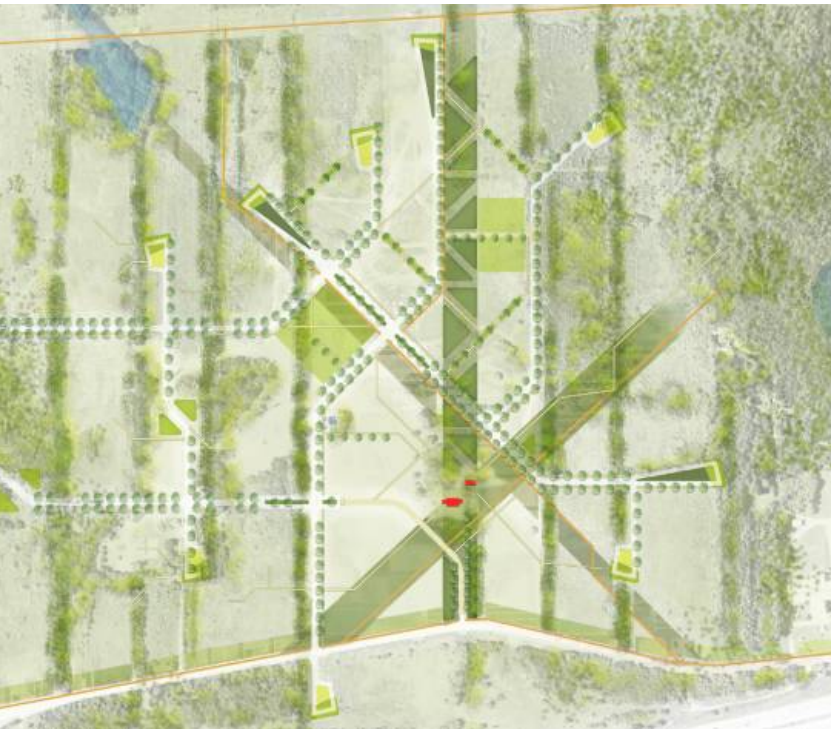






VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR NORD

ANNEXE A DU RÈGLEMENT NO 797

NOVEMBRE 2018

Sainte-Anne
de-Bellevue

Ce programme particulier d'urbanisme a été élaboré par :
Sylvain Gariépy, Urbaniste, LEED GA, permis numéro 983
Maude Brochu, Urbaniste, permis numéro 1514
Audrey Girard, Urbaniste, permis numéro 1314

TABLE DES MATIÈRES

1 / MISE EN CONTEXTE 3
1.1 INTRODUCTION 4
1.2 TERRITOIRE D'INTERVENTION 5
1.3 CONTEXTE DE PLANIFICATION 6

2 / PORTRAIT DU TERRITOIRE 11
2.1 HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT 12
2.2 CONTEXTE ENVIRONNANT 14
2.3 MOBILITÉ 22
2.4 ACCÈS AU PARC-NATURE DE L'ANSE-À-L'ORME 30
2.5 MILIEUX NATURELS 32
2.6 COMPOSANTES STRUCTURANTES 36

3 / VISION ET ORIENTATIONS 39
3.1 ÉNONCÉ DE VISION 40
3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS 41

4 / CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 55
4.1 INTERPRÉTATION ET SCHÉMA ORGANISATIONNEL 56
4.2 SECTEUR CENTRAL 58
4.3 SECTEUR DE LA CÉDRIÈRE 76
4.4 SECTEUR DE LA RIVIÈRE 77
4.5 GESTION ÉCOLOGIQUE DU SITE 78

5 / MISE EN OEUVRE 85
5.1 PLAN D'ACTION 86
5.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL 88
5.3 RÈGLEMENTS DE CONCORDANCE 89
5.4 INTERVENTIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC 91

ANNEXE /1
CARTE DE CARACTÉRISATION ENVIRONNEMENTALE DU SECTEUR NORD

© CRÉDITS: LES ICÔNES UTILISÉES DANS CE DOCUMENT SONT ISSUES DE LA PLATEFORME THENOUNPROJECT.COM

TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

LISTE DES CARTES

CARTE 1. LE TERRITOIRE D'INTERVENTION 5
CARTE 2. LES FONCTIONS URBAINES DU SECTEUR NORD 15
CARTE 3. PARCS, ESPACES VERTS ET ZONE AGRICOLE DU SECTEUR NORD 19
CARTE 4. RÉSEAU ARTÉRIEL ACCESSIBLE AU CAMIONNAGE AU SEIN DU SECTEUR NORD 24
CARTE 5. RÉSEAUX DE MOBILITÉ DU SECTEUR NORD 27
CARTE 6. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET FONCTIONNELLE DU SECTEUR NORD 57
CARTE 7. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE DU SECTEUR CENTRAL 59
CARTE 8. TRAME DE RUES COLLECTRICES DU SECTEUR CENTRAL 61
CARTE 9. ÉCOPARC D'EMPLOI DU SECTEUR NORD 69
CARTE 10. MILIEU DE VIE DU SECTEUR CENTRAL 72
CARTE 11. MISE EN OEUVRE DU PPU DU SECTEUR NORD 88

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE 6
FIGURE 2. LE CORRIDOR ÉCOFORESTIER DE LA RIVIÈRE À L'ORME 7
FIGURE 3. GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE D'INTERVENTION 8
FIGURE 4. TERRITOIRES PROTÉGÉS ET INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES PROJETÉES DANS LE SECTEUR 9
FIGURE 5. GRANDS PROJETS ROUTIERS DANS LE SECTEUR D'INTERVENTION 9
FIGURE 6. DENSITÉ RÉSIDENTIELLE PRESCRITE POUR LE TERRITOIRE D'INTERVENTION 9
FIGURE 7. CONDITIONS DE CIRCULATION AUX ENVIRONS DU SECTEUR DURANT LA SEMAINE 23
FIGURE 8. PERSPECTIVE D'AMBIANCE DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT POUR LE SECTEUR CENTRAL 58
FIGURE 9. COUPE TRANSVERSALE ILLUSTRANT LA CONFIGURATION TYPE D'UNE RUE COLLECTRICE 62
FIGURE 10. COUPE TRANSVERSALE ILLUSTRANT LA CONFIGURATION TYPE DE L'AXE CENTRAL 64
FIGURE 11. COUPE TRANSVERSALE ILLUSTRANT LA CONFIGURATION TYPE D'UNE RUE LOCALE (RUE PARTAGÉE DE TYPE WOONERF) 65
FIGURE 12. COURSE DU SOLEIL ET DIRECTION DES VENTS DOMINANTS SUR LE TERRITOIRE DE PPU 78
FIGURE 13. COUPE SCHÉMATIQUE ILLUSTRANT CERTAINS PRINCIPES DE CONSTRUCTION ÉCOLOGIQUE 78
FIGURE 14. PRINCIPES DE GESTION ÉCOLOGIQUE DES PRÉCIPITATIONS 81
FIGURE 15. ÉCHELLE TEMPORELLE DE RÉALISATION DES ACTIONS RELATIVES À LA MISE EN OEUVRE DU PPU DU SECTEUR NORD 86



1 / MISE EN CONTEXTE

MISE EN CONTEXTE

1.1 INTRODUCTION

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur nord s'inscrit dans la volonté de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue de planifier le développement des derniers terrains vacants en zone blanche de la collectivité, situés à proximité de la rivière à l'Orme. Soucieuse d'aménager un quartier distinctif, axé sur la préservation des espaces naturels et dans l'esprit des principes de la *Loi sur le développement durable*, la Ville a entamé en 2013 un processus de réflexion sur l'avenir de ce secteur.

Cette démarche, effectuée dans un esprit de transparence et d'ouverture aux attentes des citoyens, se décline en deux volets préliminaires. La première étape consiste en la mise en oeuvre d'un processus de planification intégrée misant sur l'expertise de biologistes, ingénieurs, avocats et urbanistes pour réaliser des études préliminaires et dresser les grandes lignes de l'organisation spatiale du site. Suite à la présentation du potentiel d'aménagement du secteur aux citoyens en mai 2015, ceux-ci ont pu participer à quatre ateliers d'idéation portant sur les thèmes suivants :



- Un **environnement naturel** et un codéveloppement qui respectent et encadrent la beauté existante du secteur



- Des écoterritoires, des parcs, des fermes et de l'**écotourisme** comme occasion de développer et de renforcer des liens

- La **compacité**, la vivacité, l'usage mixte, les synergies



- Les **valeurs communautaires,** un centre communautaire, l'éducation, la culture et l'importance d'une conception de qualité



L'élaboration du PPU du secteur nord s'impose donc comme l'ultime étape de la démarche amorcée en 2013 et vient doter la Ville d'outils concrets pour encadrer toute initiative de construction sur le site. Ce document de planification, qui sera intégré au Plan d'urbanisme de la ville, s'appuie sur la concertation entre les citoyens et les services municipaux, et répond par ailleurs aux grandes orientations du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise* (2015) et de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de Montréal* (2004).

« **Le développement durable** *s'entend d'un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.* »

- Loi sur le développement durable, Chapitre D-8.1.1, Article 2

Le territoire d'intervention, d'une superficie approximative de 231 hectares, est localisé dans la portion nord-est de la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue, à la frontière de l'arrondissement montréalais de Pierrefonds-Roxboro et des municipalités de Senneville, Kirkland et Baie-d'Urfé. Il est délimité au sud par le chemin Sainte-Marie et l'autoroute transcanadienne (A-40), à l'ouest par un quartier résidentiel et un secteur d'emploi, à l'est par un milieu résidentiel bien consolidé, et au nord par un ensemble de friches naturelles et agricoles dont une portion fait d'ailleurs l'objet d'un projet de développement. La rivière à l'Orme, alimentée par une mosaïque de milieux humides et bordée par le chemin de l'Anse-à-l'Orme, traverse le secteur dans l'axe nord-sud.

▲ Région montréalaise

Carte 1. Le territoire d'intervention



Le secteur de planification tire sa particularité du fait qu'il se situe en partie à l'intérieur de l'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme et comprend une diversité de milieux naturels d'intérêt. Sans rendre le territoire incompatible au développement, cette situation requiert une réflexion sensible et l'application de mesures concrètes pour éviter de perturber l'équilibre des écosystèmes en place.

La planification de l'urbanisation du secteur s'appuie notamment sur deux documents cadre qui dictent les paramètres de développement prévalant sur le site, et plus spécifiquement dans le but de maintenir la qualité des milieux naturels en place. Ceux-ci sont la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal (2004) ainsi que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise (2015). Le programme particulier d'urbanisme du secteur nord est par ailleurs partie intégrante du Plan d'urbanisme de Sainte-Anne-de-Bellevue qui fait actuellement l'objet d'une révision pour se conformer aux prescriptions du schéma d'agglomération.

POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS (PPMVMN)

Adoptée par l'administration montréalaise en 2004, la politique vise à bonifier la superficie d'espaces protégés sur l'île de Montréal et à assurer la pérennité des écosystèmes en place, voire même à accroître leur qualité. La PPMVMN préconise une approche concertée entre les intervenants (citoyens, OBNLs, propriétaires fonciers, représentants municipaux et gouvernementaux, etc.) pour mener à bien la mise en réseau des foyers de biodiversité et la valorisation des paysages naturels montréalais.

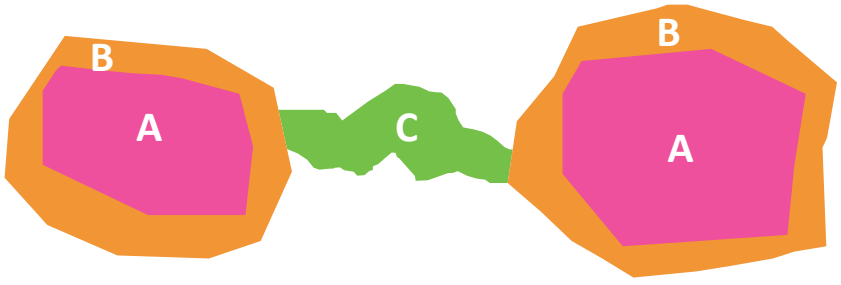
Dix écoterritoires (ensembles propices à la création d'aires protégées) sont identifiés sur l'île, dont le Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme auquel appartient en partie le secteur d'intervention du présent PPU. Les projets de conservation au sein des écoterritoires s'appuient sur le modèle de réseau écologique, qui comprend trois types de milieux: des zones noyaux (foyers de biodiversité), des zones tampons visant à minimiser les impacts de l'urbanisation sur les milieux sensibles, et finalement des corridors écologiques permettant la dispersion et la migration des espèces entre les zones noyaux.

Figure 1. Le réseau écologique

A Les zones noyaux sont des foyers de biodiversité. Elles assurent les conditions environnementales propres à la sauvegarde d'écosystèmes, d'habitats et de populations animales et végétales importants ;

B Les zones tampons jouent plusieurs rôles. Elles protègent, entre autres, les zones noyaux d'éventuelles menaces extérieures et servent d'habitats essentiels à la survie des espèces des zones noyaux ;

C Le couloir écologique a pour fonction de relier entre elles les zones noyaux, ce qui permet aux espèces de se disperser et de migrer.



Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015)

L'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme englobe l'ensemble de la rivière à l'Orme, seule rivière intérieure de l'île de Montréal. Il comprend cinq ensembles de milieux naturels présentant une grande biodiversité : les basses terres situées à l'embouchure de la rivière à l'Orme, les deux espaces forestiers matures localisées aux extrémités du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, le bois Angell au sud de l'autoroute 40 et le bois de Sainte-Anne-de-Bellevue à l'ouest de la rivière sur le territoire faisant l'objet de l'exercice de planification particulière.

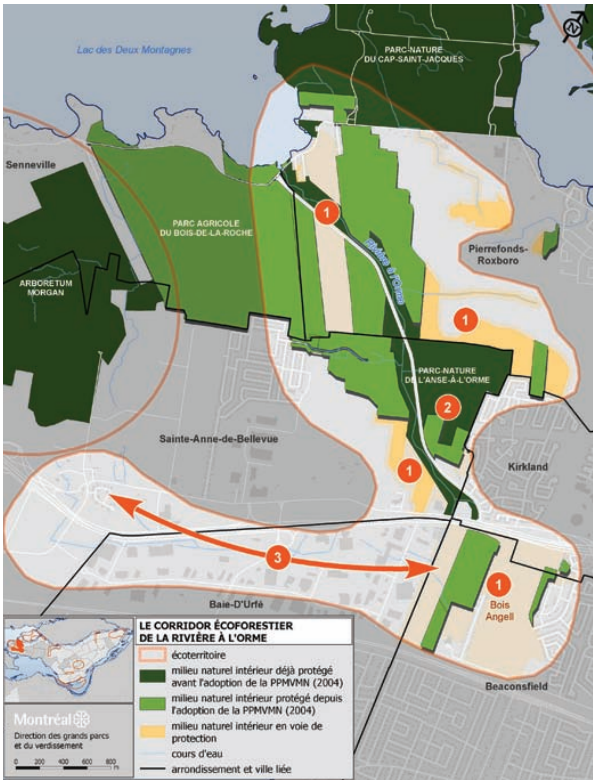
Un projet de la Ville de Montréal inscrit au plan d'urbanisme de 2004 consiste d'ailleurs à créer un corridor récréatif de la gare Beaurepaire jusqu'au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche en passant par le bois Angell et le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. Advenant la consolidation de tous ces milieux, le secteur nord pourrait tirer profit de sa localisation centrale et constituer un point d'accès stratégique au corridor.

Cours d'eau, milieux humides et peuplements forestiers d'intérêt, notamment une bétulaie jaune marécageuse et des cédrières abritant un troupeau de cerfs de Virginie, constituent des joyaux naturels du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le présent PPU entend profiter de l'exercice de planification particulière et des outils d'encadrement accessibles à la Ville pour contribuer aux objectifs de la PPMVMN de Montréal. Les actions à privilégier consistent notamment à consolider les limites du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme à l'ouest de la rivière et à favoriser la préservation des milieux naturels de grande valeur à l'extérieur des aires protégées en misant sur l'approche du réseau écologique.





Figure 2. Le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme



Perspectives pour le territoire (2013 +)

Actions prioritaires

1. Augmenter les superficies protégées du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, incluant le secteur du bois Angell
2. Produire un plan directeur pour l'aménagement du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme
3. Mener une réflexion sur le bassin hydrographique de la rivière à l'Orme

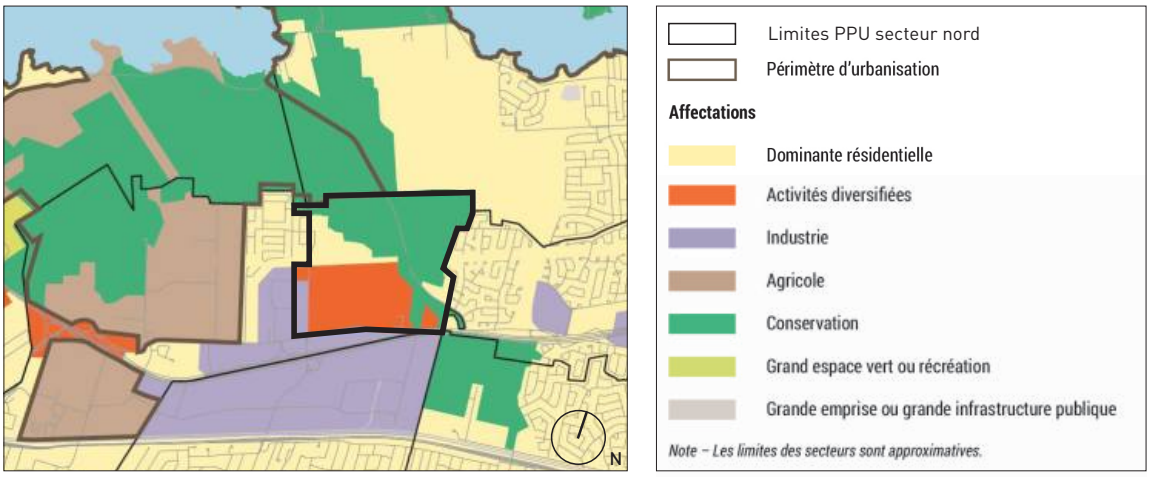
Source: Ville de Montréal (2013) Bilan 2009-2013 de la PPMVMN

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, énonce les orientations d'aménagement et de développement du territoire pour les dix prochaines années. Les dispositions du schéma qui influencent le développement du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue sont les suivantes :

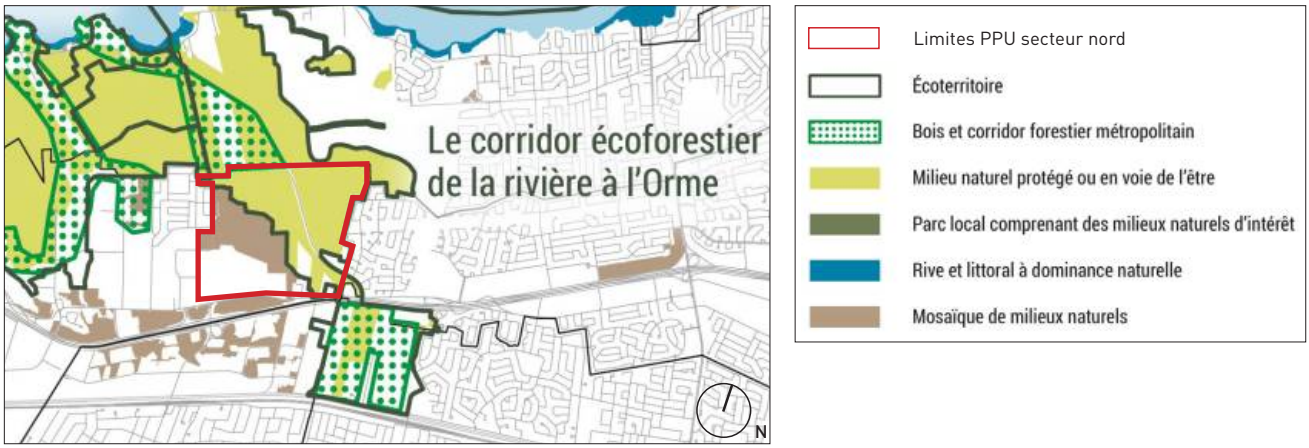
1. Les grandes affectations prévues sur le territoire d'intervention (Figure 3) sont « Activités diversifiées», pour la portion sud, « Dominante résidentielle » au nord-ouest, « Conservation » pour la majeure partie de l'écoterritoire, et finalement, «Emploi » à proximité du parc industriel.
2. L'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme est identifié au Schéma comme écoterritoire (Figure 4), tandis que toute la portion nord-ouest du territoire de PPU représente une mosaïque de milieux naturels dominée par des terrains en friche ponctués de milieux humides et d'une frange boisée. Ce type d'environnement offre l'opportunité d'intégrer les réseaux écologiques à la trame urbaine et de profiter des atouts du paysage dans l'aménagement d'un site.
3. La municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue est tenue d'élaborer un plan de conservation des composantes d'intérêt et de déterminer les affectations compatibles avec l'aire protégée de l'écoterritoire. De surcroît, la Ville doit s'assurer que toute opération cadastrale, nouveau projet de construction ou d'agrandissement, de même que les travaux de remblai et de déblai à proximité des milieux naturels respectent les règles du document complémentaire du Schéma.
4. Par ailleurs, le Schéma prévoit des projets de rénovation du réseau artériel supérieur aux environs du secteur nord. Notamment, le prolongement du boulevard Pierrefonds entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40 dans l'emprise de l'autoroute 440 réservée par le gouvernement provincial depuis les années 1970. Le tracé exact du boulevard n'est pas confirmé à l'heure actuelle, mais la carte des grands projets routiers (Figure 5) offre une idée de la localisation de cette future artère collectrice dans l'axe nord-sud à s'ajouter au réseau routier de l'ouest de l'île.
5. De plus, le Ministère des Transports (MTQ) projette d'aménager des voies de desserte supplémentaires pour l'autoroute 40 aux environs du secteur nord.
6. Pour conclure sur le Schéma, notons qu'aucune densité résidentielle minimale n'est prescrite pour les terrains du secteur nord qui comprennent la mosaïque de milieux naturels, tandis qu'à l'extérieur de cette zone, une densité minimale de 15 logements à l'hectare devrait être respectée pour tout projet d'habitation, le cas échéant (Figure 6).

Figure 3. Grandes affectations du territoire d'intervention



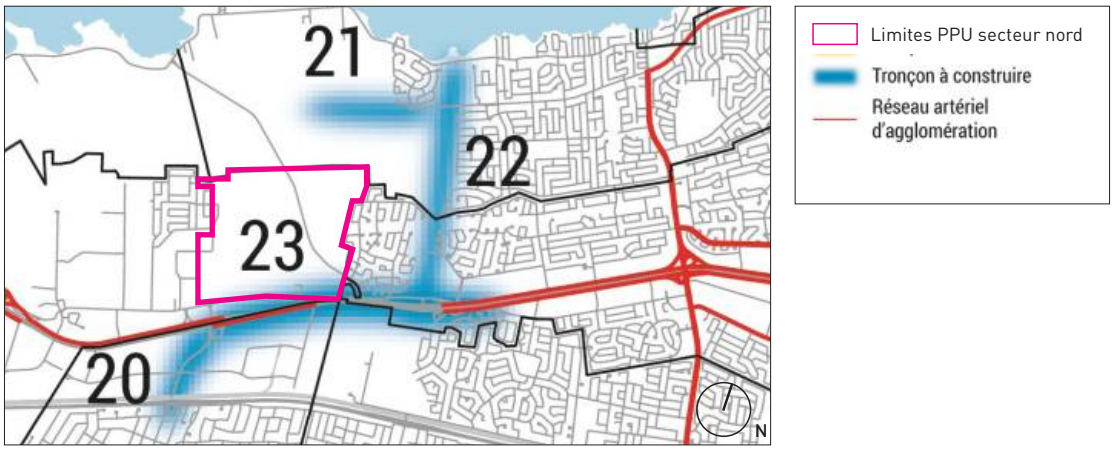
Source fond de plan: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) extrait de la Carte 20 - Grandes affectations du territoire

Figure 4. Territoires protégés et infrastructures routières projetées dans le secteur



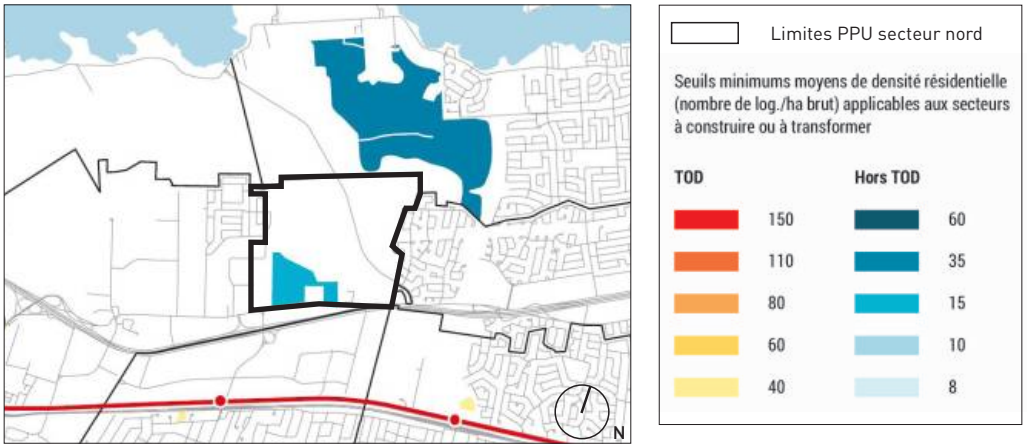
Source fond de plan: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) extrait de Carte 15 - Territoires d'intérêt écologique

Figure 5. Grands projets routiers dans le secteur d'intervention



Source fond de plan: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal(2015) Extrait de Carte 10 - Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération

Figure 6. Densité résidentielle prescrite pour le territoire d'intervention



Source fond de plan: Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) extrait de Carte 33 - Densité résidentielle

PLAN D'URBANISME (PU) DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Le plan d'urbanisme en vigueur à Sainte-Anne-de-Bellevue correspond au plan d'urbanisme adopté par la Ville de Montréal en 2004 sous le numéro 04-047. Le présent programme particulier d'urbanisme en fait partie intégrante.



