

Le projet de règlement a été adopté à l'occasion de la séance du 15 avril 2024. Seul le règlement final adopté ultérieurement aura force de loi. Si des erreurs typographiques sont contenues dans cette version, le cas échéant, elles seront corrigées préalablement à l'adoption du règlement final par le conseil municipal.



VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

PROVINCE DE QUÉBEC

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 859

PLAN D'URBANISME – VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Le présent projet de règlement porte le titre « PLAN D'URBANISME – VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE » et le numéro 859. Il est présenté afin de remplacer le règlement sur le plan d'urbanisme numéro 04-047.

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Me Paola Hawa, maire

Me Caroline Plourde, greffière adjointe

Avis de motion : XX
Adoption du règlement : XX
Entrée en vigueur : XX

LE CONSEIL MUNICIPAL DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

PROJET DE RÈGLEMENT

PROJET

Plan d'urbanisme

VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

AVRIL 2024 | RÈGLEMENT NUMÉRO 859

BC2



Sainte-Anne
de-Bellevue

TABLE DES MATIÈRES

01 MISE EN CONTEXTE

Le contexte de planification	07
Historique	07
Localisation	09
Les outils de planification existants	09
Politiques municipales	12

02 LES TENDANCES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La densification	15
La mobilité durable	16
Villes des courtes distances	17
La protection et la mise en valeur de l'environnement	18

03 LECTURE DU MILIEU

La population	21
La mobilité	23
Milieus de vie	26
Environnement	29
Îlots de chaleur	29
Secteurs à développer et à requalifier	32

06

Préservation et mise en valeur du patrimoine et des paysages identitaires	33
Le tourisme	36
Les contraintes	37
Faits saillants de la culture du milieu	38
Enjeux d'aménagement	40
Les visées pour l'aménagement d'un territoire durable	41

14

04 STRATEGIES D'AMÉNAGEMENT

L'énoncé de vision	43
Les orientations et objectifs d'aménagement	44
Le concept d'organisation spatiale	45
Les affectations du territoire	47
Les seuils minimaux de densité	52

05 PLAN D'ACTION

56

06 ANNEXES

À VENIR

PROJET

Liste des figures

Figure 1	Bâtiment principal du Macdonald College, début du XX ^e siècle	07	Figure 14	Les composantes de la ville des courtes distances	17	Figure 24	Parc de quartier	26
Figure 2	Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue	07	Figure 15	Vue du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue	18	Figure 25	Quartier résidentiel	26
Figure 3	Vue du campus Macdonald, début du XX ^e siècle	08	Figure 16	Aménagement de sentiers comprenant des matériaux perméables	18	Figure 26	Secteurs à redévelopper au sud de l'hôpital	32
Figure 4	Le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue à différentes échelles	09	Figure 17	Les grands espaces verts sont facilement accessibles en déplacement actif	18	Figure 27	Bâtiments compris sur le Campus Macdonald	33
Figure 5	Les outils de planification	10	Figure 18	Croissance de la population à Sainte-Anne-de-Bellevue, 1976-2021	21	Figure 28	Maison Simon Fraser	35
Figure 6	Concept d'aménagement du PPU des Anciens-Combattants	11	Figure 19	Distribution de la population de Sainte-Anne-de-Bellevue par groupe d'âge en 2021	22	Figure 29	Maison Michel-Robillard	35
Figure 7	Concept d'aménagement du PPU du Secteur Nord	11	Figure 20	Part des personnes âgées de 75 ans et plus dans la population, 2021-2041	22	Figure 30	Vue des terres agricoles	35
Figure 8	Transformation d'un site sous-utilisé	15	Figure 21	Typologies d'habitation	23	Figure 31	Vue du bord de l'eau	36
Figure 9	Densification douce	15	Figure 22	Valeur moyenne des propriétés	23	Figure 32	Espaces paysages sur le Campus Macdonald	36
Figure 10	Future station du REM L'Anse-à-l'Orme	16	Figure 23	Viaduc de l'autoroute 20 passant au-dessus du boulevard des Anciens-Combattants	24	Figure 33	Le Zoo Ecomuseum	36
Figure 11	Rue partagée	16				Figure 34	La rue Sainte-Anne	39
Figure 12	Infrastructure favorisant la mobilité active	14				Figure 35	Les visées pour l'aménagement d'un territoire durable	41
Figure 13	L'ajout de mobiliers urbains favorisant l'appropriation de l'espace public	16				Figure 36	Les éléments fondamentaux de la vision	43

Liste des tableaux

Tableau 1	Projections démographiques, 2021-2041	21
Tableau 2	Les affectations du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue	49

Liste des cartes

Carte 1	Mobilité	25
Carte 2	Modes de tenures	27
Carte 3	Points d'intérêts du centre-ville	28
Carte 4	Milieux naturels d'intérêt	30
Carte 5	Îlots de chaleur	31
Carte 6	Le concept d'organisation spatiale	46
Carte 7	Le concept d'organisation spatiale du centre-ville	47
Carte 8	Les affectations du territoire	48
Carte 9	Les seuils minimaux de densité résidentielle	54

Liste des acronymes

A-20 Autoroute 20	PPU Plan particulier d'urbanisme
A-40 Autoroute 40	REM Réseau express métropolitain
CMM Communauté métropolitaine de Montréal	RMR Région métropolitaine de recensement
EFE Écosystème forestier exceptionnel	SAD Schéma d'aménagement et de développement
ISQ Institut de la statistique du Québec	STM Société de transport de Montréal
LPTAA Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles	TOD Transit oriented development
PMAD Plan métropolitain d'aménagement et de développement	UHA Unité d'habitation accessoire
	ZIS Zone d'intervention spéciale

PROJET



PROJET

01

MISE EN CONTEXTE

LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

Depuis l'entrée en vigueur du dernier plan d'urbanisme, en 2004, la manière dont on réfléchit le territoire a été grandement influencée par les impacts de plus en plus concrets et récurrents qu'amènent les changements climatiques. L'aménagement des villes est l'une des pierres angulaires de la réponse que nous devons donner à ce bouleversement que nous devons tous affronter. Une planification urbaine respectueuse de l'environnement et résiliente face aux défis environnementaux de demain est donc de mise. Cette approche est salutaire non seulement pour la vitalité de nos villes et de la biodiversité qu'elle comprend, mais également pour la santé publique de ses habitants. En effet, un aménagement du territoire plus durable et organique, qui favorise les déplacements actifs et met en valeur les espaces verts et les activités sportives, est bénéfique pour la santé de la population.

Cette évolution dans notre compréhension des impacts que l'aménagement du territoire peut avoir sur les gens nous amène à penser la ville différemment. Le présent plan d'urbanisme de Sainte-Anne-de-Bellevue prend donc acte des défis environnementaux de demain et propose une approche résolument durable et en équilibre avec les composantes environnementales de son territoire. Cette stratégie devra aussi transparaître dans la manière dont Sainte-Anne-de-Bellevue fera face aux défis sociaux et économiques des prochaines années. Les enjeux découlant du vieillissement de la population, la rétention et le développement de talents et d'entreprises, ainsi que la mobilité doivent tous être analysés et planifiés de manière interconnectée dans l'objectif d'offrir un milieu de vie durable et résilient.

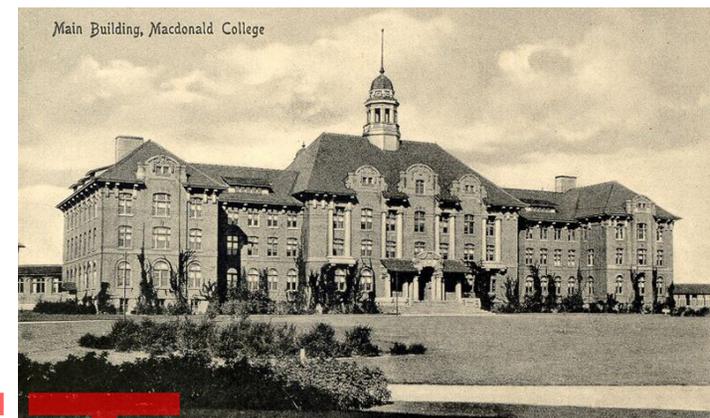
HISTORIQUE

Le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue était peuplé, avant l'arrivée des premiers Européens, par les Algonquins et les Iroquois. Ce secteur portait à la fois le nom iroquois *Skanawetsy* (« eaux vives ») et le nom algonquin *Tiotenactokte* (« ici sont les derniers campements »).

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.

Le canal et l'écluse, qui deviendront le Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue, sont inaugurés en 1843 et constituent la porte d'entrée de la rivière des Outaouais. À cet égard, ils jouent un rôle très important dans le commerce maritime canadien. Cette infrastructure accroît de manière significative le transport des marchandises de même que l'attractivité et l'accessibilité du secteur. Le canal constitue alors l'unique voie d'accès vers les Grands Lacs et s'intègre dans l'axe navigable Montréal-Ottawa-Kingston. La construction de ce canal coïncide avec la création de la municipalité de Sainte-Anne-du-Bout-de-l'Île en 1845, qui deviendra officiellement en 1895, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Figure 1 — Bâtiment principal du Macdonald College, début du XX^e siècle



Source : BANQ

Figure 2 — Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue



Source : BANQ

Figure 3 — Vue du campus Macdonald, début du XX^e siècle



Source : BANQ

L'agriculture joue déjà à cette époque un rôle prépondérant dans les activités économiques de la ville. D'ailleurs en 1907, Sir William Macdonald fonde le Collège Macdonald, école d'agriculture affiliée à l'Université McGill. La construction de ce campus moderne consolide une fois de plus le rôle prépondérant de l'agriculture dans les activités de Sainte-Anne-de-Bellevue. Alors que le campus principal se trouve dans le secteur sud de la ville, les terres cultivées par l'institution à des fins de recherche et pour l'exploitation commerciale se retrouvent plus au nord. L'Hôpital Sainte-Anne situé au nord du noyau villageois et inauguré en 1917 par la Commission des hôpitaux militaires du Canada permet de soigner les militaires blessés revenant de la Première Guerre mondiale.

La démocratisation rapide de l'automobile dans les années 1950 et 1960 transforme l'urbanisation de l'Amérique. L'ouest de l'île de Montréal n'échappe pas à cette nouvelle réalité. D'une part, l'automobile facilite les déplacements et raccourcit le temps de déplacement vers le centre-ville, ce qui accélère la construction de résidences unifamiliales sur le territoire. 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 et industrielles en bordure des celles-ci. Finalement, durant les années 1980, un nouveau noyau urbain toujours constitué de résidences unifamiliales se développe au nord de l'autoroute 40.

En 2002, sous l'imposition du gouvernement québécois, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est fusionnée à la Ville de Montréal. Moins de cinq ans plus tard, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue redevient une entité autonome et fait dorénavant partie de l'agglomération de Montréal. Cette dernière regroupe les 15 municipalités localisées sur l'île de Montréal.

LOCALISATION

En matière de localisation, Sainte-Anne-de-Bellevue se situe à la limite ouest de l'île de Montréal. Elle possède une limite commune avec quatre municipalités de l'agglomération de Montréal : la ville de Montréal (arrondissement Pierrefonds-Roxboro), la ville de Baie-d'Urfé, la ville de Kirkland et le village de Senneville. De plus, elle est dotée d'une limite maritime avec les villes de l'île Perrot et de Vaudreuil-Dorion.

LES OUTILS DE PLANIFICATION EXISTANTS

En tant que ville liée faisant partie de l'agglomération de Montréal, et plus largement de la Communauté métropolitaine de Montréal, Sainte-Anne-de-Bellevue se doit d'intégrer dans sa planification territoriale les orientations édictées par ces paliers de gouvernance en matière d'aménagement du territoire, ce dans un souci de concordance. À ce sujet, le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal et le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal sont à prendre en considération, en plus de la planification sectorielle déjà entamée à Sainte-Anne-de-Bellevue par le biais de deux programmes particuliers d'urbanisme (PPU), concernant le boulevard des Anciens-Combattants et le Secteur Nord du territoire.

