



CONSEIL RÉGIONAL
**ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation
sensibilisation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL
projets-action



cremtl.qc.ca

Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal

présenté à l'Office de consultation
publique de Montréal (OCPM)

Avenir du secteur Pierrefonds-Ouest

Avril 2017



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Qc) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télééc. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



SOMMAIRE

Un contexte qui justifie la protection du territoire suivant différents principes	3
1. Pour être en cohérence avec la planification métropolitaine et les engagements de Montréal envers les espaces verts	5
2. Pour des raisons écologiques de protection des milieux naturels	6
3. Pour les alternatives possibles, telles que de développer Pierrefonds-Roxboro et les territoires adjacents	10
4. Parce que l'aménagement d'un vrai boulevard urbain ne fait pas partie du projet	12
5. Parce que le REM change tout.....	13
Conclusion	14
Annexes.....	16
Références.....	19



Un contexte qui justifie la protection du territoire suivant différents principes

Le projet de Pierrefonds-Ouest constitue un des plus grands projets urbains en développement actuellement sur l'île de Montréal. Vu son ampleur et les impacts qu'il pourrait avoir, sa portée dépasse largement l'échelle locale. Cet immense site se trouve au cœur d'importants enjeux auxquels la métropole doit faire face, au niveau de la biodiversité, de l'accès à la nature, de l'agriculture, de l'aménagement du territoire et du transport.

Le CRE-Montréal tient tout d'abord à exprimer sa satisfaction de voir se tenir des consultations publiques par l'OCPM sur la vision pour ce secteur, des consultations demandées par le CRE-Montréal dès 2015.

La vision telle que présentée dans le cadre de ces consultations repose sur une conciliation entre la conservation d'une partie du territoire (180 ha) et le développement à des fins résidentielles de l'autre partie (185 ha). Des discussions sur ce projet sont en cours depuis de nombreuses années. Nous reconnaissons ces efforts visant à bonifier la proposition de départ, notamment en préservant une partie pour des fins de parcs. Toutefois, au fil des années, le contexte et les enjeux ont évolué.

Citons entre autres :

- Une pression croissante sur les milieux humides et la nécessité bien reconnue de protéger les derniers milieux naturels de l'île-de-Montréal;
- La reconnaissance documentée des multiples services rendus par la nature (ex. : filtration et gestion des eaux pluviales, lutte contre les îlots de chaleur urbains, captation des polluants atmosphériques, bien-être physique et psychologique);
- L'inquiétude croissante face aux impacts des changements climatiques déjà observés et à venir et le rôle établi de la nature autant pour la réduction de GES que l'adaptation;
- Un besoin grandissant d'accès aux milieux naturels et aux espaces verts en milieu urbain;
- Une révision à la hausse des objectifs en matière de protection des milieux naturels dans le récent Schéma d'aménagement et de développement de Montréal;
- Un nouveau projet de transport collectif lourd, le REM, à proximité du secteur.

C'est donc le bon moment pour se poser la question de l'adéquation même de la vision Conservation / Développement proposée pour le secteur de Pierrefonds-Ouest.

Le CRE-Montréal reconnaît les efforts des différentes parties prenantes afin d'intégrer des pratiques durables et des principes favorables à la création d'un milieu de vie convivial, avec: l'accès aux espaces verts, des mesures de gestion des eaux pluviales durables (noues), des mesures réglementaires afin d'assurer une lutte contre les îlots de chaleur urbains (toitures blanches ou vertes). Nous sommes convaincus que ces éléments devraient guider tout projet de développement dans la région métropolitaine.

Cependant, considérant la valeur écologique du territoire dans son ensemble, sa place dans la ceinture verte du grand Montréal, le Conseil régional de l'environnement de Montréal prône une protection de l'ensemble du territoire à des fins de parc. Plusieurs études (Fondation David-Suzuki, CRE-Montréal, Juste Rajaonson) viennent renforcer cette idée d'un projet localisé au mauvais endroit.

Avec le plan directeur de l'écoterritoire en cours d'élaboration, l'agglomération montréalaise a une belle occasion de lancer un signal clair, en assurant la protection de l'ensemble du site, quant à sa volonté de protéger les derniers milieux naturels sur son territoire, d'accroître l'accès à la nature pour l'ensemble de la population, et de privilégier une reconstruction de la ville sur elle-même et non son étalement. Cela permettrait l'agrandissement majeur du parc-nature de l'Anse à l'Orme et offrirait ainsi à la population montréalaise un accès nature d'envergure sur l'île. L'agglomération de Montréal aurait alors son grand parc d'envergure nationale comme d'autres grandes métropoles canadiennes, pensons à Toronto.

Avec la réalisation du REM et la station Kirkland, au croisement de la 40 et de la 440, ce grand parc serait accessible rapidement à l'ensemble des montréalais.

