	1 080
Espace ouvert		
Cour intérieure		1 600
Parc		1 870
Totaux pour secteur A		
Total résidentiel	68	4 536
Total espace ouvert		3 470

Secteur B – Complexe résidentiel de 3 étages

Grandeur de l'unité (m^2)	Nombre d'unités	Superficie totale (m^2)
54	60	3 240
72	18	1 296
108	15	1 620
Espace ouvert		
Cour intérieure		2 548
Totaux pour secteur B		
Total résidentiel	93	6 156
Total espace ouvert		2 548

Secteur C – Complexe résidentiel de 3 étages

Grandeur de l'unité (m^2)	Nombre d'unités	Superficie totale (m^2)
54	20	1 080
72	6	432
108	5	540
110	4	440
Commercial		220
Espace ouvert		
Cour intérieure		6 279
Totaux pour secteur C		
Total résidentiel	35	2 492
Total commercial		220
Total espace ouvert		6 279

Secteur D – Complexe résidentiel de 3 étages

Grandeur de l'unité (m^2)	Nombre d'unités	Superficie totale (m^2)
54	32	1 728
72	12	864
108	8	864
110	14	1 540
Commercial		220
Espace ouvert		
Cour intérieure		2 751
Totaux pour secteur D		
Total résidentiel	66	4 996
Total commercial		220
Total espace ouvert		2 751

Secteur E – Complexe résidentiel de 3 étages

Grandeur de l'unité (m^2)	Nombre d'unités	Superficie totale (m^2)
54	72	3 888
72	16	1 152
108	18	1 944
Commercial		330
Espace ouvert		
Cour intérieure		2 160
Parc		3 822
Totaux pour secteur E		
Total résidentiel	106	6 984
Total commercial		330
Total espace ouvert		5 982

Secteur F

	Superficie de terrain (m^2)	Superficie de plancher (m^2)
Gare	180	200
Commercial		70

TOTAUX – Secteur de la gare

Nombre de nouvelles unités	368
Nouveau plancher résidentiel	25 164 m^2
Total commercial	770 m^2
Total espaces ouverts (privés)	15 338 m^2
Total espaces ouverts (publics)	5 692 m^2

Détails du CENTRE-VILLE

Secteur 1 – Arcade

Commercial (arcade)	**720 m^2**	**720 m^2**

Secteur 2 – Chemin d'Oka et 9e avenue

	Superficie de terrain(m^2)	Hauteur (étages)	Superficie de plancher (m^2)
Secteur 2a			
Commercial : complexe médical	**827**	**2**	**1 654**
Secteur 2b			
Commercial : Caisse populaire; Maison de la culture	**432**	**2**	**864**
Espaces ouverts			
Parc du côté ouest d'Oka (public)			**1 372**
Parc en face du IGA (public)			**1 485**
Totaux pour secteur 2			
Total commercial			**5 375**
Total espaces ouverts			**2 857**

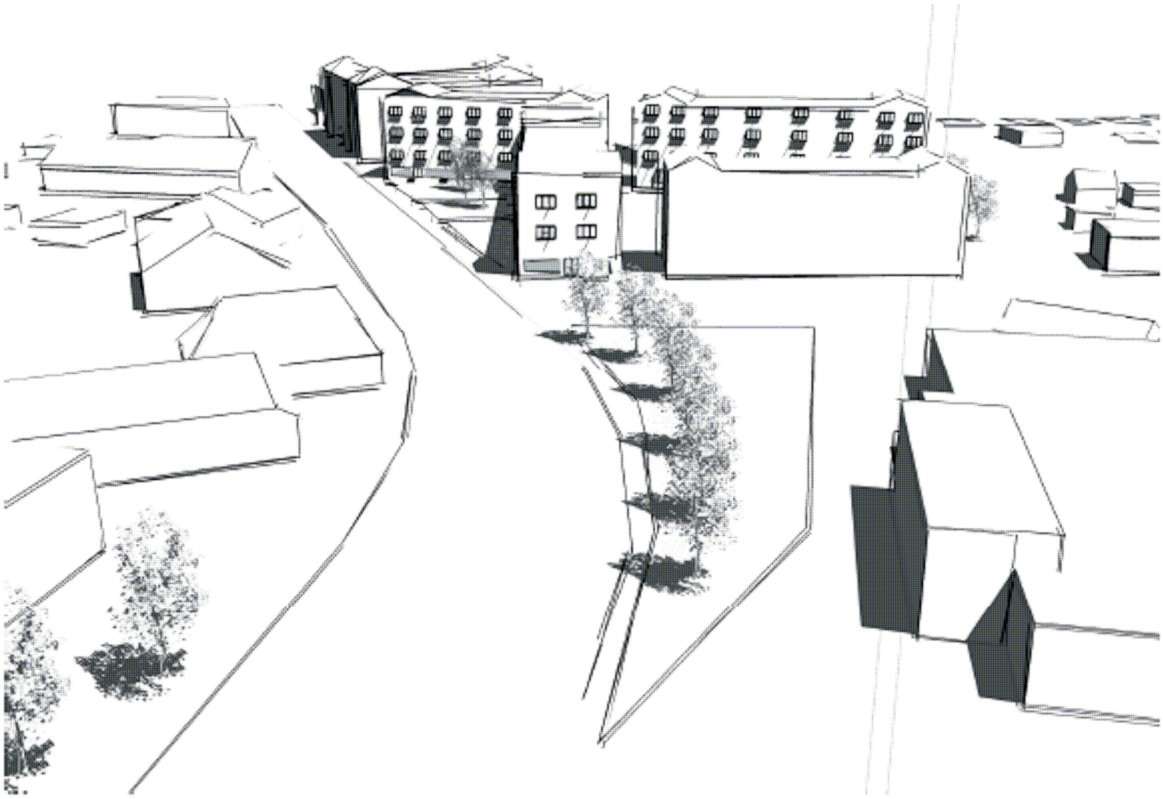
Secteur 3 – Chemin d'Oka et 8e avenue (coin nord-est)

	Superficie de terrain(m^2)	Hauteur (étages)	Superficie de plancher (m^2)
Édifice Sud (commercial)	432	1	432
Édifice Sud (résidentiel) Environ 13 unités de 54-72 m^2 ch.	432	2	864
Édifice Ouest (commercial)	918	1	918
Édifice Ouest (résidentiel) Environ 30 unités de 54-72 m^2 ch.	918	2	1 832
Édifice Nord-Ouest (commercial)	432	1	432
Édifice Nord-Ouest (résidentiel) Environ 20 unités de 54-72 m^2 ch.	432	3	1 296
Édifice Nord-Est (résidentiel) Environ 42 unités de 54-72 m^2 ch.	720	4	2 880
Espaces ouverts			
Square (semi-privé)			2 603
Espace ouvert (public)			212
Espace ouvert (public)			1 154
Totaux pour secteur 3			
Total résidentiel (105 unités)			6 872
Total commercial			1 782
Total espaces ouverts			3 969