Figure 4 — Le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue à différentes échelles

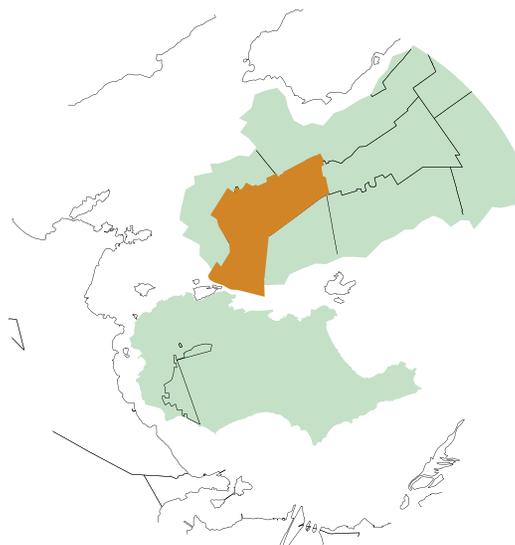
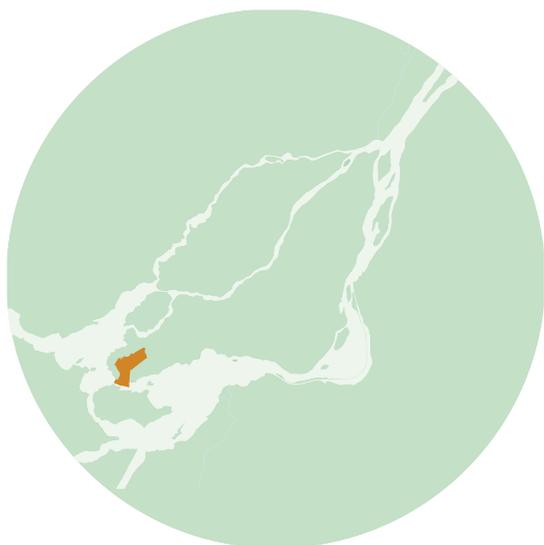
PROJET

Sainte-Anne-de-Bellevue à l'échelle :

MÉTROPOLITAINE

RÉGIONALE

LOCALE



PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Communauté métropolitaine de Montréal

Le plan métropolitain d'aménagement et de développement, adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2012, est l'une des pierres d'assises de l'aménagement du territoire de la région métropolitaine de Montréal depuis maintenant plus de 10 ans. Celui-ci dicte les grandes orientations qui doivent être enchâssées dans les outils urbanistiques locaux. Les objectifs contenus à l'intérieur de ce document de planification à l'échelle métropolitaine découlent de trois principes, soit :

- **Aménagement** : orienter 60 % de la croissance de nouveaux ménages dans les aires TOD;
- **Environnement** : protéger 17 % du territoire grâce à des initiatives, dont la trame verte et bleue;
- **Transport** : hausser la part modale du transport en commun en période de pointe du matin à 35 % d'ici 2031.

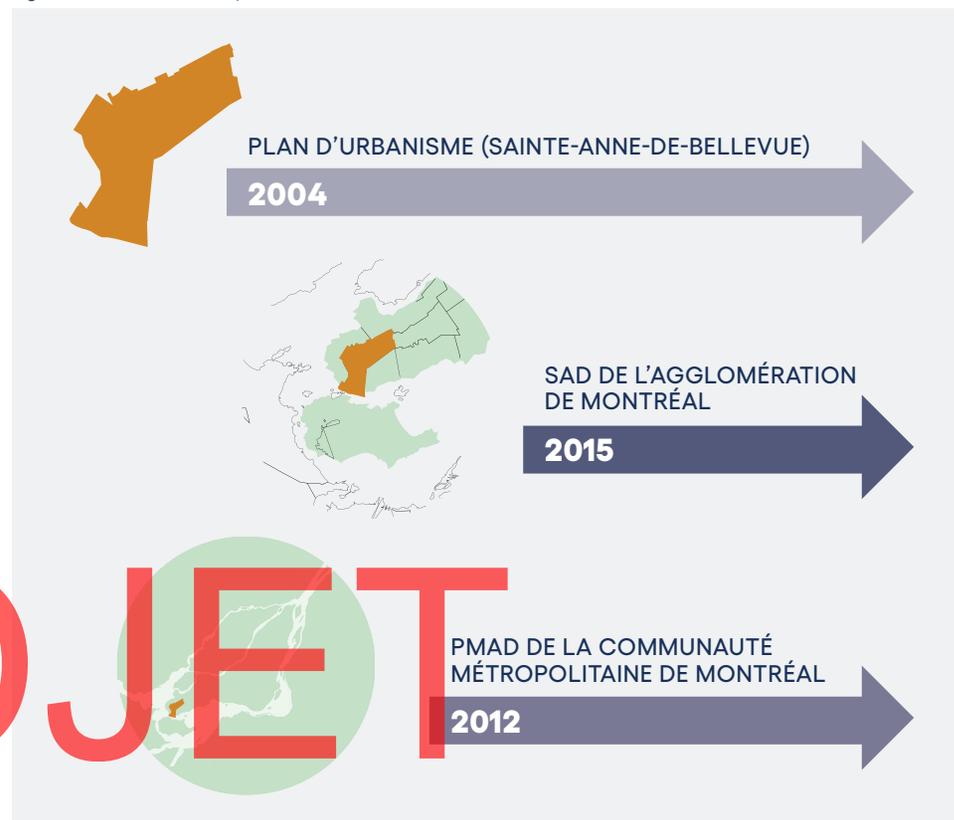
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Agglomération de Montréal

Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté en 2015, reprend essentiellement les mêmes éléments que ceux compris à l'intérieur du plan métropolitain d'aménagement et de développement, en les précisant et les adaptant à la réalité de l'île de Montréal. L'offre en matière de milieux de vie compacts, durables et de qualité est au centre de la vision établie par l'agglomération. La protection et la mise en valeur des milieux naturels sont également l'une des composantes primordiales de cette planification. Il en ressort trois grandes orientations accompagnées d'objectifs. De manière concrète, Sainte-Anne-de-Bellevue devra tenir compte de ces éléments dans sa planification. Retenons toutefois quelques objectifs touchant particulièrement le territoire annabellevois :

- Assurer une offre résidentielle diversifiée, sur le plan des coûts et des typologies, dans les quartiers existants et dans les secteurs à construire ou à transformer;
- Favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux;

Figure 5 — Les outils de planification



- Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais;
- Favoriser une valorisation, une protection et une mise en valeur des grandes propriétés à caractère institutionnel;
- Protéger et mettre en valeur les secteurs de valeur patrimoniale sur la base de leur caractérisation et de leur intérêt;
- Assurer la protection et la mise en valeur des territoires d'intérêt écologique;
- Protéger et mettre en valeur le paysage singulier lié au caractère champêtre de l'ouest de l'agglomération;
- Protéger et mettre en valeur le couvert végétal en milieu urbain;
- Consolider la trame verte et bleue de l'agglomération, tout en assurant la protection des écosystèmes et la mise en valeur des milieux riverains.

PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME EN VIGUEUR

Programme particulier d'urbanisme du boulevard des Anciens-Combattants

Le secteur visé par ce document de planification se situe au nord de l'Hôpital Sainte-Anne. La démarche de planification de cette portion du territoire, adoptée en juin 2019, a comme objectif de consolider le développement de la ville dans une perspective durable. Les chantiers des premiers aménagements et constructions ont débuté en 2022. Le document complet se trouve à l'annexe 2 du présent plan d'urbanisme pour en faire partie intégrante.

Programme particulier d'urbanisme Secteur Nord

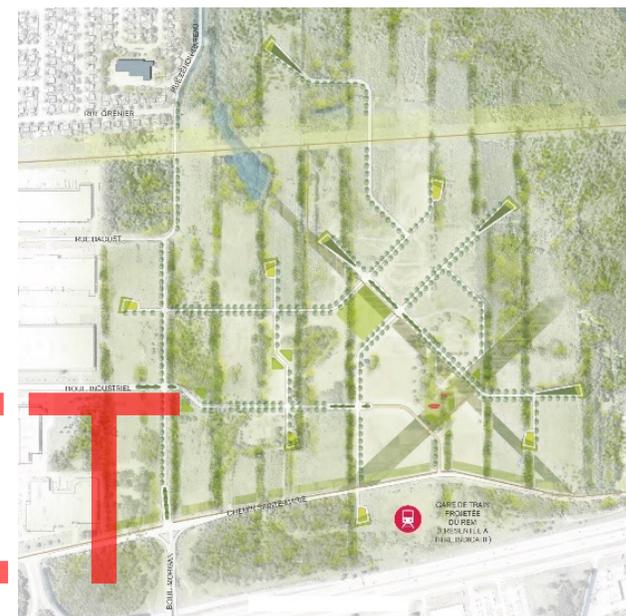
Adopté en novembre 2018, ce programme particulier d'urbanisme vise le secteur situé à l'endroit où l'on retrouve les derniers grands espaces vacants du territoire, à proximité d'un milieu naturel exceptionnel (parc de l'Anse-à-l'Orme) et de la future station du réseau express métropolitain (REM). L'intention derrière l'élaboration de cette planification détaillée est d'offrir un développement respectueux du contexte environnemental du site. En effet, les qualités naturelles exceptionnelles de ce vaste territoire nécessitent une organisation spatiale sensible des composantes du site, l'application des principes de développement durable étant évidemment essentielle pour offrir un développement qui s'adapte au milieu. Le document complet se trouve à l'annexe 3 du présent plan d'urbanisme pour en faire partie intégrante.

Figure 6 — Concept d'aménagement du PPU des Anciens-Combattants



Source : PPU des Anciens-Combattants

Figure 7 — Concept d'aménagement du PPU du Secteur Nord



Source : PPU du Secteur Nord

POLITIQUES MUNICIPALES

En plus de ces outils de planification, Sainte-Anne-de-Bellevue s'est dotée d'un plan de développement durable en 2012, ainsi que d'une politique des aînés en 2022.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : VERS UN AVENIR DURABLE 2012-2020

Dans le contexte de l'adoption du plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015, Sainte-Anne-de-Bellevue a adopté un plan de développement durable *Vers un avenir durable 2012-2020*. Ce document qui tient compte de l'histoire particulière de la ville, de son emplacement idyllique, ainsi que de l'innovation et de la créativité de ses citoyens, contribue à faire de Sainte-Anne-de-Bellevue un endroit qui encourage le développement réfléchi et bénéfique pour sa population actuelle et future. La vision d'avenir pour Sainte-Anne-de-Bellevue provient d'une importante consultation citoyenne et se lit comme suit :

Sainte-Anne-de-Bellevue est...

... là où la ville rencontre la campagne.

Sainte-Anne-de-Bellevue est la plus grande petite ville de l'Île de Montréal où les familles viennent y élever leurs enfants et où ils trouvent leur bonheur. Nous sommes une collectivité à la fois inclusive et diversifiée avec un fort sentiment de fierté et d'appartenance. Sainte-Anne-de-Bellevue est là où il fait bon vivre, grandir et apprendre dans un environnement sain et prospère.

... là où nos patrimoines historiques et naturels sont primordiaux.

Nos patrimoines historiques et naturels constituent un caractère identitaire pour l'ensemble de notre collectivité. C'est pourquoi ils revêtent une telle valeur aux yeux de la communauté et dont il importe de préserver leur grande beauté. Notre village, nos cours d'eau, nos espaces verts et la biodiversité seront protégés et chéris en tant que nos joyaux pour aujourd'hui et pour les générations futures.

... orientée vers l'avenir.

Nos institutions ont grandi dans la communauté, y amenant de nouvelles personnes et de nouvelles idées pour développer notre avenir commun. En allant de l'avant, nous profiterons des forces et des synergies de notre communauté et des partenariats institutionnels pour créer une Sainte-Anne-de-Bellevue durable et démocratique tant du point de vue environnemental et social qu'économique.



POLITIQUE DES AINÉS DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE 2023-2025

Cette politique vise à assurer le vieillissement actif des citoyens aînés de Sainte-Anne-de-Bellevue. Par l'entremise d'un plan d'action comportant plus de 60 actions, Sainte-Anne-de-Bellevue souhaite reconnaître l'importance de l'apport des aînés dans la collectivité et leur assurer une qualité de vie qu'ils méritent.

Parmi les orientations et les objectifs soulevés dans le plan d'action, plusieurs d'entre eux concernent de près ou de loin l'aménagement du territoire, en constituant donc des éléments à considérer dans l'élaboration du présent plan d'urbanisme. Les objectifs suivants sont porteurs pour favoriser l'aménagement d'une ville plus inclusive, dans le contexte où la population aînée prendra de plus en plus d'importance au courant des prochaines années :

- Promouvoir les mesures et les programmes qui favorisent le maintien des aînés à domicile ou l'entretien et/ou l'adaptation de leur logement;
- Améliorer certaines infrastructures municipales pour des déplacements plus sécuritaires et agréables;
- Promouvoir et améliorer l'offre de service en transport commun;
- Favoriser les saines habitudes de vie chez les aînés.



PROJET

02

LES TENDANCES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

LA DENSIFICATION

La densification constitue un moyen d'atteindre des objectifs importants pour une communauté et représente une réponse à des problématiques territoriales comme l'étalement urbain et la préservation des milieux naturels, la croissance de la population, la pénurie de logements et la hausse des coûts de l'immobilier, ainsi que la gestion et le financement des infrastructures publiques.