Sur la planification spécifique du transport, la construction d'un éventuel boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 pose l'enjeu du type d'aménagement dont il bénéficiera. Il est clair que, pour que cette nouvelle route intègre les valeurs urbaines du 21ème siècle, la préservation de l'emprise autoroutière doit disparaître.

Nous avons choisi dans ce mémoire dans un premier temps de présenter les arguments en faveur de la protection intégrale du terrain visé par le développement, puis de mettre en lumière des éléments du projet qui sont selon nous en pleine contradiction avec les principes édictés dans le document de consultation. Du point de vue de l'aménagement, nous insistons sur le potentiel de développement immobilier ailleurs sur le territoire de Pierrefonds et sur la qualité du boulevard à construire.



1. Pour être en cohérence avec la planification métropolitaine et les engagements de Montréal envers les espaces verts

Le terrain dans son ensemble abrite actuellement un éventail de milieux naturels verts et bleus, ainsi que de terres agricoles en friche. L'agglomération de Montréal a une occasion unique de contribuer de façon significative à l'atteinte de plusieurs objectifs et orientations inscrites dans les documents de planification en assurant la protection de l'ensemble du terrain :

- **protéger 185 ha supplémentaires** : ce qui représente près de 10% des 2000 ha des terrains à protéger pour atteindre la cible de 10% de protection en milieu terrestre, tel qu'inscrit dans le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal adopté en 2015;
- **protéger et mettre en valeur des ruisseaux et milieux humides** à la fois pour la qualité et la quantité de l'eau, tel qu'inscrit dans le Plan de l'eau 2015;
- **éviter le morcellement des milieux naturels et créer un grand corridor de biodiversité**;
- **augmenter la superficie de terres cultivées** : objectif de +6% comme spécifié dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM);
- **contribuer à la mise en place d'un couvert forestier de 30%** tel qu'inscrit dans le PMAD;
- **limiter l'étalement urbain** par une reconstruction de la ville sur elle-même et la préservation d'espaces naturels non-urbanisés.

La protection de l'ensemble du territoire permettrait à Montréal de s'inscrire en chef de file en matière de protection de la biodiversité urbaine. Cela viendrait renforcer la pertinence que Montréal soit le siège social du Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. Protéger une partie et en laisser disparaître une autre dans un contexte de carence en espaces verts sur l'île représenteraient une perte définitive et extrêmement difficile à combler à l'avenir.

Plusieurs plans et engagements de Montréal s'inscrivent clairement dans la volonté d'augmenter et d'améliorer la biodiversité, dont:

- le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise, Montréal durable 2016-2020, avec sa priorité d'intervention 2 «Verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources»;
- la signature de l'engagement de Durban en 2011 avec le Principe 3 «*En signant cet Engagement, nous nous engageons à promouvoir, augmenter et améliorer la*



biodiversité dans notre zone administrative et reconnaissons que notre empreinte écologique va au-delà de notre zone administrative : nous intégrerons donc les considérations relatives à la biodiversité dans tous les aspects de notre gouvernance et de la planification du développement.»

2. Pour des raisons écologiques de protection des milieux naturels

Les études réalisées pour la Fondation David-Suzuki démontrent la valeur écologique de l'ensemble du terrain et l'impact d'un développement sur la santé de l'écosystème et sur la connectivité écologique à l'échelle de la grande région métropolitaine.

Les chercheurs soulignent entre autres que « la zone de développement revêt une importance écologique forte, d'autant plus que les habitats de cette qualité et de cette superficie sont rarissimes sur l'île de Montréal et dans la CMM. »

La richesse écologique du site est mise en évidence par la présence :

- de **59 milieux humides** dans la zone de développement dont plus de 20 marécages arborescents et 25 prairies humides;
- **161 espèces différentes** dont plusieurs espèces de plantes vasculaires rares, menacées ou vulnérables ou susceptibles, 11 espèces de reptiles et amphibiens, incluant 2 espèces à statut et 1 espèce rare (attente de statut);
- des milieux forestiers en devenir avec les terres actuellement en friche.

La grandeur du site permet d'éviter un problème généralisé dans la métropole, la fragmentation des milieux naturels et, par conséquent, de conserver une bonne connectivité entre les habitats qui le composent. Le rapport évoque une **augmentation de 90% de la fragmentation du territoire** advenant la réalisation du projet, ce qui ne devrait être permis.

Comme le rapport l'indique, même si une analyse plus détaillée devrait être réalisée, l'ensemble du territoire visé par le projet joue un rôle écologique indéniable.