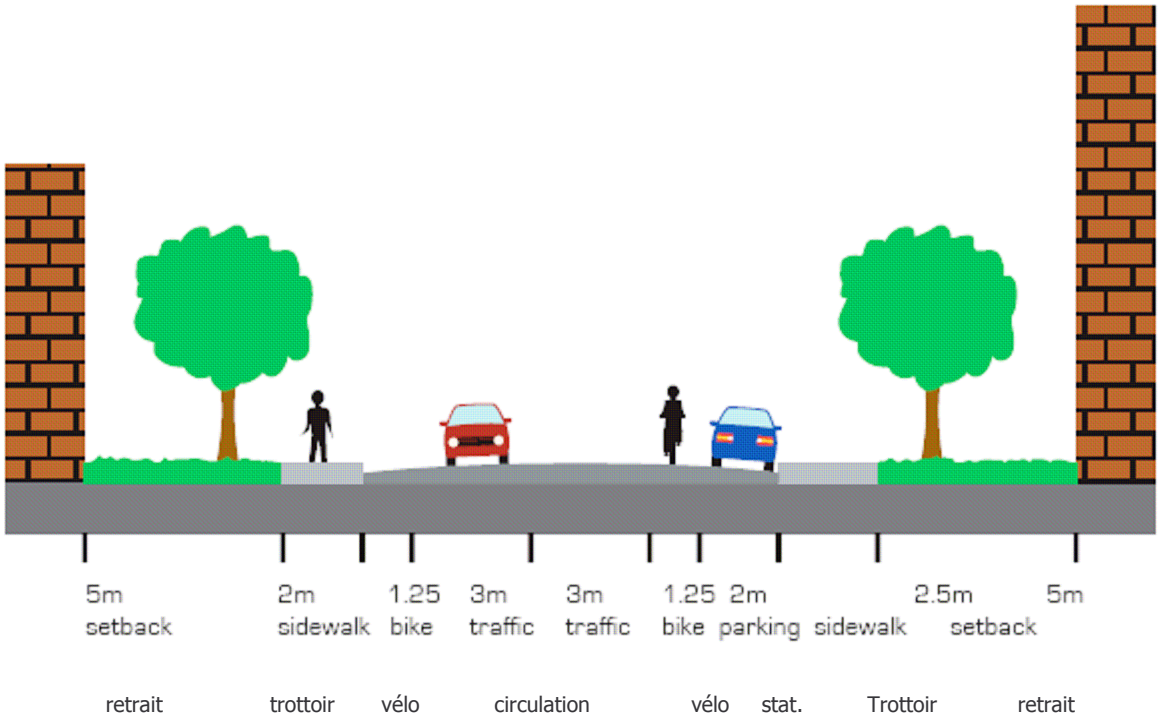
Secteur 4 – Chemin d'Oka et 6e avenue (coin nord-est)

	Superficie de terrain(m^2)	Hauteur (étages)	Superficie de plancher (m^2)
Édifice Sud (résidentiel)	605	4	2 420
Édifice Nord (résidentiel) Environ 75 unités de 68-72 m^2 ch.	726	4	2 904
Espaces ouverts			
Square (semi-privé)			519
Espace vert (public)			300
Totaux pour secteur 4			
Total résidentiel (75 unités)			5 324
Total espaces ouverts			819

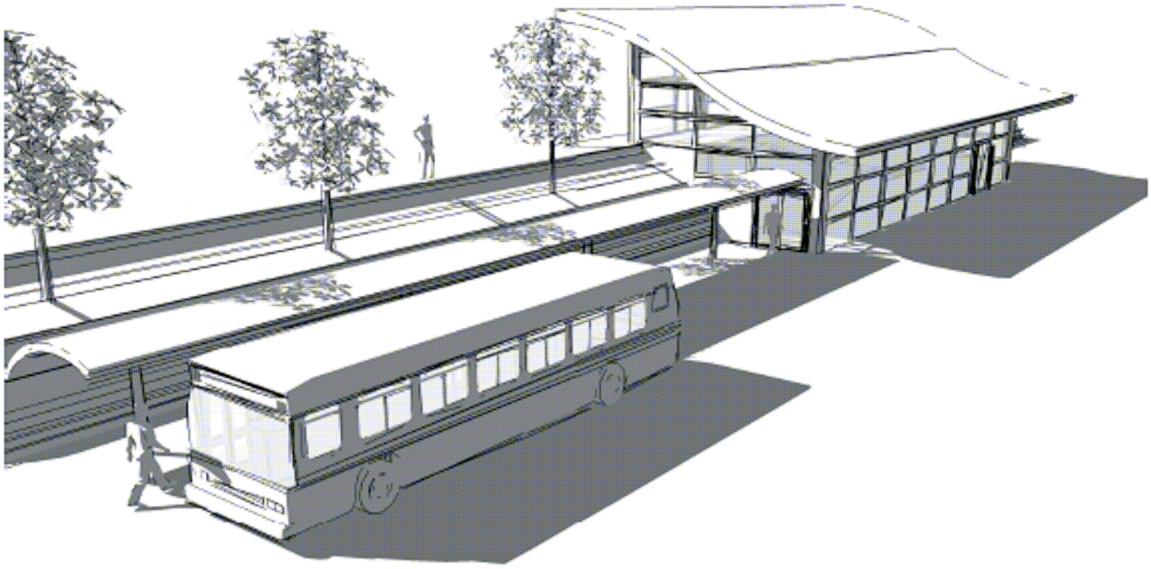
Annexe 3a. Chemin d’Oka -- Perspectives



Vue transversale du chemin d'Oka

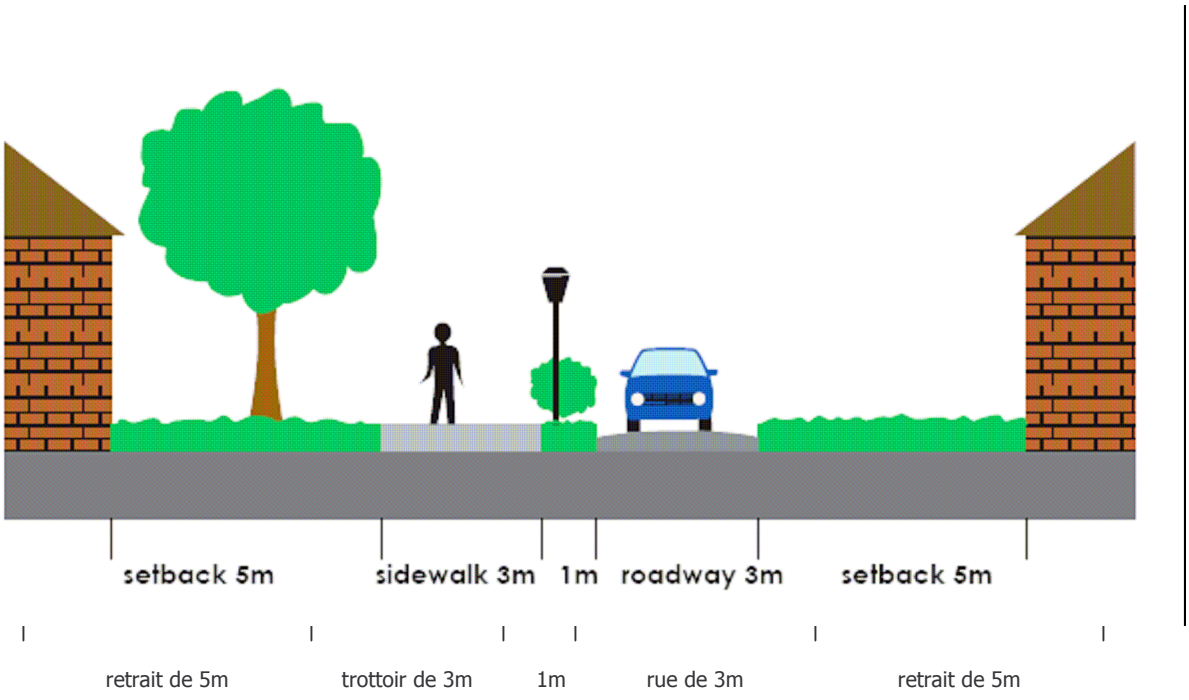


Annexe 3b. Grand-Moulin -- Perspectives



Développement résidentiel près de la gare Grand-Moulin

Vue transversale de la rue St-Jude



Annexe 4. Projets modèles

Haarlem, Pays Bas. Une proposition de projet mixte orienté atour d'un square public crée un environnement pédestre confortable dans un secteur avoisinant le centre-ville d'Haarlem.