2 / PORTRAIT DU TERRITOIRE

Bien avant l'arrivée de Samuel de Champlain, premier Européen à visiter le secteur, l'actuel territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue était peuplé par les Algonquins et les Iroquois. Les rapides de la région avaient attiré ces peuples grâce à l'abondance de poisson et de gibier.

Dès 1703, la deuxième paroisse de l'Ouest-de-l'Île est créée afin de soutenir le commerce de la traite des fourrures et la navigation maritime. Quelques années plus tard, soit en 1739, Claude Robillard devient propriétaire de la concession de Thomas Ranger sur la côte Sainte-Marie. La famille Robillard défriche et exploite cette terre pendant près de 200 ans.

Les écluses et le canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, construits en 1843, ont un impact important sur l'urbanisation, car ils permettent de consolider le noyau villageois de Sainte-Anne-de-Bellevue qui se constitue comme ville en 1895. L'agriculture joue à cette époque un rôle prépondérant dans les activités économiques du village.

En 1907, l'établissement du Collège Macdonald, école d'agriculture affiliée à l'Université McGill vient consacrer le caractère agricole du secteur. Alors que le campus principal se trouve dans le secteur sud de Sainte-Anne-de-Bellevue, les terres cultivées par l'institution à des fins de recherche et pour l'exploitation commerciale se retrouvent dans le secteur nord à proximité du territoire du présent PPU.

1613
Samuel de Champlain explore et cartographie les lieux

1739
Implantation de la ferme Robillard

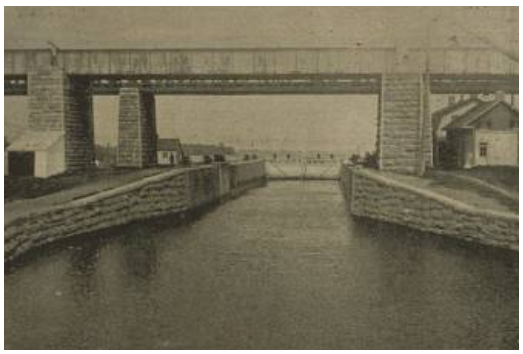


Villages autochtones

Traite des fourrures / navigation / agriculture



1703
Communauté paroissiale de Sante-Anne-de-Bellevue



1840-1843
Construction des écluses

Les années 1960 constituent une étape charnière du développement urbain de l'ouest de l'île de Montréal. D'une part, la popularisation de l'automobile facilite les déplacements vers le centre-ville et vient accélérer l'expansion de la banlieue résidentielle. Ensuite, l'implantation des autoroutes 20 et 40 a pour effet de scinder la pointe de l'île en trois et entraîne le développement de nouvelles activités commerciales en bordure des artères véhiculaires à haut débit. Plusieurs zones industrielles se développent en bordure de l'autoroute 40, notamment à Baie-d'Urfé à proximité du territoire d'intervention.

Ainsi, dès les années 1980, un nouveau noyau urbain constitué de résidences unifamiliales se développe au nord de l'autoroute 40 à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Deux décennies plus tard, soit au tournant des années 2000, le parc industriel de Sainte-Anne-de-Bellevue prend forme dans ce même secteur.

En 2004, la Ville de Montréal se dote d'une Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (PPMVMN). Celle-ci identifie le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme comme écoterritoire et crée le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme sur ses abords.

La décennie qui suit marque un long processus de réflexion piloté par l'administration municipale de Sainte-Anne-de-Bellevue et les citoyens sur l'avenir de ce vaste secteur riche en éléments naturels. L'élaboration du présent PPU s'inscrit dans cette démarche et viendra dresser les grandes lignes de l'urbanisation du milieu.

1878
Fondation du village de Sainte-Anne-de-Bellevue



1907
Établissement du Collège Macdonald, affilié à l'Université McGill

1917
Construction de l'Hôpital des anciens combattants

1964-1966
Construction des autoroutes 20 et 40

Années 1980
Développement du noyau résidentiel du secteur nord

1990-2000
Développement du parc industriel de Sainte-Anne-de-Bellevue

2004
Adoption de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la ville de Montréal

2012
Début d'une réflexion collective sur le secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue

Agriculture / développement du noyau villageois sud

Développement résidentiel / industriel










Le territoire du secteur nord à Sainte-Anne-de-Bellevue ne comporte à l'heure actuelle aucune construction, à l'exception de la maison Michel-Robillard qui affiche un état de détérioration avancée. Le site est cependant bordé d'une diversité de milieux construits ou non selon leur affectation. Voici comment se décline le contexte d'insertion du territoire d'intervention :

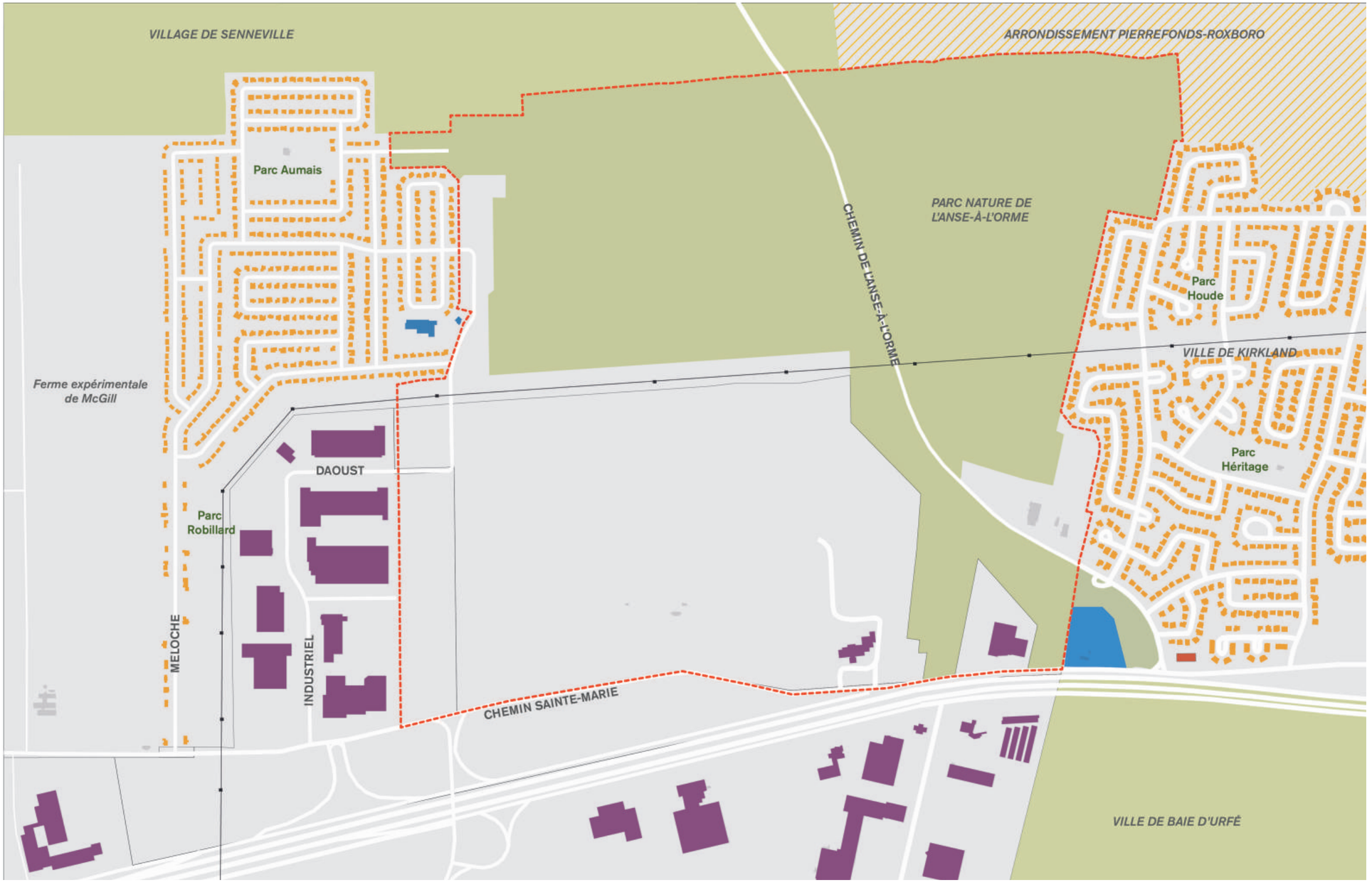
MILIEUX RÉSIDENTIELS

Le secteur de PPU est adjacent à deux milieux résidentiels bien consolidés, l'un à ouest sur le territoire de la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue, et l'autre directement à l'est du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, compris à l'intérieur des limites de la ville de Kirkland. Il s'agit d'ensembles homogènes où l'unique typologie d'habitation est la maison unifamiliale détachée d'un ou deux étages. La configuration des lots s'articule autour d'une implantation des bâtiments en retrait par rapport à la rue (± 10 mètres) avec l'espace de stationnement privé situé en marge avant et une cour privée à l'arrière. La présence d'arbres matures et de rues concentriques ou se fermant en cul-de-sac contribuent au caractère intime et pittoresque des lieux.

La rue Meloche et le boulevard Industriel connectent le quartier résidentiel du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue au chemin Sainte-Marie. Par le fait même et de par sa localisation au nord de l'autoroute 40, sa configuration et son homogénéité, le quartier se retrouve en situation d'isolement par rapport au secteur sud de la ville. Cette situation renforce le sentiment de communauté distincte des citoyens, mais inhibe également le potentiel de relations avec le noyau villageois.

Au nord-est du territoire de PPU, le projet de développement immobilier Pierrefonds-Ouest est en voie de réalisation. Couvrant une vaste superficie de 400 ha, le projet prévoit la construction de 5 000 unités d'habitation, en plus de conserver 180 ha d'espaces boisés destinés à l'agrandissement du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. À terme, ce projet transformera radicalement le visage du secteur et offre un potentiel de connexion écologique et de complémentarité avec le secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue.

◀ *Secteur résidentiel de Sainte-Anne-de-Bellevue*



Carte 2. Les fonctions urbaines du secteur nord

SECTEUR INDUSTRIEL

Le parc industriel de Sainte-Anne-de-Bellevue est composé de huit bâtiments de deux à quatre étages hors-sol répartis de part et d'autre du boulevard Industriel qui devient la rue Daoust pour se connecter à la rue Zenon Gareau au nord. Le cadre bâti répond aux caractéristiques recherchées en secteur industriel, soit une importante emprise au sol et de vastes aires de stationnement extérieures. Les constructions, érigées au cours des années 2000, semblent en bonne condition malgré le fait que plusieurs locaux sont actuellement vacants. On retrouve au sein du parc d'affaires une diversité d'entreprises spécialisées en distribution et production de produits industriels, ainsi qu'un laboratoire de l'Agri-Food and Bioressource Institute (ABFI) qui tire profit de la proximité avec la ferme expérimentale et le centre de recherche en agriculture et bioressource du campus MacDonald de l'Université McGill.

Situés à l'extérieur du parc d'entreprises et bordant le chemin Sainte-Marie à la limite du parc-nature, deux bâtiments industriels s'insèrent dans le paysage du secteur. Il s'agit du Laboratoire de santé publique du Québec et d'un édifice à bureaux du magasin d'appareils et de matériel électronique Cathelle Inc. Finalement, la frange sud de l'Autoroute 40 laisse place au parc industriel de Baie-d'Urfé, dont le cadre bâti date des années soixante et qui regroupe plus de 80 entreprises issues de divers domaines de production.

COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

L'école du Bout-de-l'Isle, située près de la limite nord-ouest du territoire de PPU, constitue la principale institution du secteur. Cet établissement d'enseignement du niveau primaire accueille 400 élèves des quartiers adjacents. L'immeuble est aux prises avec une problématique d'enclavement. Ne disposant pas de débarcadère pour autobus scolaires, le refoulement de la circulation sur les rues locales adjacentes pose un enjeu de sécurité pour les jeunes étudiants. Une garderie, le Centre Éducatif à Ciel ouvert - Sainte-Anne se situe à proximité de l'école sur la rue Zenon Gareau. On retrouve également un dépôt à neige de la collectivité de Kirland au sud-est du territoire de planification, circonscrit entre le chemin Sainte-Marie et la rivière à l'Orme.

L'offre commerciale est quasi-inexistante aux environs du site, à l'exception de la place commerciale Timberlea regroupant un dépanneur, un service de nettoyeur, une trattoria, un centre dentaire, et un spa en bordure du chemin Sainte-Marie à l'est du chemin de l'Anse-à-l'Orme. Cette situation s'explique par le faible bassin de clientèle du secteur qui ne permet pas de soutenir financièrement une offre de commerces variée.

▼ *École du Bout-de-l'Île*





▼ *Place Timberlea*



◀ *Bâtiment d'emploi du parc industriel*

PARCS ET ESPACES VERTS

Le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, situé en partie à l'intérieur des limites du PPU (± 68,5 ha, ±30% du site), est un parc régional urbain au sens de la Loi sur la communauté urbaine de Montréal (L.R.Q., c.C-37.2) et donc une aire protégée au Québec. Ce parc public, qui s'étend sur 232,9 ha, est administré par la Ville de Montréal et voué à la conservation et à l'éducation du public.

Adjacents au parc-nature, 31 ha de terrain situés dans l'enceinte du territoire de PPU ont été acquis récemment par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et s'ajoutent aux aires protégées du site. Un second projet de conservation piloté par la Ville de Montréal vise une frange de terrains boisés située entre les bâtiments du Laboratoire de santé publique du Québec et de Cathelle Inc. Ces terrains recèlent de milieux naturels et leur affectation au schéma de l'agglomération de Montréal est «Conservation».

En mai 2018, l'Agglomération de Montréal a procédé à l'agrandissement de ce parc par l'achat d'un lot de 14 ha au sein des limites du PPU, soit au nord de l'emprise des lignes électriques d'Hydro-Québec. Ce geste s'inscrit dans une volonté de créer un parc national urbain dans l'Ouest-de-l'Île en préservant un espace vert et en protégeant une faune variée comportant des espèces menacées.

On retrouve également aux environs du territoire de PPU quatre parcs municipaux desservant les milieux résidentiels adjacents. Ainsi, les parcs Aumais et Robillard Sainte-Anne-de-Bellevue, ainsi que les parcs Houde et Hériatge à Kirkland, offrent espaces de jeux et équipements sportifs à la population.

Enfin, le parc agricole du Bois-de-la-Roche de Senneville, espace de 191 ha voué à la protection et la mise en valeur du paysage agricole montréalais, jouxte le territoire de PPU au nord. Depuis 2015, l'entreprise D-Trois-Pierres opère le projet maraîcher « Cultiver l'espoir » sur 24 ha des terres agricoles en friches appartenant à la Ville de Montréal. Les paniers de légumes issus des activités de la ferme sont destinés aux banques alimentaires montréalaises. Notons que 40% du Bois-de-la-Roche sont également conservés à l'état naturel et participent à la haute valeur écologique du secteur.

SECTEUR AGRICOLE

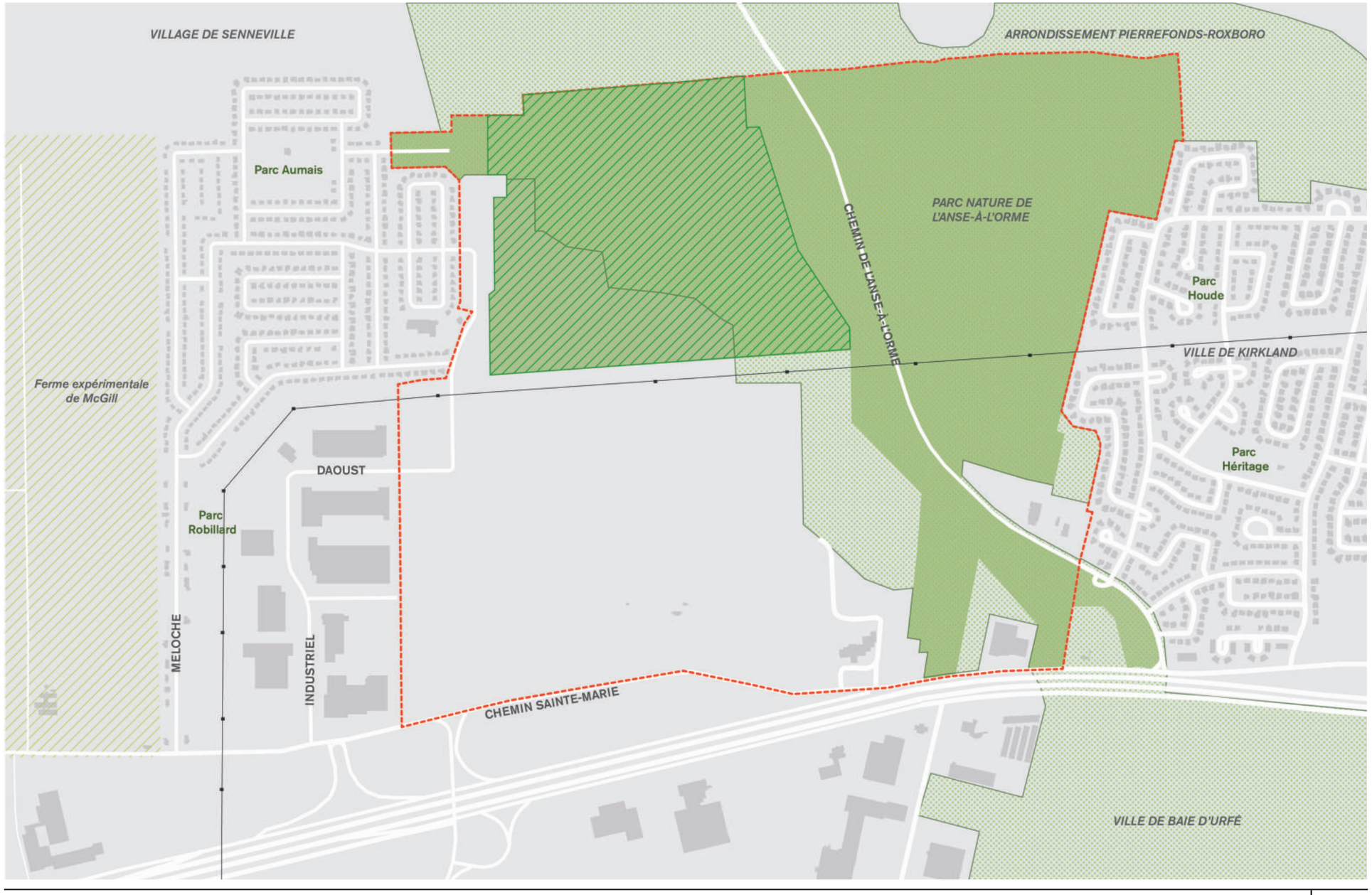
On retrouve dans l'ouest de l'île de Montréal la plupart des terres qui font encore partie de la zone agricole permanente sur le territoire de l'agglomération. La culture agraire est d'ailleurs très ancrée dans l'identité de la communauté de Sainte-Anne-de-Bellevue. À proximité du territoire d'intervention, on retrouve la ferme expérimentale du campus MacDonald de l'Université McGill. Occupant près de 200 hectares de terrains, le site comprend également des bâtiments voués à l'élevage du bétail. Dotée d'une mission de recherche scientifique et d'enseignement, l'exploitation poursuit également une vocation commerciale.



▲ *Ferme expérimentale du campus MacDonald © Université McGill*



▲ *Rivière à l'Orme © Ville de Montréal*



Carte 3. Parcs, espaces verts et zone agricole du secteur nord

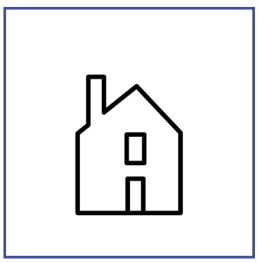
CONTEXTE ENVIRONNANT

// Constats

- Le cadre bâti est de faible densité et répondant principalement aux besoins des familles
- Les composantes paysagères sont mises en valeur dans l'aménagement du domaine privé
- Le projet Pierrefonds-Ouest au nord du site prévoit l'ajout de 5 000 unités d'habitation
- Le parc d'emploi est déstructuré et ne comporte pas de niche spécifique
- L'école du Bout-de-l'Isle constitue le seul équipement institutionnel d'importance du quartier
- L'offre de commerces et de services de proximité est quasi-inexistante
- Des espaces conservés à l'état naturel jouxtent les milieux développés
- Les activités agricoles subsistent au sein du territoire de l'ouest de l'île de Montréal

// Enjeux

- Unification des différents noyaux autour d'un **projet rassembleur**
- **Diversification** de l'offre résidentielle
- Préservation du **caractère rural** et intime
- Consolidation du secteur d'**emploi** en tirant profit de la proximité du campus de McGill
- **Cohabitation harmonieuse** des différentes fonctions urbaines
- Développement et mise en valeur des **pôles d'attraction** du secteur nord
- Création d'un **pôle commercial viable** et destiné à une clientèle locale
- Mise en valeur de la **culture agricole**






RÉSEAU ARTÉRIEL

Trois artères collectrices parcourent le secteur nord de Saint-Anne-de-Bellevue, soit le chemin Sainte-Marie, le boulevard Morgan et le chemin de l'Anse à l'Orme.

Le chemin Sainte-Marie est la principale voie de circulation est-ouest. Tracé fondateur selon le Plan d'urbanisme de la ville de Montréal (2004), l'axe routier est connecté à l'autoroute 40, permettant ainsi un accès facile à cette importante autoroute provinciale.

À titre de tracé fondateur, l'évaluation des projets de construction et des interventions d'aménagement du domaine public sur le chemin Sainte-Marie doit assurer le respect des particularités du tissu urbain montréalais, comme l'orientation et la structure des rues. De même, ces interventions doivent favoriser l'utilisation du transport collectif, les déplacements piétonniers et une gestion optimale des ressources.

Le boulevard Morgan permet quant à lui, toujours à partir du chemin Sainte-Marie, de relier le secteur nord au parc industriel de Baie-d'Urfé dans l'axe nord-sud. Cependant, ce boulevard ne se connecte ni au secteur résidentiel de cette ville ni à la gare de train de Baie-d'Urfé.

Le chemin de l'Anse à l'Orme longe pour sa part la limite ouest du parc-nature et se connecte au chemin Sainte-Marie pour aboutir au nord sur le chemin Senneville. À l'exception du boulevard Elkas et de la rue Timberlea-Trail à Kirland, ce chemin ne croise aucune autre voie de circulation locale.