Plusieurs façons de densifier un territoire existant, notamment la consolidation de terrains et d'îlots ou densification douce, le développement de terrains non construits ou sous-utilisés, ainsi que le développement s'articulant autour d'une infrastructure de transport collectif structurante, communément appelé *Transit Oriented Development* (TOD)¹. Parmi les formes de densification douce, les unités d'habitation accessoires (UHA) se démarquent. Celles-ci désignent « une résidence secondaire aménagée sur un lot déjà occupé par une résidence principale² ». Les exemples les plus courants sont les habitations en fond de cour, les garages réaménagés et les annexes au bâtiment principal.

Figure 8 — Transformation d'un site sous-utilisé

AVANT



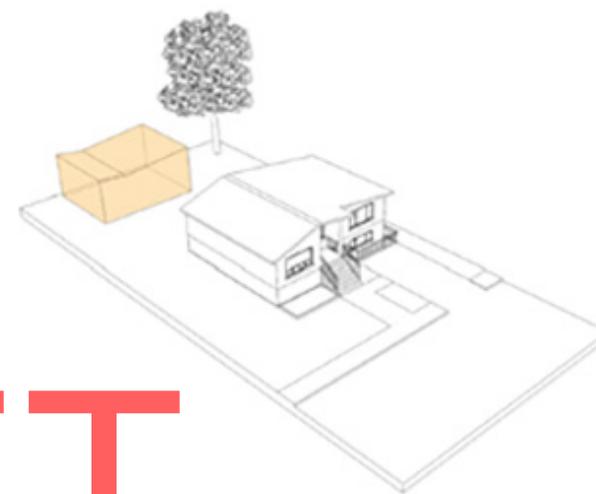
APRÈS



Source : Vivre en Ville

Transformation d'un terrain en un projet résidentiel à l'échelle humaine, qui vient redéfinir l'encadrement de l'espace public.

Figure 9 — Densification douce



Source : Ville de Sainte-Catherine

L'ajout d'un bâtiment à même un terrain résidentiel existant afin d'accueillir un logement supplémentaire. Cet ajout contribue à la densification du territoire sans dénaturer la forme urbaine du secteur d'insertion.

¹ Ville de Montréal. (2020). *Décoder la densité*. Récupéré de https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_decoderdensite_urbanisme_mobilite.pdf

² L'Arpent. (2018). *Les unités d'habitation accessoires – Guide sur les grands principes et les bonnes pratiques*. Récupéré de https://www.larpent.ca/wp-content/uploads/2019/04/GuideSurLesGrandsPrincipesEtBonnesPratiques_UHA_Arpent.pdf

LA MOBILITÉ DURABLE

La mobilité durable suppose de choisir de se déplacer autrement que par le biais de l'auto-solo, en tentant de réduire les effets de ses déplacements sur l'environnement³. Celle-ci implique, tout en considérant l'automobile, de mettre de l'avant des options alternatives se voulant conviviales, sécuritaires, abordables et pratiques, à l'instar du transport collectif, du transport actif et de l'autopartage.

Par ailleurs, la mobilité durable intègre également le fait de privilégier la réduction de la distance entre le milieu de vie et le lieu de travail, ainsi que leur connexion via les réseaux de transports collectif et actif. À cet égard, l'aménagement du territoire, via la forme urbaine et la localisation des activités, constitue un véritable levier permettant de diminuer les déplacements en auto-solo et ainsi favoriser la mobilité durable. Par exemple, les rues partagées représentent un moyen pour favoriser les déplacements actifs en améliorant la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Figure 10 — Station du REM L'Anse-à-l'Orme



Station du REM, CDPQ Infra.

Figure 12 — Infrastructure favorisant la mobilité active



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

Figure 11 — Rue partagée



Aménagement d'une rue partagée avec un mobilier urbain ludique.
Journal des voisins.

Figure 13 — L'ajout de mobiliers urbains favorisant l'appropriation de l'espace public



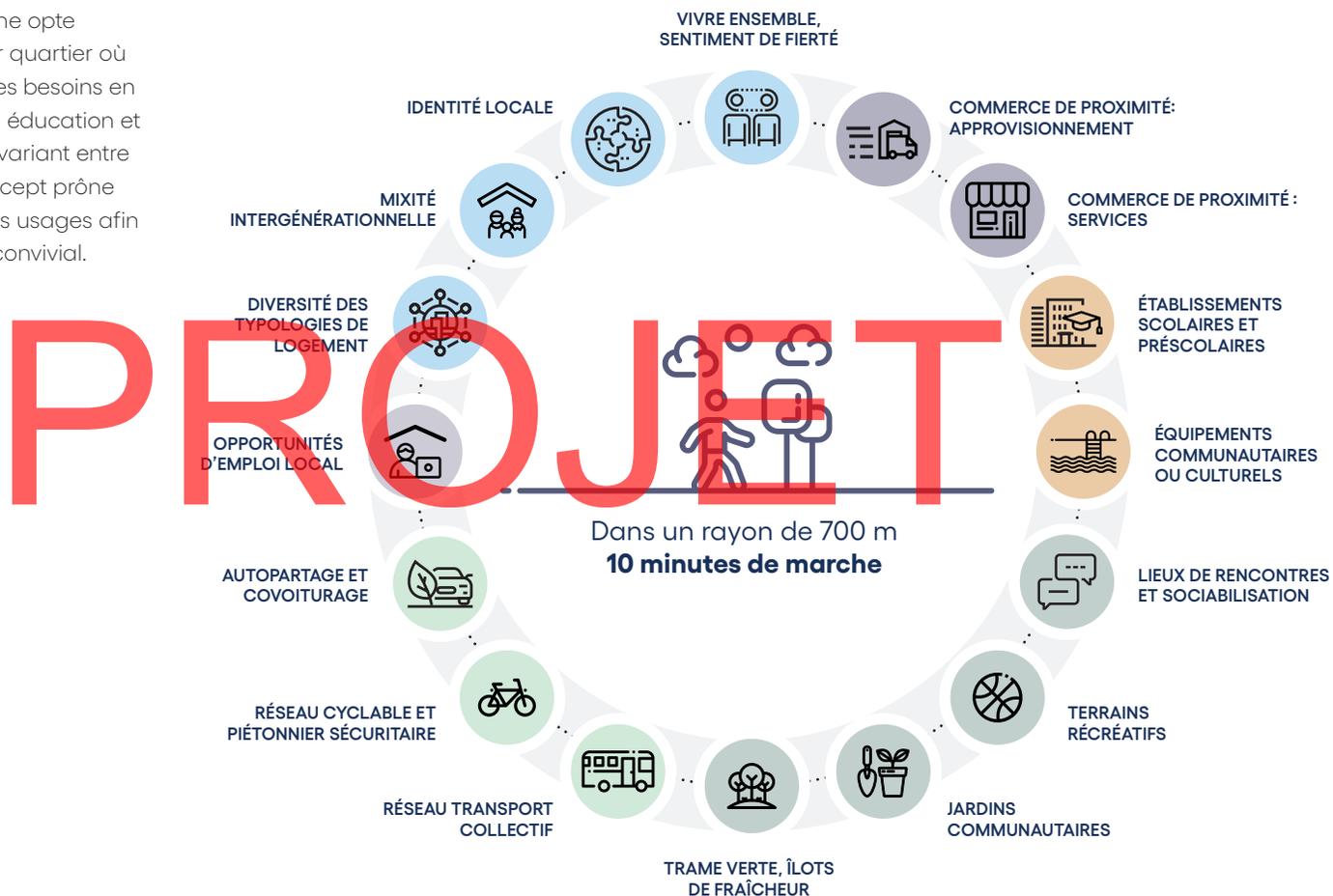
De larges trottoirs et des aires de détente sur le site du Pitt Street Mall, Toronto
©Pitt Street Mall

³ Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. (s.d.). *La mobilité durable*. Récupéré de <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/transport/secteurs/mobilite-durable>

VILLE DES COURTES DISTANCES

Le concept de la ville des courtes distances est encore une fois basé sur la mobilité. Cette approche opte pour une organisation spatiale centrée par quartier où chacun peut avoir accès à la plupart de ses besoins en matière de travail, services, divertissement, éducation et autres à distance raisonnable de marche, variant entre 15 et 30 minutes. Conséquemment, ce concept prône également la densité ainsi que la mixité des usages afin de favoriser des milieux de vie complet et convivial.

FIGURE 14 — Les composantes de la ville des courtes distances



LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

La protection et la mise en valeur de l'environnement visent à répondre aux enjeux entraînés par les changements climatiques et le développement urbain. En effet, la présence de milieux naturels engendre de nombreuses retombées positives, à l'instar de la régulation du climat et de la purification de l'eau et de l'air, tout en constituant un patrimoine culturel important et en contribuant à l'épanouissement de la population⁴.

Le fait de miser sur la protection et la mise en valeur de l'environnement en milieu urbain contribue donc à la survie et à la pérennité des écosystèmes et de différentes espèces végétales et animales, favorisant ainsi la biodiversité. De plus, celles-ci jouent un important rôle dans la qualité de vie que l'on attribue à un milieu et en regard à son attractivité.

Figure 15 — Vue du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue



Source : Québec Vacances

Figure 16 — Aménagement de sentiers comprenant des matériaux perméables



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

Figure 17 — Les grands espaces verts sont facilement accessibles en déplacement actif



Source : PPU du Secteur Nord

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal. (2022). *Milieux naturels*. Récupéré de <https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/milieux-naturels/>



PROJET

03

LA POPULATION

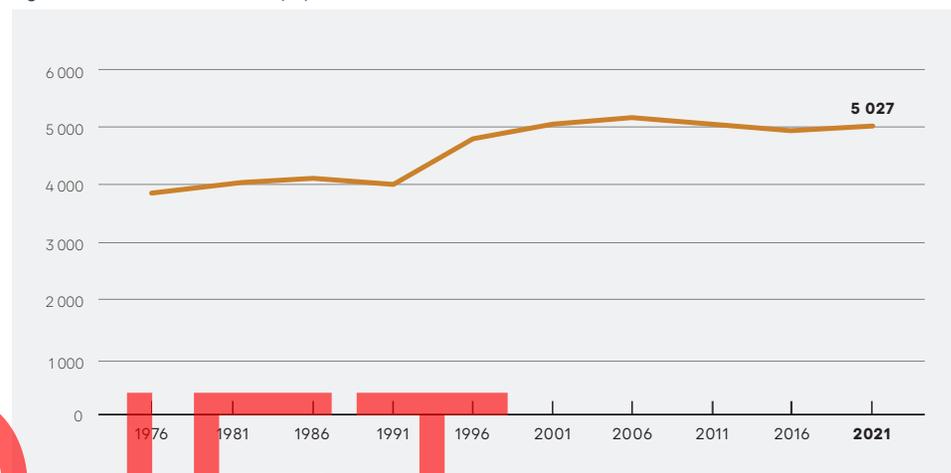
UNE STABILISATION DE LA CROISSANCE ET UN VIEILLISSEMENT ACCÉLÉRÉ

En date de 2021, la population totale de la ville était de 5 027 habitants, soit 69 personnes de plus qu'en 2016, ce qui représente une légère augmentation de 1,4 % sur cinq ans. Cette croissance faible, mais constante, est caractéristique du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue depuis les 50 dernières années. On remarque toutefois une stabilisation de la population depuis une vingtaine d'années. Cette faible croissance peut s'expliquer par le faible nombre de superficies toujours vacantes et disponibles à des fins de développement.

Par ailleurs, selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la croissance de la population entre 2021 et 2041 devrait être similaire à celle des dernières années. En effet, l'ISQ estime qu'entre 2021 et 2041, la population de Sainte-Anne-de-Bellevue devrait croître de 1,5 %. Comme détaillé dans le tableau qui suit, les villes limitrophes devraient connaître une croissance supérieure sur la période, exception faite de Baie-D'Urfé et de Kirkland, avec une diminution respective de leur population de -2,8 % et -3,3 %. Il importe par ailleurs de noter que la population de Vaudreuil-Dorion devrait, quant à elle, croître de 29 % entre 2021 et 2041.

Il convient toutefois de considérer avec prudence les données de projections démographiques pour des secteurs aussi restreints. En effet, bien que ces données soient fiables à l'échelle du Québec et des agglomérations, elles perdent de leur fiabilité à l'échelle des municipalités, car les potentiels et les contraintes d'aménagement du territoire pouvant accroître ou limiter la croissance de la population ne sont pas pris en compte localement (disponibilités de terrains développables, orientations de planification et stratégies réglementaires, etc.) et n'intègrent pas non plus les diverses perspectives microéconomiques favorisant ou non la croissance démographique (projets urbains structurants, projets de transport collectif, etc.). Dans le cas de Sainte-Anne-de-Bellevue, le secteur correspondant au territoire du PPU des Anciens-Combattants ainsi qu'aux terrains au sud de l'hôpital représente des bassins d'accueils importants, qui pourraient potentiellement changer la donne à ce chapitre.

Figure 18 — Croissance de la population à Sainte-Anne-de-Bellevue, 1976-2021



Source : Statcan.