Union Square, New York. Un marché fermier hebdomadaire crée un marché public vibrant à la place d'un vaste terrain de stationnement.

Philadelphie, Pennsylvanie (2006). Une proposition de projet de développement inclut un développement mixte avec plusieurs squares intérieurs. Ces espaces publics recréent les quadrilatères des secteurs résidentiels voisins et accroissent les services offerts grâce au secteur de détail florissant tout près.

Alphen aan den Rijn, Pays Bas. Un complexe à usage mixte évoluant autour d'un square public fait partie d'un plan de re-développement qui comprend des détaillants, des unités de logement et du stationnement souterrain pour une ville qui manquait d'un centre-ville bien établi.

Bournemouth, Royaume Uni (2001). Une rue piétonnière vibrante de l'Arcarde Dalkeith inclut 7 600 m^2 d'espace de détail sur deux niveaux avec des unités de logement au-dessus.

St-Eustache, Québec. Un nouveau développement de caractère architectural historique ajoute des espaces résidentiels à la ville et offre l'accès à une rue principale historique et au bord de l'eau.

Laren, Pays Bas (1999). La transformation d'un ancien hôtel en appartements, boutiques et restaurants conserve l'équilibre et l'architecture de la ville tout en adaptant l'édifice à une nouvelle utilité.

Austin, Texas (2004) Une promenade pédestre crée un lien confortable et attrayant entre les bureaux, commerces de détail et résidences.

SOURCES
http://www.mab.com/site/html/english/projects/detail.php

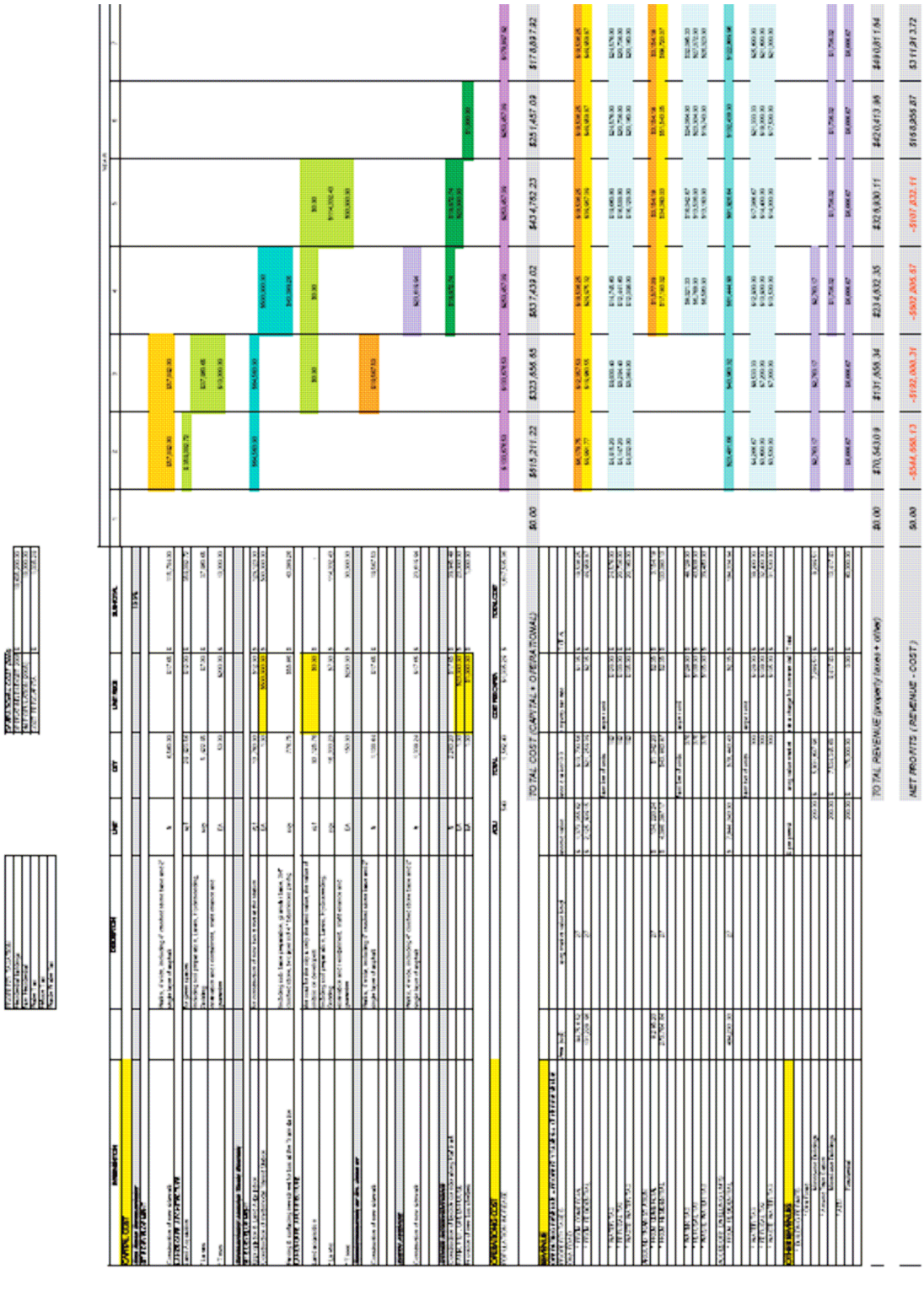
http://www.class.uidaho.edu/communityresearch/multFamlyHousingi.htm