Dans cette perspective et en regardant à une échelle plus spécifique, des éléments du projet de développement vont d'emblée à l'encontre de l'amélioration et de la consolidation de la biodiversité. Le découpage du territoire contribuerait à la fragmentation du territoire et à l'isolement de plusieurs milieux naturels d'importance. Dans une perspective d'intégralité et de connectivité, le CRE-Montréal considère les éléments ci-dessous cruciaux. Les zones ciblées sont identifiées dans la carte ci-dessous.

1. ***Disparition d'un secteur riche en biodiversité juste au sud du ruisseau A (zone 1) :***
L'inventaire réalisé dans le cadre du rapport de la FDS souligne une abondance d'indice de présence de mammifères et d'amphibiens dans ce secteur (voir annexe 1).

Le secteur comprend des friches, des milieux humides et une section forestière directement en lien avec le parc-nature de la Rivière-à-l'Orme.

La forme du découpage de cette section du territoire contribuerait à la fragmentation du territoire, en particulier dans la partie située au sud-ouest de la section. L'implantation de logements dans ce secteur et le prolongement de la rue Antoine-Faucon viendraient faire disparaître ces milieux naturels et entraîneraient de ce fait des impacts négatifs sur la faune présente dans ce secteur, notamment en les coupant de l'accès au ruisseau. Il est crucial que les milieux naturels jouxtant le ruisseau soient maintenus.

2. ***Pression sur un bois de grande valeur dans la partie sud-est (zone 2)***

Le tracé prévu pour le prolongement de la rue Antoine Faucon se situe directement en bordure d'un bois de grande valeur, sans zone tampon. La rue viendrait créer une frontière pour la faune. Un milieu naturel de cette importance nécessite une zone tampon, aucune route ne devrait le longer.

3. ***Disparition d'une zone riche en biodiversité en bordure du parc-nature de l'Anse-à l'Orme (zone 3)***

Le rapport de la Fondation David Suzuki a répertorié plusieurs zones présentant de nombreux indices de présence de mammifères, d'amphibiens et d'oiseaux. Des observations de sites de nidifications ont également été rapportées. Il est important pour la santé de l'écosystème que l'ensemble de ce secteur soit protégé.

Les ruisseaux et marais

Les ruisseaux et marais sont des milieux fragiles et essentiels à la santé de l'écosystème. Ils jouent de nombreux rôles autant en termes de gestion des eaux que la biodiversité. La canalisation des ruisseaux et la disparition des milieux humides en milieu urbain depuis plusieurs décennies nous poussent à adopter le principe de la perte nulle et de la préservation de l'ensemble de ces milieux naturels ainsi que d'en assurer la viabilité. Cette



dernière passe par la préservation d'espaces verts suffisants et permettant la connectivité entre espaces bleus.

4. Isolement des marais 90 et Lauzon au nord (est et centre-est) (zone 4) :

Bien qu'une zone tampon est prévue autour de ces deux milieux humides, le projet de développement (bâtiments et réseau viaire) viendrait les isoler l'un de l'autre et des milieux naturels maintenus à l'ouest. Comme pour les ruisseaux, la rareté des milieux humides montréalais et leur rôle capital dans la biodiversité ainsi que la gestion des eaux de pluie, devraient conduire systématiquement à leur réelle protection. La zone naturelle comprise entre les marais et celle les reliant à la zone naturelle à l'ouest sont essentielles à la santé de l'écosystème.