Tableau 1 — Projections démographiques, 2021-2041

LIEU	2021	2041	VARIATION 2021-2041
Kirkland	20 050	19 393	- 3,3 %
Baie-d'Urfé	3 939	3 829	- 2,8 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	5 027	5 100	1,5 %
Montréal	1 778 528	1 836 873	3,3 %
Senneville	991	1 030	3,9 %
Pincourt	15 210	15 883	4,4 %
L'Île-Perrot	11 557	12 325	6,6 %
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	11 579	12 545	8,3 %
Vaudreuil-Dorion	42 627	55 007	29,0 %

Source : Institut de la statistique du Québec, projections démographiques 2021-2041.

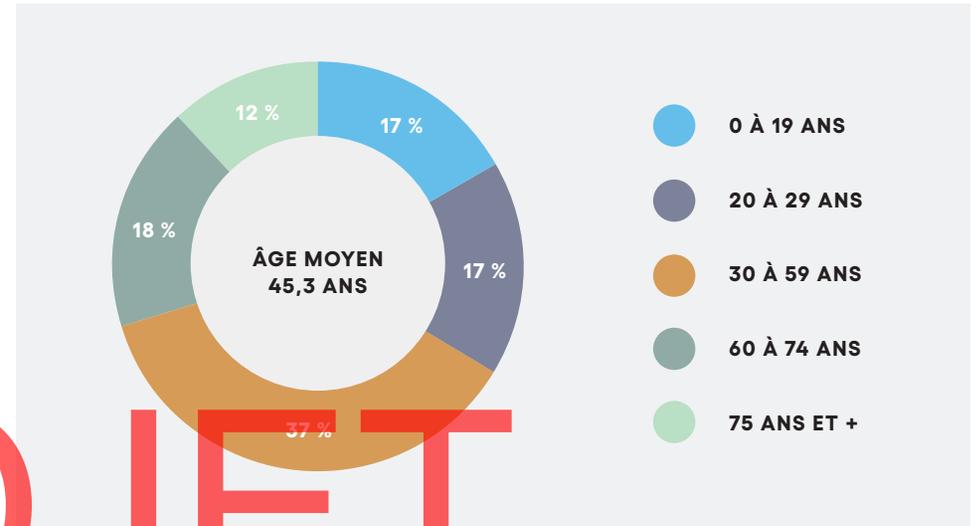
Pour ce qui est de la distribution de la population par groupe d'âge, celle-ci est relativement bien répartie à travers les divers groupes d'âge. L'âge moyen de 45,3 ans révèle cependant que la population est légèrement plus vieille que la moyenne québécoise (42,8 ans). La population de Sainte-Anne-de-Bellevue est répartie comme suit :

- Les jeunes (19 ans et moins) représentent 17 % de la population;
- Le groupe d'âge généralement présent aux études supérieures (20 à 29 ans) représente également 17 % de la population;
- Les gens habituellement en âge de travailler et de fonder une famille (30 à 59 ans) représentent 37 % de la population;
- Le groupe formé des personnes à l'aube de la retraite ou déjà retraitées (60 à 74 ans) représente 18 % de la population;
- Finalement, les gens âgés de 75 ans et plus forment 12 % de la population de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Malgré un vieillissement généralisé de la population québécoise, les prévisions de l'ISQ indiquent que la population de Sainte-Anne-de-Bellevue devrait connaître une augmentation plus marquée du groupe d'âge des 75 ans et plus. En effet, Sainte-Anne-de-Bellevue verrait sa population âgée de 75 ans et plus représenter 20,5 % de sa population en 2041 comparativement à 8,7 % en 2021. En comparaison, il est projeté que la Ville de Montréal sera représentée à 12,1 % par ce groupe d'âge en 2041, et plus largement, ce groupe d'âge représentera 13,8 % de la population de la RMR de Montréal.

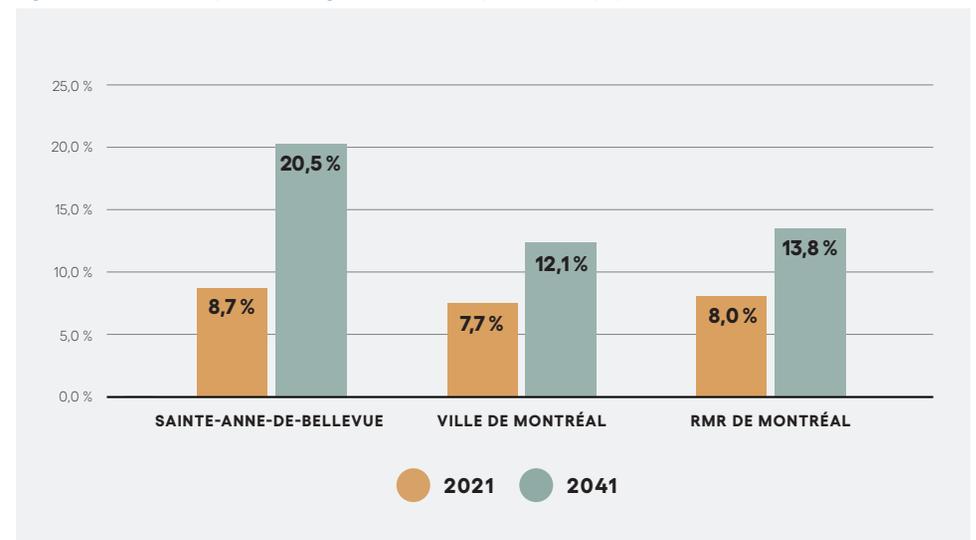
Il est également intéressant de constater que les ménages comprenant une personne représentent actuellement 35,6 % de la population de Sainte-Anne-de-Bellevue. Il s'agit d'une progression depuis 2011, alors que 31,8 % de la population vivait seule. Ce type de ménage est ainsi le plus représenté sur le territoire. Quant aux ménages composés de quatre personnes et plus, il est passé de 22,4 % en 2011 à 17,8 % en 2021.

Figure 19 — Distribution de la population de Sainte-Anne-de-Bellevue par groupe d'âge en 2021



Source : Statcan

Figure 20 — Part des personnes âgées de 75 ans et plus dans la population 2021-2041



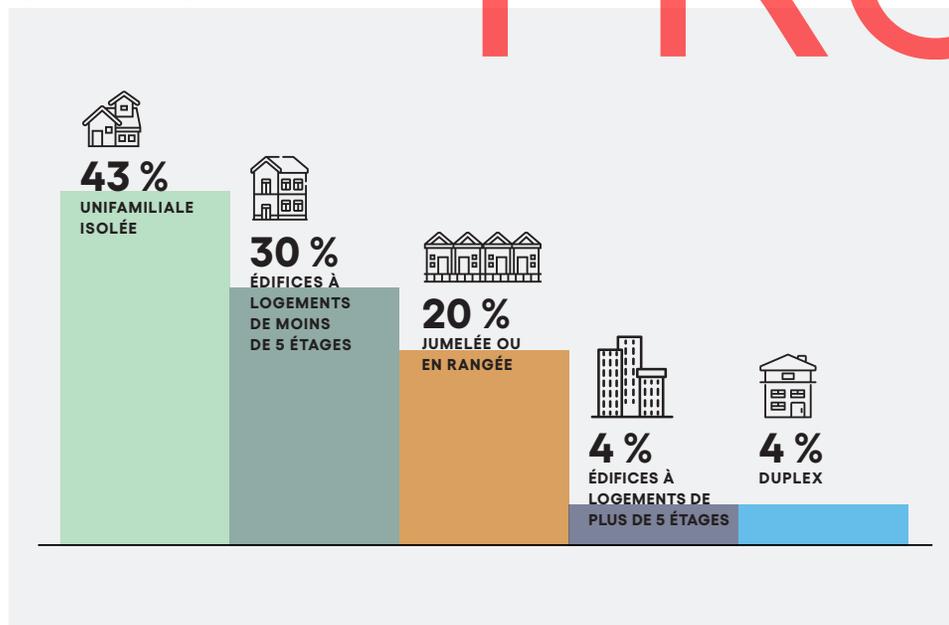
Source : Statcan

UN PARC IMMOBILIER VIEILLISSANT MAJORITAIREMENT COMPOSÉ DE RÉSIDENCES UNIFAMILIALES

La résidence unifamiliale isolée domine largement le paysage de Sainte-Anne-de-Bellevue, avec une proportion de près de 43 % du total de logements. D'ailleurs, 55 % des logements possèdent plus de trois chambres et près de 20 % en possèdent quatre et plus. La place de la résidence unifamiliale est stable depuis les dix dernières années, diminuant de seulement 2 % sur cette période. La typologie qui a connu la plus forte augmentation de son poids relatif entre 2011 et 2021 est constituée des immeubles de plus de cinq étages, passant de 2,8 % à 3,6 %. Bien que timide, cette tendance reflète la volonté de densification, en plus d'offrir une diversité dans les milieux de vie.

Ce changement dans les typologies construites sera renforcé par des facteurs macro-économiques, par exemple la diminution constante des terrains développables, la hausse des prix généralisée dans l'immobilier et la hausse du coût des matériaux

Figure 21 — Typologies d'habitation

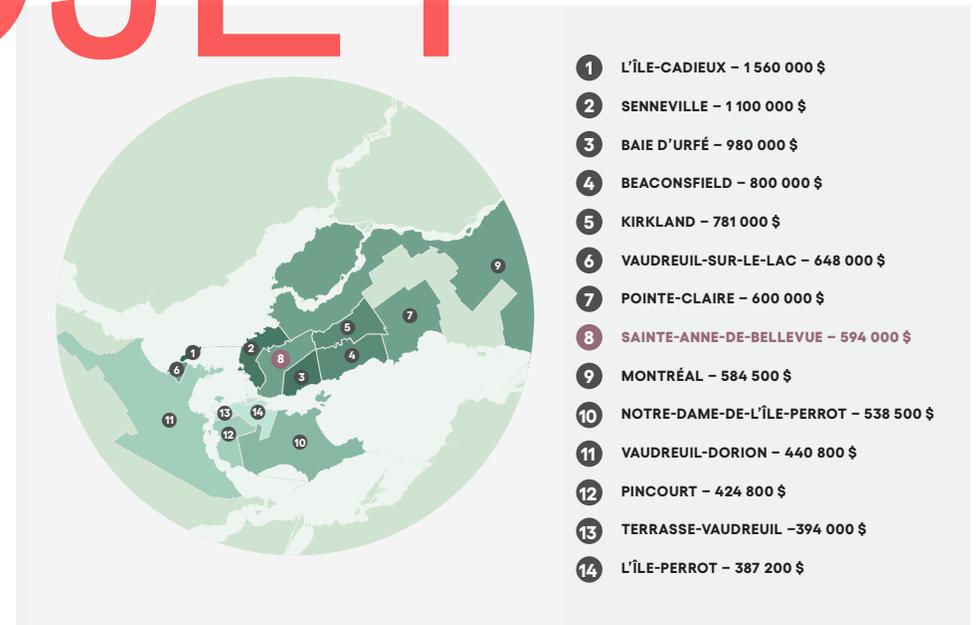


Source : Statcan

de construction. La combinaison de ces facteurs aura évidemment des conséquences sur le pouvoir d'achat de la population et accentuera du même coup la pression sur le marché immobilier afin d'offrir des produits plus denses. Malgré la forte présence de la typologie unifamiliale, il est intéressant de constater que 45 % des logements sont occupés par des locataires. Pour ce qui est du cadre bâti, seulement 10 % des immeubles résidentiels ont été construits il y a moins de 20 ans, tandis que près de 40 % ont été érigés il y a 40 ans et plus.

La valeur des propriétés à Sainte-Anne-de-Bellevue s'élève en moyenne à 594 000 \$, ce qui est très similaire à la valeur des logements sur le territoire de la ville de Montréal, qui est de 584 500 \$. Il s'agit toutefois de la ville la plus abordable de l'ensemble des villes liées de l'ouest de l'île, ce qui la rend attrayante pour les premiers acheteurs voulant s'établir sur l'île de Montréal. Finalement, le revenu moyen des ménages annabellevois s'établit à 113 800 \$, ce qui est supérieur au revenu moyen à l'échelle de la RMR de Montréal, qui s'élève à 98 400 \$.

Figure 22 — Valeur moyenne des propriétés



Source : Statcan

LA MOBILITÉ

Étant localisé sur l'île de Montréal et par le fait que son territoire compte plusieurs aires TOD, Sainte-Anne-de-Bellevue propose une offre en matière de transport en commun appréciable. Dans un premier temps, la gare de train de banlieue localisée à l'intersection de l'autoroute 20 et du boulevard des Anciens-Combattants permet aux travailleurs et autres navetteurs de rejoindre efficacement le centre-ville de Montréal. De plus, par sa position centrale, à proximité d'un important bassin de population, cette gare est ainsi accessible par déplacement actif. En addition à cette infrastructure lourde de transport en commun, huit lignes du réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) sillonnent quelques-unes des routes collectrices du territoire, notamment les chemins Sainte-Marie et du Bord-de-l'eau. Le terminus Macdonald, face au Campus Macdonald de l'Université McGill et du Collège John-Abbott, complète l'offre actuelle en transport en commun par une desserte efficace de ces institutions avec une ligne d'autobus express.