Annexe 5a. Budgets du projet

Coûts de base

ITEM	COÛT		
	Coût	Unité	Note
Excavation/transport/remplissage	21,00 $	Vg. Cu.	Pour volume de terre à déplacer
Préparation du site	3,75 $	Pi. ca.	Pour surface totale de construction
Aménagement paysager	5,25 $	Pi. ca.	Pour jardins publics et parcs
Rue principale	1 500,00 $	Pi. lin.	Infrastructures complètes et trottoirs
Rue secondaire	1 200,00 $	Pi. lin.	Légères infrastructures, sans trottoirs
Stationnement de surface	4,88 $	Pi. ca.	Drainage séparé non requis
Stationnement souterrain (incluant excavation)	240,00 $	Vg. Cu.	Sous condos ou autre édifice
Maison abordable	97,50 $	Pi. ca.	Maisons en rangs *à la* ***Avi Friedman***
Maison moyenne (250 m^2)	127,50 $	Pi. ca.	Qualité moyenne (semi) détachée
Maison luxueuse (400 m^2)	165,00 $	Pi. ca.	Haut de gamme (semi) détachée
Condo moyen (150 m^2)	150,00 $	Pi. ca.	Jusqu'à 4 étages
Condo luxueux (175 m^2)	172,50 $	Pi. ca.	Jusqu'à 6 étages
Résidence pour les aînés	210,00 $	Pi. ca.	Min. 5 étages/100 unités avec commodités
Centre récréatif intérieur	150,00 $	Pi. ca.	Billard, gymnase, salle, etc.
Hôtel / centre de congrès	210,00 $	Pi. ca.	Jusqu'à 5 étages
Coûts de démolition	0,45 $	Pi. cu.	Selon un édifice de 40 ksf
Abattage d'arbres	922,50 $	Chaque	Gros arbre de 24″ de diamètre
Asphaltage	16,05 $	Vg. ca.	4″ d'asphalte – n'inclut pas la base
Bordure de chaussée	12,75 $	Pi. lin.	Béton
Égouts d'orage / sanitaires	106,50 $	Pi. lin.	12″
	183,00 $	Pi. lin.	24″
Arbres à feuillage caduc	510,00 $	Chaque	10-12′ haut, 2,5″ diamètre
Arbustes	55,58 $		Chèvrefeuille de 4-5′
Haies	85,50 $		Ifs de 3′
Nivelage et gazonnement	10,58 $	Vg. ca.	
Terrain de stationnement	2,97 $	Pi. ca.	Base de 6″ de pierre concassée, 2″ d'asphalte et lignes pour stationnement
Sentier piétonnier	26,48 $	Pi. lin.	4′ de large; base de 4″de pierre concassée et 2″ d'asphalte
Trottoir	25,95 $	Pi. lin.	4′ de large; base de 4″de pierre concassée et 5″ de béton
Stationnement multi niveaux	63,08 $	Pi. ca.	1 niveau en dessous et 6 niveaux au-dessus du grade, 700 voitures
Garage de stationnement	96,72 $	Pi. ca.	Un niveau sous le grade
Éclairage	6 000,00 $	Chaque	Fondation standard.
Services d'ensevelissement	1 000,00 $	Pi. lin.	Excavation, canalisation
Banc	500,00 $		Banc de béton
Pavé uni	8,00 $	Pi. ca.	
Feux de circulation	100 000,00 $	chaque	

Trésorerie



Annexe 5b. Pro Formas

Centre-ville

COÛTS DE PROJET	
TERRAIN	
Superficie (pi. ca.)	25 910,08
Prix ($/pi. ca.)	12,00 $
Coût total pour terrain	310 920,96 $
COÛTS DE BASE	
Commercial	
Superficie (pi. ca.)	84 756,52
Prix ($/pi. ca.)	100,00 $
Coûts de base commerciaux	8 475 652,00 $
Résidentiel	
Superficie (pi. ca.)	131 228,96
Prix ($/pi. ca.)	100,00 $
Coûts de base résidentiels	13 122 896,00 $
Stationnement souterrain	
Volume (vg. cu.)	--
Prix ($/vg. cu.)	240,00 $
Coûts de base stationnement	--
Total des coûts de base	21 598 548,00 $
COÛTS ACCESSOIRES	
% coûts L & H	30 %
Coûts accessoires totaux	6 572 840,69 $
TOTAL DES COÛTS	28 482 309,65 $
PRO FORMA ANNUEL	
REVENU BRUT	
Commercial	
Secteur brut	84 756,52 $
Efficacité	90 %
Taux d'occupation	95 %
Loyer ($/pi. ca.)	20,00 $
Revenu commercial	1 449 336,49 $
Résidentiel	
Secteur brut	131 228,96 $
Efficacité	90 %
Taux d'occupation	95 %
Loyer ($/pi. ca.)	16,00 $
Revenu résidentiel	1 795 212,17 $
Revenu brut *	3 244 548,66 $
DÉPENSES D'EXPLOITATION	
Coût ($/pi. ca.)	10,00 $
Total des dépenses d'exploitation (seulement pour commercial) **	724 668,25 $
REVENU D'EXPLOITATION NET	2 519 880,42 $

SERVICE DE LA DETTE	
Coût total	28 482 309,65 $
Capitaux propres	5 696 461,93 $
% d'investissement	80 %
Hypothèque	22 785 847,72 $
Taux d'hypothèque	6,0 %
Période de remboursement (ans)	20
Constante de l'hypothèque	9,0 %
Remboursement annuel	1 986 574,04 $
REVENU ANNUEL NET	533 306,38 $
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	9,0 %
RETOUR SUR INVESTISSEMENT	
Investissement total	28 482 309,65 $
Revenu brut	3 244 548,66 $
Dépenses d'exploitation	724 668,25 $
Revenu d'exploitation net	2 519 880,42 $
Retour sur investissement	9,0 %
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	
Coût total	28 482 310,00 $
Hypothèque	22 785 848,00 $
Capitaux propres	5 696 462,00 $
Revenu net	533 306,00 $
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	9,0 %

* Les revenus de stationnement sont compris dans les loyers commerciaux et résidentiels
** Basé sur la présomption que les coûts d'exploitation pour le résidentiel sont de 0.

Grand-Moulin

COÛTS DE PROJET	
TERRAIN	
Superficie (pi. ca.)	48 818,12
Prix ($/pi. ca.)	12,00 $
Coût total pour terrain	585 817,44 $
COÛTS DE BASE	
Commercial	
Superficie (pi. ca.)	8 285,20
Prix ($/pi. ca.)	100,00 $
Coûts de base commerciaux	828 520,00 $
Résidentiel	
Superficie (pi. ca.)	270 764,64
Prix ($/pi. ca.)	100,00 $
Coûts de base résidentiels	27 076 464,00 $
Stationnement souterrain	
Volume (vg. cu.)	3 510,00
Prix ($/vg. cu.)	240,00 $
Coûts de base stationnement	842 400,00 $
Total des coûts de base	28 747 384,00 $
COÛTS ACCESSOIRES	
% coûts L & H	30 %
Coûts accessoires totaux	8 799 960,43 $
TOTAL DES COÛTS	38 133 161,87 $
PRO FORMA ANNUEL	
REVENU BRUT	
Commercial	
Secteur brut	8 285,20 $
Efficacité	90 %
Taux d'occupation	95 %
Loyer ($/pi. ca.)	20,00 $
Revenu résidentiel	141 676,92 $
Commercial	
Secteur brut	270 754,64 $
Efficacité	90 %
Taux d'occupation	95 %
Loyer ($/pi. ca.)	16,00 $
Revenu résidentiel	3 704 060,28 $
Revenu brut *	3 845 737,20 $
DÉPENSES D'EXPLOITATION	
Coût ($/pi. ca.)	10,00 $
Total des dépenses d'exploitation (seulement pour commercial) **	70 838,46 $
REVENU D'EXPLOITATION NET	3 774 898,74 $

SERVICE DE LA DETTE	
Coût total	38 133 161,87 $
Capitaux propres	7 626 632,37 $
% d'investissement	80 %
Hypothèque	30 506 529,50 $
Taux d'hypothèque	6,0 %
Période de remboursement (ans)	20
Constante de l'hypothèque	9,0 %
Remboursement annuel	2 659 698,26 $
REVENU ANNUEL NET	1 115 200,48 $
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	15,0 %
RETOUR SUR INVESTISSEMENT	
Investissement total	38 133 161,87 $
Revenu brut	3 845 737,20 $
Dépenses d'exploitation	70 838,46 $
Revenu d'exploitation net	3 774 898,74 $
Retour sur investissement	109,0 %
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	
Coût total	38 133 162,00 $
Hypothèque	30 506 529,00 $
Capitaux propres	7 626 632,00 $
Revenu net	1 115 200,00 $
RENDEMENT CAPITAUX PROPRES	15,0 %

* Les revenus de stationnement sont compris dans les loyers commerciaux et résidentiels
** Basé sur la présomption que les coûts d'exploitation pour le résidentiel sont de 0.