5. Disparition du Ruisseau O'Connell au nord-est (ou ruisseau C) (zone 5) :

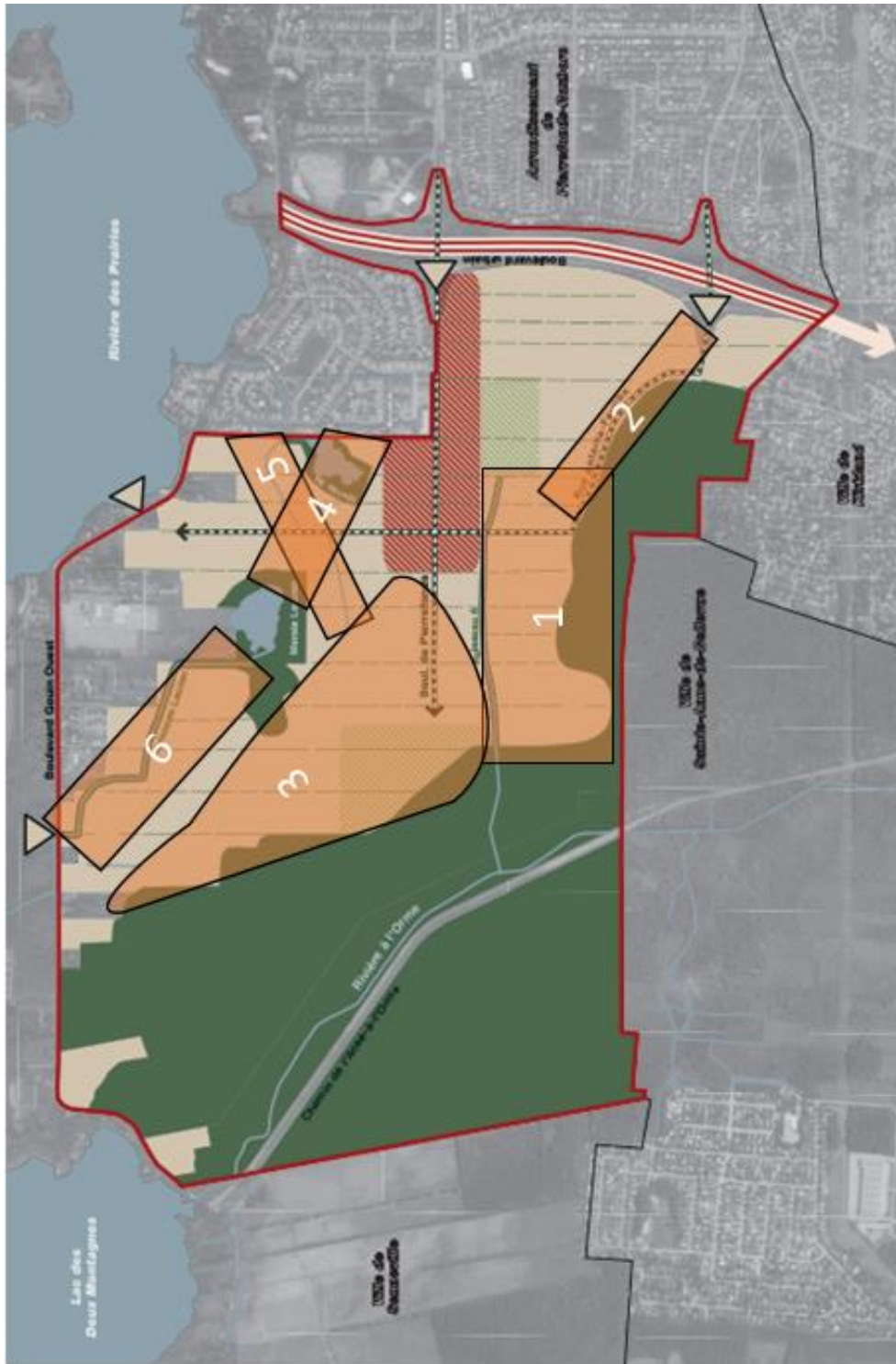
Le développement prévoit tout simplement la disparition du ruisseau C. Or, dans un contexte de rareté des cours d'eau intérieurs du fait de canalisations passées, la métropole ne peut se permettre d'en perdre encore un. Une série de milieux humides sont également répertoriés en bordure de ce ruisseau, qui contribuent à consolider ce secteur. Le ruisseau pourrait également jouer un rôle dans la connexion des marais 90 et Lauzon. Sa protection, sa mise en valeur et celles des terrains verts l'encadrant devraient aller de soi.

6. Isolement du ruisseau Lauzon (zone 6)

Le ruisseau Lauzon serait enclavé par le développement potentiel. Bien qu'une bande riveraine tampon soit prévue, le ruisseau serait entouré par les bâtiments. D'un point de vue de réelle préservation de la biodiversité (faunique et floristique), cet isolement aurait des impacts négatifs. Pour lui conserver toute sa richesse écologique, ce ruisseau aussi nécessite un milieu naturel «vert» beaucoup plus large qu'une simple bande riveraine.