▲ *Chemin Sainte-Marie*

Le projet de prolongement du boulevard Pierrefonds à l'est du site permettrait de réduire le trafic sur le chemin de l'Anse-à-l'Orme aux heures de pointe, dont la configuration de chemin de campagne n'est pas optimale pour assurer une circulation de transit.

Enfin, plusieurs rues locales sillonnent le territoire étudié. Les deux plus importantes sont le boulevard Industriel et la rue Meloche. Ils permettent de relier le noyau urbain ainsi que le parc industriel de Sainte-Anne-de-Bellevue au chemin Sainte-Marie. Les autres voies carrossables permettent aux citoyens de se rendre à leur domicile ou au secteur d'emploi.



▲ *Boulevard Morgan*



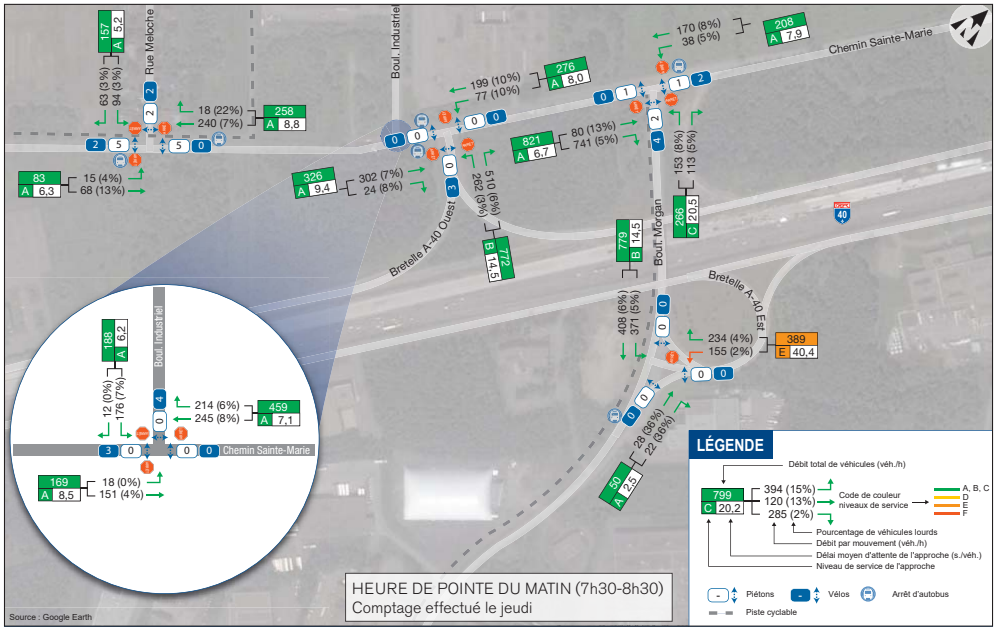
▲ *Chemin de l'Anse-à-l'Orme*

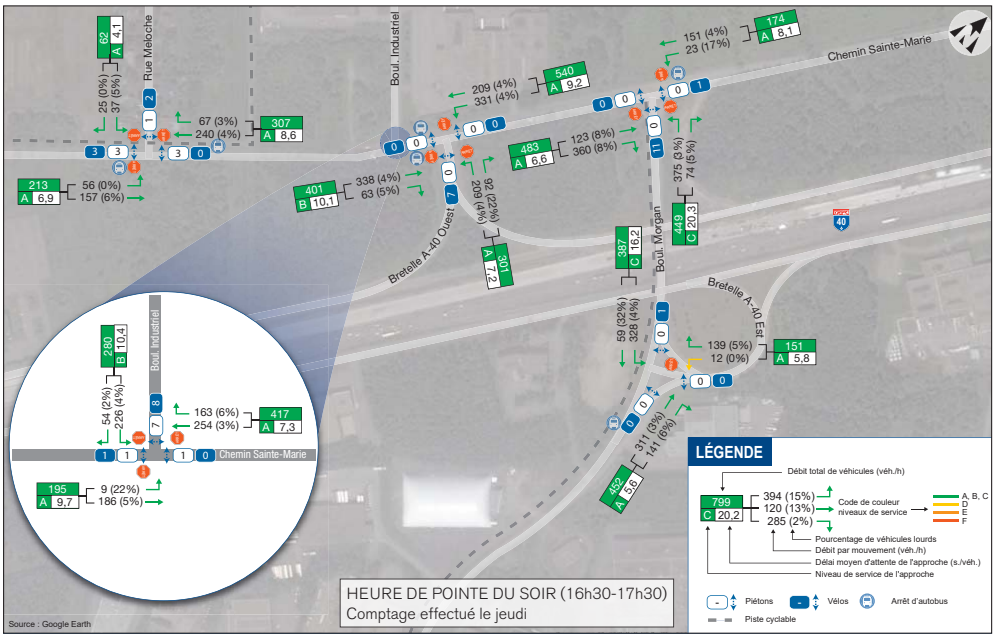


▲ *Rue Meloche*

Une étude réalisée par des ingénieurs en transport de CIMA+ (2014) révèle que dans l'ensemble, la circulation est fluide aux environs du territoire d'intervention. Aucune approche ne présente un niveau de service inférieur à D (acceptable). Les deux approches présentant le plus haut niveau de congestion, mais dont le débit demeure néanmoins acceptable, sont l'approche sud des bretelles de l'autoroute 40 à l'heure de pointe du matin et l'approche nord du boulevard industriel à l'heure de pointe de l'après-midi. Le virage à gauche à l'approche est des bretelles de l'autoroute 40 constitue le mouvement le plus lent en pointe du matin, les conducteurs ayant peu de temps pour s'insérer entre deux véhicules à cause de l'arrêt à l'approche secondaire et des débits de circulation élevés sur l'axe Morgan.

Figure 7. Conditions de circulation aux environs du secteur durant la semaine



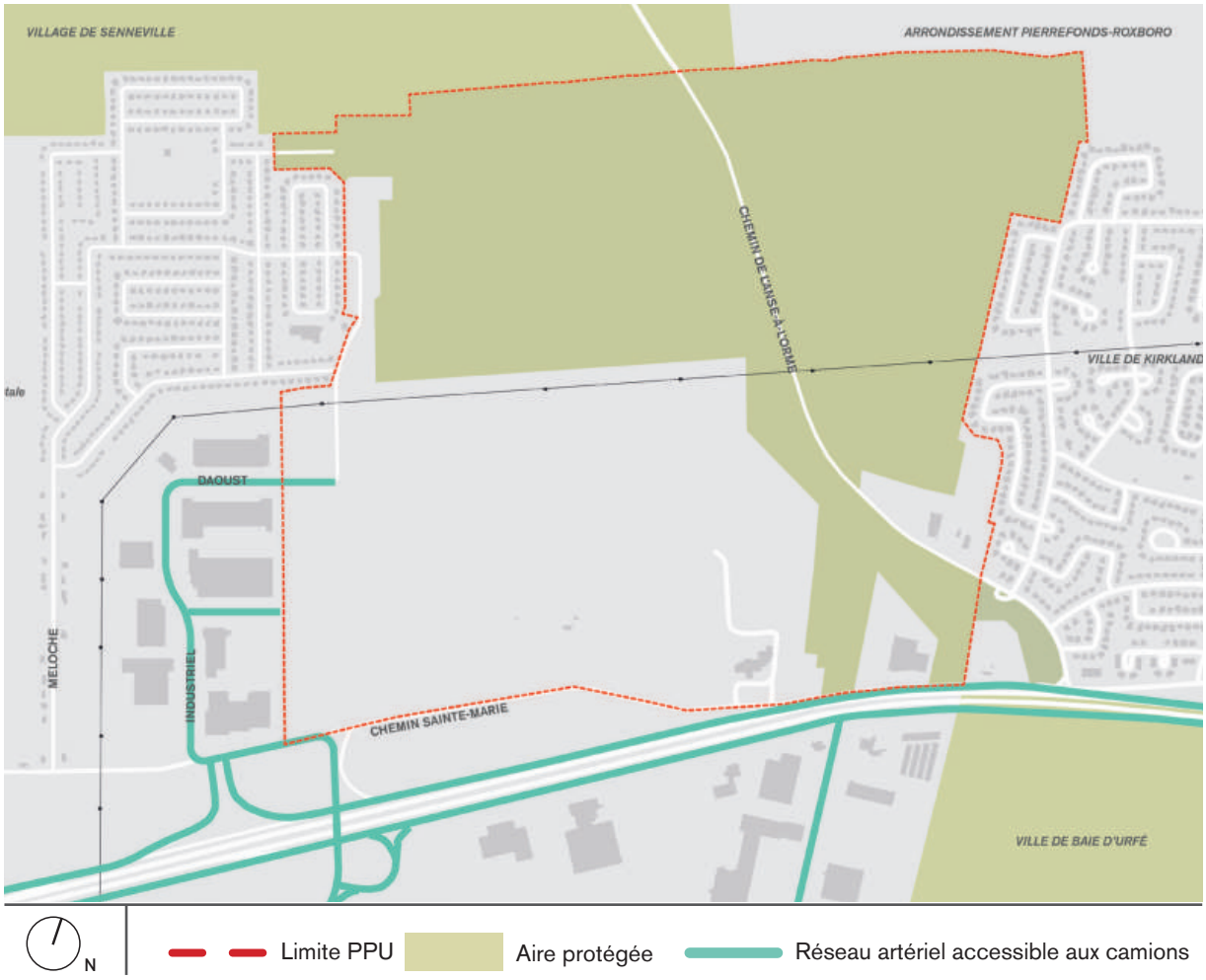


Source : CIMA+ (2014) Étude d'impact sur la circulation - Secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue, Conditions actuelles de circulation

RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Dans secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue, la circulation de véhicules lourds est permise uniquement sur le chemin Sainte-Marie entre le boulevard Morgan et le boulevard Industriel, ainsi qu'au sein du parc d'entreprises accessible via la rue Daoust et le boulevard Industriel, tel qu'illustré sur la carte présentée ci-dessous.

Carte 4. Réseau artériel accessible au camionnage au sein du secteur nord



RÉSEAUX DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF

Malgré l'importance de l'emprise des rues dans le secteur, aucun trottoir n'est aménagé, à l'exception d'une petite portion sur le boulevard Morgan au croisement du chemin Sainte-Marie, ainsi qu'en bordure de la rue Vallée à proximité de l'école du Bout-de-l'Isle. Cette situation peut rendre les déplacements à pied plus ardus.

Deux pistes cyclables en site propre sont aménagées à proximité du secteur d'intervention sur le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue, mais elles ne se connectent pas l'une à l'autre à l'heure actuelle. La Ville de Montréal projette de prolonger la piste cyclable du chemin Sainte-Marie en 2016, ce qui permettra de lier les aménagements cyclables du boulevard Morgan et des quartiers existants du secteur nord. À moyen terme, l'administration montréalaise prévoit aménager une piste cyclable dans l'emprise de la ligne de haute tension d'Hydro-Québec sur le territoire d'intervention, de manière à relier les quartiers de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Kirkland situés au nord de l'autoroute 40.

À l'heure actuelle, la desserte du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue en transport collectif est principalement assurée par la Société de transport de Montréal (STM), soit les lignes 419, 219 et 217 qui parcourent le secteur et offrent la liaison vers le terminus Fairview de Pointe-Claire. Le réseau de taxibus (lignes Sainte-Marie – L'Anse-à-l'Orme et Sainte-Anne-de-Bellevue – Quartier Sainte-Marie) vient compléter l'offre pour les trajets locaux.



▲ *Piste cyclable sur l'emprise d'Hydro-Québec à Kirkland*



▲ *Piste cyclable du chemin Sainte-Marie*



▲ *Piste cyclable en marge du boulevard Morgan*

Un projet structurant de transport collectif par train viendra, au cours des prochaines années, bonifier de façon substantielle l'offre en transport en commun du secteur. Il s'agit du Réseau électrique métropolitain (REM) piloté par la filiale Infra de la Caisse de dépôts et placements du Québec, offrant un lien efficace et direct (35 à 40 minutes) entre le centre-ville de Montréal et l'Ouest de l'île, avec le terminus localisé directement au sud du chemin Sainte-Marie à l'angle du boulevard Morgan. Le tracé proposé comprend 24 stations de train réparties sur 67 kilomètres. À terme, le service devrait compter 160 départs quotidiennement sur l'ensemble du réseau avec une intensification du service à un train tous les 6 à 12 minutes aux heures de pointe.

L'échéancier de réalisation vise la complétion du réseau pour 2021.

Le projet s'inscrit comme un vecteur majeur de développement pour le secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. Avec l'aménagement d'un stationnement de ± 200 places et le rabattement de lignes d'autobus sur le site de la gare, il s'agit d'une opportunité sans précédent pour stimuler la croissance du parc d'entreprises et le secteur d'emploi de la collectivité. L'implantation de cette méga infrastructure implique toutefois une réflexion sur l'intégration urbaine, la circulation véhiculaire et la création de liens actifs vers la gare de train.

Fait à noter, les distances de marche à partir de la gare seront tout à fait raisonnables. Il sera en effet possible d'accéder aux nouveaux quartiers ainsi qu'au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme en moins de 10 minutes.

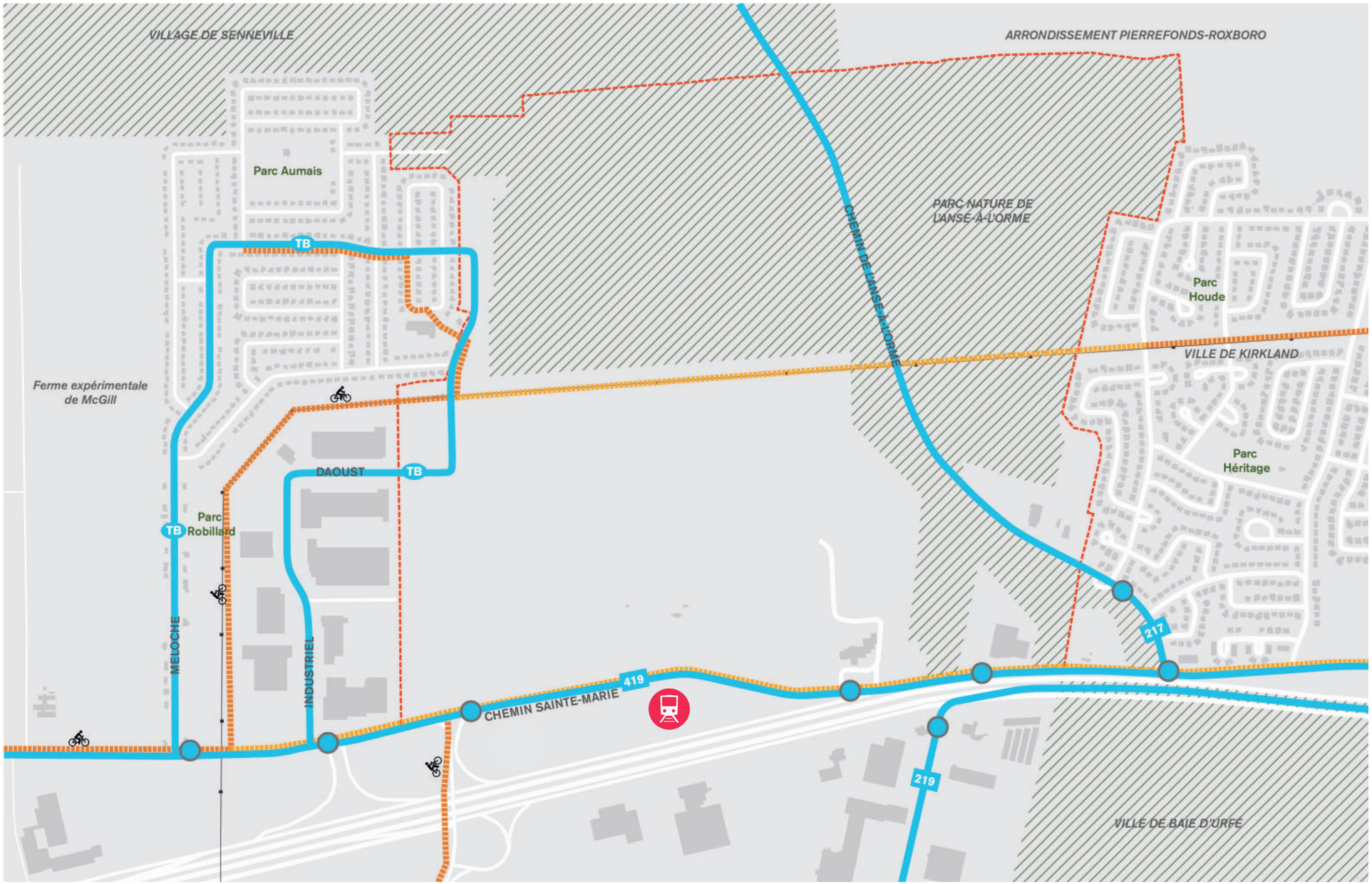




▲ *Vision d'une station type du REM © CDPQ Infra*



▲ *Réseau projeté du REM © CDPQ Infra*



LÉGENDE

- Limite PPU
- Réseaux de transport collectif
- Aire protégée
- TB — Réseau Taxibus
- Arrêt autobus STM
- Gare REM projetée (présentée à titre indicatif)
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable projetée en 2016
- Piste cyclable projetée en 2017
- Piste cyclable projetée en 2018
- Trottoir

Carte 5. Réseaux de mobilité du secteur nord

N

MOBILITÉ ET TRANSPORT

// Constats

Le chemin Sainte-Marie constitue un tracé fondateur

L'aménagement d'un boulevard urbain pour relier le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40 créera un nouvel axe de transit nord-sud

Les conditions de circulation actuelles sont généralement bonnes

Les rues locales limitrophes au secteur nord ne comportent pas de trottoir

Le réseau cyclable du secteur nord sera bonifié au cours des prochaines années

L'implantation du terminus de la ligne de l'Ouest de l'île du Réseau électrique métropolitain (REM) est prévue directement au sud du site d'intervention

L'ensemble du territoire de PPU sera accessible à pied à partir de la gare du REM

// Enjeux

- Respect du **caractère patrimonial** du chemin Sainte-Marie
- Maintien de la **fluidité** de la circulation automobile
- Création d'aménagements favorisant les **déplacements actifs**
- **Intégration harmonieuse** au projet de gare de train du REM et **opportunité de développement** du parc d'emploi associé à ce projet structurant de transport collectif






2.4 ACCÈS AU PARC-NATURE DE L'ANSE-À-L'ORME

La zone de développement se situe entre le chemin Sainte-Marie au sud et le parc nature de l'Anse à l'Orme au nord. Le futur site de la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue, projetée dans le cadre de l'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM), sera situé sur le chemin Sainte-Marie. Seules quelques centaines de mètres sépareront ainsi la gare de l'extrémité sud du parc de l'Anse à l'Orme, offrant ainsi une percée visuelle vers des espaces verts exceptionnels.

Sur cette courte distance se trouve l'emplacement de la maison Michel-Robillard, située au 20345, chemin Sainte-Marie, aussi connue sous le nom de ferme Braerob. Ce terme poétique évoque la douce montée du terrain depuis le chemin Sainte-Marie et rend, du même coup, honneur à la famille Robillard, défricheurs et cultivateurs de cette terre pendant près de 200 ans. La maison aurait été érigée vers 1800, reconstruite et agrandie en 1940 suite à un incendie et a été occupée jusqu'au début des années 1990. Malheureusement, un incendie important, survenu en 2013, a provoqué d'importants dommages au bâtiment et sa dépendance.

Bien qu'un statut d'immeuble patrimonial a été attribué à cet édifice, les dommages reliés à l'incendie de 2013, les intempéries et le manque d'entretien depuis plus de 25 ans amènent beaucoup de questions concernant l'avenir de l'immeuble.

Par contre, le site même de la maison affiche un potentiel intéressant pour l'implantation d'un pôle communautaire rassembleur. Une réserve foncière est d'ailleurs active pour celui-ci. De plus, l'emplacement constitue une place de choix puisqu'il est près du centre du corridor récréatif, soit à mi-chemin entre la gare de Beaurepaire et le parc-nature du cap Saint-Jacques.

Cette position stratégique offre à l'Agglomération de Montréal une place de choix et une chance unique de pouvoir y implanter sa porte d'entrée principale à l'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, grâce aux actions posées et annoncées concernant ce site, continuera de collaborer avec la Ville de Montréal afin que celle-ci puisse y amener sa contribution en harmonie avec le projet de PPU en cours et les objectifs du Conseil municipal local.



▲ *Site de la maison Michel-Robillard / ferme Braerob (Hiver 2016)*



▲ *Maison Michel-Robillard avant l'incendie de 2012 (2006) ©Flickr*



▲ *Maison Michel-Robillard au printemps 2016*

ACCÈS AU PARC-NATURE DE L'ANSE-À-L'ORME

// Constats

Le site constitue un potentiel intéressant étant donné sa localisation entre le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et la station du REM

Le site est au centre du corridor récréatif et s'intègre au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

Le bâtiment de la maison Michel Robillard affiche un état de détérioration avancée.

// Enjeux

- Harmonisation des priorités de Sainte-Anne-de-Bellevue avec celles de l'Agglomération de Montréal concernant la mise en œuvre de l'entrée du parc-nature
- Définition de la vocation finale du pôle communautaire à déterminer







Une étude de caractérisation environnementale du site a été réalisée par des biologistes du Groupe Hémisphère en 2014, et réactualisée en novembre 2016 suite à des inventaires effectués sur la portion nord du territoire de PPU. L'analyse des données secondaires et des inventaires sur place ont permis aux auteurs du rapport de définir la valeur écologique des différents milieux présents sur le territoire selon différents indicateurs regroupés sous quatre dimensions : écologique, caractéristiques exceptionnelles, biodiversité et perturbations. Un système de pointage établi en fonctions d'une série de critères identifiés par les auteurs de l'étude a servi de guide pour déterminer la valeur des différents écosystèmes présents sur le site.

Une attention particulière a notamment été apportée aux habitats fauniques pour déterminer les enjeux de conservation. Plus spécifiquement, les habitats associés au cerf de Virginie et autres espèces à statut précaire (amphibiens et reptiles, oiseaux, mammifères et insectes) dont les populations sont menacées par la disparition des habitats sur l'île de Montréal. Il est à noter que certains vestiges du passé agricole du territoire (murets de pierre, squelette de la maison Michel-Robillard) constituent des refuges pour la petite faune, notamment les couleuvres, hirondelles et certains insectes. Ceux-ci n'étant pas nécessairement situés dans les milieux aux valeurs écologiques les plus élevées, ils méritent néanmoins d'être préservés.



▲ *Végétation du territoire de PPU*



▲ *Cerf de Virginie © Ryan Young*



▲ *Couleuvre brune © repticlic*



▲ *Hirondelle rustique © Alban Cordoba*

VALEUR ÉCOLOGIQUE DES MILIEUX NATURELS DU SECTEUR NORD

Selon les données de l'étude de caractérisation environnementale du secteur nord[1], une proportion de ± 25 % de l'aire d'intervention (excluant l'aire affectée «Conservation») présente des milieux naturels à valeur élevée ou très élevée de par leur éloignement des milieux anthropiques. Les milieux naturels hydroconnectés, dont le ruisseau Leslie-Dowker tributaire de la rivière à l'Orme, les milieux humides, les forêts résineuses et feuillues, de même que les friches arborescentes, rares dans cette région de Montréal, possèdent aussi une forte valeur écologique. Ces ensembles sont pour la plupart concentrés au nord et à l'est du territoire de PPU.

Une seconde catégorie de milieux naturels affichant une valeur écologique jugée moyenne, faible ou très faible est également présente sur le site. Leur grande proximité aux zones anthropiques, le faible potentiel de retrouver des espèces à statut précaire et le manque de diversité au sein des strates végétales expliquent ce statut. Ces milieux sont concentrés à proximité du chemin Sainte-Marie et dans le parc industriel.