Annexe 5c. Échéancier des phases

MUNICIPAL INTERVENTIONS				YEAR									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Oka Road Development													
SITE DEVELOPMENT		UNIT	QTY										
Construction of new sidewalk (Walks, 4' wide, including 4" crushed stone base and 2" single layer of asphalt)		lm	2,000.00		50%	50%							
LANDSCAPE ARCHITECTURE													
Land Acquisition	for green spaces	sqm	2,781.00		100%								
* Lawns	including soil preparation, Lawns, Hydroseeding, Sodding	sqm	2,781.00			100%							
* Trees	excavation and reinstalment, maintenance and guarantee	EA	50.00			100%							
Development around Train Station													
SITE DEVELOPMENT													
Expropiation & Land Acquisition	for construction of new bus street at the station	sqm	1,000.00		50%	50%							
Construction of multimodal Transit Station		EA	1.00				100%						
Paving & surfacing new street for bus at the Train station	including sub-base preparation, granular base, 3/4" crushed stone, two layers of 4" bituminous paving	sqm	650.00				100%						
LANDSCAPE ARCHITECTURE													
Land acquisition	the cost for the city is only the land value, the value of units is on developers	sqm	8,376.00			33%	33%	33%					
* Lawns	including soil preparation, Lawns, Hydroseeding, Sodding	sqm	8,376.00					100%					
* Trees	excavation and reinstalment, maintenance and guarantee	EA	150.00					100%					
Reconfiguration of St. Jude st													
Construction of new sidewalk	Walks, 4' wide, including 4" crushed stone base and 2" single layer of asphalt	lm	338.00			100%							
Eight Avenue													
Construction of new sidewalk	Walks, 4' wide, including 4" crushed stone base and 2" single layer of asphalt	lm	400				100%						
Other Avenue													
Construction of	Bycicle corridor along Rail track	lm	2,800.00				50%	50%					
FARM, PET, GREENHOUSE		EA	1.00					100%					
Provision of new bus shelters		EA	1.00						100%				
DEVELOPER INTERVENTIONS													
OKA ROAD		sqf	sqm										
NEW COMMERCIAL SPACE (sqm)		84,756.52	7,877.00		33%	33%	33%						
NEW RESIDENTIAL SPACE (sqm)		131,228.96	12,196.00		20%	20%	20%	20%	20%				
AROUND TRAIN STATION				people	69.12	69.12	69.12	69.12	69.12				
NEW COMMERCIAL SPACE (sqm)		8,285.20	770.00				50%	50%					
NEW RESIDENTIAL SPACE (sqm)		270,764.64	25,164.00				17%	17%	17%	17%	17%	17%	
ADU IMPLEMENTATION				people			112.8	112.8	112.8	112.8	112.8	112.8	
EXISTING SINGLE-FAMILY STOCK (ea)			600										
PERCENTAGE OF HOMEOWNERS WILLING TO BUILT ADU			50%										
NEW ADU UNITS		484,200.00	300		11.11%	11.11%	11.11%	11.11%	11.11%	11.11%	11.11%	11.11%	11.11%
				people	60	60	60	60	60	60	60	60	60

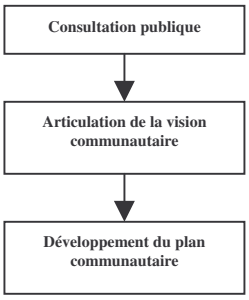
Annexe 6a. Programmes et politiques

Programmes et politiques complémentaires pour le re-développement de Deux Montagnes

Préparé par l'École de planification urbaine McGill

Février 2006

Adoption d'un Plan Particulier d'Urbanisme



La ville de Deux-Montagnes peut considérer l'adoption d'un Plan Particulier d'Urbanisme (PPU) qui peut :

- Établir la charpente pour le développement futur

- Spécifier les conditions par lesquelles le développement s'effectuera

- Être développé à travers un processus de consultations publiques

- Refléter la vision de la communauté dans son ensemble pour le développement futur

Comité de Revitalisation

Le Comité de revitalisation est :

- Un modèle par lequel la croissance économique et le développement peuvent être initiés

- Un alternatif à la planification centralisée nécessitant des investissements de capitaux majeurs

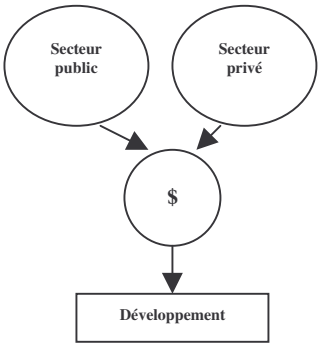
- Au Québec, communément appelé Comité de Revitalisation. L'équivalent anglais est *Business Improvement Districts* (BID).

Un Comité de revitalisation comprend :

- L'organisation de divers commerces locaux travaillant de concert pour développer des lignes directrices pour l'amélioration du secteur commercial auquel ils appartiennent.

Partenariats publics/privés

Un alternatif aux vastes investissements de fonds publics en développement.



- Aussi connus en tant que « planification en partenariat »

- Implique une relation étroite entre la municipalité et les promoteurs privés

- Les partenaires travaillent ensemble pour atteindre des buts communs et visions partagées pour un secteur de la ville.

- Vu un intérêt partagé en matière de développement, les membres du groupe réduisent les risques en partageant les coûts et les avantages.

Projet maisons en rangs (Développement culturel)

Le Projet maisons en rangs est une initiative à Houston au Texas (aux Etats-Unis) pour conserver l'intégrité architecturale et le patrimoine de la région en réutilisant des maisons en rangs typiques et en les convertissant en centre d'activités culturelles.

- Vingt-deux maisons en rangs reconfigurées en lieux de présentation mettant en vedette les œuvres des artistes du secteur et offrant des programmes éducatifs locaux.

Adopter ce modèle de centre communautaire et/ou culturel peut :

- Fournir une place pour que les artistes locaux exhibent leurs oeuvres

- Créer des sites additionnels pour tenir des activités communautaires intérieures locales.

- Sujettes à recevoir des subventions des gouvernements fédéral et provincial en tant qu'incitatif à la préservation historique.

- Contribuer positivement au schéma de l'ensemble de la croissance et du développement du chemin d'Oka.

http://www.projectrowhouses.org

Annexe 6b. Unités de logements accessoires

DÉFINITION

Les unités de logements accessoires (*bachelor*), aussi connues en tant qu'appartements accessoires ou unités secondaires, sont un alternatif efficace pour prévoir des logements additionnels qui s'intègrent facilement dans les quartiers résidentiels unifamiliales existants. L'idée est d'encourager l'incorporation de nouvelles unités abordables parmi les maisons unifamiliales existantes, en profitant de terrains sous-utilisés tout en conservant les caractéristiques de l'architecture et de l'aménagement paysager environnant. Puisque les unités sont habituellement petites -- généralement seulement assez grande pour accommoder un logis simple et séparé – elles sont souvent moins dispendieuses qu'un logement de dimension ordinaire.