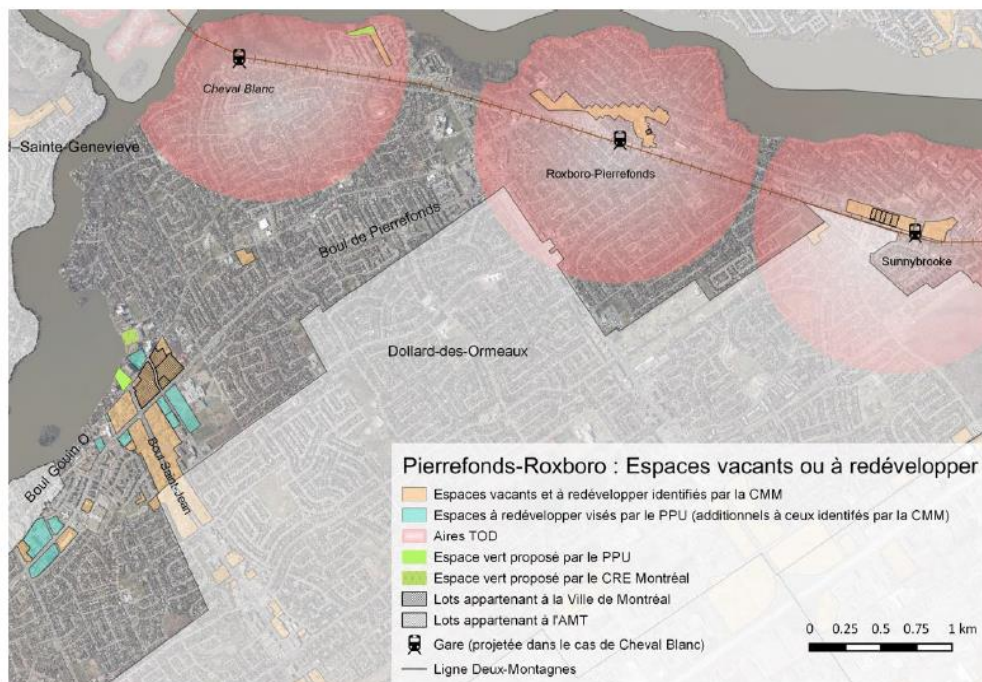


Carte : Identification des zones analysées dans la section 2.



3. Pour les alternatives possibles, telles que de développer Pierrefonds-Roxboro et les territoires adjacents

En appliquant le principe de «Reconstruction de la ville sur elle-même», le développement urbain à proximité est possible. Le CRE-Montréal a réalisé, en avril 2016, une analyse du potentiel de développement résidentiel de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. L'étude, déposée dans le cadre de cette consultation, met en lumière l'existence d'un **important potentiel de développement résidentiel à court, moyen et long termes sur le territoire de Pierrefonds-Roxboro, cela en dehors du secteur de Pierrefonds-Ouest**. Ce potentiel offre de nombreux avantages : pas de milieux naturels détruits, une revitalisation de secteurs en besoin, une optimisation de zones TOD (Transit oriented development).



Carte de localisation des espaces vacants ou à redévelopper (Source : Analyse du potentiel de logement résidentiel – CRE-Montréal)

Nous tenons à réitérer les principales recommandations du rapport :

- Développer prioritairement les terrains publics situés dans le secteur centre et l'Îlot Saint-Jean, ce qui permettrait de dynamiser tout un secteur de l'arrondissement et de créer un milieu de vie de qualité pour les résidents actuels et futurs.



- Consolider et densifier les secteurs autour des gares de train existantes et potentielles :
 - o Gare de Pierrefonds-Roxboro
 - o Gare de Sunnybrooke
 - o Gare projetée de Cheval-Blanc
- Aller au-delà du seuil de 40 log./ha fixé dans les documents de planification dans les secteurs proches des pôles de transport collectif et viser un modèle urbain plus compact.
- Mener une analyse similaire dans les territoires adjacents afin de compléter le portrait de l'ensemble de l'Ouest de l'île-de-Montréal pour connaître les potentiels de développement en cohérence avec les principes du PMAD et du SAD.

L'analyse des territoires adjacents n'a pas été menée pour les autres arrondissements et villes liées adjacentes ce qui n'exclut donc pas d'autres potentiels de revitalisation de quartiers dans le voisinage de cet arrondissement. Ce que l'étude montre est que dans Pierrefonds-Roxboro uniquement, il existe un potentiel significatif qui correspond à une première phase de développement dans le secteur de Pierrefonds-Ouest.

L'arrondissement de Pierrefonds dispose donc d'une belle capacité de développement immobilier, en dehors du secteur visé par ce développement. La revitalisation de secteurs et leur densification contribuera à l'augmentation du nombre de résidents et du fait même augmentera le besoin en espaces verts. Cette lecture s'applique à l'ensemble de l'île de Montréal : la croissance démographique envisagée nécessite de prévoir dès aujourd'hui les nouveaux espaces verts de demain. La préservation intégrale du terrain visé par le projet participerait à combler ce besoin



4. Parce que l'aménagement d'un vrai boulevard urbain ne fait pas partie du projet

Le projet de développement résidentiel est conditionnel à la réalisation du boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440. La localisation du boulevard dans l'emprise autoroutière soulève plusieurs craintes en termes d'aménagement.

Le CRE-Montréal, comme pour tous les projets nouveaux ou de réfection d'artères majeures sur l'île, demande un vrai boulevard urbain. Cela signifie qu'elles doivent s'intégrer dans le tissu urbain avec un certain nombre de principes qui sous-tendent cela :

- Sécurité et convivialité pour les piétons et les cyclistes : voies cyclables, larges trottoirs, traverses nombreuses, mobilier urbain suffisant (ex.: bancs), verdissement;
- voies réservées pour les transports collectifs;
- Proximité des services de part et d'autres de l'artère;
- Limitation de la vitesse des véhicules.