Malgré ces nombreuses options, plus de 75 % de la population utilise un véhicule automobile pour ses déplacements, et si l'on considère seulement les transports de type auto solo, la proportion demeure très élevée, à près de 70 %. Toujours selon le dernier recensement, c'est un peu plus de 8 % de la population qui utilise les transports en commun. Au niveau de la mobilité active (à pied et à vélo), 14 % de la population semble habiter à courte distance de leur lieu de travail et ainsi utiliser un tel mode de déplacement⁵.

La mise en service d'un nouveau projet structurant de transport collectif viendra bonifier de façon significative l'offre de transport en commun. En effet, le REM prévoit une gare qui portera le nom « l'Anse-à-l'Orme » et sera située entre le chemin Sainte-Marie et l'autoroute 40, à proximité des boulevards Morgan et Industriel. Avec l'ouverture prochaine de cette station, qui reliera Sainte-Anne-de-Bellevue directement à l'aéroport et au centre-ville de Montréal en quelques dizaines de minutes, il est permis de croire que la part modale du transport collectif sera à la hausse et aura un impact considérable sur la façon dont les annabellevois se déplacent.

En ce qui concerne le réseau cyclable de Sainte-Anne-de-Bellevue, celui-ci est relativement primaire puisqu'il est surtout destiné et utilisé à des fins récréatives. Deux pistes multifonctionnelles sont présentes dans le secteur au nord de l'autoroute 40. La première, entièrement dédiée au transport actif, est accessible par le chemin Sainte-Marie, traverse le parc Robillard (localisé entre la rue Meloche et le secteur industriel) et se termine à proximité de l'école du Bout-de-L'Isle. La seconde est aménagée en bordure du chemin de l'Anse-à-l'Orme et elle sera éventuellement reliée à la ville de Kirkland par le grand parc de l'Ouest. Toutefois, aucune piste cyclable ou aucun aménagement multifonctionnel spécifique ne rejoint aisément la gare de train de banlieue, qui constitue pourtant un point d'accès majeur au réseau métropolitain de transport en commun. De plus, il n'existe aucune infrastructure cyclable le long du chemin Sainte-Marie afin de rejoindre le terminus du REM.

Le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue est traversé, dans un axe est-ouest, par deux grandes voies de circulation : l'autoroute transcanadienne (A-40) et l'autoroute 20 (A-20). Par l'envergure de leur emprise et le trafic qui les emprunte, elles divisent fortement le territoire, leurs empreintes au sol formant d'importantes barrières en termes de mobilité.

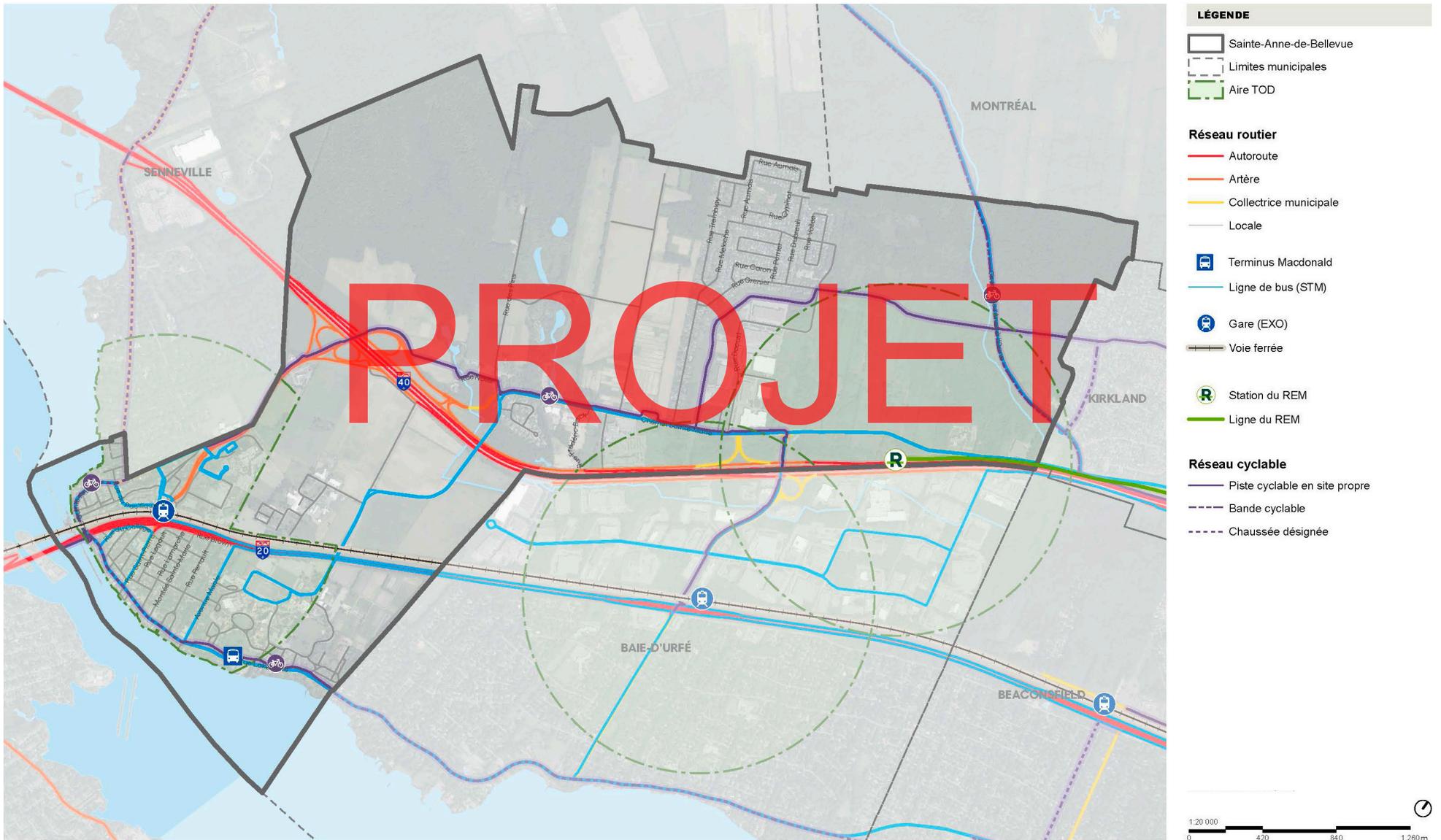
Le chemin Sainte-Marie est la principale voie de circulation est-ouest du secteur et correspond à l'un des tracés fondateurs identifiés au SAD de l'agglomération. Il constitue une voie de circulation importante à protéger, notamment en raison du fait qu'il donne accès à la ville voisine de Kirkland et rejoint le boulevard des Anciens-Combattants. Tout au long de ce chemin patrimonial, une piste multifonctionnelle a été aménagée jusqu'au boulevard Morgan et un prolongement est prévu jusqu'à la limite municipale.

Figure 23 — Viaduc de l'autoroute 20 passant au-dessus du boulevard des Anciens-Combattants



⁵ Statistique Canada, (2022), Recensement de la population 2021.

Carte 1 — Mobilité



MILIEUX DE VIE

Comme il a été relaté plus tôt, la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est caractérisée par une bonne proportion de propriétaires. Toutefois, comme la figure suivante l'illustre, leur proportion diminue grandement dans le centre-ville au profit d'une population locataire majoritaire dans ce secteur. Par ailleurs, on remarque une corrélation directe entre la grandeur des habitations et le mode de tenure (propriétaire ou locataire), dans le secteur résidentiel au nord de l'autoroute 40, où les propriétaires sont largement majoritaires, plus de 4 résidences sur 5 possèdent plus de 3 chambres à coucher. Inversement, dans le secteur du centre-ville, le nombre de logements comportant plus de 3 chambres se situe à moins de 50 %.

Quant aux services et points d'intérêts situés à proximité des quartiers résidentiels, la réalité du secteur situé au nord de l'autoroute 40 est complètement différente de celle du noyau villageois. En effet, comme la carte 3 le démontre, une quantité appréciable de services de proximité et de points d'intérêts sont localisés dans la trame urbaine du centre-ville, facilitant leurs accessibilités auprès de la population environnante. La quasi-totalité de ce secteur a notamment accès à une épicerie, une école, une garderie, un hôpital, une gare de train de banlieue dans un rayon de marche de moins d'un kilomètre, soit un temps de déplacement entre 10 à 15 minutes. À l'opposé, le secteur au nord de la Ville comporte très peu de services de proximité, seulement une école et une garderie y sont présentes.

La connectivité entre les milieux de vie et les points d'intérêts du territoire par des liens actifs conviviaux et structurants renforce l'attrait et l'accessibilité universelle de ces derniers. Or, la presque totalité des équipements publics et des services de proximité n'est pas reliée par le réseau cyclable. Il est cependant important de noter que l'ensemble des rues du noyau villageois sont munies d'au moins un trottoir où les résidents peuvent circuler de manière sécuritaire et accéder aux différents points d'intérêts de ce secteur.

L'accessibilité des espaces verts constitue un autre élément qui contribue de manière significative à la qualité d'un milieu de vie. À ce chapitre, Sainte-Anne-de-Bellevue est dans une situation plus qu'enviable avec ses 61,5 hectares de parcs et espaces verts par 1 000 habitants, ce qui est largement supérieur à la référence donnée par la National Recreation and Park Association qui détermine qu'une communauté devrait posséder minimale-ment 2,5 hectares de parc par 1 000 habitants.

Figure 24 — Parc de quartier



Figure 25 — Quartier résidentiel



6 La National Recreation and Park Association (NRPA) est une organisation à but non lucratif, basée aux États-Unis, dédiée à la construction de communautés fortes, dynamiques et résilientes grâce au pouvoir des parcs et des loisirs.

Carte 3 — Points d'intérêts du centre-ville



ENVIRONNEMENT

Sainte-Anne-de-Bellevue possède une variété d'éléments naturels répartie sur l'ensemble de son territoire selon les proportions suivantes : bois et corridor forestier (38 %), milieux humides (4 %) et aires protégées (27 %). Parmi celles-ci, on retrouve de nombreuses friches naturelles, le Parc-Nature de l'Anse-à-l'Orme, l'Arboretum Morgan, ainsi que des plans et cours d'eau, telle la rivière à l'Orme. Qui plus est, la présence du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme à Sainte-Anne-de-Bellevue en fera la porte d'entrée du futur Grand parc de l'Ouest annoncé par la Ville de Montréal.

Parc-Nature de l'Anse-à-l'Orme

Le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme fait partie intégrante de l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme et constitue l'un des plus grands espaces verts de l'île de Montréal. Sous la forme d'un parc linéaire, il couvre une superficie totale de 233 ha, et n'est aménagé et ouvert au public que dans sa portion nord-ouest donnant sur le lac des Deux-Montagnes. De plus, le parc-nature est un lieu de prédilection pour différents types d'activités nautiques ainsi que pour l'observation de la flore, de la faune et l'ornithologie.

La rivière à l'Orme, quant à elle, est la seule rivière intérieure de l'île de Montréal et constitue un milieu de vie pour de nombreuses espèces, dont la Véronique mouron d'eau, une plante relativement rare sur le territoire québécois. Par ailleurs, le corridor forestier de cette rivière participe à la création d'un couloir écologique pour diverses espèces d'animaux et insectes, en leur permettant de circuler adéquatement entre les divers parcs-nature de l'ouest de l'île.

L'écoterritoire du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme est identifié comme étant un écosystème forestier exceptionnel (EFE) par le ministère des Ressources naturelles du Québec, entre autres par la présence d'une bétulaie jaune marécageuse (seul peuplement de l'île de Montréal) et des cédrières servant d'habitat pour un troupeau de cerfs de Virginie. Il occupe une superficie de 140 ha sur le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Plans d'eau

De nombreux plans d'eau jouxtent le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue, notamment le lac Saint-Louis, le lac des Deux-Montagnes et les rapides de Sainte-Anne.

Les rives de ces plans d'eau représentent des endroits propices à l'habitat de nombreuses espèces floristiques et fauniques. La protection de ces milieux s'avère donc essentielle afin de préserver la richesse des berges et la qualité de l'eau des lacs.

Arboretum Morgan

Le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue compte également l'arboretum Morgan, situé au sein de la forêt de Senneville. Cet espace constitue une réserve forestière de 245 ha, qui regroupe plusieurs peuplements peu communs sur l'île de Montréal, dont certains sont centenaires (hêtraies, chênaies rouges et prucheraies), de nombreux milieux humides et marécages, ruisseaux et lacs, ainsi que des plantes à statut précaire. En plus de ces éléments d'intérêt naturels, ce milieu abrite des amphibiens et reptiles (herpétofaune), des espèces fauniques à statut précaire et une variété d'oiseaux, dont des rapaces et des oiseaux migrateurs. L'arboretum Morgan fait partie du plus grand massif forestier de l'île de Montréal.