RÉSEAUX ÉCOLOGIQUES À PRÉSERVER

En sus de l'évaluation des valeurs écologiques associées aux différents milieux naturels, l'étude de caractérisation environnementale identifie un réseau écologique à préserver. Celui-ci est composé de noyaux de biodiversité, leur zone tampon et deux corridors de migration faunique. Le réseau tire sa valeur de sa connectivité à l'aire de conservation de l'écoterritoire du Corridor forestier de l'Anse-à-l'Orme, qui constitue un vaste noyau de biodiversité en soi. Les composantes du réseau écologique sont illustrées sur le plan intitulé «Caractérisations environnementales» de l'Annexe 1 et se déclinent ainsi :

1 NOYAUX

Un premier noyau (± 16,6 ha) est situé à la limite du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme. On y retrouve une mosaïque de milieux forestiers feuillus et résineux, des friches arborescentes, arbustives et herbacées, de même que des marécages arborescents. Peu de ces ensembles sont fragmentés et tous affichent une forte ou très forte valeur écologique.

Un deuxième noyau (± 2,4 ha) prend forme au nord-ouest de l'aire d'étude pour englober un vaste marécage arborescent (± 1,2 ha) hydroconnecté aux milieux humides tributaires de la rivière à l'Orme.

Bien qu'ils ne soient pas tous illustrés sur le plan en Annexe 1 parce qu'ils ne faisaient pas partie de l'aire d'étude des biologistes, les milieux naturels protégés au sein du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme sont considérés comme un noyau en soi. Tous les noyaux de l'aire d'intervention du présent programme particulier d'urbanisme sont donc liés entre eux par le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et font partie du même noyau.

2 ZONES TAMPONS

Des zones tampons sont établies à ± 30 mètres autour des noyaux, incluant les limites des aires protégées de l'écoterritoire. Les zones tampons protègent les noyaux de biodiversité des éventuels impacts négatifs de l'urbanisation. Au total, cette bande de protection occupe une superficie de ±1,6 ha.

1 Groupe Hémisphère (2016) Mise à jour des milieux naturels et de la valeur écologique - secteur nord, Sainte-Anne-de-Bellevue.

3 CORRIDORS DE MIGRATION

Le corridor de l'est, d'une largeur de 70 mètres et d'une superficie de ± 2,4 ha, est conçu pour laisser circuler la grande faune telle que le cerf de Virginie. Ce couloir permet l'accès aux terrains en friche situés entre l'autoroute 40 et le chemin Sainte-Marie, que les animaux fréquentent déjà pour se nourrir. Advenant la disparition de certaines de ses sources d'alimentation avec l'urbanisation d'une portion du site, le cerf pourrait être davantage porté à utiliser ces espaces pour se nourrir. Mentionnons que l'ajout de voies de desserte autoroutières est prévu au Schéma d'agglomération, tandis que la gare projetée du Réseau électrique métropolitain à Sainte-Anne-de-Bellevue doit s'implanter en marge de l'autoroute et du boulevard Morgan. Advenant la concrétisation de ces projets, la préservation des milieux fréquentés par la grande faune devra être considérée de manière judicieuse.

Un second corridor est prévu à l'ouest pour favoriser les déplacements de la petite faune (amphibiens, reptiles, petits mammifères, insectes). D'une largeur réduite (30 à 60 mètres), ce passage occupe une superficie de ± 3,3 ha. La petite faune pourra également emprunter le corridor de l'est. Le corridor est majoritairement situé dans un milieu de forte valeur écologique.

ZONES DE MOINDRE IMPACT

Les aires les plus propices au développement immobilier sont formées des zones de moindre impact, c'est-à-dire les milieux de moyenne, faible ou très faible valeur écologique identifiés au plan intitulé «Caractérisations environnementales» de l'Annexe 1 du présent document. La forme atypique des terrains à construire, ponctués de boisés à préserver et traversés par des corridors écologiques, constitue un défi pour la création d'une trame urbaine perméable et efficace.

Par ailleurs, rappelons que le fait qu'une partie des terrains propices au développement immobilier soit située à l'intérieur d'une mosaïque de milieux naturels identifiée au Schéma d'agglomération pose des contraintes pour l'aménagement du site. Ces dispositions sont édictées au document complémentaire du Schéma. Elles prévoient entre autres que « l'implantation d'un projet de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment et la réalisation d'un projet d'aménagement d'un terrain dans une mosaïque de milieux naturels ou sur un terrain qui est contigu à cette mosaïque ne doivent pas compromettre l'alimentation en eau du milieu naturel[2]. »

2 Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015) Le document complémentaire. 4.4.2 Mosaïques de milieux naturels. p. 155

ESPACES NATURELS

// Constats

Les milieux humides maintiennent le régime hydrique de la rivière à l'Orme

Les sols du secteur nord sont de nature argileuse, ce qui nuit à l'infiltration d'eau

Le territoire constitue un habitat du cerf de Virginie et autres espèces floristiques et fauniques

Les milieux naturels du secteur ont une valeur écologique variable

Les milieux de plus grande valeur se concentrent dans la portion nord et le long de l'écoterritoire

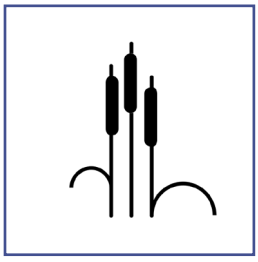
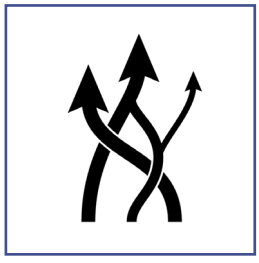
Les milieux de plus faible valeur sont en bordure du chemin Sainte-Marie et du parc industriel

La superficie de moindre impact présente une forme irrégulière

La mosaïque de milieux naturels identifiée au Schéma impose des contraintes au développement

// Enjeux

- **Préservation** de la biodiversité du secteur nord
- Mise à profit de la **valeur paysagère** des composantes naturelles
- Maintien de l'**alimentation en eau** de qualité pour les milieux humides
- Protection des milieux sensibles pendant les **travaux**
- **Financement, gestion et entretien** des espaces préservés
- Création d'une **trame urbaine perméable et efficace sur** un site aux formes irrégulières
- Création de **liens vers les quartiers adjacents** sans nuire aux milieux naturels
- Respect des **critères du document complémentaire** du Schéma




CONSTRUCTIONS EXISTANTES

La maison Michel-Robillard constitue la principale composante bâtie du paysage. Sa localisation stratégique et ses caractéristiques patrimoniales offrent un potentiel structurant pour l'organisation spatiale du site. La ligne de transmission d'Hydro-Québec qui scinde le site en deux et une antenne de télécommunication située à mi-chemin entre l'ancienne ferme et la rivière devront aussi être intégrées au tissu urbain et mises en valeur dans la mesure du possible.

MILIEUX NATURELS À PRÉSERVER

Les milieux naturels de grande valeur et le réseau écologique structurent l'organisation du site. Les interventions projetées devront tirer profit des atouts paysagers du secteur et minimiser les impacts du développement sur la flore et la faune locale.



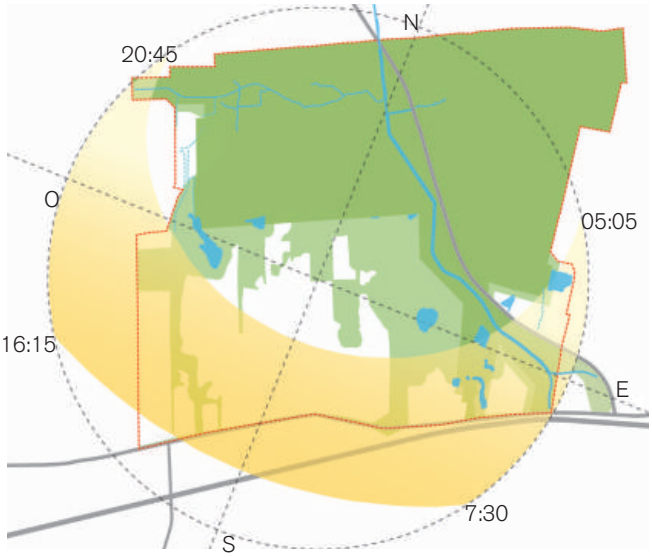


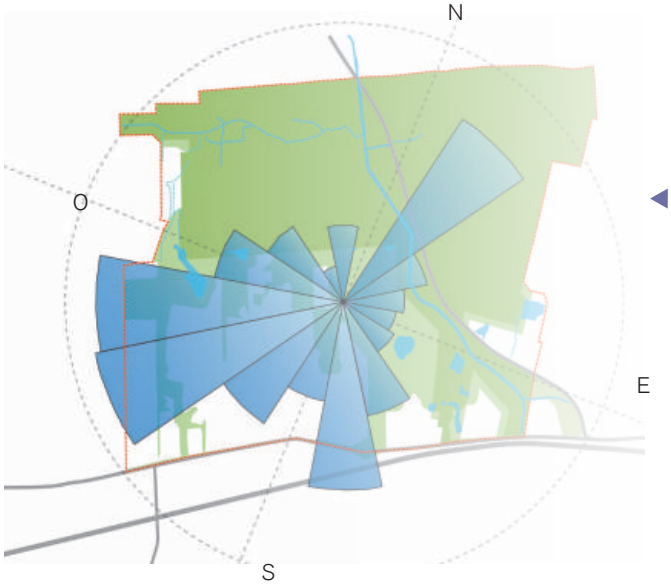
TRAME AGRICOLE

Le passé agricole du site a laissé des traces facilement perceptibles à vol d'oiseau. La trame agricole, organisée en longs rangs perpendiculaires au chemin Sainte-Marie, constitue un témoin important de l'histoire du secteur. Les anciens fossés agricoles ont par ailleurs façonné le régime hydrique au nord du site et offrent un potentiel pour l'aménagement de noues collectrices des eaux de pluie. De plus, des vestiges de murets de pierre parsèment le site et offrent un refuge à la petite faune.

COURSE DU SOLEIL

La superposition de la course du soleil au secteur d'intervention dicte la configuration optimale des îlots pour maximiser l'utilisation de l'énergie solaire. En effet, une orientation des façades de bâtiments face au sud maximiserait le potentiel solaire passif de ceux-ci.



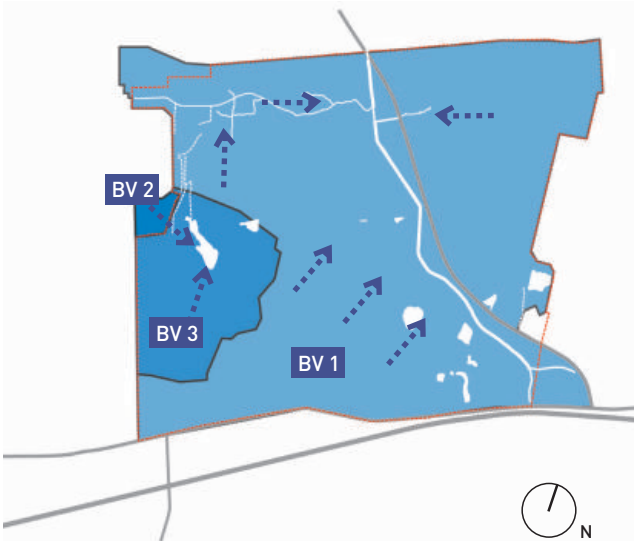


VENTS DOMINANTS

La rose des vents annuels démontre des courants dominants en provenance du sud-ouest et du nord-est. L'implantation des futurs bâtiments et les aménagements publics devront être conçus de manière à éviter de créer des couloirs de vent à l'échelle du piéton.

BASSINS VERSANTS

Le plan directeur des réseaux d'égouts et d'eau potable réalisé par la firme CIMA+ identifie trois bassins versants sur le site (BV 1, 2 et 3 sur le schéma-ci joint) . Le premier, illustré en bleu pâle sur le schéma ci-contre, est tributaire de la rivière à l'Orme. Le second et le troisième, identifiés en bleu foncé, sont tributaires d'un milieu humide. Les ouvrages de rétention des eaux de ruissellement devront prendre en compte les données du plan directeur pour rediriger l'eau vers les milieux humides existants.



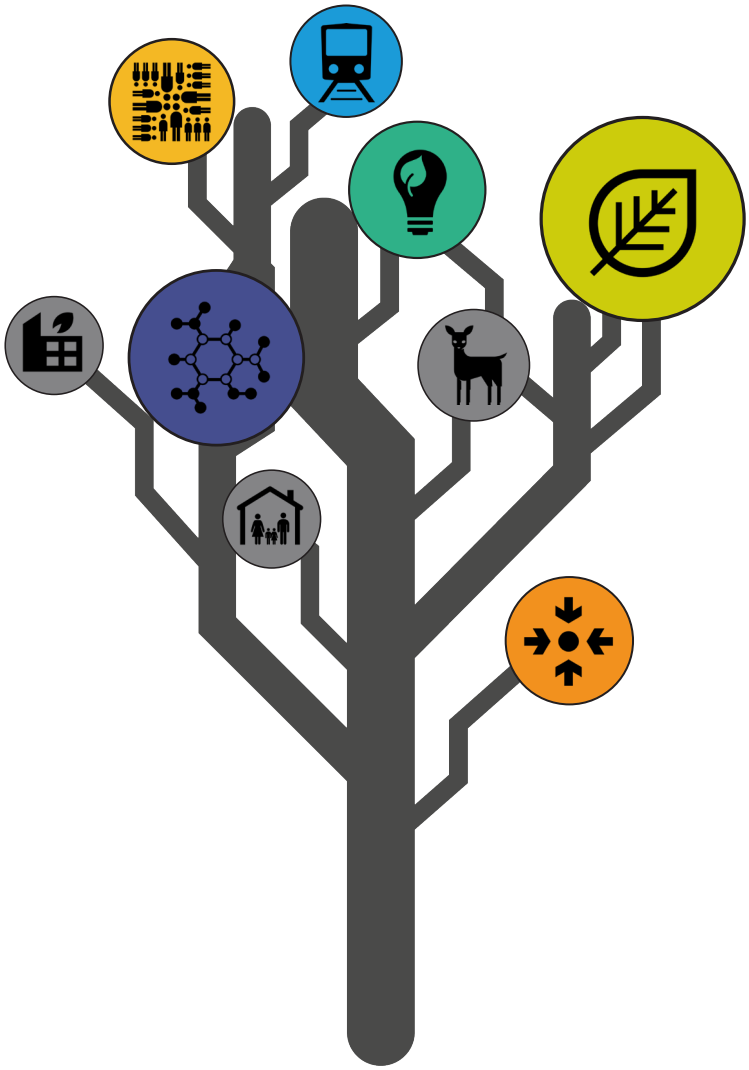


3 / VISION ET ORIENTATIONS

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

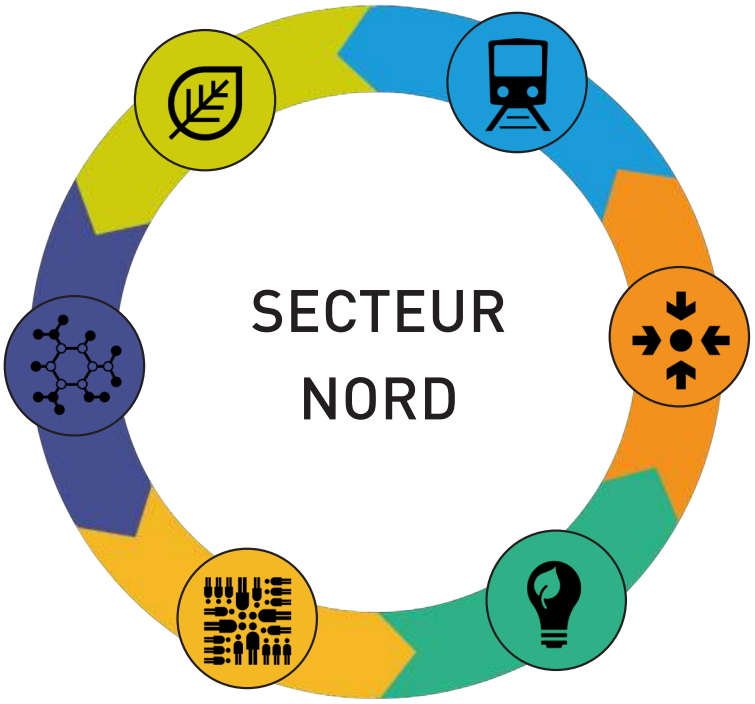
Eu égard aux caractéristiques naturelles du site, de son passé agricole et de sa vocation, le développement du secteur nord se veut :

« Une **porte d'entrée** *sur l'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. Un* **écoparc d'emploi** *orienté autour d'un pôle structurant de transport collectif. Un quartier où les travailleurs, les visiteurs et les résidents évoluent en* **synergie** *et contribuent à la* **vitalité**, *à l'***écologie** *et à la* **biodiversité** *du milieu. »*



Pour ce faire, des grandes orientations d'aménagement sont dégagées :

- Un milieu où le cadre bâti s'intègre au **paysage existant**;
- Un **pôle de destination** d'envergure métropolitaine;
- Un **écoparc d'emploi** attractif et distinct;
- Un espace où l'on **travaille**, où l'on **vit**, où l'on **découvre** et où l'on **s'éduque;**
- Un quartier **durable** axé sur la collaboration des acteurs sociaux;
- Un endroit favorable à l'utilisation des modes de **transport actif et collectif**.



ORIENTATION / 1

Un milieu où le cadre bâti s'intègre au paysage existant

Dans la perspective de protéger le patrimoine naturel exceptionnel du secteur nord, l'ensemble du réseau écologique (corridors fauniques, noyaux de biodiversité et zones tampons) est préservé, en plus de minimiser l'empiétement sur les milieux à valeur écologique élevée ou très élevée. Constituant une porte d'entrée sur le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, le secteur à développer doit refléter l'ambiance naturalisée et le passé agricole du site en intégrant la végétation et les écosystèmes en place aux projets immobiliers. Il s'agit d'une opportunité unique de construire un ensemble urbain distinctif, où le cadre bâti s'insère dans une nature verdoyante. Pour ce faire, l'implantation du cadre bâti devrait s'inspirer des principes du lotissement écologique (*Growing Greener*).

// OBJECTIFS

- Limiter le développement immobilier aux zones de moindre valeur écologique;
- Identifier les composantes paysagères d'intérêt à préserver;
- Respecter la topographie du site;
- Réduire le nombre et l'emprise des rues au profit du couvert végétal ;
- Privilégier un lotissement en grappes et l'implantation d'un cadre bâti compact ;
- Traiter l'eau en amont de son écoulement vers les milieux humides tributaires de la rivière à l'Orme ;
- Renforcer le caractère pérenne des grands ensembles naturels ;
- Contrôler la prolifération des espèces végétales envahissantes ;
- Limiter l'impact de l'urbanisation sur les milieux à haute valeur écologique.

ORIENTATION 1 // INSPIRATIONS





LE LOTISSEMENT ÉCOLOGIQUE

La théorie du lotissement « écologique » s'appuie sur les principes d'aménagement développés par l'auteur américain Rendall Arendt au cours des années 1990. Éprouvée dans plusieurs projets immobiliers, notamment en Amérique du Nord, cette approche de la planification urbaine place l'environnement naturel au coeur du paysage humanisé.

Du point de vue méthodique, le découpage du site suit les étapes suivantes :

1. Identification et caractérisation des **milieux d'intérêt écologique et paysager** ou inaptes à la construction. Idéalement, plus de la moitié d'une propriété est conservée à l'état naturel et les écosystèmes sont reliés entre eux de manière à créer un réseau écologique diversifié et résilient.
2. Traçage des **voies de circulation** dans l'objectif de minimiser leur empreinte au sol. Dans la mesure du possible, on cherche également à créer des perspectives vers les composantes paysagères d'intérêt.
3. Insertion du **cadre bâti** au sein des zones de moindre valeur écologique. Les bâtiments et les lots individuels sont généralement de plus petite taille que les projets conventionnels, mais ils sont ouverts sur un paysage luxuriant.



1 *European Spallation Source, Lund, Suède. Respect et mise en valeur du paysage agricole dans la configuration d'un parc d'emploi © Henning Larsen - COBE - SLA*

2 *Prairie Crossings, Grayslake, Illinois. Une communauté suburbaine développée en maximisant la proportion d'espaces naturels préservés © prairiecrossing.com*

3 *Serenby community, Georgie. Communauté mixte développée selon les principes de la biophilie et la promotion de l'agriculture biologique © serenbe.com*

ORIENTATION / 2

Un pôle de destination d'envergure métropolitaine

De par sa localisation dans l'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme et l'implantation prochaine d'un terminus du Réseau électrique métropolitain (REM) sur ses abords, le territoire de planification particulière dispose d'une localisation stratégique non négligeable. Le développement immobilier du secteur nord doit donc tirer profit de ces pôles de destination structurants et maximiser la connectivité avec ceux-ci. Les points d'accès au site, notamment à partir du chemin Sainte-Marie, sont d'ailleurs considérés comme de véritables portes d'entrée sur la ville et leur aménagement doit être conçu de manière à offrir une image élégante et invitante des lieux.

// OBJECTIFS

- Mettre en valeur le caractère fondateur et bucolique du chemin Sainte-Marie;
- Localiser les principaux points d'entrée véhiculaire à partir du chemin Sainte-Marie en continuité des accès à la gare;
- Préserver des corridors de visibilité et des perspectives vers les composantes paysagères d'intérêt ;
- Créer des portes d'entrée donnant sur les espaces naturels;
- Favoriser la création d'un pôle commercial mixte (bureaux à l'étage et commerces au rez-de-chaussée) à proximité de la gare de train.

ORIENTATION 2 // INSPIRATIONS

1 *Perspective de la vision d'une station type du REM © CDPQ Infra*

2 *Frange de fleurs sauvages en bordure d'une route champêtre © Forwallpaper*

3 *Aménagement novateur d'un centre commercial à Marseilles © CIMAISES Architectes*

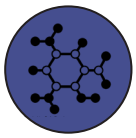
4 *Perspective d'un seuil d'entrée au Complexe environnemental de Saint-Michel, Montréal © Ville de Montréal*











ORIENTATION / 3

Un écoparc d'emploi attractif et distinct

En offrant un environnement de travail exceptionnel situé à proximité d'un pôle structurant de transport collectif et d'un centre universitaire de renommée internationale, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue vise la création d'un parc d'emploi à la fine pointe de l'innovation. En lien avec le savoir et l'expertise développée au campus Mac Donald de l'Université McGill, dont les diplômés constituent un bassin de travailleurs potentiels, les entreprises visées oeuvrent principalement dans le domaine de la chimie verte. Parallèlement, un second créneau à développer est celui des technologies des communications, secteur en plein essor dans la région montréalaise. Ce type d'entreprises s'implante sur des sites de moins grande superficie et cherche parfois à se regrouper sous un même toit pour partager les infrastructures et les frais administratifs.

// OBJECTIFS

- Créer un environnement de travail attractif pour les entreprises visées ;
- Localiser les entreprises stratégiquement en fonction des usages environnants ;
- Favoriser le partage des ressources et le regroupement d'entreprises complémentaires;
- Exiger l'adoption de standards de performance écologique et architecturale ;
- Concevoir une trame urbaine flexible et polyvalente ;
- Mettre en œuvre une stratégie de diffusion et de publicisation de l'écoparc ;
- Accompagner les entreprises dans leur démarche de recherche et d'implantation sur le site ;
- Favoriser les partenariats avec les institutions académiques.

ORIENTATION 3 // INSPIRATIONS

ÉCOPARCS D'EMPLOI

Les écoparcs se démarquent des parcs d'emploi conventionnels grâce à l'application de stratégies d'écologie industrielle, notamment :

- Un développement économique ciblé : niches d'activités, haute-technologies, recherche et développement;
- Une production à faible externalité négative : recyclage et réutilisation des matériaux, valorisation des déchets, efficacité énergétique accrue et minimisation de l'ensemble des impacts environnementaux;
- Un design urbain durable : conception et construction de bâtiments verts, d'espaces publics rassembleurs et préservation des espaces verts;
- Des infrastructures innovantes : gestion des eaux pluviales et des eaux usées, production d'énergies renouvelables, système de chauffage partagé; et
- une panoplie de services : services partagés en commercialisation, transport, recherche et contrôle de production.