Il nous apparaît impossible de concilier ces principes, pourtant intégrés dans plusieurs plans et politiques municipales, si la possibilité ultérieure de convertir le boulevard urbain en autoroute demeure. Cette exigence se traduirait dans les choix de conception et d'aménagement. La forme de ce boulevard risquerait d'être une « petite » autoroute à simple saveur des courants du 21^{ème} siècle sans vraiment répondre aux tendances et exigences de notre époque. Dans un projet qui coûterait des millions de dollars et qui offre le plein potentiel de bâtir un vrai boulevard urbain, cela serait désolant que des principes autoroutiers orientent sa conception.

L'administration municipale doit clairement négocier avec le MTMDET pour faire tomber cette obligation de considérer le contexte d'emprise autoroutière.

La construction du boulevard urbain en prévoyant son éventuelle conversion en autoroute ouvrirait la porte au prolongement de l'A-440 jusqu'à Laval. L'autoroute viendrait alors traverser de part en part l'île Bizard. Or, il y a actuellement une démarche municipale visant l'obtention du statut de paysage humanisé pour la partie Ouest et l'existence du parc-nature de l'île Bizard au nord-est. Cela représenterait un non-sens d'aller de l'avant avec un « boulevard autoroutier » tout en affirmant la volonté de préserver la qualité des espaces verts et bleus adjacents.

Il est inconcevable de baser un nouveau développement urbain de cette envergure en l'orientant sur un axe abandonné à la vision autoroutière, d'autant plus qu'un nouveau projet de transport collectif, le REM, vient bouleverser l'organisation du territoire (voir principe 5).



En conséquence, le CRE-Montréal considère que la ville de Montréal devrait négocier avec le MTMDET pour qu'il lui cède l'emprise de l'A-440 sur l'ensemble de son territoire (incluant également l'emprise sur l'île Bizard) afin d'être en mesure de construire un vrai boulevard urbain. Le gouvernement serait ainsi en pleine cohérence avec sa volonté d'appliquer les principes de la mobilité durable.

5. Parce que le REM change tout

L'agglomération et la ville de Montréal ne peuvent se permettre d'autoriser un aussi vaste projet que celui de Pierrefonds-Ouest alors que le tracé final du Réseau électrique métropolitain (REM) n'est pas déterminé. Cela est d'autant plus insensé que l'annonce de ce tracé est imminente et qu'une telle offre de transport collectif doit incontestablement être intégrée à la vision du développement et de la protection du territoire montréalais.

Un **devoir d'intégration transport et aménagement** s'impose d'autant plus que le projet de Pierrefonds-Ouest est orienté sur l'accès automobile. Que ce soit à l'échelle métropolitaine ou à l'échelle de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, comment peut-on se priver d'intégrer un tel projet dans le choix des territoires qui seront à urbaniser? De la forme de cette urbanisation? De sa localisation? La vision TOD que déploie la Communauté métropolitaine de Montréal voit émerger des choix de développement moins dépendants de l'automobile que ce qui est proposé pour Pierrefonds-Ouest et il est possible de répondre au besoin de développement urbain ailleurs.

Comment ne pas **actualiser et accélérer les démarches de protection des espaces verts montréalais** avec l'arrivée du REM? Une fiducie agricole a été créée sur la Rive-Sud, pour mieux protéger ces précieuses ressources que sont les sols non-urbanisés et dans ce cas-ci cultivables. La question de la protection du territoire agricole et des milieux naturels se pose à large échelle.

En fait, **les 4 principes précédents défendus par le CRE-Montréal sont d'autant plus renforcés par l'arrivée du REM**; soit la cohérence avec la planification métropolitaine et montréalaise, l'importance de la protection des milieux naturels, les alternatives possibles et parce qu'un vrai boulevard urbain serait d'autant plus justifié.



Conclusion

De par l'ampleur du projet, la superficie et la richesse du milieu naturel concerné, les développements au niveau du transport, le choix qui sera fait concernant le secteur de Pierrefonds-Ouest est crucial pour l'île de Montréal et même pour la grande région métropolitaine.

Le CRE-Montréal recommande :

1. que l'ensemble du territoire soit protégé et intégré au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. Sans remettre en doute les qualités du projet de développement et le souci d'y intégrer des pratiques innovantes, ce projet se situe au mauvais endroit.
2. que des négociations soient entamées entre la ville de Montréal et le MTMDDET en vue de la cession de l'emprise autoroutière de l'A440 sur l'ensemble du territoire de Montréal, cela avant toute réflexion d'aménagement du futur boulevard.
3. que la ville de Montréal, les arrondissements et les villes liées de l'Ouest de l'île de Montréal appliquent les recommandations de l'analyse du potentiel de logement résidentiel dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro afin d'identifier les secteurs à développer en priorité.