ÎLOTS DE CHALEUR

Bien que la canopée occupe une superficie appréciable de 40 % du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue, plusieurs îlots de chaleur subsistent dans les milieux urbanisés, notamment dans le noyau villageois.

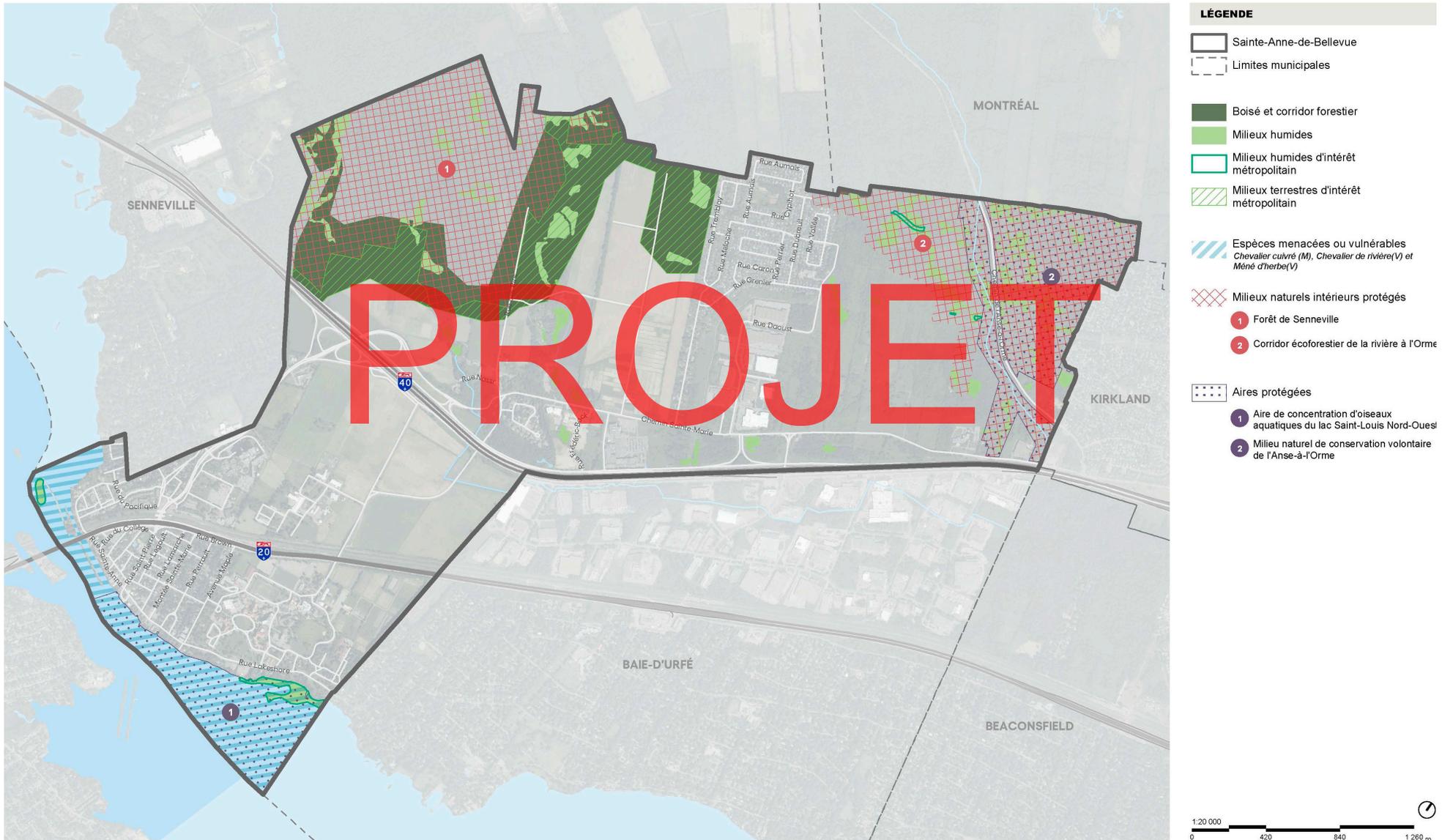
La notion d'îlot de chaleur renvoie généralement à la différence de température observée entre deux zones d'un même milieu urbain, variant selon la présence ou l'absence de végétation⁷. Cet écart de température peut atteindre plus de 12 °C. Les surfaces asphaltées ou minéralisées constituent des éléments contribuant à la formation d'îlots de chaleur.

Les principaux moyens de lutter contre la présence d'îlots de chaleur résident notamment dans la plantation d'arbres, arbustes et herbacés, à favoriser les matériaux réfléchissants et à teinte pâle (albédo élevé) et à protéger les espaces naturels et boisés⁸.

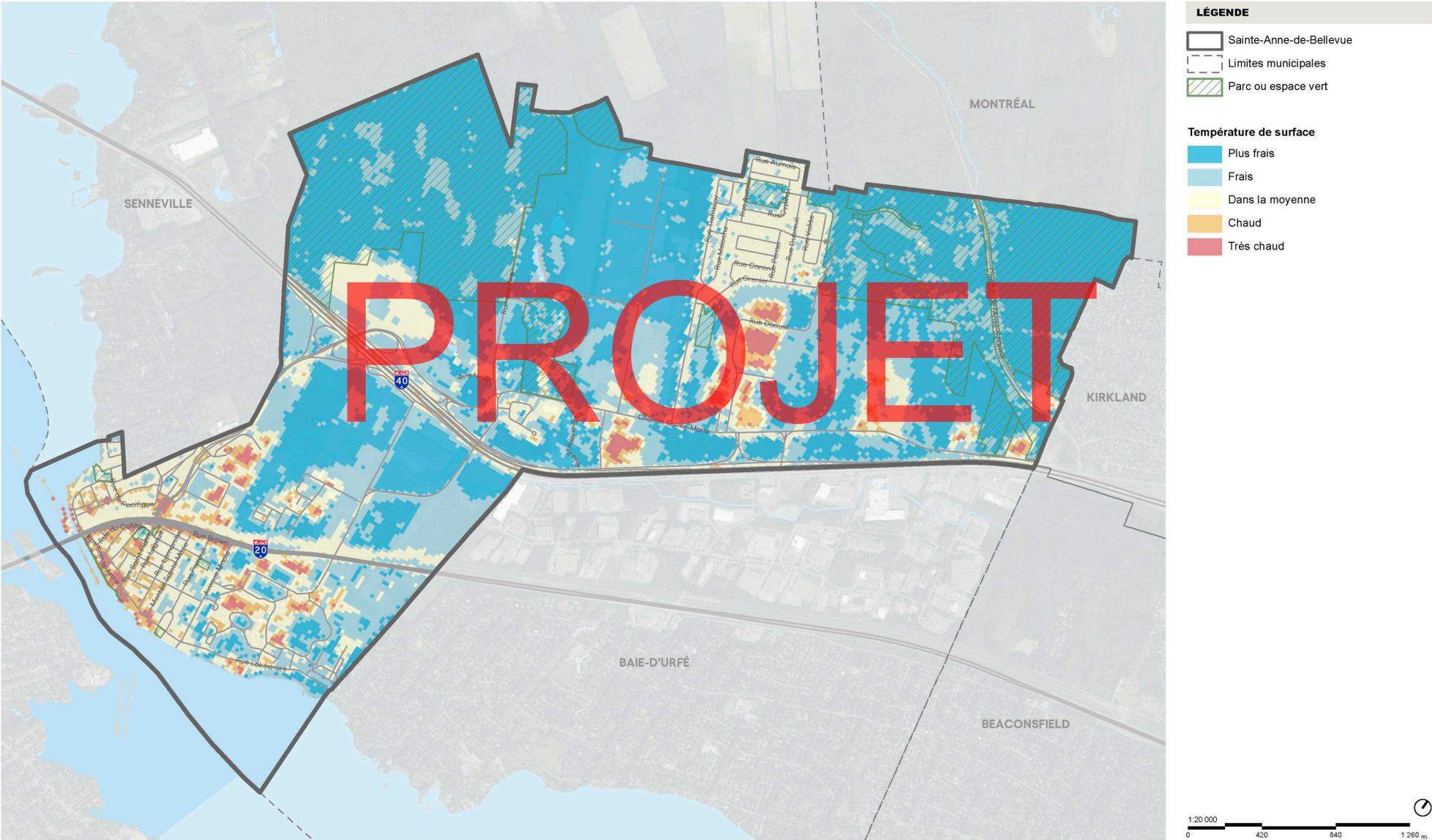
⁷ Institut national la santé publique du Québec. (s.d.). *Mon climat, ma santé – îlots de chaleur*. Récupéré de <http://www.monclimatmasante.qc.ca/îlots-de-chaleur.aspx>

⁸ Ibid.

Carte 4 — Milieux naturels d'intérêt



Carte 5 — Îlots de chaleur



SECTEURS À DÉVELOPPER ET À REQUALIFIER

À l'heure actuelle, le territoire consacré aux usages résidentiel et commercial est fortement consolidé, faisant en sorte qu'il n'y a que très peu d'espaces disponibles pour de nouvelles constructions. L'ajout de nouvelles superficies habitables et commerciales devra être réalisé par l'entremise d'une optimisation des espaces existants, tandis que la requalification de certains espaces stratégiques sera nécessaire. Outre les espaces compris dans le PPU des Anciens-Combattants, un seul autre terrain possède les qualités pour accueillir du développement immobilier conséquent, soit les terrains situés à l'est du boulevard des Anciens-Combattants, entre l'hôpital et la voie ferrée. Au surplus, cet espace d'une superficie d'environ 7,5 hectares est compris dans l'aire TOD de la gare de train de banlieue de Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette localisation exceptionnelle permettrait l'ajout d'une quantité importante de logements à proximité d'un point d'ancrage du réseau de transport en commun métropolitain. Le développement de cette parcelle serait également un atout important pour les activités localisées dans le noyau

villageois, car il contribuerait à l'achalandage du secteur.

Du côté des usages industriels, des espaces vacants de l'ordre de 50 hectares sont toujours disponibles au nord de l'autoroute 40. Ces terrains sont d'ailleurs en grande partie couverts par le PPU du Secteur Nord, à l'intérieur de l'aire TOD de la station de l'Anse-à-l'Orme du REM. Ce document vise le développement d'un parc industriel réservé à des entreprises spécialisées dans les hautes technologies et la recherche et développement, à l'intérieur d'un milieu de vie de qualité axé sur la qualité des aménagements extérieurs privés et publics. À cet effet, une importance est aussi accordée à la mobilité durable ainsi qu'à la mise en valeur et au respect de l'environnement. Lors de l'élaboration du PPU du Secteur Nord, les terrains plus à l'ouest bordant le boulevard Industriel, la rue Daoust et le chemin Sainte-Marie n'avaient pas été considérés en raison de l'avancement de leur développement, bien que se trouvant majoritairement à l'intérieur de l'aire TOD de la gare du REM. En raison des caractéristiques du milieu, des possibilités évidentes de reconversion de ces immeubles et de la volonté de positionner le secteur industriel et d'affaires de Sainte-Anne-de-Bellevue à titre de référence au niveau des activités économiques tournées vers la recherche et le développement et la création de milieux de vie de grande qualité, ces propriétés à développer ou à consolider devraient l'être selon des fonctions et des principes similaires à ceux du PPU du Secteur Nord.

Figure 26 — Secteurs à redévelopper au sud de l'hôpital



PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE ET DES PAYSAGES IDENTITAIRES

Le cadre bâti de Sainte-Anne-de-Bellevue reflète bien le riche patrimoine historique et culturel de la ville. Il subsiste encore aujourd'hui des bâtiments construits à différentes périodes, et ce, depuis la colonisation du territoire de la pointe ouest de l'île de Montréal au 18e siècle. En plus du cadre bâti patrimonial de la ville, certains paysages identitaires à Sainte-Anne-de-Bellevue méritent d'être soulignés, notamment l'opportunité d'observer les seules terres en culture de l'ensemble de l'île de Montréal ou les percées visuelles donnant sur les lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes.

Nous sommes donc aptes à constater le développement historique du territoire et d'apprécier ces caractéristiques paysagères. Celles-ci brossent un portrait de la ville, de son histoire et de ses caractéristiques distinctives.