1 *Industriepark Höchst, Allemagne. Parc d'emplois intégrant des activités pharmaceutiques et chimiques par le biais d'une gestion écologique optimale (approvisionnement énergétique, valorisation des matières résiduelles) et d'une prévention des risques d'accident majeurs. © Infraserv Höchst*

2 *Science Village Scandinavia, Suède. Site comprenant plusieurs laboratoires de recherches, entreprises de R&D et quelques composantes commerciales et institutionnelles. Il s'approvisionne en énergies renouvelables, est desservi par les transports publics et intègre un système de recyclage.© SVS*

3 *Sophia Antipolis, France. Parc dédié au développement industriel de haute-technologie associé à des usages résidentiels, commerciaux et institutionnels. Il se distingue par la préservation des milieux naturels en conservant près des deux tiers de sa superficie non bâtie. © Sophia Antipolis*



ORIENTATION / 4

Un espace où l'on travaille, où l'on vit, où l'on découvre, où l'on s'éduque

Pour réaliser un ensemble complet et viable, le développement du secteur nord est planifié selon les principes de mixité et de complémentarité des fonctions urbaines. En bref, l'objectif est de favoriser la création d'une véritable communauté, un lieu où les services de proximité sont accessibles et où les travailleurs peuvent marcher au travail depuis leur lieu de résidence. L'intégration d'une composante résidentielle et d'un pôle communautaire animé et rassembleur vient permettre la concrétisation de cette communauté. Ce dernier constitue d'ailleurs un emplacement de choix pour y implanter le futur pavillon d'accueil de l'écoterritoire de la rivière à l'Orme. La présence d'écosystèmes exceptionnels constitue par ailleurs une plus-value qui mérite d'être mise en valeur pour inciter travailleurs, résidents et visiteurs à découvrir l'environnement naturel du site, à se renseigner sur ses spécificités et à connaître les bénéfices du contact quotidien à la nature.

// OBJECTIFS

- Favoriser la création d'un milieu de vie inclusif et multigénérationnel;
- Adopter des mesures visant la cohabitation harmonieuse des fonctions urbaines;
- Minimiser la circulation de transit sur les artères locales;
- Multiplier les espaces suscitant la rencontre et les échanges ;
- Créer un aménagement distinctif pour marquer le cœur du projet, lieu de convergence des multiples utilisateurs du site;
- Favoriser l'implantation de commerces locaux et d'activités communautaires;
- Appuyer la tenue d'évènements culturels, sportifs et éducatifs sur le site;
- Concevoir des aménagements permettant aux promeneurs d'apprécier la richesse des lieux sans compromettre la biodiversité;
- Développer une stratégie de signalisation et d'interprétation des caractéristiques naturelles et historiques du territoire.

ORIENTATION 4 // INSPIRATIONS















1 *Panneaux d'interprétation dans un parc régional © Venise-en-Québec*

2 *Perspective du projet Renoir, quartier intergénérationnel dans le parc des Dervallières, Nantes © Nantes métropole habitat*

3 *Centre communautaire Tuin Pad, Groningen, Pays-Bas © Kwint Architecten*

4 *Santropol, café, restaurant et organisme communautaire © santropol roulant*

5 *Marché public du ruisseau de la Brasserie, Gatineau © barbuzz.net*

6 *Coopérative de partage d'outils et d'équipement © La remise*

7 *Location d'équipement de plein air © jura.com*



ORIENTATION / 5

Un quartier durable axé sur la collaboration des acteurs sociaux

La planification du développement du secteur nord s'inscrit dans la volonté de créer un ensemble urbain innovant et durable. Il est donc attendu qu'en plus de fournir un environnement riche en biodiversité, les constructions proposées devront atteindre des cibles de performance énergétique et des mesures de gestion écologique des ressources (eau, sol, énergie, déchets, etc.) seront adoptées. Des stratégies seront également mises de l'avant pour faire participer l'ensemble des acteurs de la communauté aux efforts de préservations des milieux naturels. Parallèlement, le projet se veut un témoin du passé agricole du territoire et les initiatives de mise en valeur du potentiel agricole du sol seront encouragées, qu'on pense par exemple à la vente sur place des produits du terroir local, ou encore à l'aménagement de jardins communautaires ou collectifs prenant différentes formes. Évidemment, l'atteinte de ces objectifs passe d'abord et avant tout par la collaboration entre les différents acteurs sociaux impliqués, que ce soit les représentants municipaux, les promoteurs, les entreprises et les résidents. Ensembles, toutes les parties prenantes peuvent contribuer à la réalisation d'un projet immobilier exceptionnel et viable à long terme, autant du point de vue environnemental, social, qu'économique.

// OBJECTIFS

- Identifier des mécanismes de cogestion des espaces naturels entre les différents propriétaires du site;
- Soutenir la participation citoyenne dans l'élaboration du plan d'aménagement d'ensemble et la gestion du site ;
- Favoriser la construction de bâtiments écologiques et la gestion responsable des ressources ;
- Intégrer des mesures de gestion écologique des eaux de pluie à la trame urbaine
- Minimiser la création d'îlots de chaleur ;
- Encourager les initiatives visant à promouvoir l'agriculture urbaine ;
- Stimuler la croissance du secteur d'emploi et la viabilité des commerces locaux;
- Développer des mécanismes de suivi (indicateurs) pour assurer la viabilité des aménagements et des écosystèmes à long terme.

ORIENTATION 5 // INSPIRATIONS











1 *Matériaux pâles de revêtement de toiture commerciale © Walmart inc.*

2 *Jardin collectif des employés du siège social d'Aldo © groupe Aldo*

3 *Bonne de recharge électrique pour voitures © Hydro Québec*

4 *Charrette d'idéation avec les acteurs locaux pour la conception d'un projet d'aménagement © Provencher_Roy*

5 *Rétention des précipitations en marge de la rue grâce à l'aménagement d'une noue végétalisée (bioswale), Seattle © sitephocus.com*



ORIENTATION / 6

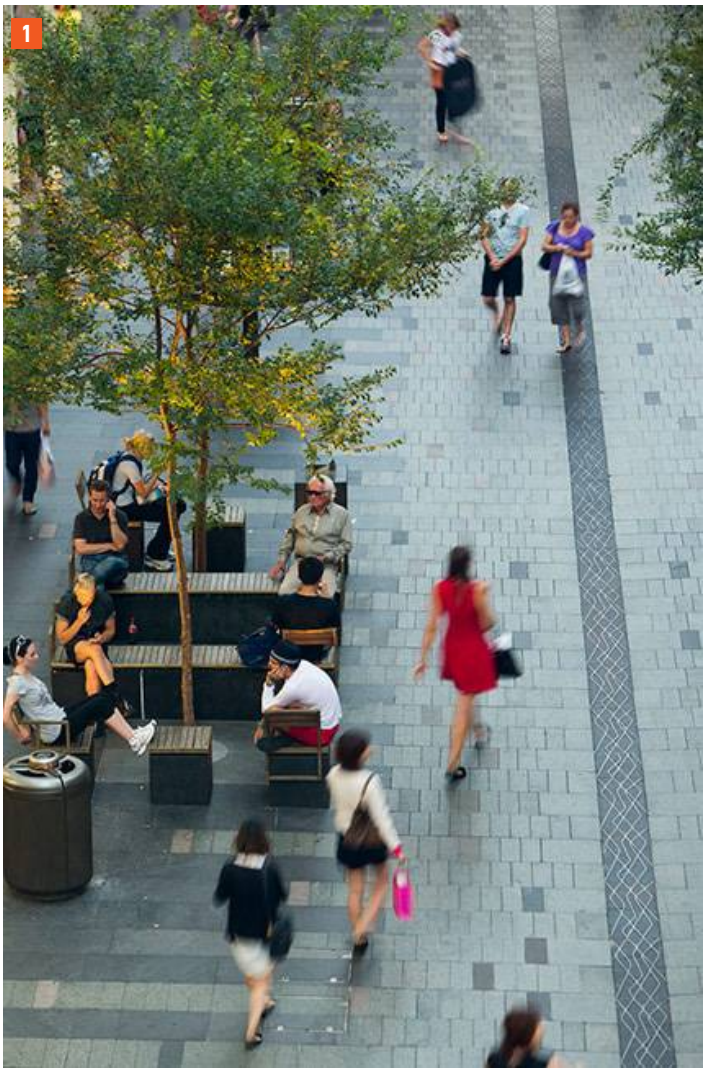
Un endroit favorable à l'utilisation des modes de transport actif et collectif

Avec l'arrivée du terminus du REM et le rabattement de lignes d'autobus sur le site de la gare, de même que l'expansion projetée du réseau cyclable local, le développement du secteur nord devient une opportunité de réaliser un projet se distinguant du modèle d'aménagement suburbain traditionnel axé sur l'utilisation de l'automobile comme principal moyen de déplacement. Plusieurs mesures seront ainsi mises en œuvre pour encourager l'utilisation des modes de transport actif et collectif, et ce dans une perspective de favoriser l'adoption de saines habitudes de vie et de diminuer notre dépendance à la voiture.

// OBJECTIFS

- Bonifier le réseau cyclable existant par l'aménagement de liens efficaces et fonctionnels;
- Optimiser les conditions de sécurité pour les usagers du transport actif;
- Prévoir des aires de détente et de repos le long des parcours;
- Exiger l'intégration de stationnements pour vélos aux projets d'aménagement;
- Offrir des commerces et services de proximité accessibles à pied à partir des principaux centres d'activité du site;
- Créer des liens actifs entre les pôles d'activités et la gare du REM;
- Soutenir les initiatives faisant la promotion de l'utilisation du transport collectif.

ORIENTATION 6 // INSPIRATIONS









1 *De larges trottoirs et des aires de détente sur le site du Pitt Street Mall, Toronto© Pitt Street Mall*

2 *Piste multifonctionnelle Eastside Beltline Trail, Atlanta, Georgie © pathfoundation.org*

3 *Des aménagements favorables aux personnes à mobilité réduite, Coaticook © TC Media*

4 *Concept de Vélostation pour l'Agence métropolitaine de transport © AMT et Michel Dallaire*



4 / CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

4.1 | INTERPRÉTATION ET SCHÉMA ORGANISATIONNEL

Le concept d'organisation spatiale du secteur nord traduit la vision de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue de manière formelle. Ainsi, différentes représentations schématiques, appuyées de principes et critères d'aménagement, guideront les futurs concepteurs dans leurs interventions. Il est entendu que les projets d'aménagement ne sont pas tenus de respecter dans son intégralité le concept décrit dans la présente section, à l'exception de la délimitation des espaces constructibles dont les limites sont prescriptives. Cependant, les interventions proposées devront respecter l'esprit du concept d'organisation spatiale, dont les représentants municipaux et les citoyens se portent garants. Le cadre réglementaire est d'ailleurs modifié pour le territoire de PPU pour tendre vers les objectifs visés.

Le schéma présenté à la page suivante dresse les grandes lignes du concept d'organisation spatiale sur l'ensemble du territoire de planification particulière. Ainsi, les grandes affectations du sol sont données et la relation entre les différentes composantes du milieu commence à émerger.

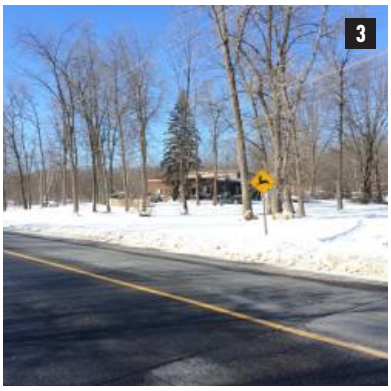
À cet effet, mentionnons la localisation du pôle de commerces et services courants adossé au chemin Sainte-Marie dans l'axe de la future gare du Réseau électrique métropolitain (REM). Le pôle communautaire projeté est quant à lui situé à l'emplacement actuel de la Maison Michel-Robillard, lieu de convergence du milieu d'emploi et du quartier résidentiel.

Afin de faciliter la compréhension du concept d'aménagement, le territoire de PPU a été subdivisé en trois sous-secteurs, qui sont traités de manière particulière selon leur contexte d'insertion et leur potentiel de développement. Ils sont:

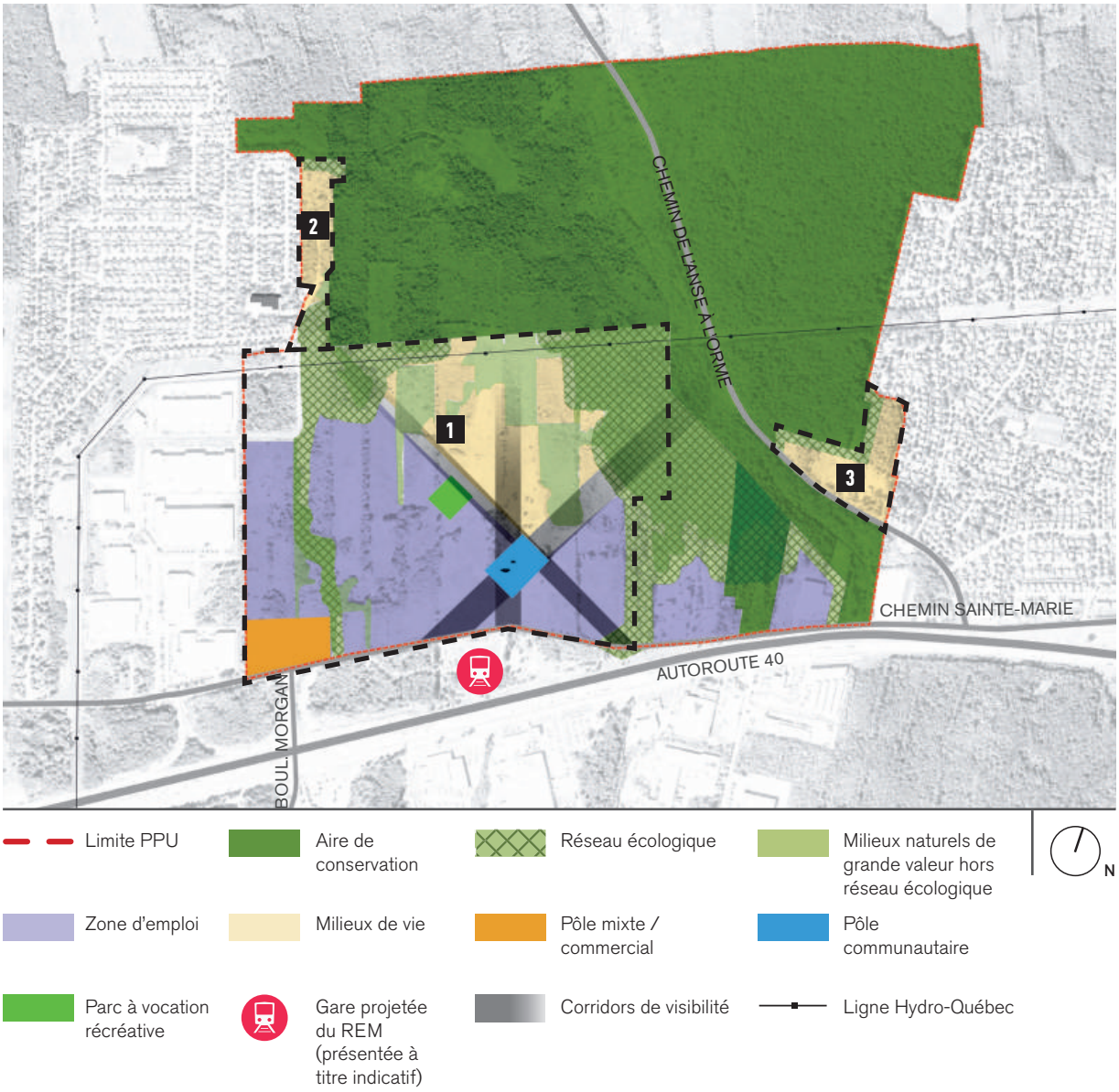
1. Le **secteur central**: Secteur mixte avec une dominance d'activités d'emploi. Il s'agit du principal noyau d'urbanisation du territoire d'intervention. Le secteur jouit d'un lien privilégié à gare de train du Réseau électrique métropolitain (REM), accessible à moins de dix minutes de marche sur l'ensemble du terrain à développer;
2. Le **secteur de la cédrière**: Comprenant quelques terrains vacants, le secteur offre une opportunité de développement résidentiel et de bonification des équipements de l'école du Bout-de-l'Isle;
3. Le **secteur de la rivière**: Adossées au chemin de l'Anse-à-l'Orme et enclavées au sein des espaces boisés, ces propriétés dévoilent un potentiel de développement résidentiel de faible à moyenne densité.







Carte 6. Concept d'organisation spatiale et fonctionnelle du secteur nord



CONCEPT D'ENSEMBLE DU SECTEUR CENTRAL

Le concept d'organisation spatiale du secteur central découle de la volonté de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue de créer un ensemble urbain qui soit durable, distinctif, et surtout respectueux de la biodiversité et du caractère paysager actuel du site.

La nature devient ainsi le pilier qui dicte la forme du cadre bâti. La trame urbaine s'intègre aux espaces verts, avec deux accès véhiculaires à partir du chemin Sainte-Marie. Ceux-ci sont localisés pour permettre un accès direct et efficace à la future gare de train du Réseau électrique métropolitain (REM), également accessible à pied ou à bicyclette. Le réseau viaire est également développé de manière à promouvoir l'utilisation des modes de déplacement actifs.

S'inscrivant en continuité de la vision exprimée au chapitre 3. *Visions et orientations*, le parc d'emploi occupe la majorité de la zone constructible et adopte une trame à la fois innovante et flexible. Le secteur résidentiel vient compléter l'écoparc d'emploi. Il offre un environnement exceptionnel aux futurs travailleurs, mais également à tous les types de ménages grâce à l'intégration de différentes typologies résidentielles répondant aux besoins de chaque génération.

Les besoins courants des usagers du site et du REM sont comblés par l'intégration d'un pôle commercial à l'angle du boulevard Morgan et du chemin Sainte-Marie, tandis qu'un pôle communautaire s'implante sur le site de la maison Michel-Robillard pour assurer la cohésion entre tous les membres de la collectivité.

Figure 8. Perspective d'ambiance de la vision d'aménagement pour le secteur central



Carte 7. Concept d'organisation spatiale du secteur central



TRAME VERTE

Mis à part les milieux naturels à préserver en vertu de leur grande valeur écologique, une végétation luxuriante caractérise la zone constructible et offre un cadre de verdure dans lequel le cadre bâti vient s'insérer.

Massifs d'arbres matures, allées champêtres qui séparaient autrefois les lots agricoles et talles de fleurs sauvages guident l'organisation spatiale du site et doivent être conservées dans la mesure du possible.

Les schémas suivants illustrent les principales composantes de la trame végétale à mettre en valeur.



CEINTURE VERTE ▲

Des milieux à haute valeur écologique forment une ceinture verte autour de la zone constructible du secteur Braerob. Ces espaces sont préservés dans leur intégralité et accessibles aux visiteurs.



ALLÉES CHAMPÊTRES ET MASSIFS FORESTIERS ▼

Les allées champêtres, de même que les vestiges de murets de pierre qui les sillonnent, sont préservées et bonifiées par l'ajout de plantations. Elles assurent une fonction symbolique, témoins du passé agricole du site, mais contribuent également à la gestion écologique des eaux pluviales. Certains massifs d'arbres matures sont aussi conservés .

PORTE D'ENTRÉE SUR L'ÉCOTERRITOIRE ▲

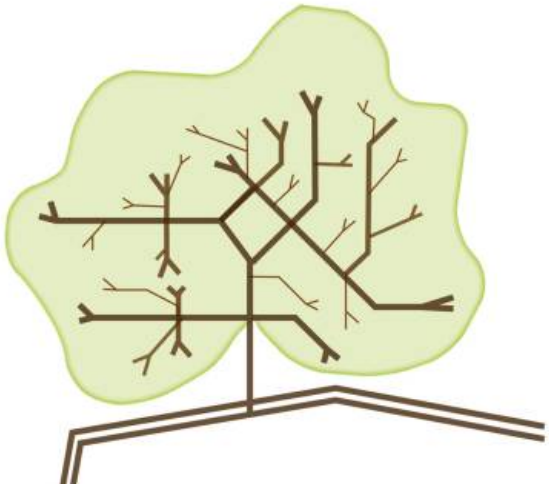
Le secteur Braerob constitue une porte d'entrée sur l'écoterritoire de la rivière à l'Orme. Afin de souligner cette entrée à partir du chemin Sainte-Marie, un corridor libre de toute construction est conservé dans l'axe sud-ouest / nord-est et mène au parc-nature. De surcroît, une importante frange végétale (± 10 mètres) est préservée et renforcie par la plantation de fleurs sauvages en bordure du chemin Sainte-Marie, de sorte que le premier contact des passants avec le site est vraiment son caractère naturel. Finalement, un second axe vert est aménagé dans l'axe sud-est / nord-ouest, planté d'arbres à fort déploiement pour créer une zone tampon entre le quartier résidentiel et le milieu d'emploi.



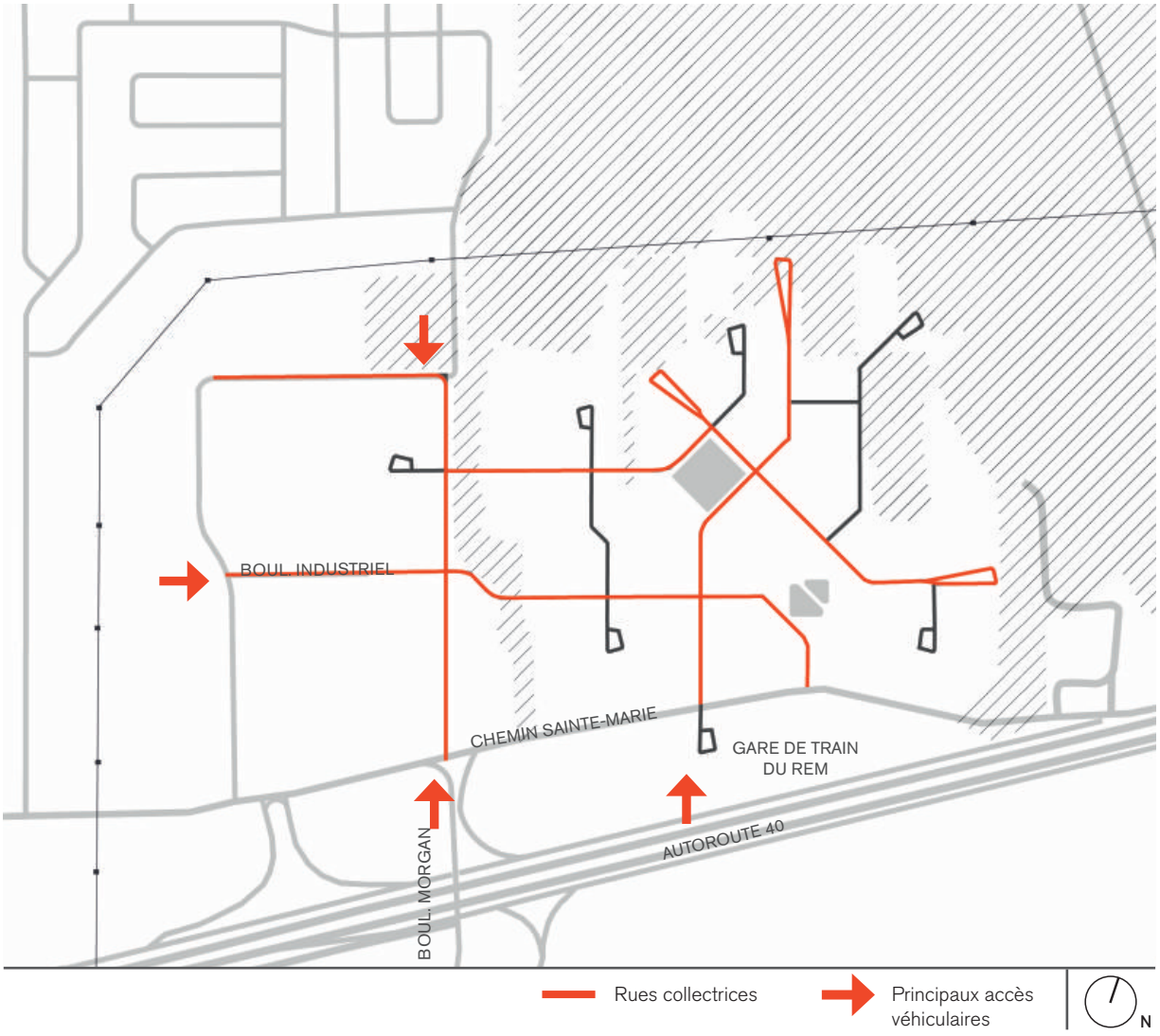
TRAME URBAINE

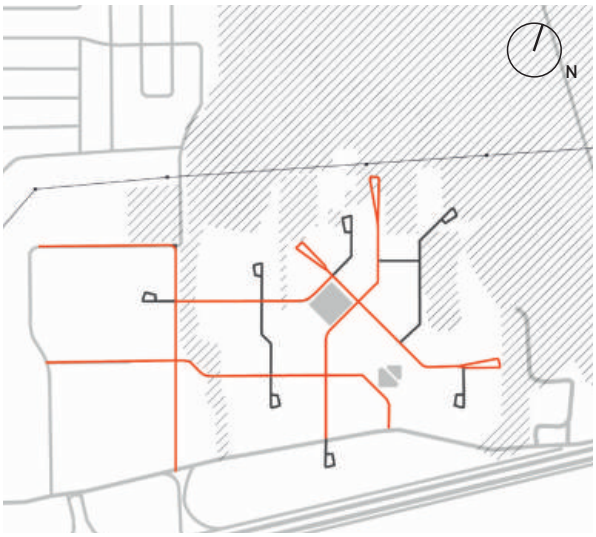
La trame de rue proposée s'intègre à la trame verte et propose des trajets efficaces et mettant en valeur les caractéristiques paysagères des lieux. Inspirée de la morphologie arboricole, le réseau prend ses racines sur le chemin Sainte-Marie et se ramifie pour se connecter au parc industriel existant et offrir des accès publics aux espaces naturels ceinturant le site.