Montréal peut se doter d'un parc d'envergure en assurant la protection d'un de ses derniers grands espaces naturels. La concrétisation de cette vision demande aux décideurs d'affirmer leur engagement pour une ville verte, comme le font par exemple Paris, Toronto ou Berlin. L'aménagement du territoire est un acte politique.

Souvenons-nous du Mont-royal au 19^{ème} siècle alors qu'un amendement à la Charte de la Ville de Montréal avait permis l'emprunt de 350 000 \$ pour l'acquisition des terrains nécessaires à la création d'un parc sur le mont Royal. Plus de 130 ans plus tard, le mont Royal est le poumon vert de la métropole qui fait la fierté de tous les MontréalaisES et fait même maintenant l'objet d'une demande de reconnaissance à l'UNESCO.

Pierrefonds-Roxboro et Montréal en général méritent mieux que le projet actuellement sur la table et détient toutes les cartes pour le faire : des secteurs à développer, des zones TOD en attente de consolidation, un REM qui donnera accès à toute la population montréalaise au plus grand parc de l'île, des plans et politiques qui militent en faveur, la possibilité de construire un boulevard urbain selon les principes du 21^{ème} siècle.

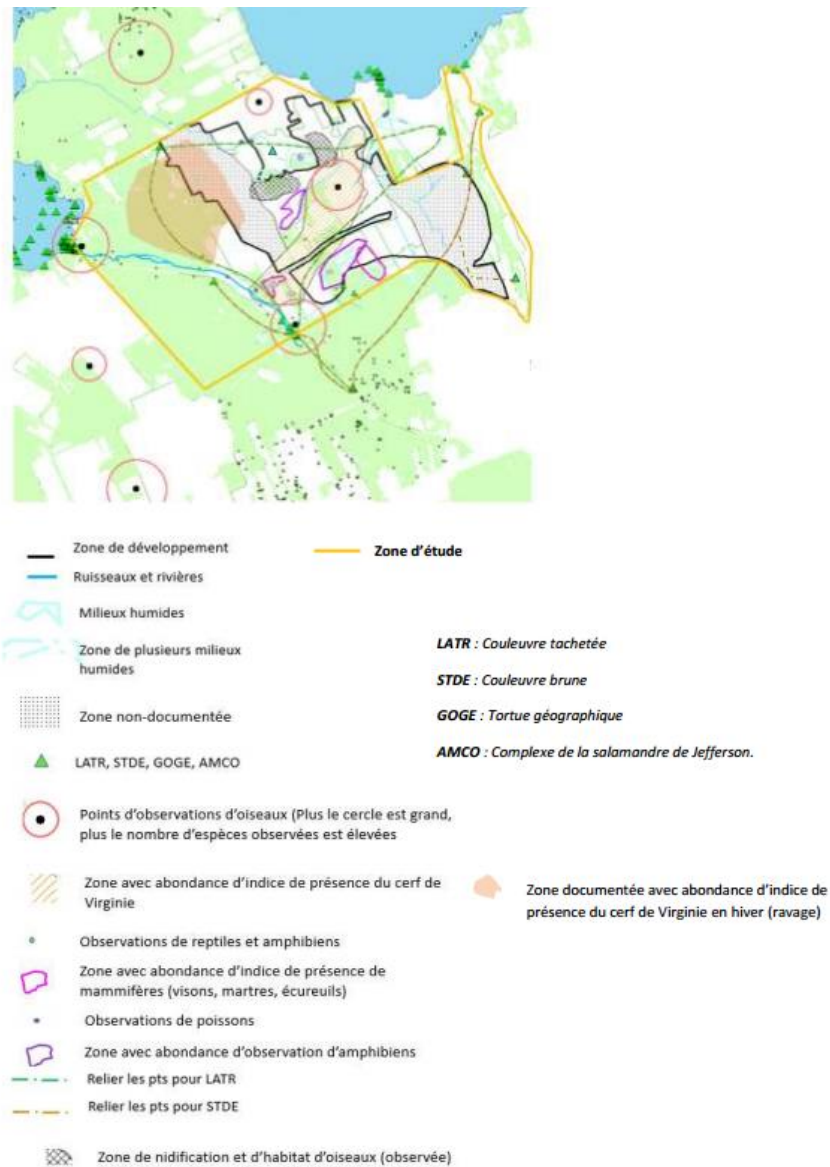


Dans tous les cas, advenant qu'un projet de développement verrait finalement le jour sur le site, les autorités municipales ne devraient pas accepter le projet tel que présenté pour les raisons mentionnées dans ce mémoire, pour des raisons écologiques de protection des milieux naturels; plusieurs milieux naturels de grande importance seraient mis en péril. Dans l'hypothèse d'un développement, il faudrait absolument protéger et intégrer au parc ces infrastructures naturelles actuellement ciblées pour le développement.