Les propriétés institutionnelles

Une partie importante du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue est occupée par les installations d'établissements d'enseignement supérieur du Cégep John Abbott et de l'Université McGill. Le campus Macdonald, d'une superficie imposante de 650 hectares, est établi depuis 1905 sur le territoire de la ville et présente plusieurs bâtiments centenaires aux caractéristiques architecturales homogènes et distinctives, notamment par leur revêtement de briques brunes et leur toiture de tuile de terre cuite orangée. Situés dans un vaste campus paysager, comprenant d'importantes superficies vertes et plantées, ces bâtiments sont accessibles par un réseau interne de voies de circulation, parfois automobiles, parfois réservées à la mobilité active.

Près de 45 % du territoire de la ville est propriété de l'Université McGill ou du Collège John Abbott, dont une majorité des terrains sont situés dans la zone agricole permanente. Une imposante portion de ces superficies servent à l'agriculture et notamment à l'aménagement de fermes expérimentales. De plus, le campus abrite la faculté des Sciences de l'agriculture et de l'environnement, l'école de la nutrition humaine, l'institut de parasitologie et l'école d'environnement. En plus des 70 bâtiments sur le site, le campus comprend un arboretum, un herbarium ainsi que plusieurs laboratoires de recherche. Durant l'année scolaire, c'est plus de 12 000 étudiants et employés qui fréquentent l'ensemble des installations, près de trois fois la population de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Figure 27 — Bâtiments compris sur le Campus Macdonald



Le village de Sainte-Anne-de-Bellevue

Le noyau villageois se situe aux abords des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes et se prolonge jusqu'à l'A-20. Il constitue l'origine de la ville actuelle, développée à la fin du 18^e siècle, et contient conséquemment de nombreux témoins architecturaux de l'époque. D'ailleurs, la presque totalité de ce secteur est identifiée comme un ensemble à valeur intéressante ou exceptionnelle sur le plan patrimonial. La structure des rues est également caractéristique du développement urbain précédant l'arrivée de l'automobile : on y retrouve des rues très étroites entre des îlots généralement rectangulaires et de forme régulière. Finalement, une des particularités propres au cadre bâti de la portion sud de la rue Sainte-Anne consiste en une double façade des bâtiments commerciaux. En effet, ces derniers, qui ont pignon sur la rue Sainte-Anne, possède également de grandes terrasses donnant sur le parc du canal de Sainte-Anne. Cette relation particulière avec cet espace piétonnier est une des caractéristiques identitaires de ce secteur et prisée tant par les résidents que par les touristes de passages.

Un ensemble à valeur exceptionnelle...

... est un secteur ayant conservé ses qualités au chapitre des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupent des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Un ensemble de cette catégorie a subi relativement peu de perturbations et présente un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, il est souvent reconnu comme un témoin historique important.

Un ensemble de valeur intéressante...

... comprend plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques paysagères qui présentent un intérêt patrimonial. Ce sont toutefois, des secteurs dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferment parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise. Comprend plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques paysagères qui présentent un intérêt patrimonial. Il s'agit toutefois d'un secteur dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui a pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferme parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise.

Un ensemble urbain d'intérêt...

... est un ensemble construit après 1945 et qui présente une homogénéité ou un caractère d'unité de même qu'un intérêt par ses formes urbaines, architecturales et paysagères.



Les bâtiments à valeur patrimoniale

— Maison Simon Fraser

La Maison Simon Fraser est située au 153, rue Sainte-Anne, en plein cœur du centre-ville et à proximité du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue. Il s'agit d'une ancienne demeure d'inspiration française érigée entre 1790 et 1810. Il s'agit d'un témoin de la période de la traite des fourrures et de la Compagnie du Nord-Ouest. Le bâtiment, très bien préservé, est classé immeuble patrimonial par le ministère de la Culture et des Communications depuis 1962.

— Maison Michel-Robillard

L'ancienne maison de ferme, aussi connue sous le nom Braerob Farm, est localisée au 20345, chemin Sainte-Marie au nord de l'autoroute 40, à proximité du Laboratoire de santé publique du Québec. Construite en 1797, elle est un vestige de « l'occupation agricole du territoire de l'île de Montréal depuis l'instauration du régime seigneurial ». Elle a été citée immeuble patrimonial en 2014 par la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue et entériné par le ministère de la Culture et des Communications. Malheureusement, le bâtiment a été partiellement détruit par un feu majeur en 2012, mais les murs de pierre sont toujours debout. Des projets de restauration du bâtiment et de conversion à des fins communautaires en lien avec le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme sont à l'étude.

Figure 28 — Maison Simon Fraser



Figure 29 — Maison Michel-Robillard



Paysages d'intérêts

Sainte-Anne-de-Bellevue reconnaît aussi l'importance d'assurer une protection et une mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires de son territoire. Dans le cadre de la planification du territoire, il importe de soigner, marquer et rendre accessible les points de vue donnant sur ces paysages d'intérêts. D'ailleurs, la rue Sainte-Anne et le chemin Sainte-Marie sont identifiés comme des tracés fondateurs. Ceux-ci offrent des vues sur des éléments paysagers distinctifs de Sainte-Anne-de-Bellevue. Les percées visuelles donnant sur les terres en cultures depuis le chemin Sainte-Marie sont parties prenantes des paysages identitaires de la ville au même titre que les vues sur le Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue depuis la rue Sainte-Anne et la promenade du canal. Finalement, les qualités naturelles et construites du Campus Macdonald font également partie des paysages d'intérêt de la Ville, observable depuis le chemin du Bord-de-L'eau ainsi que par de nombreuses voies publiques dont les rues Poultry cottages et East Cottages en plein cœur du campus.

Figure 30 — Vue des terres agricoles



Figure 31 — Vue du bord de l'eau



Figure 32 — Espaces paysages sur le Campus Macdonald



Source : Google Street View

Figure 33 — Le Zoo Ecomuseum



LE TOURISME

Sainte-Anne-de-Bellevue compte de nombreux équipements récréatifs, culturels et patrimoniaux répartis sur l'ensemble de son territoire exerçant un potentiel attractif. La localisation de la ville en bordure du lac Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes permet la pratique d'activités nautiques diversifiées. Adjacents à ces derniers, le Lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue et la promenade du canal sont des incontournables pour les touristes souhaitant découvrir la ville.

Selon Parcs Canada, le Lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue a reçu en 2019 près de 125 000 visiteurs, et plus de 5 500 embarcations y ont transité⁹. Parcs Canada offre aux visiteurs du canal l'opportunité d'effectuer l'amarrage pour la nuit et un passage sécuritaire des écluses. De plus, depuis 2016, plusieurs investissements ont été effectués en matière de travaux d'infrastructures, afin de moderniser les éléments structuraux du canal.

Parmi les autres attraits récréotouristiques fort appréciés, il est important de nommer le Zoo Ecomuseum incluant le Parc Zoologique, affilié à l'université McGill, l'arboretum Morgan, le Marché Sainte-Anne, le musée de l'aviation ainsi que le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, qui intégrera le grand parc de l'Ouest dans sa forme finale.

⁹ Parcs Canada. (2020). *Lieu historique national du Canada du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue – Plan directeur*. 19 p.

LES CONTRAINTES

Le territoire de la ville est composé de quelques éléments de contraintes naturelles et anthropiques qui ont forcé des impacts sur le développement et les aménagements urbains.

Contraintes naturelles

- Cours d'eau
- Plans d'eau

Certaines parties du territoire de la ville comprenaient des zones à risques d'inondation étant donné la présence du lac Saint-Louis. À la suite des épisodes de crues historiques de 2017 et 2019, le gouvernement québécois a décrété, en juillet 2019, une zone d'intervention spéciale (ZIS), et ce, dans le but d'encourager une meilleure conscientisation de la dangerosité des zones inondables et une meilleure gestion de ces milieux. Cette ZIS a été levée le 1^{er} mars 2022, au moment de l'entrée en vigueur du *Règlement concernant la mise en œuvre provisoire des modifications apportées par le chapitre 7 des lois de 2021 en matière de gestion des risques liés aux inondations*, qui constitue un régime d'autorisation municipale transitoire visant la gestion des rives, du littoral et des zones inondables dans toutes les municipalités du Québec. Un cadre permanent viendra éventuellement remplacer celui-ci.

Le territoire est également parcouru par de nombreux cours d'eau, dont les rives doivent être préservées à l'état naturel. De plus, de multiples milieux humides sont présents sur le territoire. La réglementation devra donc prévoir des mesures visant la protection des rives et du littoral, notamment : la délimitation d'une bande de protection riveraine des cours d'eau, la gestion des ouvrages pouvant être installés sur la rive et dans le littoral de ces milieux ou à proximité de ceux-ci, de même que des interventions dans le couvert végétal à proximité des cours d'eau. La mise en place de mesures de mitigation lors des travaux est également souhaitable.

Les voies ferrées et la ligne hydro-électrique aérienne de 120 kV créent également une rupture dans le paysage et occasionnent des nuisances (sécurité, bruit, etc.). Le gaz étant une structure souterraine, celle-ci n'a pas d'impact sur les paysages ni sur les nuisances en lien avec le bruit ou la poussière. Cependant, il occasionne des nuisances pouvant s'avérer très importantes au niveau de la sécurité. La réglementation devra prévoir des dispositions visant à encadrer les ouvrages et les usages pouvant être réalisés à proximité de ses contraintes, alors que l'aménagement des sites où sont implantées ces infrastructures devra également comprendre des mesures appropriées.

PROJET

Contraintes anthropiques

- Les autoroutes 20 et 40
- Les voies ferrées
- Lignes de transports d'énergie (120 kV)
- Ligne souterraine de gazoduc

Le territoire de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue est traversé par de nombreuses contraintes anthropiques. Celles-ci affectent, souvent négativement, les paysages du territoire, agissent comme des barrières physiques importantes et peuvent être source de nuisances (bruits et poussières). Comme précité, le territoire de la Ville est traversé par les autoroutes 20 et 40. La présence de ces voies de circulation entraîne du bruit, de la poussière, la circulation de véhicules lourds et autres inconvénients générés par la circulation et le débit de ces routes.

FAITS SAILLANTS DE LA LECTURE DU MILIEU

Les faits saillants de la lecture du milieu ont été regroupés en cinq thèmes, permettant d'aborder les principales dimensions urbaines caractérisant le territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue, à savoir la vie de famille, la nature et l'environnement, l'histoire et le patrimoine, la mobilité durable, ainsi que les grandes institutions et l'innovation.

Vie de famille

- Les résidences sur le territoire sont majoritairement des résidences unifamiliales isolées de grande taille.
- Le centre-ville regroupe la plus grande part de locataires.
- Le prix moyen des propriétés est l'un des plus abordables de l'ouest de l'île de Montréal.
- La croissance de la population est stable depuis plus de 20 ans et la quantité d'espaces résidentiels à développer ou redévelopper est limitée. Néanmoins, les projets de développements à l'intérieur des aires des deux PPU en vigueur ainsi que le potentiel offert par les terrains au sud de l'hôpital contribueront à accueillir un nombre de nouveaux résidents.
- Le secteur du centre-ville possède un éventail de services de proximités et communautaires à distance de marche à l'intérieur d'un environnement à échelle humaine.
- Le secteur résidentiel au nord de l'autoroute 40 est essentiellement monofonctionnel. Il profite d'une proximité privilégiée avec la nature, puisqu'il est adjacent au Grand parc de l'Ouest. Le développement anticipé de l'aire TOD de la gare du REM et la concrétisation du PPU du Secteur Nord devraient contribuer à une diversification du secteur. L'éventuel développement, ou consolidation, des propriétés industrielles du boulevard Industriel, de la rue Daoust, et celles plus à l'ouest sur le chemin Sainte-Marie devrait être réalisé selon les mêmes principes que ceux dictés par le PPU du Secteur Nord.

Nature et environnement

- La présence d'une grande variété de milieux naturels, répartie sur l'ensemble du territoire : Parc-Nature-de-l'Anse-à-l'Orme, Arboretum Morgan, rivière à l'Orme, berges des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes et friches naturelles.
- L'importance de préserver les milieux naturels de grande valeur doit davantage se répercuter sur l'aménagement urbain à proximité par un lotissement, des constructions et des aménagements extérieurs exemplaires permettant de bonifier et augmenter la superficie de ces milieux.
- La variété et le nombre de milieux naturels se transposent en un ratio de 61,5 hectares de parcs ou de milieux naturels par 1 000 habitants, se démarquant très avantagement du ratio minimal de 2,5 hectares par 1 000 habitants recommandés.
- Malgré l'importante présence de milieux naturels, certains milieux urbanisés, notamment le noyau villageois, constituent des îlots de chaleur.

Histoire et patrimoine

- Les ensembles bâtis patrimoniaux du campus Macdonald de l'Université McGill et du Cégep John Abbott sont des témoins importants de l'histoire de la ville.
- La valeur patrimoniale du noyau villageois, notamment par sa trame et son cadre bâti, est unique sur l'île de Montréal et mérite une attention particulière.
- La Maison Simon Fraser et de la Maison Michel-Robillard sont d'autres témoins importants dans l'histoire municipale et de l'ouest de l'île.
- L'importance et le potentiel attractif du Lieu historique national du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue.