Découlant de l'objectif de conserver un maximum d'espaces verts, le réseau véhiculaire est optimisé, l'emprise des surfaces imperméables est réduite et les axes de circulation contribuent à la gestion écologique des précipitations. Le concept prévoit également le découpage du réseau en différentes typologies de rues, dont la hiérarchie est décrite aux pages suivantes.



Carte 8. Trame de rues collectrices du secteur central

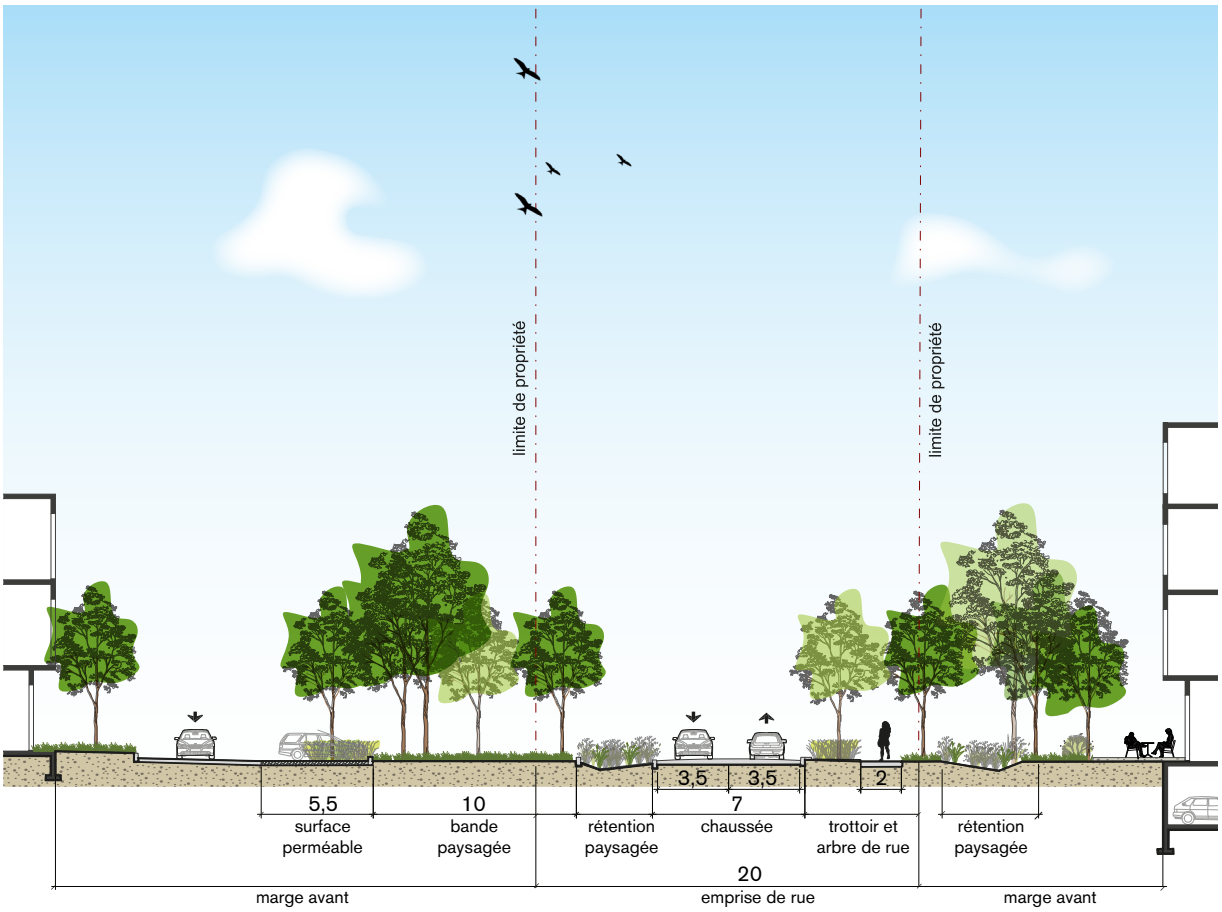


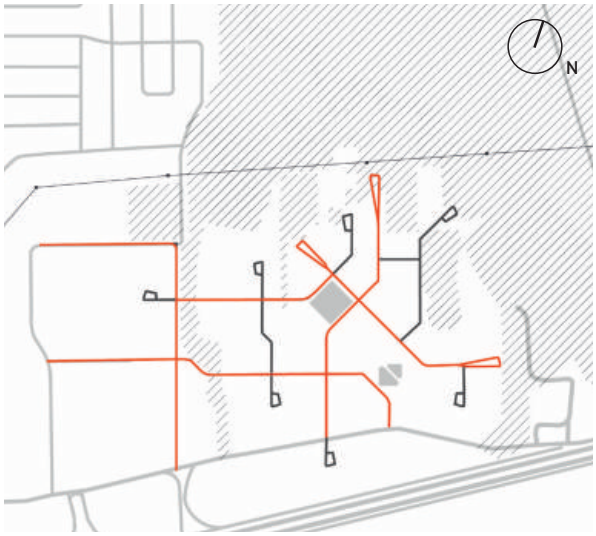


RÉSEAU COLLECTEUR

- Connexion véhiculaire à la gare, au réseau routier supérieur et aux quartiers existants;
- Emprise de rue minimale de 20 mètres
- Rue bidirectionnelle
- Chaussée de +/- 7 mètres
- Trottoir (min.1,5 mètre) de chaque côté de la rue
- Arbres à moyen et grand déploiement
- Réseau de noues collectrices (fossés) végétalisées

Figure 9. Coupe transversale illustrant la configuration type d'une rue collectrice





Référents pour l'aménagement des rues collectrices

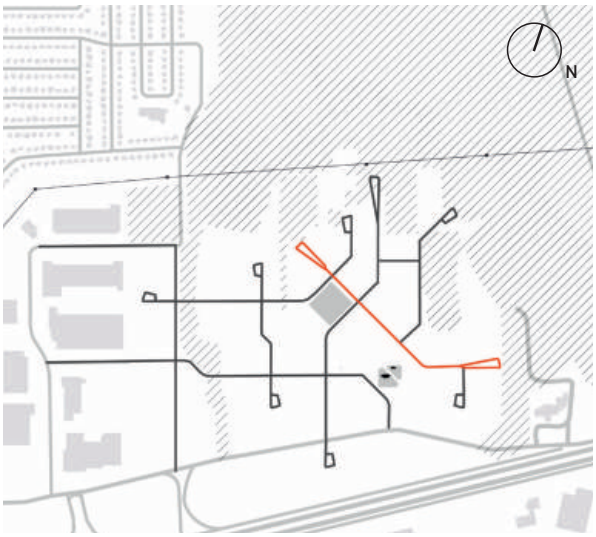


▲ *Siskyou Street, Portland, Oregon*





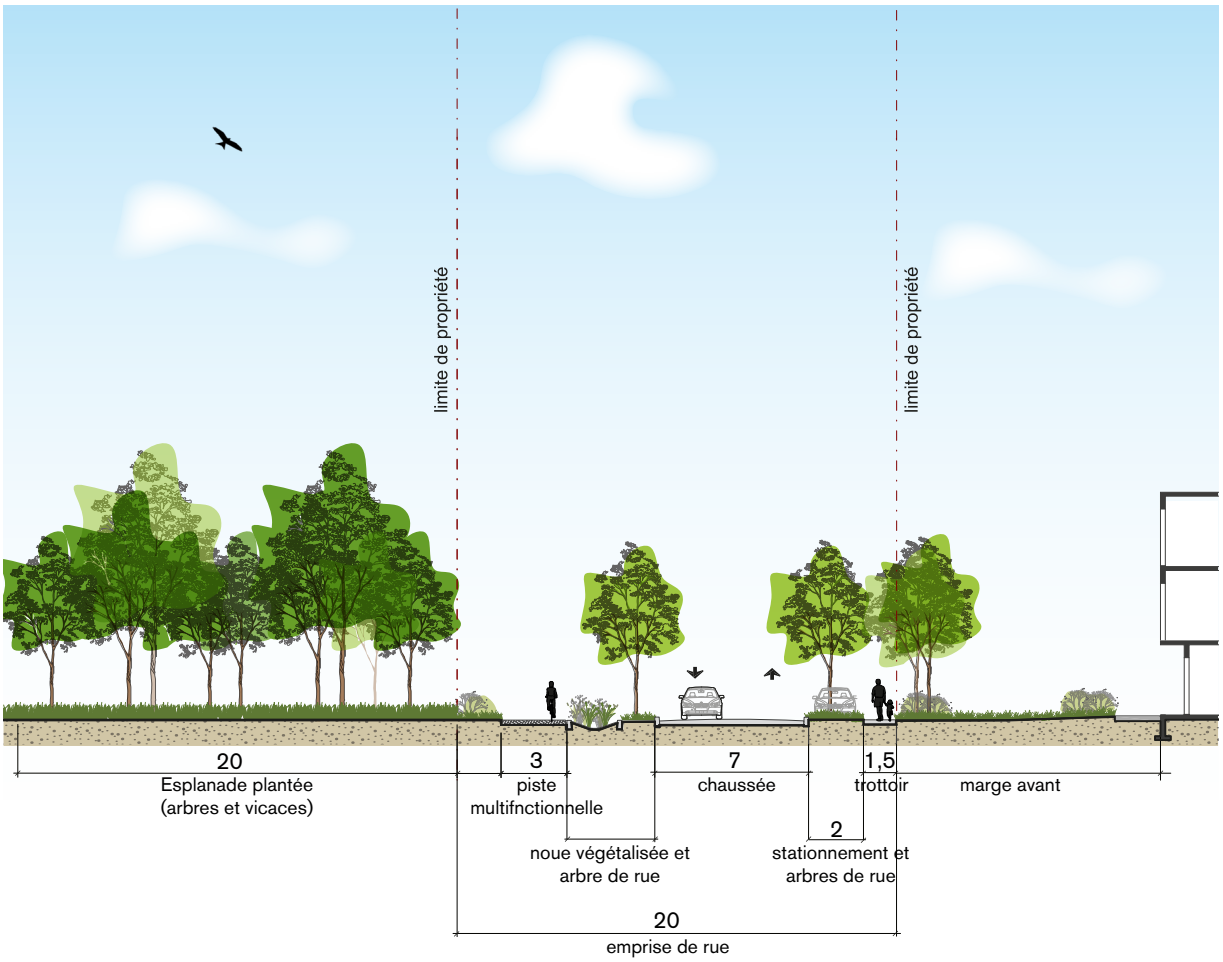
▲ *High Point Neighborhood, Seattle.*
Rues avec rétention d'eau dans les noues végétalisées et trottoirs en béton poreux © flickr



AXE CENTRAL (RÉSEAU COLLECTEUR)

- Interface entre la zone d'emplois et le milieu résidentiel
- Esplanade plantée ou talus végétalisé au sud de l'esplanade pour créer une zone tampon
- Piste multifonctionnelle en site propre
- Arbres à grand déploiement
- Réseau de noues collectrices (fossés) végétalisées

Figure 10. Coupe transversale illustrant la configuration type de l'axe central

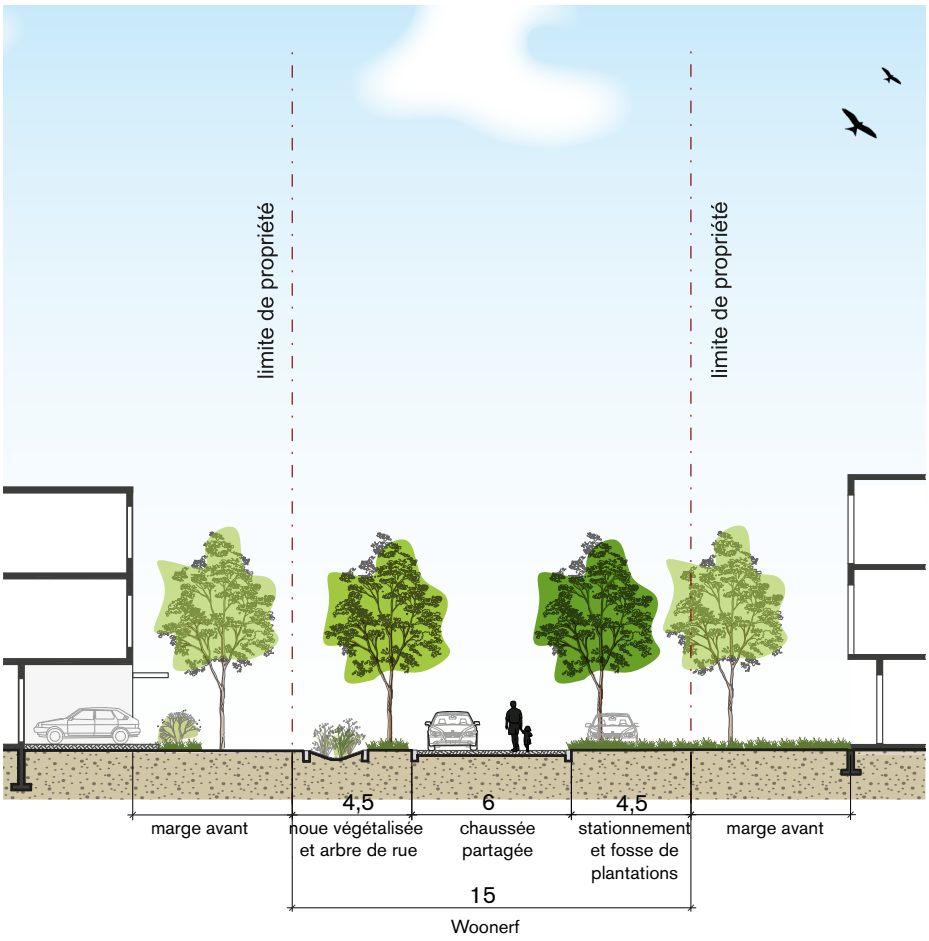




RÉSEAU LOCAL (RUES PARTAGÉES)

- Voies partagées de type Woonerf
- Emprise de rue minimale de 15 mètres
- Chaussée de +/- 6 mètres
- Tracé sinueux
- Faible débit de circulation (15 km/h)
- Surfaces pavées
- Arbres de rue à moyen déploiement
- Mobilier urbain, supports à vélo

Figure 11. Coupe transversale illustrant la configuration type d'une rue locale (rue partagée de type Woonerf)

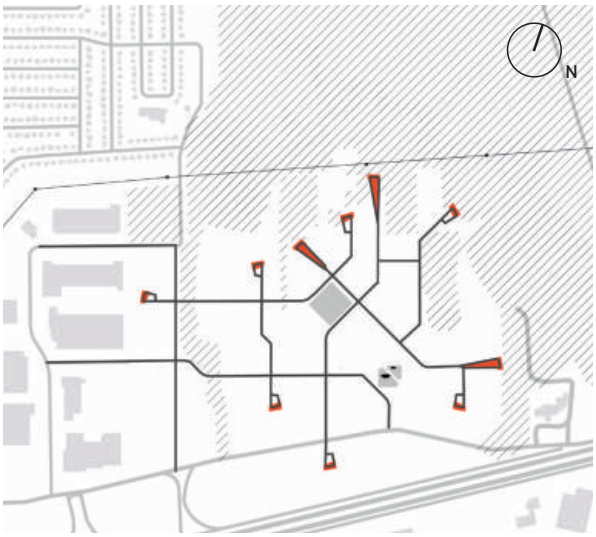




▲ *Woonerf résidentielle, Newhall, Harlow, Angleterre*

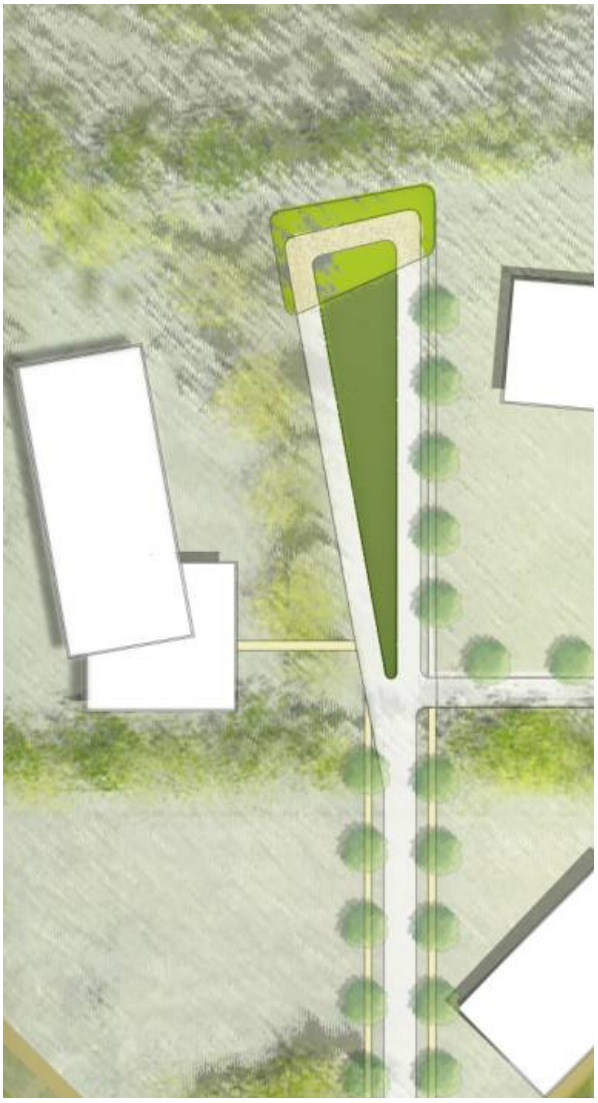


▲ *Rue partagée, New Road, Brighton, Angleterre*



FINS DE RUES ET SEUILS D'ENTRÉE AUX ESPACES VERTS

- Renouvellement de la forme cul-de-sac dans une configuration plus communautaire
- Placettes centrales pour grappes de bâtiments et seuils d'entrée aux espaces verts
- Traitement différencié entre la chaussée utilisée pour circulation régulière des voitures (asphalte) et le rayon de braquage plus large destiné aux véhicules d'urgence (pavé perméable)
- Plantations à l'intérieur de la pointe des seuils





▲ *Entrée Peel, parc du Mont-Royal, Montréal © Groupe CHA*



▲ *Entrée Louvain, Complexe environnemental de Saint-Michel, Montréal. © Ville de Montréal*

RÉSEAU PIÉTONNIER

- Un tissu de sentiers destinés aux piétons
- Allées d'accès aux bâtiments
- Parcours alternatifs à la rue
- Emprise variable
- Gestion de l'eau, biorétention



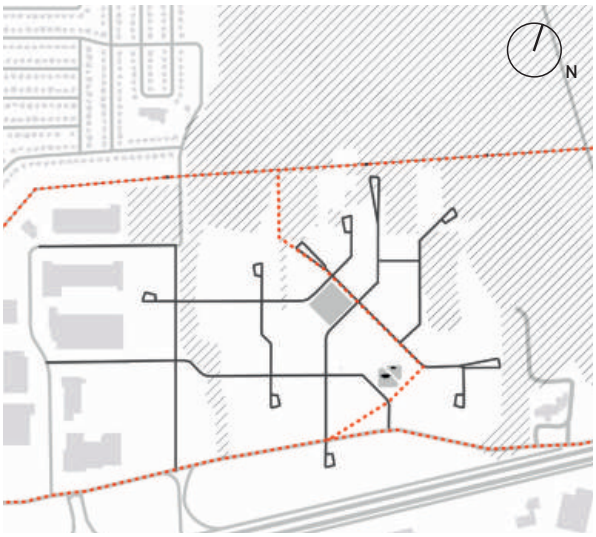
Allée piétonne résidentielle, Accordia, Cambridge © Field clegg bradley architects



Allée piétonne, Mid Main Park, Vancouver © HAPA Collaborative







RÉSEAU CYCLABLE / MULTIFONCTIONNEL

- Connexion au réseau existant /projeté
- Pistes multifonctionnelles en site propre (Chaussée de 3 mètres)
- Emprise Hydro-Québec:
  - Tracé sinueux
  - Ambiance champêtre
  - Préservation de la végétation existante
  - TPistes intégrées à la trame de rue:
- Liens directs et efficaces
  - Séparation physique (fosse de plantation)
  - Traverse véhiculaire et piétonne sécuritaire



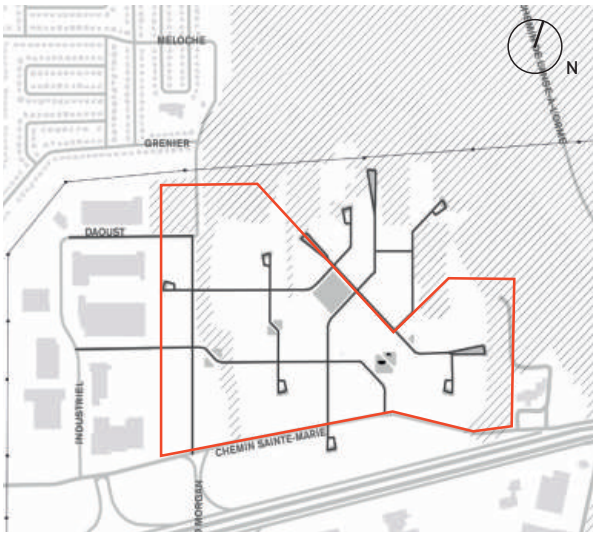
Piste cyclable champêtre, Cornwall, Ontario © pistescyclables.ca



Piste multifonctionnelle Eastside Beltline Trail, Atlanta, Georgie © pathfoundation.org



Piste multifonctionnelle en bordure de rue © pistescyclables.ca



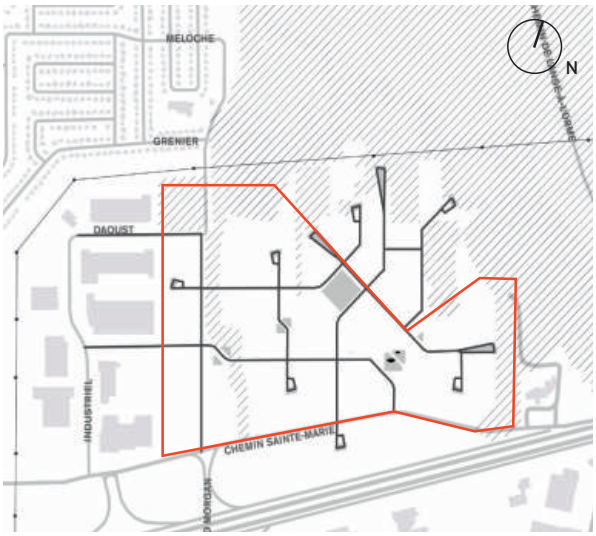
ÉCOPARC D'EMPLOIS

- Superficie de l'écoparc: ± 43 ha
- Niche d'emploi: chimie verte et technologies des communications
- Environnement de travail exceptionnel
- Importante proportion d'espaces verts sur chaque lot
- Implantation des bâtiments en grappes
- Partage des ressources et complémentarité des fonctions
- Accès direct à une gare du REM
- Pôle de commerces et services à proximité de la gare
- Initiatives d'aménagement durable