Annexes

Annexe 1 - Carte 1 : Localisation d'observation et d'habitat faunique dans la zone d'étude.



Source : Roy, M.E., Gravel, P., Dupras, J. (2016). Évaluation écologique de l'ouest du territoire de Pierrefonds-Roxboro. Rapport préparé pour la Fondation David Suzuki.



Annexe 2 - Localisation du couvert forestier, des friches et des champs dans la zone de développement

Localisation du couvert forestier, des friches et des champs dans la zone de développement



Source : Roy, M.E., Gravel, P., Dupras, J. (2016). Évaluation écologique de l'ouest du territoire de Pierrefonds-Roxboro. Rapport préparé pour la Fondation David Suzuki.



Annexe 3 – Lettre du 8 juin 2015 adressée par le CRE-Montréal à M. Denis Coderre

Objet : Demande de consultation publique à l’OCPM sur le projet Pierrefonds-Ouest

Monsieur le Maire,

Par la présente, le Conseil régional de l’environnement de Montréal (CRE-Montréal) demande au conseil municipal de mandater l’Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour la tenue d’une consultation sur le projet de Pierrefonds-Ouest. Il nous apparaît important, vu l’ampleur de ce projet, de donner à l’ensemble des montréalais l’occasion de s’exprimer.

Dès 2007, l’OCPM dans son rapport de consultation publique relative au projet de modification du Plan d’urbanisme et de la réglementation relative à l’arrondissement Pierrefonds-Roxboro soulignait l’enjeu du projet Pierrefonds-Ouest et indiquait la nécessité de tenir une consultation publique appropriée. Le CRE-Montréal considère qu’il faut aller au-delà de la consultation sur le Programme particulier d’urbanisme prochainement prévue par l’arrondissement de Pierrefonds-Roxboro et tenir une consultation à l’OCPM.

Le projet de Pierrefonds-Ouest constitue un des plus grands projets urbains en développement actuellement sur l’île-de-Montréal. Prévu sur un territoire de près de 400 ha, il concerne de multiples enjeux dont la portée dépasse l’échelle locale.

En effet, l’ajout de 5000 à 6000 logements dans un secteur enclavé et mal desservi par le transport en commun constitue une pression supplémentaire sur les infrastructures existantes. La réalisation d’un tel projet nécessitera le développement de nouvelles infrastructures et la mise en place d’un service de transport collectif efficace. Au niveau des milieux naturels, le projet, par la superficie consacrée au développement immobilier, a une influence non négligeable sur l’atteinte de l’objectif de 10 % de protection en milieu terrestre inscrit dans le récent schéma d’aménagement et de développement de Montréal.

Ces éléments nous amènent à la conclusion qu’il est nécessaire d’inscrire la réflexion sur le projet dans un cadre élargi qu’offre la consultation publique par l’OCPM.

Veuillez recevoir, Monsieur le maire, l’expression de mes sentiments les meilleurs,

Coralie Deny
Directrice générale

cc. :

Russell Copeman - Responsable Habitation, Urbanisme, Immeubles, Transactions et stratégies immobilières, Office de consultation publique au comité exécutif de la ville de Montréal

Réal Ménard – Responsable Développement durable, Environnement, Grands parcs et espaces verts au comité exécutif de la ville de Montréal

Jim Beis - Maire de l’arrondissement Pierrefonds-Roxboro



Références

- Communauté métropolitaine de Montréal. (2011) Plan métropolitain d'aménagement et de développement
- CRE-Montréal. (2016). Analyse du potentiel de développement résidentiel dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro
- Dumitru, M., Rayfield, R., Dupras, J., Gonzalez, A., Jaeger, J., Roy, M.E. (2016). The impacts of the Cap Nature real estate project (Pierrefonds West) on ecological connectivity. Rapport préparé pour la Fondation David Suzuki
- Engagement de Durban :
https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/grands_parcs_fr/media/documents/Engagement_de_Durban.pdf
- Ville de Montréal. (2016). Montréal durable 2016-2020 : Ensemble pour une métropole durable
- Ville de Montréal (2015). Plan de l'eau – Métropole au fil de l'eau
- Ville de Montréal (2015). Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
- Rajaonson, J. (2017). Analyse des contraintes, coûts et impacts d'un éventuel projet immobilier dans le secteur Pierrefonds-Ouest / l'Anse à l'Orme
- Roy, M.E., Gravel, P., Dupras, J. (2016). Évaluation écologique de l'ouest du territoire de Pierrefonds-Roxboro. Rapport préparé pour la Fondation David Suzuki.