Les unités de logements accessoires peuvent fournir un nombre surprenant d'avantages aux communautés, propriétaires et locataires. En plus de l'avantage d'accroître modérément la densité du quartier sans trop d'impact sur son caractère physique, les unités de logements accessoires peuvent également adresser d'autres enjeux sociaux, tout spécialement ceux qui ont rapport aux options de logis pour certaines minorités (tel que les familles monoparentales) et la population vieillissante.

PRINCIPES DE DESIGN ET TYPES D'UNITÉS

Il existe trois principales catégories d'unités accessoires :

Intérieure – Utiliser une portion intérieure d'une maison; l'exemple le plus commun étant la configuration de l'appartement de sous-sol (consultez la Figure 1).

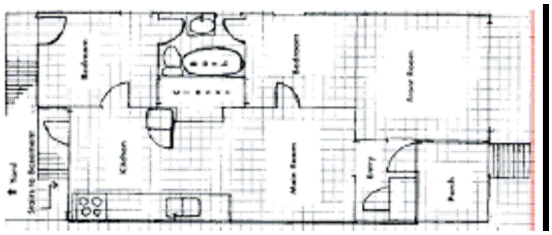


Figure 1 : Plan typique de rénovation de sous-sol.

Intérieure avec modifications – L'extérieur de la maison est modifié pour accommoder une unité séparée. Ce type pourrait inclure une nouvelle unité au-dessus d'un garage attaché. (Consultez la Figure 2).

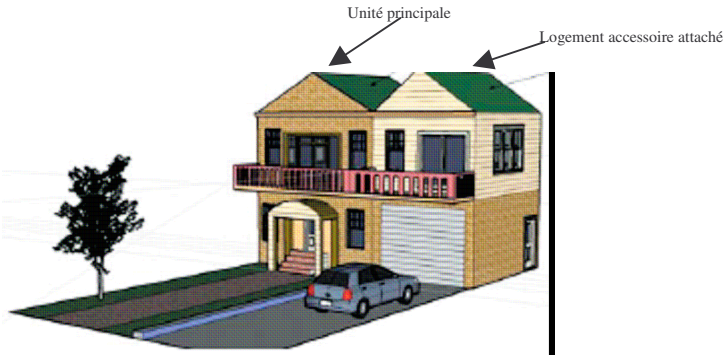


Figure 2 : Intérieur avec modifications

Détachée -- une structure sur un terrain résidentiel, qui est séparée de la maison principale, normalement à l'arrière du terrain, sur le côté d'un terrain large ou au dessus d'un garage détaché (ou un garage détaché rénové). Consultez la Figure 3.

Figure 3 : Unité de logement accessoire détachée

AVANTAGES

Communauté

- ✓ Les unités de logements accessoires peuvent contribuer à accroître la disponibilité de logements abordables sans avoir recours aux subventions gouvernementales.
- ✓ Les unités de logements accessoires favorisent l'utilisation efficace des stocks de logements résidentiels et infrastructures existants.
- ✓ Les unités de logements accessoires favorisent la maintenance des demeures et la stabilité du voisinage.
- ✓ Les unités de logements accessoires peuvent contribuer à atteindre les buts fixés en matière de gestion de croissance en augmentant le nombre d'habitations disponibles.
- ✓ Les commerces locaux bénéficient des appartements accessoires puisqu'ils offrent des logements à prix modique pour les employés travaillant dans la communauté.
- ✓ Augmenter le nombre d'unités abordables peut également attirer de nouvelles entreprises dans la communauté.

Municipalité

- ✓ Les unités de logements accessoires évitent à la municipalité les coûts impliqués pour prolonger les services à la population et les services publics en plus de préserver ses terres.
- ✓ Les municipalités récoltent des revenus de taxes additionnels des appartements accessoires suite aux améliorations locatives apportées aux maisons existantes.
- ✓ L'impact financier sur les municipalités est également tempéré par le fait que les unités de logements accessoires offrent une option de logement qui rehausse la valeur de l'ensemble des maisons de prix moyen sans avoir recours aux subventions.

Propriétaire

- ✓ Les unités de logements accessoires offrent la possibilité aux enfants adultes de fournir des soins et du soutien à un parent dans des conditions de logement semi-indépendantes.
- ✓ Les unités de logements accessoires peuvent permettre aux propriétaires de générer des revenus pour aider à combler les coûts reliés à la propriété.
- ✓ Les unités de logements accessoires offrent aux propriétaires la capacité d'échanger des baisses de loyer en échange de services rendus.
- ✓ Les unités de logements accessoires offrent plus de sécurité et de compagnie.
- ✓ Les unités de logements accessoires peuvent aider les acheteurs d'une première maison en matière de financement et avoir un effet compensatoire sur leurs paiements d'hypothèque.

Locataire

- ✓ Logements à prix modique.
- ✓ Les unités de logements accessoires offrent des logements à prix abordable dans des quartiers composés de maisons unifamiliales.
- ✓ Les unités de logements accessoires augmentent la disponibilité de logements pour les personnes handicapées ou les personnes avec des besoins particuliers pouvant nécessiter l'intervention rapide des ses voisins.

POURQUOI DES UNITÉS DE LOGEMENTS ACCESSOIRES À DEUX-MONTAGNES ?

Inventaire de logements disponibles – À Deux-Montagnes il existe plus de 300 maisons unifamiliales aux alentours de la gare qui peuvent être considérées, au cas par cas, pour l'implantation d'unités de logements accessoires. De plus, selon le recensement de 2001, 71 % des demeures de la communauté sont habitées par leur propriétaire et 29 % sont louées, démontrant un potentiel prometteur pour les unités de logements accessoires.

Buts en matière de préservation – On peut réussir à préserver le caractère familial d'un quartier par l'implantation des politiques relatives aux unités de logements accessoires. Selon le maire et suite à des discussions informelles avec des membres de la communauté de Deux-Montagnes, la préservation du caractère local actuel est souhaitée.

Les aînés – Les politiques relatives aux unités de logements accessoires englobent l'engagement ferme du gouvernement municipal et de la communauté de Deux-Montagnes à combler les besoins de ses aînés en matière de logement. Selon le recensement de 2001, 17 % de la population est composée de personnes âgées et plus de la moitié de la population es âgée de 20-54 ans. L'âge de la retraite contraint également les finances consacrées à l'hébergement car les choix sont basés sur des revenus fixes. Conserver la stabilité des quartiers exige qu'on trouve des moyens de garder les résidents actuels en place et de leur fournir un revenu additionnel.