Carte 9. Écoparc d'emploi du secteur nord







IMPLANTATION ET TYPOLOGIES D'EMPLOI

- Flexibilité de la trame (capacité d'adaptation aux bâtiments de différente envergure)
- Dimension de lot type: 50 000 à 200 000 pi^2
- Intégration du cadre bâti au milieu naturel
- Grappes de 3 à 4 bâtiments orientés autour d'une placette commune (possibilité de projets intégrés industriels)
- Marges avant variables (min. 3 m.)
- Empreinte au sol : 10 000 à 50 000 pi^2
- Hauteur: 1 à 4 étages



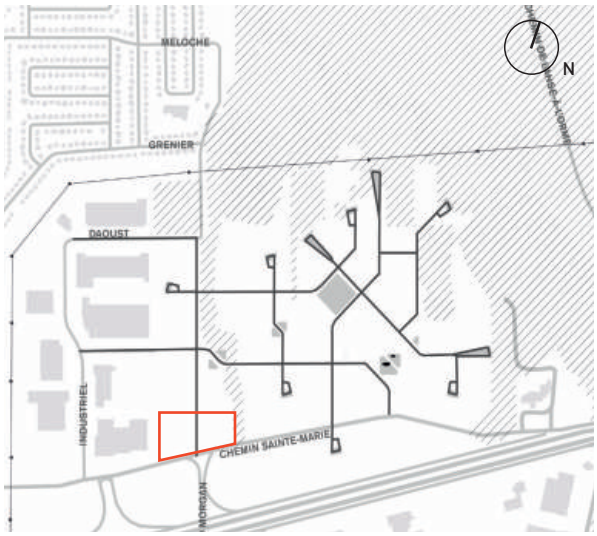
▲ *Schlüter Systems Canada, Sainte-Anne-de-Bellevue © sabmag*





▲ *Centre technologique des résidus industriels, Rouyn-Noranda © STGM architectes*

▲ *Siège social de STGM et Ambioner, Québec © Groupe conseil trame et bgla*



PÔLE COMMERCIAL MIXTE

- Pôle de services dédié aux employés, résidents et visiteurs du site
- Aménagé dans l'axe de la gare du REM pour maximiser l'achalandage
- Aires de stationnement végétalisées
- Commerces au rez-de-chaussée et bureaux aux étages
- Encadrement du boulevard Morgan (marge avant min. de 3 m, 10 m. à partir du chemin Sainte-Marie)
- Hauteur des bâtiments: 1 à 4 étages



Bâtiment mixte (bureaux, commerce et stationnement étagé) de Studio 5C, Tempe, Arizona © Brick & West



Green Circle Marketplace, Springfield, Missouri, © Hufftprojects



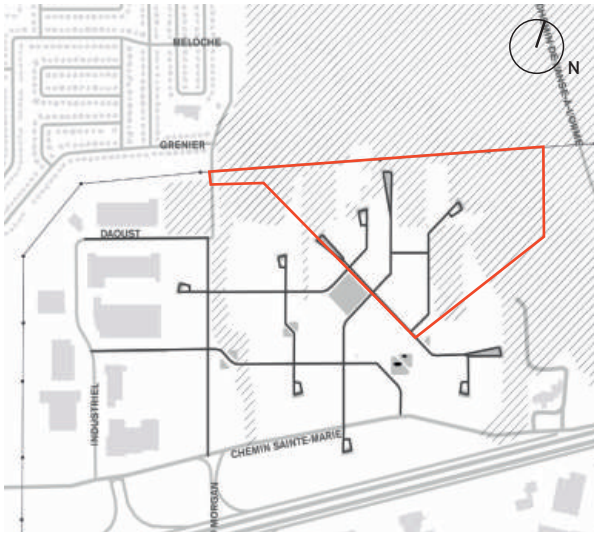
Stationnement du centre commercial Enox, Gennevilliers, France © Atelier Paul Arène



Carte 10. Milieu de vie du secteur central

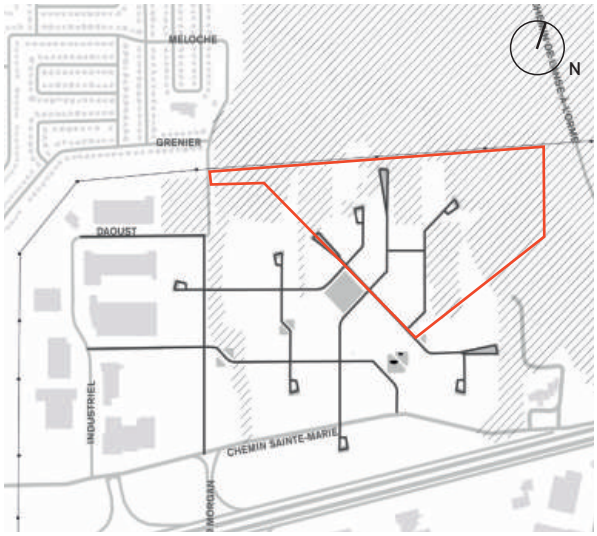


Perspective de l'écoquartier intergénérationnel de la Teste-de-Buch, France © PYZ architecture



MILIEU RÉSIDENTIEL

- Superficie du secteur résidentiel: ± 25 ha
- Zone de Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)
- Compris dans la mosaïque de milieux naturels identifiée par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise (aucune densité résidentielle minimale requise)
- Capacité de +/- 270 unités de logement
- Environnement naturel exceptionnel
- Importante proportion d'espaces verts sur chaque lot
- Compacité du cadre bâti au profit des espaces verts
- Initiatives d'aménagement durable et de gestion écologique du site



IMPLANTATION ET TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

- Implantation des bâtiments parallèles ou perpendiculaires à la rue
- Typologies variées (maisons unifamiliales jumelées ou en rangées, plex, immeubles à logements multiples)
- Offre de logements adaptés aux besoins des aînés et aux ménages sans enfant (favoriser l'habitation intergénérationnelle)
- Hauteur: 1 à 6 étages
- Cours communes (jardins, potagers, équipements récréatifs, aires de détente, etc.)



▲ *Maisons unifamiliales en rangée, Terrasse Marc-Antoine, Sainte-Anne-de-Bellevue © Montreal Gazette*



▲ *Plex résidentiel sur coursive (Courtyard housing development), West Hollywood, CA © LOHA Architects*

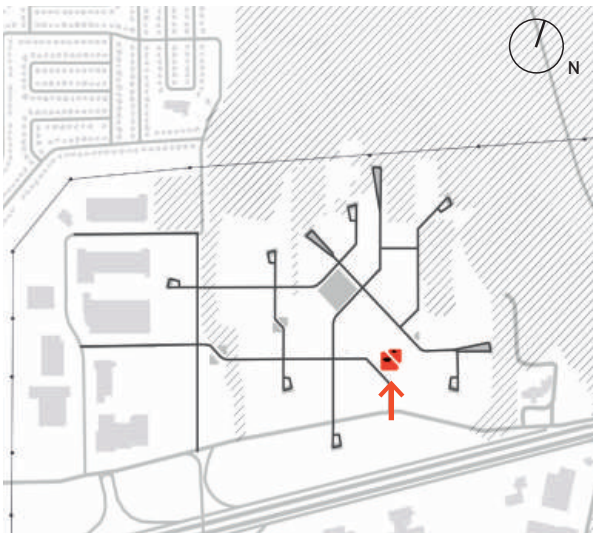


▲ *Maisons unifamiliales jumelées, North Glenmore Park, Alberta © Behond Homes*



▲ *Multiplex résidentiel des Allées de Bellevue à Québec © CCm2 architectes*





PÔLE COMMUNAUTAIRE

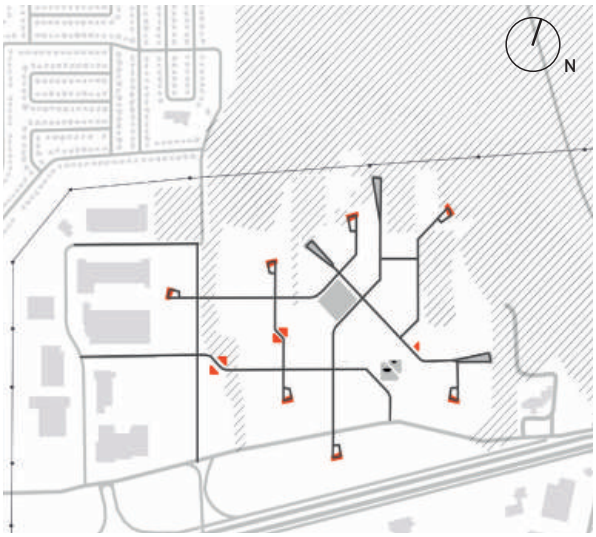
- Localisation sur le site de la maison Michel-Robillard (lieu emblématique à la rencontre de la zone d'emploi et du milieu résidentiel, dans l'axe du corridor menant au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme)
- Pôle d'accueil des visiteurs de l'écoterritoire
- Activités commerciales et services à caractère communautaire (ex. point de chute pour paniers de produits biologiques et locaux, cuisine collective, cantine, location d'équipement, etc.)
- Place publique rassembleuse et à l'image du quartier
- Conservation de l'emprise actuelle du chemin d'accès à la maison Michel-Robillard comme voie d'accès multifonctionnelle au pôle communautaire (ne constitue pas un des deux accès véhiculaires principaux du site)



▲ *Centre communautaire Tuin Pad, Groningen, Pays-Bas*
© Kwint Architecten

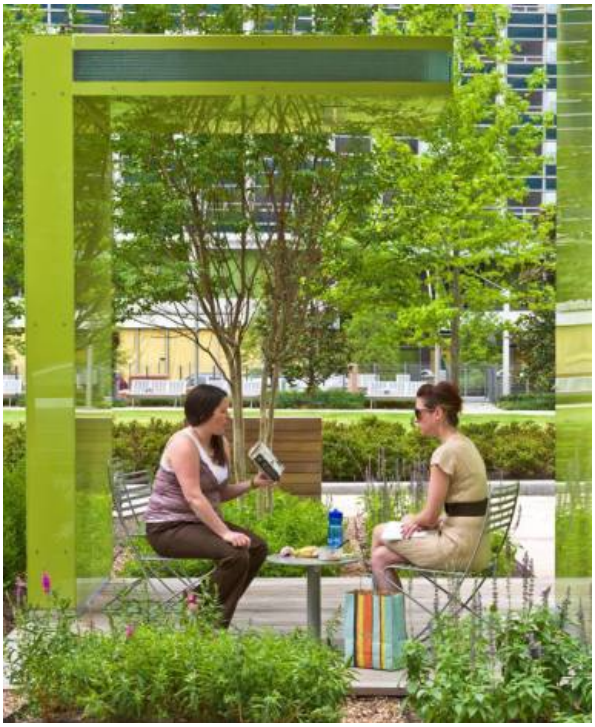


◀ *Place publique Mathildeplein, Eindhoven, Pays-Bas*
© Buro Lubbers



PARCS ET PLACETTES PUBLIQUES

- Un parc à vocation récréative (± 6 000 m²) programmé pour répondre aux besoins de toutes les générations
- Placettes centrales pour chaque grappe de bâtiments d'emploi (mobilier, espaces de détente et de rencontres, oeuvres d'art, etc.)



▲ *Lieu de détente, Dallas Center District, Texas © Thomas Balsley Associates*



Aire de jeu pour enfants Sculptural Playground, Weisbaden, Allemagne © ANNABAU ▶

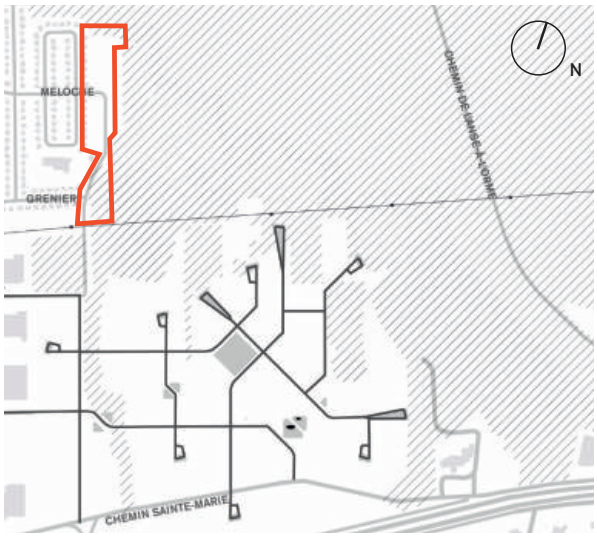
▼ *Aire de détente artistique (création éphémère), Jardins de Métis, Québec © Jérôme Laferrière*



▼ *Gymnase extérieur pour adultes, Camden, UK © nhsforest.org*







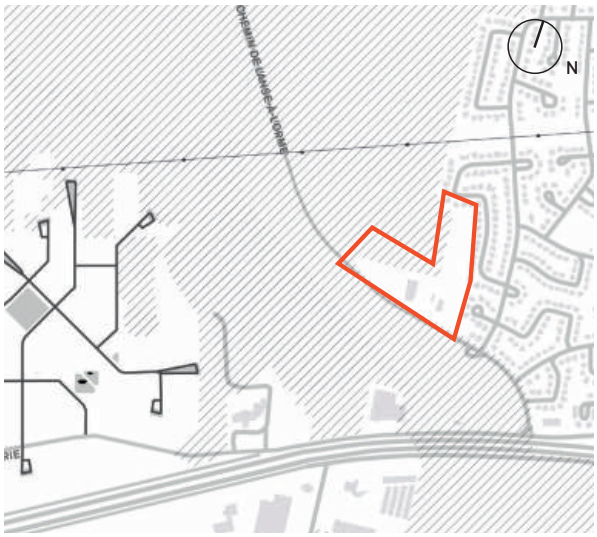


LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT

- Zone de Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)
- Milieu résidentiel de faible densité (max. 10 logements / hectares)
- Typologies et trame de rue en harmonie avec le quartier existant
- Implantation potentielle d'équipements pour répondre aux besoins de l'école du Bout-de-l'Isle



Bâtiments résidentiels du quartier adjacent



LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT

- Zone de Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)
- Milieu résidentiel de faible à moyenne densité (max. 15 logements / hectare)
- Inventaire exhaustif des valeurs écologiques à réaliser
- Typologies et trame de rue à définir



Résidence Closse, Saint-Lambert © Nature Humaine



Maisons unifamiliales jumelées, Richmond Park, Knob Hill © Beyond Homes



Plex résidentiel de 3 étages, ville de Mont-Royal

PRINCIPES DE CONSTRUCTION ÉCOLOGIQUE

- Optimisation du potentiel solaire des bâtiments
- Matériaux durables et écoénergétiques
- Utilisation des énergies renouvelables
- Récupération des eaux grises
- Ventilation et éclairage naturels
- Mesures de rétention des précipitations
- Conservation de la végétation existante
- Plantation d'espèces indigènes et rustiques
- Protection des milieux naturels durant les travaux
- Confort des lieux publics (espaces ombragés, atténuation des corridors de vent, etc.)

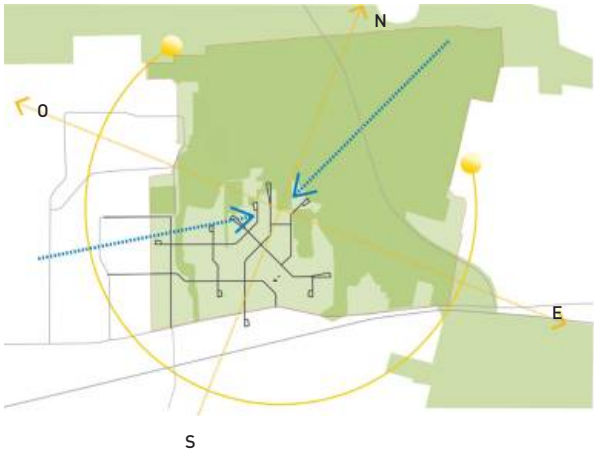


Figure 12. Course du soleil et direction des vents dominants sur le territoire de PPU

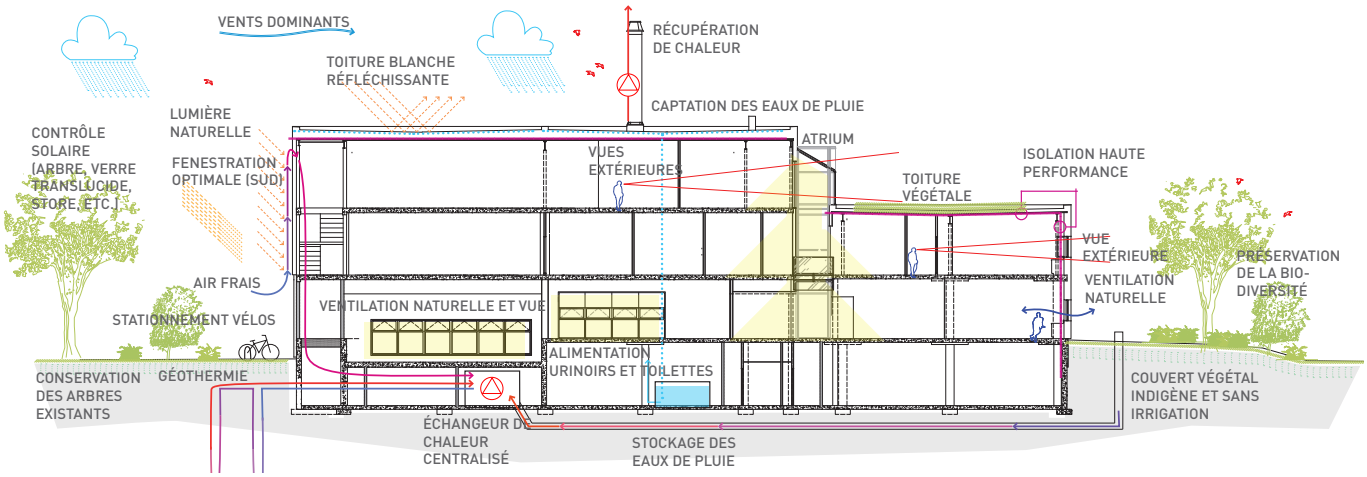


Figure 13. Coupe schématique illustrant certains principes de construction écologique

ESPACES DE STATIONNEMENT

- Optimisation des ratios en secteur d'emploi (réduire l'empreinte des surfaces minéralisées)
- Stationnements à ciel ouvert minimisant l'effet d'îlots de chaleur
  - Plantations et espaces ombragés
  - Matériaux de revêtement pâles et/ou perméables
- Stratégies de dissimulation par rapport à la rue
- Stationnement pour vélos protégés des intempéries
- Bornes de recharge pour voitures électriques



Îlots de plantations et noues végétalisées © Cornell Plantations



Dissimulation sous les terrasses des logements en cours arrière © Vivre en ville



Matériaux de revêtement perméables © Cécile gladel



Enclos de bois pour bicyclettes, Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suède © The Montreal Gazette



Dissimulation sous les terrasses latérales, Cambridge Housing Community, UK © Proctor and matthews Architects

AGRICULTURE URBAINE

- Réintroduction des activités maraîchères sous différentes formes au sein de la communauté
- Jardins communautaires : parcelles de culture cultivées de manière autonome par un individu
- Jardins collectifs : parcelle unique cultivée conjointement par un groupe de membres (idéal en secteur d'emplois)
- Potagers en toiture : plantes comestibles en pleine terre ou hors sol
- Pôle communautaire : marché public, point de chute pour paniers du programme Agriculture soutenue par la communauté (ASC), soutien technique aux jardiniers

JARDIN POTAGER COMMUNAUTAIRE

JARDIN POTAGER EN TOITURE

POTAGER INDIVIDUEL OU COLLECTIF

MARCHÉ PUBLIC OU POINT DE CHUTE ASC



▲ *Jardin communautaire en milieu d'emplois (Siège social ALDO, Montréal) © Groupe Aldo*



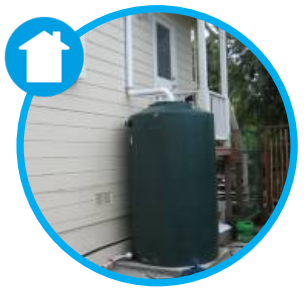
▲ *Jardin communautaire dans un parc résidentiel © Local Harvest*



▲ *Projet Incredible Edible, jardinière communautaire installée dans une aire de stationnement en France © FLICKR*

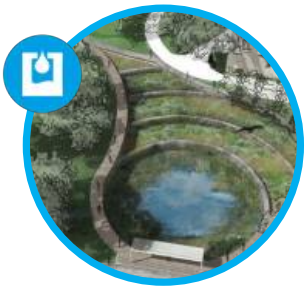
GESTION ÉCOLOGIQUE DES EAUX DE RUISSELLEMENT

- Objectif: fournir une eau de qualité aux milieux humides et réduire l'utilisation des égouts pluviaux
- Biorétention sur le domaine privé et public (systèmes utilisant le sol et la végétation pour retenir et filtrer les eaux de ruissellement)
- Réseau en 4 phases:
  - Rétention à l'échelle du terrain (matériaux de revêtement perméables, barils récupérateurs d'eau de pluie, jardins de pluie)
  - Collecte via le réseau viaire et la trame de rue (noues végétalisées, allées champêtres, fosses de végétation, etc.)
  - Ouvrages de rétention (bassins de rétention et/ou marais artificiels paysagés pour s'intégrer de façon harmonieuse à l'environnement naturel)
  - Redirection de l'eau traitée vers les milieux humides











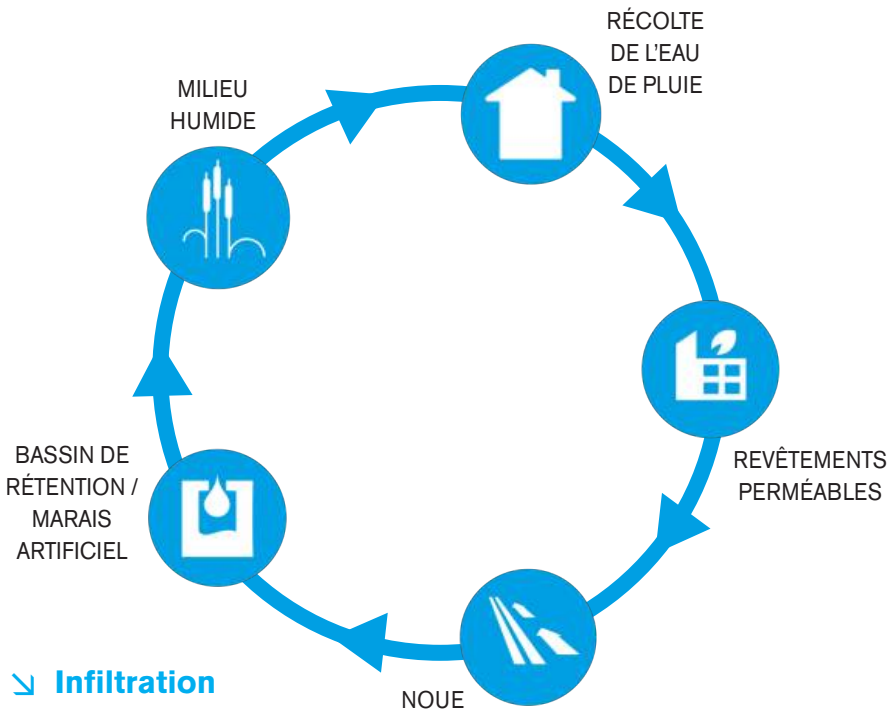


Figure 14. Principes de gestion écologique des précipitations



Nichoir à hirondelles rustiques © Biosymbiose



Muret en pierre, vestige agricole du secteur Braerob, habitat favorable à la petite faune

AMÉNAGEMENTS FAUNIQUES

- Objectif: Favoriser la prolifération et la migration des espèces animales présentes sur le site
- Habitats et refuges
  - Aménagements paysagers inspirés de la végétation indigène et contrôle des espèces envahissantes
  - Conservation des vestiges agricoles (murets de pierre) favorables aux habitats de la petite faune
  - Intégration de nichoirs à oiseaux spécifiquement adaptés pour abriter les populations d'hirondelles rustiques
  - Planification des travaux visant à minimiser les impacts sur la faune locale
  - Localisation stratégique des sentiers piétonniers à travers les espaces naturels ouverts au public
- Passages fauniques
  - Identification stratégique des accès traversant les corridors écologiques (privilégier les traverses où l'emprise du corridor est la plus mince)
  - Aménagement de passages fauniques (écoducs) sécuritaires en lien avec les corridors écologiques sur les artères véhiculaires
- Éclairage extérieur: conçu de manière à minimiser l'impact sur la faune locale



Écoduc (passage faunique) souterrain pour la petite faune à Washington © Kingsnake



Écoduc (passerelle faunique) pour la grande faune au-dessus d'une route © Radioeveil



La ferme du campus MacDonald composte les feuilles mortes des municipalités voisines et offre le compost gratuitement aux résidents © Université McGill



Les conteneurs semi-enfouis offrent l'avantage de prendre peu de place tout en recueillant une quantité appréciable de matières résiduelles © Molok



La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue offre des composteurs domestiques à prix réduit à ses résidents © MRC de Beauharnois-Salaberry

GESTION ÉCOLOGIQUE DES DÉCHETS

- Objectif: réduire la quantité de déchets dédiés à l'enfouissement selon la méthode des 3R-V (réduction, réemploi, recyclage, valorisation)
- Offrir la collecte à trois voies (poubelles, recyclage et matières compostables), en plus de la collecte des déchets dangereux et des résidus verts, sur l'ensemble du territoire de PPU
- Partenariat avec la ferme du campus MacDonald pour le compostage des feuilles mortes
- Offrir les composteurs à prix réduit aux résidents et gratuitement aux jardins communautaires et collectifs
- Collecte centralisée pour les bâtiments d'emplois, les espaces commerciaux et les habitations multifamiliales
- Optimisation du processus de collecte par l'utilisation de conteneurs semi-enfouis (type Molok)
- Localisation des conteneurs à matières résiduelles en cours-arrière dans un endroit non visible à partir de la rue, mais facilement accessible pour les camions de collecte
- Les conteneurs sont ignifugés et recouverts d'un couvercle étanche



5 / MISE EN OEUVRE

La réalisation d'un projet d'aménagement conforme à la vision de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est tributaire d'un partenariat avec une série d'intervenants clé, soit:

- Les citoyens de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Les propriétaires terriens du secteur nord;
- La filiale Infra de la Caisse de dépôts et de placements du Québec (CDPQ Infra), maître d'oeuvre du projet de Réseau électrique métropolitain (REM);
- La Ville de Montréal, maître d'oeuvre de la réalisation du plan concept de l'écoterritoire du Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme et de l'expansion du réseau cyclable métropolitain;
- Les entreprises qui viendront s'implanter dans l'écoparc.

La Ville s'engage à consulter l'ensemble de ces parties prenantes au moment opportun et à élaborer des solutions conjointement avec ceux-ci dans le but de réaliser un projet qui bénéficiera à l'ensemble de la collectivité.

Parallèlement, une série d'actions reste à entreprendre pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement. Celles-ci sont énumérées à la page suivante, regroupées selon une échelle temporelle de réalisation, soit à court (moins de 3 ans), moyen (entre 3 et 5 ans) ou long terme (plus de 5 ans). Cet échéancier est présenté à titre indicatif et pourra évoluer selon l'identification des interventions prioritaires.

Figure 15. Échelle temporelle de réalisation des actions relatives à la mise en oeuvre du PPU du secteur nord



COURT TERME
(moins de 3 ans)

MOYEN TERME
(entre 3 et 5 ans)

LONG TERME
(plus de 5 ans)



ACTIONS À COURT TERME

- Adopter les règlements de concordance du PPU
- Actualiser l'étude de circulation de CIMA+[1]
- Réaliser un relevé précis de la topographie, de l'hydrologie du site (Promoteurs)
- Réaliser un inventaire de la végétation sur le site (Promoteurs)
- Statuer sur l'avenir de la maison Michel Robillard
- Continuer les pourparlers avec la Ville de Montréal (plan concept de l'Écoterritoire) et la CDPQ Infra (Réseau électrique métropolitain) pour l'arrimage des projets d'aménagement
- Élaborer un plan de protection des milieux naturels (Promoteurs)
- Évaluer les coûts liés au développement et à l'entretien des infrastructures
- Prolonger le boulevard Morgan jusqu'à la rue Daoust



ACTIONS À MOYEN TERME

- Identifier des mécanismes de soutien aux entreprises
- Conclure une entente de développement avec les propriétaires terriens
- Participer à des programmes d'aide financière pour l'application de mesures innovantes et durables
- Mettre en œuvre une stratégie *marketing* pour l'écoparc d'emploi



ACTIONS À LONG TERME

- Évaluer les projets d'aménagement selon la réglementation en vigueur
- Superviser la réalisation des travaux d'aménagement sur le domaine privé
- Réaliser/superviser les travaux d'aménagement sur le domaine public
- Former un comité de suivi chargé d'assurer la gestion responsable du site et la pérennité des écosystèmes

1 Consulter l'étude de circulation réalisée par CDPQ Infra pour l'implantation du terminus du REM de l'Ouest de l'île (date de publication à déterminer)

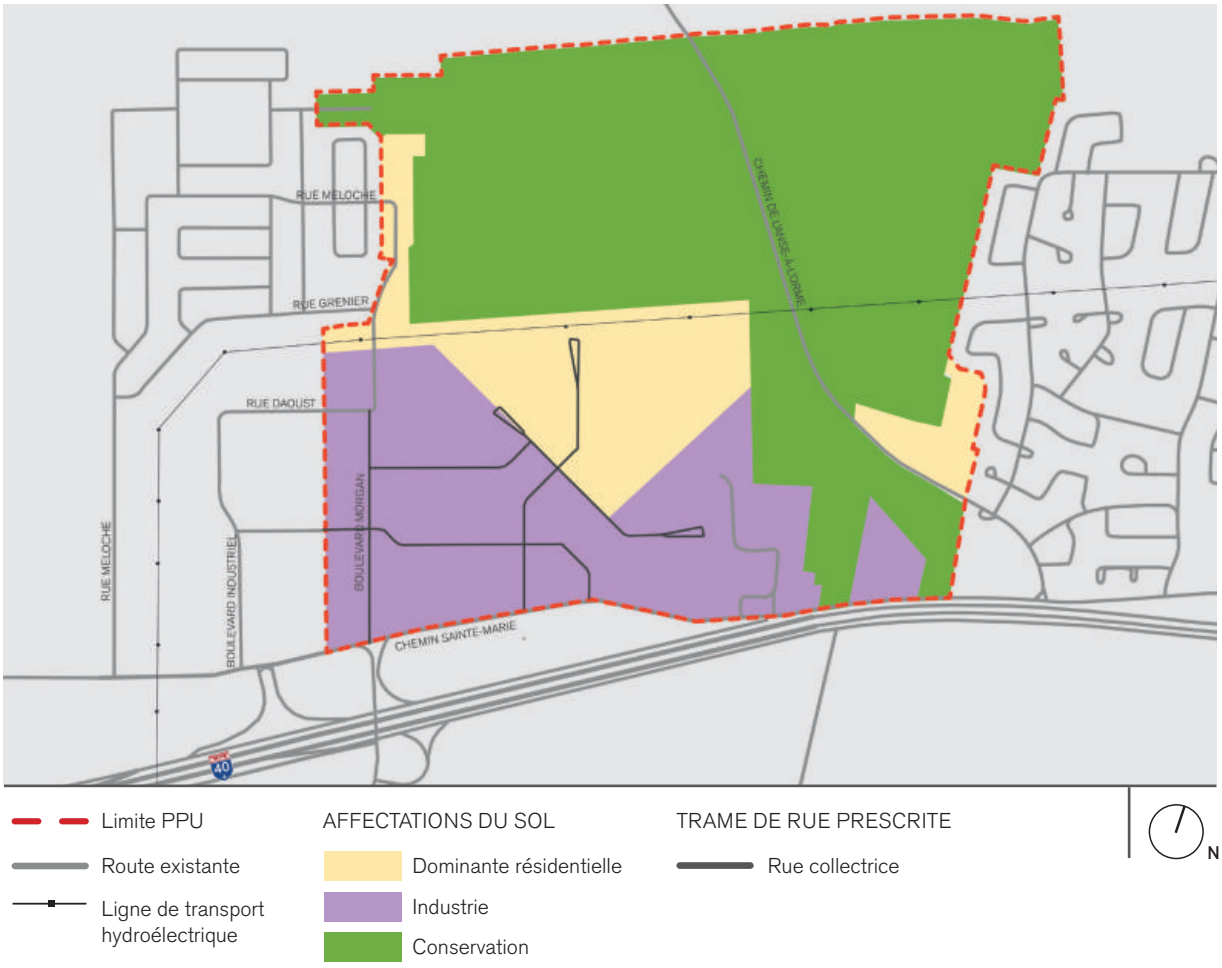
5.2 AFFECTATIONS ET DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur nord définit les grandes affectations du sol pour le territoire d'intervention (voir carte 11), en conformité avec les affectations prévues au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération montréalaise. Ainsi, trois grandes affectations sont prévues, soit « Conservation », « Industrie » pour l'écoparc d'emploi et « Dominante résidentielle » pour l'aire destinée à accueillir les milieux de vie.

Une densité d'occupation du sol de type faible à moyenne est prévue pour le secteur d'emploi. La nécessité de préserver les milieux naturels de grande valeur, le réseau écologique et les attraits paysagers du secteur constituent par ailleurs les principaux paramètres encadrant le potentiel d'occupation du sol sur l'ensemble du territoire de PPU.

Pour les aires de dominante résidentielle, une densité maximale de 15 logements à l'hectare brut[1] est prescrite. Les limites de densité sont aussi précisées pour chaque zone résidentielle via le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue. De surcroît, les limites de hauteur pour les bâtiments principaux sur l'ensemble du territoire de PPU sont traitées aux règlements de zonage et sur les PAE.

Carte 11. Mise en oeuvre du PPU du secteur nord



1 La superficie brute de l'aire d'affectation équivaut à la superficie totale délimitée au plan d'urbanisme, c'est-à-dire incluant les superficies constructibles, les milieux naturels préservés, l'emprise des rues et autres espaces appartenant au domaine public.

Le programme particulier d'urbanisme du secteur nord vise d'abord et avant tout à assurer que l'urbanisation du territoire se distingue par la présence d'aménagements durables et innovants et préservation des milieux naturels de grande valeur et du réseau écologique. Ainsi, l'adoption de règlements de concordance au PPU devient un outil primordial pour atteindre cet objectif. Plusieurs stratégies réglementaires sont donc mises de l'avant et entraînent des modifications aux règlements suivants :

MISE À JOUR DU RÈGLEMENT DE ZONAGE 2017

En 2017, le plan de zonage daté 10 janvier 2015 a été modifié pour refléter la nouvelle répartition des fonctions urbaines sur le territoire d'intervention. Le redécoupage des zones visait:

- L'élargissement de la zone I-127 pour correspondre aux limites de l'écoparc d'emploi (cette zone englobait une portion des zones I-131 et I-124);
- La consolidation de la zone PR-110 pour refléter les limites de l'aire d'affectation «Conservation» identifiée au Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal (cette zone intègrait les zones H-112 et PR-108 ainsi qu'une partie des zones H-103, H-119 et I-123 du plan de zonage);
- Le redécoupage de la zone H-103 pour refléter les limites du milieu de vie du secteur «central» du territoire de PPU (elle englobait une partie des zones I-131, I-124 et P-104 du plan de zonage) ;
- La création de la zone H-106 correspondant aux limites du milieu de vie du secteur «de la cédrière» du territoire de PPU (elle regroupe une portion des zones H-103 et P-104 du plan de zonage) ;
- La modification des limites de la zone H-119 pour refléter les limites du milieu de vie du secteur «de la rivière» du territoire de PPU (une partie de cette zone est dorénavant intégrée à la zone PR-110);
- L'élargissement de la zone C-122, pôle commercial mixte du territoire de PPU (elle intègre une section de l'actuelle zone I-127);
- La création de la zone P-140, futur pôle communautaire du secteur nord (créée à même les zones I-124 et I-131 du plan de zonage).

Des dispositions normatives spécifiques à ces zones ont été intégrées au règlement de zonage, notamment pour favoriser l'intégration de principes écologiques dans la conception du cadre bâti et des aménagements extérieurs.

Pour les zones résidentielles H-103, H-106 et H-119, les dispositions relatives aux usages autorisés et au coefficient maximal d'occupation du sol ont été modifiées de façon transitoire pour permettre l'assujettissement au Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble. Ainsi, toute demande de modification du règlement sur le zonage pour ces zones nécessitera l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE). Une fois ce plan approuvé par les autorités municipales, le cadre réglementaire normatif s'appliquant au secteur défini par ce PAE sera modifié afin de respecter les paramètres propres à ce projet.

MISE À JOUR DU RÈGLEMENT DE ZONAGE 2018

En mai 2018, l'Agglomération de Montréal a acquis 14 hectares pour l'agrandissement du Parc-Nature de l'Anse-à-l'Orme. La modification du plan de zonage entré en vigueur en 2017 doit être effectuée afin de refléter le nouveau statut de ces terrains et d'en assurer la protection, soit par :

- La consolidation de la zone PR-110 pour refléter les nouvelles limites du Parc-Nature de l'Anse à l'Orme (cette zone intègre une partie des zones H-103 et H-106 du plan de zonage en vigueur);
- La modification de la zone PR-110 entraîne le redécoupage de la zone H-106 dans le secteur « de la cedrière» pour suivre les limites du nouveau Par-Nature de l'Anse-à-l'Orme (cette zone inclus une partie de la zone H-103 du plan de zonage en vigueur).
- La réduction de la zone H-103 est faite au profit de l'agrandissement de la zone PR-110.

RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (PAE)

L'application du règlement sur les PAE pour les zones résidentielles du territoire du PPU découle de la volonté du Conseil municipal de laisser les promoteurs concevoir des projets viables, tout en respectant la vision, les orientations et les objectifs élaborés conjointement par la Ville et les citoyens de Sainte-Anne-de-Bellevue. Deux nouveaux chapitres sont ainsi ajoutés au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble, l'un contenant les dispositions applicables au secteur «central» (zone H-103) et le second paramétrant la réalisation de plans d'aménagement d'ensemble pour les secteurs «de la cédrière» (zone H-106) et «de la rivière» (zone H-119).

Ainsi, les nouvelles dispositions prescrivent les usages et densités résidentielles[1] permises pour chaque zone susmentionnée, soit:

- Pour la zone H-103, les usages projetés sont les habitations unifamiliales jumelées ou en rangée, les habitations multifamiliales et les foyers et résidences pour personnes âgées. Une densité d'occupation du sol maximale de 11 logements à l'hectare brut est autorisée, tandis que 15 logements à l'hectare brut pourraient être autorisés sous réserve que la superficie intégrale de l'aire constituée des milieux de valeur écologique élevée et très élevée et du réseau écologique soit réservée de manière pérenne. Ainsi, ces milieux pourraient constituer une réserve naturelle aux termes de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel (RLRQ, c. C-61.01) ou une servitude de conservation;
- Pour la zone H-106, les usages projetés sont les habitations unifamiliales détachées ou jumelées. Le seuil maximal de densité résidentielle pour cette zone est de 10 logements à l'hectare brut;
- Pour la zone H-119, les usages projetés sont les habitations unifamiliales détachées, jumelées ou en rangée et les habitations multifamiliales. Par soucis d'harmonisation avec les milieux de vie adjacents situés sur le territoire de Kirkland, une densité maximale de 15 logements à l'hectare brut est prescrite et la hauteur maximale favorisée pour les nouvelles constructions est de 3 étages.

De surcroît, des objectifs et critères d'aménagement permettront aux autorités désignées d'évaluer la conformité des plans d'ensemble à la vision du PPU. Un seul plan d'aménagement d'ensemble peut être déposé par zone de PAE. Ce plan sera soumis à l'évaluation du Comité consultatif d'urbanisme et à l'approbation du Conseil municipal. Le Conseil doit approuver le PAE et l'ensemble des modifications aux règlements d'urbanisme qui en découlent. L'adoption de nouveaux éléments aux règlements de zonage et de lotissement pour le secteur visé pourrait être assujettie au processus d'approbation référendaire en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, c. A-19.1).

RÈGLEMENT SUR LES PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

Des objectifs et critères d'évaluation applicables aux zones du territoire de PPU sont ajoutés au règlement sur les PIIA pour favoriser l'intégration du cadre bâti et des aménagements urbains. Ces dispositions discrétionnaires visent à promouvoir le caractère distinctif et novateur du secteur et à assurer la mise en valeur des milieux naturels et des attraits paysagers exceptionnels du site.

RÈGLEMENT SUR LE LOTISSEMENT

Des normes relatives aux opérations cadastrales au sein du territoire de PPU sont élaborées pour régir l'emprise des rues et voies de circulation qui seront aménagées sur le secteur «central». Notamment, une largeur maximale de surface pavée pour la chaussée est fixée en conformité avec la volonté de réduire l'empreinte des surfaces minéralisées sur le site. Par ailleurs, des normes visant à minimiser l'impact des voies de circulation sur les écosystèmes fragiles sont prévues.

Pour les zones résidentielles H-103, H-106 et H-119, les dispositions relatives aux dimensions minimales de lots sont modifiées de façon transitoire pour permettre l'assujettissement au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble.

1 Les seuils maximaux de densité résidentielle fixés au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble sont calculés sur l'ensemble de la superficie de la zone et non sur chaque terrain individuellement.

RÈGLEMENT SUR LES PERMIS ET CERTIFICATS

Les amendements au règlement sur les permis et certificats visent l'ajout d'une procédure d'évaluation d'une demande de projet intégré pour la zone I-127.

AUTRES ACTIONS

Plusieurs interventions sur le domaine public sont planifiées afin d'accroître la viabilité et la convivialité du projet d'aménagement du secteur nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. En premier lieu, la Ville procédera, via l'adoption d'un règlement d'emprunt, au prolongement du boulevard Morgan jusqu'à la rue Daoust. Ces travaux permettront de stimuler le développement du secteur d'emploi.

Mis à part le boulevard Morgan, l'ensemble du réseau routier et des parcours actifs sera développé par les promoteurs, en phase avec les étapes de réalisation des projets de construction. Notons à cet effet que le présent programme particulier d'urbanisme dicte le tracé de la trame de rues collectrices du secteur (voir carte 11). La forme que prendront les rues locales et les sentiers actifs reste à la discrétion des développeurs. Dans la perspective de voir se réaliser un réseau de transport fidèle aux orientations et objectifs de son PPU, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue imposera toutefois une série d'exigences de design découlant du concept d'organisation spatiale du secteur nord joint à ce document de planification.

L'urbanisation du site requiert également l'implantation d'un réseau d'infrastructures écologiques de collecte et de rétention des eaux de ruissellement, ainsi que souterraines (aqueduc, égouts, réseaux câblés, etc.) destinées à desservir les bâtiments.

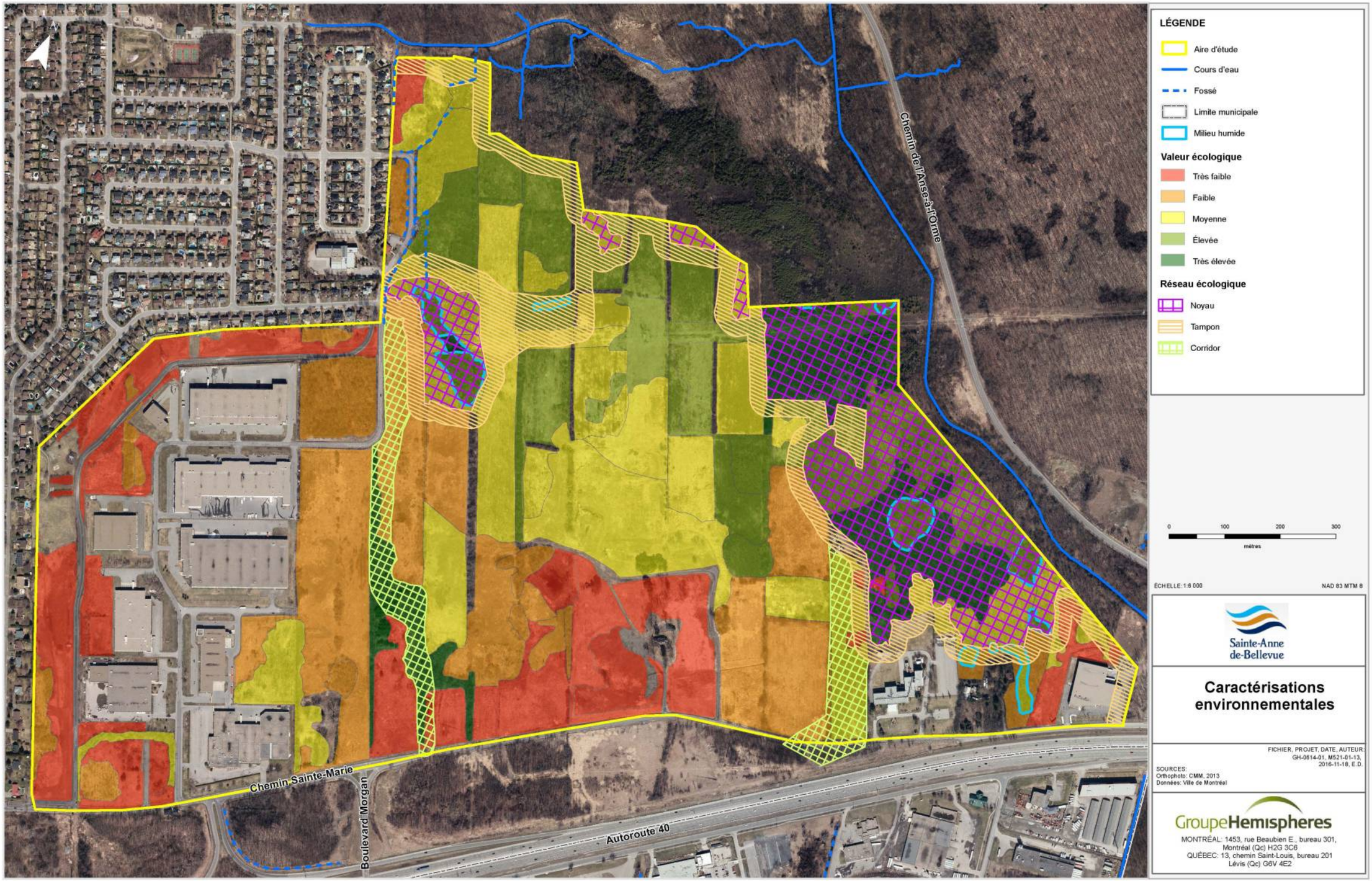
L'aménagement d'un parc à vocation récréative, d'un réseau de placettes vouées à la détente et la socialisation des usagers ainsi que la création d'un pôle communautaire rassembleur viendront compléter la mise en valeur du secteur.

Les modalités de financement de l'ensemble des travaux d'aménagement du domaine public seront déterminées en fonction du règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue et dans le cadre de l'élaboration d'ententes de développement avec les propriétaires fonciers.



ANNEXE /1

CARTE DE CARACTÉRISATION ENVIRONNEMENTALE DU SECTEUR NORD


Chemin de l'Anse-à-l'Orme
Chemin Sainte-Marie
Boulevard Morgan
Autoroute 40
LÉGENDE
Aire d'étude
Cours d'eau
Fossé
Limite municipale
Milieu humide
Valeur écologique
Très faible
Faible
Moyenne
Élevée
Très élevée
Réseau écologique
Noyau
Tampon
Corridor
0
100
200
300
mètres
ÉCHELLE: 1:6 000
NAD 83 MTM 8
Sainte-Anne de-Bellevue
Caractérisations environnementales
FICHIER, PROJET, DATE, AUTEUR:
GH-0614-01, M521-01-13, 2016-11-18, E.D.
SOURCES:
Orthophoto: CMM, 2013
Données: Ville de Montréal
GroupeHemispheres
MONTRÉAL: 1453, rue Beaubien E., bureau 301, Montréal (Qc) H2G 3C6
QUÉBEC: 13, chemin Saint-Louis, bureau 201 Lévis (Qc) G6V 4E2