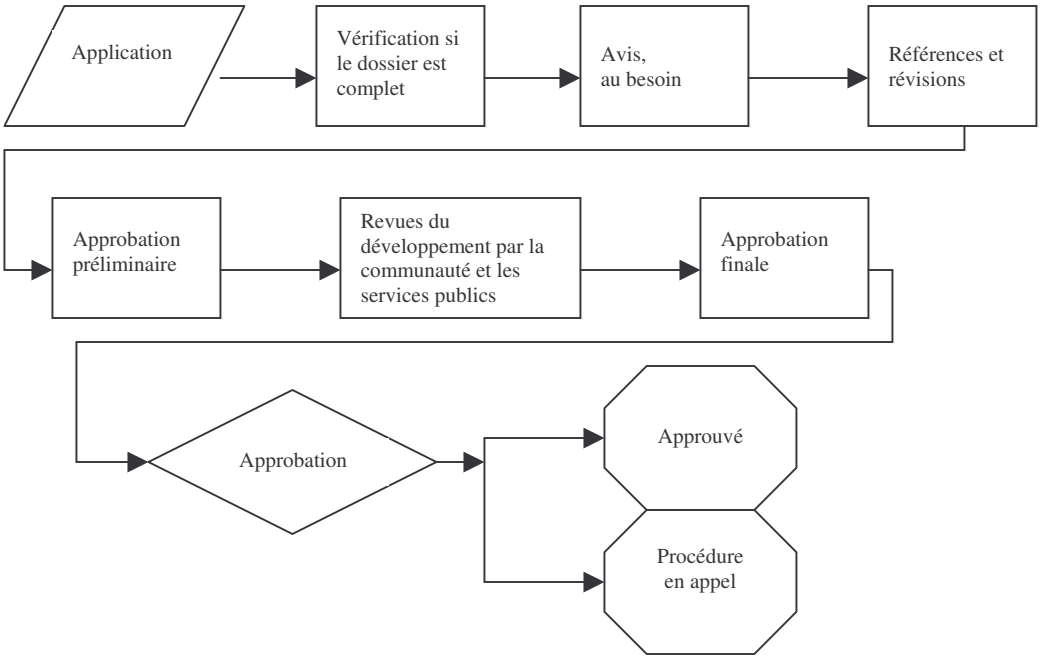
Croissance des emplois de débutants – Tel qu'envisagé dans le plan de revitalisation pour Deux-Montagnes, la diversification et l'amélioration de la base économique constitue un objectif primaire pour la communauté, créant ainsi de nouvelles opportunités d'emploi, surtout des emplois de débutants, exigeant, par le fait même, une solution d'habitation pour les nouveaux travailleurs. Tel que mentionné plus haut, 53 % de la population est constituée de travailleurs; la charge additionnelle prévue de la population active risque d'être un défi pour le marché du logement actuel. La croissance des emplois, surtout au niveau débutant, combiné au manque d'habitations locales se traduit par plus d'usagers sur la route. Les unités de logements accessoires peuvent

offrir des loyers à prix modique pour les jeunes gens qui occuperont ces nouveaux emplois et contribueront au soutien de l'économie locale.
Soutien des quartiers – Conformément avec son fort sentiment d'appartenance et son désir de préserver le caractère de la communauté, Deux-Montagnes semble soutenir les petits changements en valeur ajoutée pour conserver leur stabilité plutôt que de recourir à des solutions drastiques. Une telle caractéristique s'est avérée idéale pour l'implantation des unités de logements lorsque la communauté elle-même a tendance à offrir son soutien quand les résidents recherchent des unités de logements accessoires soit pour des raisons familiales ou économiques.
Politiques publiques de soutien local – Il est particulièrement clair que les autorités locales s'engagent à implanter un plan d'amélioration complet sans changements drastiques au tissu du secteur ni compromis quant à l'habitabilité des ses quartiers.

RÉGLEMENTATION DE ZONAGE POUR L'IMPLANTATION D'UNITÉS DE LOGEMENTS ACCESSOIRES

Pour les fins de cette proposition, discutons brièvement des considérations de base qu'une municipalité devrait inclure lorsqu'elle structure une charpente réglementaire appropriée. Une municipalité devrait considérer celles-ci et d'autres qui pourraient adresser des circonstances particulières à la communauté et les plans de développement de la ville. Compte tenu les limites de temps et d'espace de rapport quant au développement de ce travail, les caractéristiques suivantes seront résumées d'après les ouvrages littéraires disponibles sur le sujet :

Définition commune – Une définition claire et partagée de l'unité de logement accessoire est importante pour fournir une compréhension commune du terme et peut également être utile afin d'établir les besoins de base et les limitations.
Processus de révision et d'approbation – D'habitude, la construction d'unités de logements accessoires est réglementée par l'octroi de permis à l'intérieur d'une procédure administrative pouvant être sujette à des besoins d'audiences publiques. Une procédure de révision et d'approbation typique se déroule comme suit :



Exigence de propriétaire occupant – Plusieurs communautés exigent que le propriétaire occupe soit la résidence principale ou l'unité de logement accessoire. Ceci est censé garantir une maintenance accrue souvent associée aux propriétés occupées par le propriétaire et pour éviter que les spéculateurs en immobilier profitent du zonage permettant les unités de logements accessoires de construire des unités vouées à la location.

Réglementation des dimensions de la résidence principale – La réglementation des dimensions d'une résidence principale est censée garantir le principe fondamental d'une unité de logement accessoire en termes physiques et ainsi préserver le caractère et la densité relative du quartier.

Attachée ou détachée –Certaines municipalités restreignent le développement d'unités détachées pour des raisons d'impact visuel et la préservation du caractère unifamilial du quartier, c'est à dire, en ne donnant pas l'impression d'unités séparées sur des terrains individuels. Là où les terrains sont, en moyenne, très petits à travers la communauté, ceci peut s'avérer une restriction appropriée.

Restrictions d'occupants – Certaines municipalités restreignent les caractéristiques des occupants des unités de logements accessoires en réglementant, par exemple, des échelles d'âge, de relation avec le propriétaire de la résidence principale, etc. Cette approche est quelque peu démodée et pourrait s'avérer controversée sur le plan discriminatoire.

Nombre d'occupants – Les limites appliquées quant au nombre d'occupants des propriétés avec unités de logements accessoires ont pour but de contrôler la densité et tous les impacts s'y rattachant, tels que le niveau d'entassement et de circulation automobile.

Exigences de stationnement – Le potentiel de problèmes de stationnement générés par l'installation d'unités de logements accessoires est une des plus importantes préoccupations exprimées par les résidents. Les groupes de quartier sont généralement contre toute augmentation de stationnement dans la rue. Plusieurs communautés ont adressé ce problème en exigeant un certain nombre de places de stationnement hors rue pour les maisons avec des unités de logement accessoires. Les exigences de stationnement hors rue se limitent normalement à entre 1 et 1½ place(s) de stationnement par unité de logement accessoire. (Municipal Research & Service Centre of Washington, 2002)

Grandeur minimum du terrain – Certaines municipalités restreignent les unités de logements accessoires aux terrains qui excèdent une grandeur minimum afin de contrôler la densité.

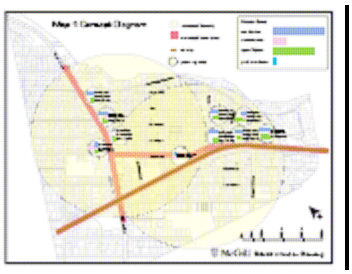
Nombre maximum d'unités de logements accessoires par terrain – La plupart des réglementations régissant les unités de logements accessoires incluent une restriction quant au nombre d'unités de logements accessoires alloué par terrain afin de contrôler la densité du quartier.

Renouvellement périodique du permis –Afin de garantir la flexibilité et l'intégrité de la réglementation, les municipalités implantent souvent des périodes de renouvellement de permis sur une base régulière afin de garantir que toute la réglementation concernant les unités de logements accessoires est respectée.

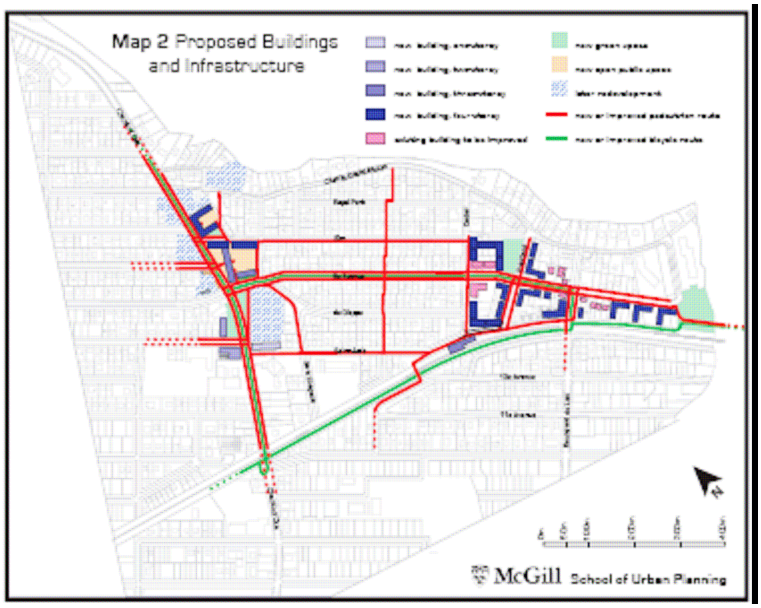
Annexe 7. Tableaux de présentation

1 Concepts de design

accroître la densité

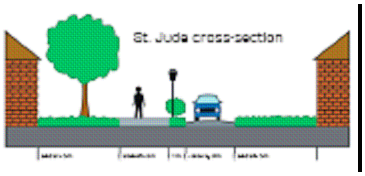


créer de nouveaux édifices et infrastructures

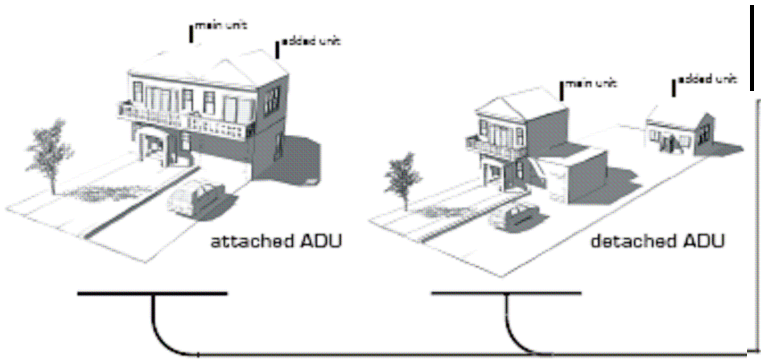


améliorer la circulation pédestre et cycliste

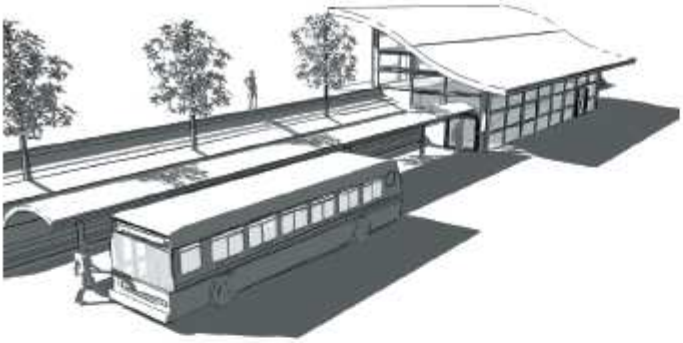
faire de la rue St-Jude le lien principal entre la gare et le chemin d'Oka



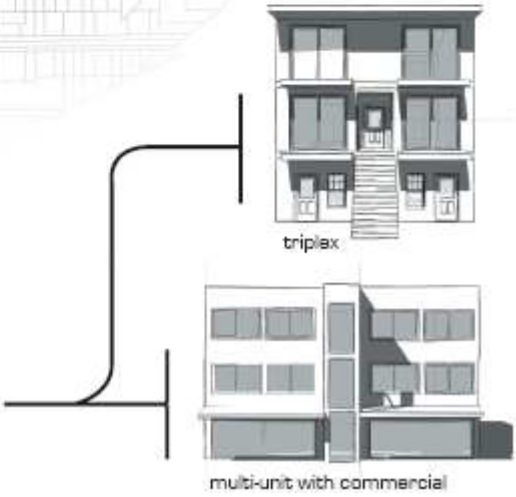
tenter une nouvelle approche en matière de zonage



2 Gare Grand-Moulin

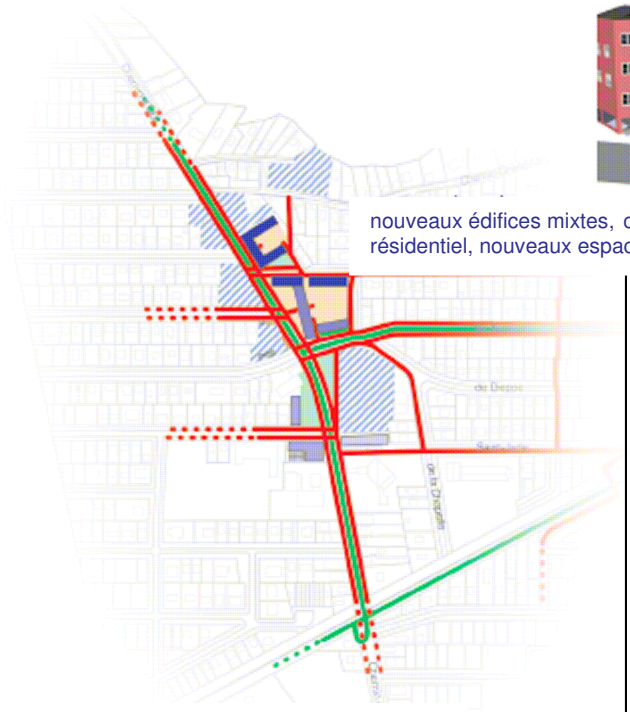
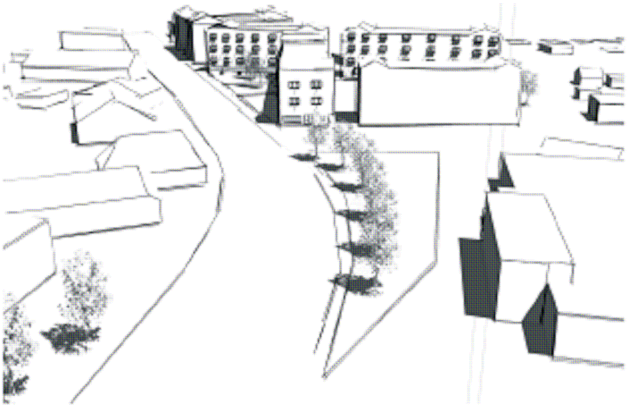
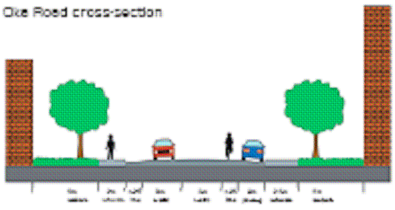


Nouvelle gare intermodale autobus et train



3 Chemin d'Oka

nouveaux édifices mixtes, commercial et résidentiel, nouveaux espaces publics



nouveaux paysages de rues