Mobilité durable

- Le territoire est bien desservi par le transport en commun métropolitain, notamment par la présence de la gare de Sainte-Anne et par de nombreux circuits d'autobus.
- Trois personnes sur quatre utilisent l'automobile pour ses déplacements et moins de 10% utilisent le transport en commun.
- L'arrivée de la station de l'Anse-à-l'Orme du REM redéfinira la mobilité régionale de Sainte-Anne-de-Bellevue.
- Le réseau cyclable actuel pourrait bénéficier de plus d'interconnectivité en plus de relier de manière sécuritaire les différents points d'intérêts du territoire.
- Le noyau villageois représente un territoire intéressant pour y consolider un milieu orienté vers la mobilité active et servir de laboratoire pour l'aménagement de rues partagées ou piétonnes.
- Le boulevard des Anciens-Combattants est un lien nord-sud structurant à renforcer par la mise en place d'infrastructures de mobilité durable : trottoirs plus larges, piste cyclable ou piste multifonctionnelle, navette reliant les deux gares, mobilier urbain.

Grandes institutions et innovation

- Le Campus Macdonald réunissant le cégep John Abbott ainsi que l'université McGill représente l'un des éléments distinctifs du territoire, accueillant des milliers d'étudiants, professeurs et chercheurs dans des domaines spécialisés, notamment l'agriculture. Cette institution contribue à la renommée de Sainte-Anne-de-Bellevue.
- D'importantes superficies vacantes prêtes à accueillir de nouvelles entreprises sont disponibles dans le secteur industriel au nord de l'autoroute 40 afin d'y aménager un milieu de travail et de vie exemplaire et unique sur l'île.

Figure 34 — La rue Sainte-Anne



Les enjeux d'aménagement sont définis à partir de la lecture du milieu, et peuvent être conçus comme étant les principales préoccupations de Sainte-Anne-de-Bellevue en ce qui concerne le développement de son territoire. De ces enjeux découlent par la suite l'énoncé de vision, les orientations et les objectifs, ainsi que le plan d'action. Les enjeux identifiés sont au nombre de quatre, s'exprimant comme suit :

01

La protection et la mise en valeur des milieux naturels dans le contexte de la création du grand parc de l'Ouest.

03

Le développement d'un pôle industriel distinctif, tel un écoparc d'emplois, complémentaire aux spécialités des institutions du campus Macdonald.

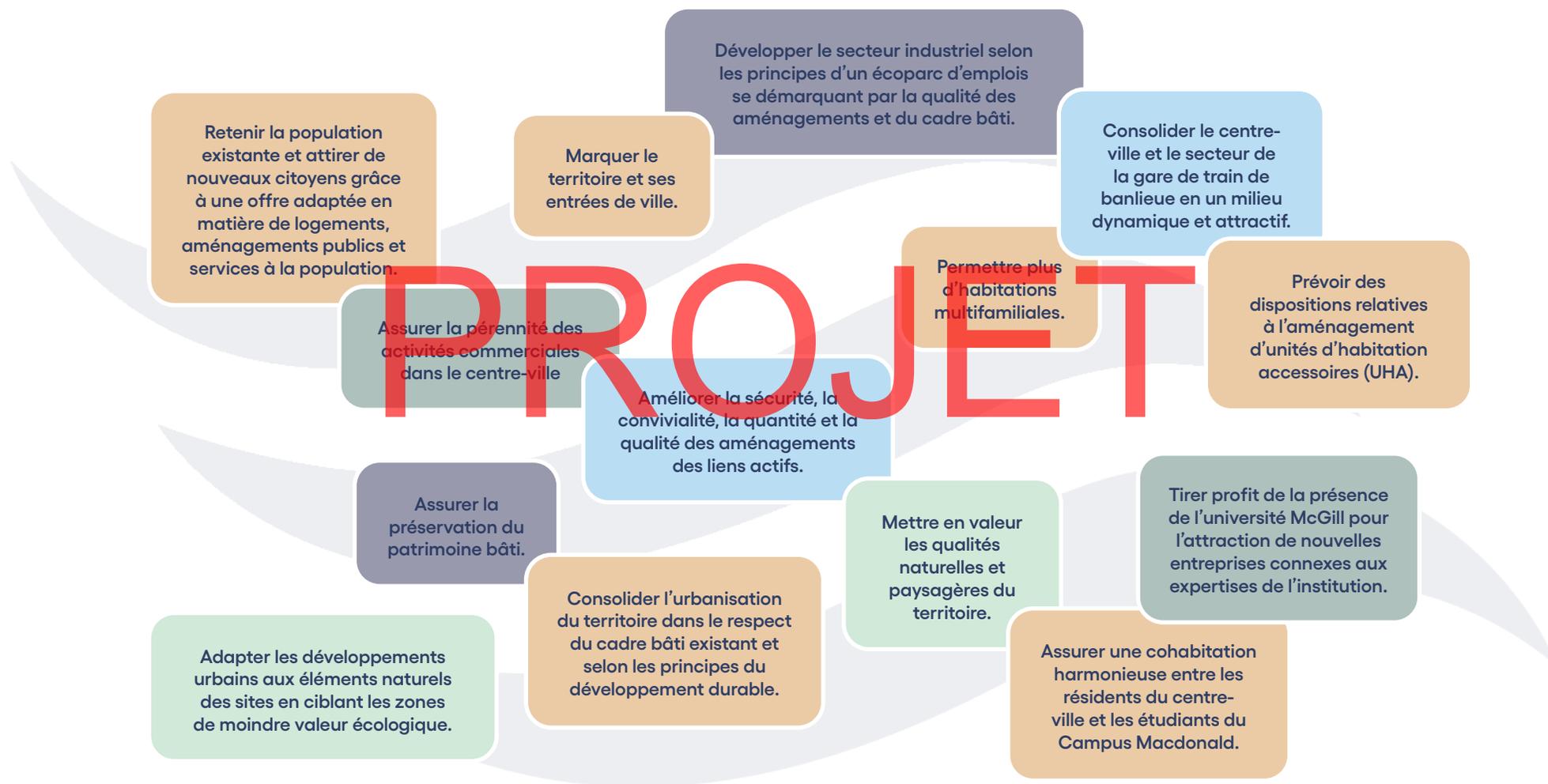
PROJET

La préservation et la mise en valeur du patrimoine identitaire du noyau villageois et du campus Macdonald, ainsi que des paysages emblématiques du territoire.

04

L'interconnectivité entre les différents modes de transport local et régional et l'accessibilité aux points d'intérêts du territoire par des modes de transport actifs et sécuritaires.

Figure 35 — LES VISÉES POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TERRITOIRE DURABLE



PROJET

04

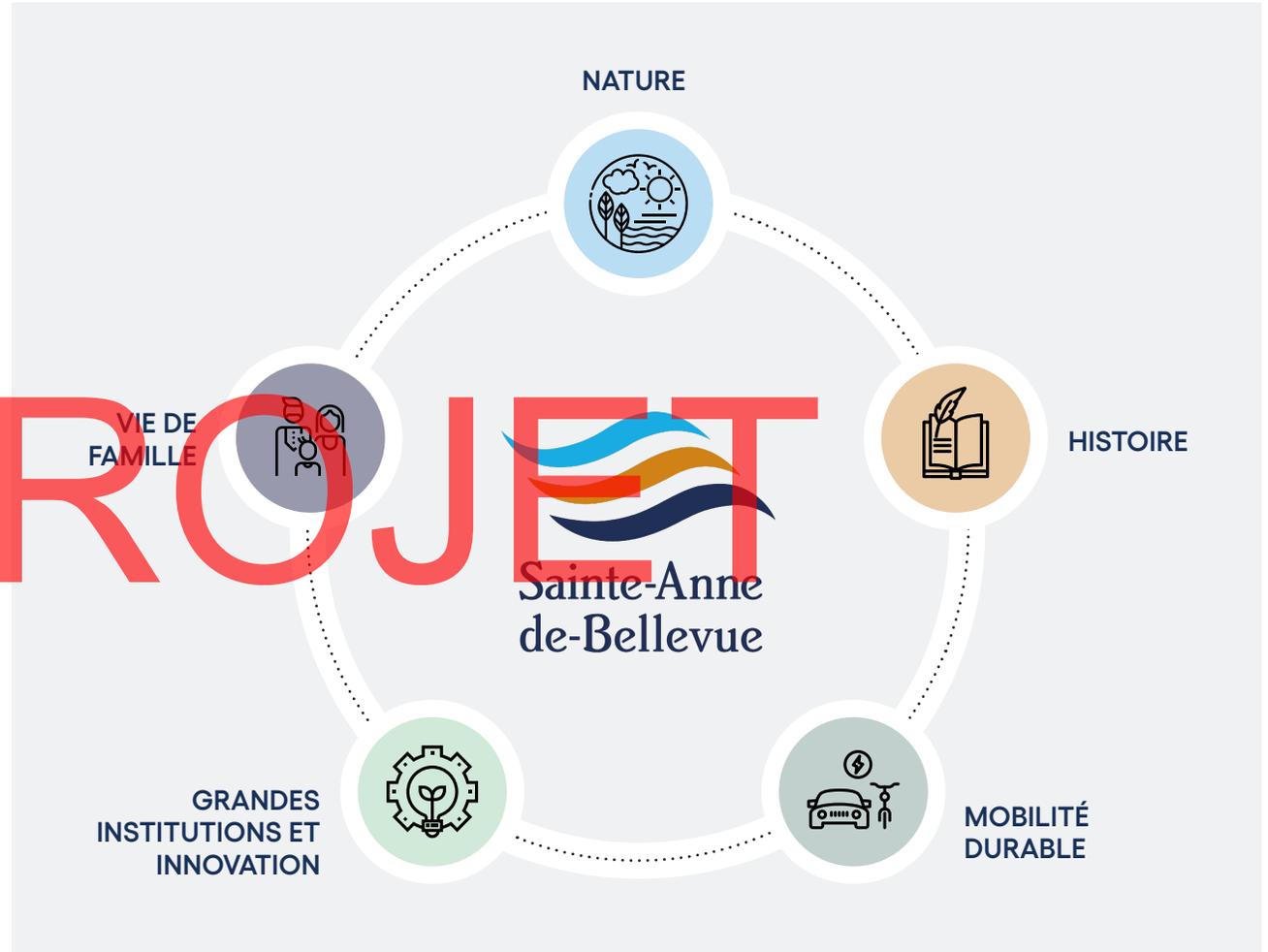
L'ÉNONCÉ DE VISION

La nature même de cet exercice de planification nous amène évidemment à réfléchir sur un horizon à long terme. Ainsi, les principaux bénéficiaires de cette vision d'aménagement n'ont pas encore l'âge d'y participer. Dans cette perspective, il est de mise de considérer leurs aspirations et leurs désirs, afin qu'ils puissent à leur tour prendre part à l'élaboration des solutions que requièrent les défis déjà rencontrés.

La Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue choisit donc, dans une perspective durable et équitable envers les futures générations, de privilégier l'importance d'un cadre de vie dont les valeurs se transposent par des aménagements conditionnant les saines habitudes en matière de santé et d'environnement. Misant d'ores et déjà sur un territoire riche en éléments naturels, elle souhaite tirer profit de ceux-ci afin de maintenir ces actifs d'importance et d'offrir un cadre de vie, d'étude et de travail exceptionnel.

**Une communauté
fière de son histoire,
connectée avec
la nature et le savoir.**

Figure 36 — Les éléments fondamentaux de la vision



LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement et les objectifs spécifiques qui en découlent sont des composantes essentielles du plan d'urbanisme permettant de concrétiser l'énoncé de vision précédemment cité. Cet exercice stratégique reflète les éléments saillants de la lecture du territoire et des enjeux urbanistiques qui en ressortent. Ainsi, cinq orientations d'aménagement, déclinées en plusieurs objectifs, ont été développées afin de concrétiser la vision de la Ville, soit d'offrir un territoire tourné vers la nature et le savoir et soucieux de son patrimoine.

METTRE DE L'AVANT LES RICHESSES DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE

- Protéger et mettre en valeur les paysages et écosystèmes d'intérêt riverains et boisés.
- Protéger et bonifier la canopée existante.
- Profiter de la station du REM pour faire de Sainte-Anne-de-Bellevue le principal accès du parc de l'Anse-à-l'Orme.
- Bonifier l'accessibilité des grands espaces naturels en transport actif et collectif.
- Favoriser des projets de développement misant sur des approches durables, qui apportent une plus-value environnementale au site.
- Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés.

- Encourager les aménagements favorisant la rétention d'eau, diminuant la pression sur les infrastructures municipales.
- Améliorer l'accessibilité aux berges et favoriser la renaturalisation du littoral.
- Maintenir les partenariats avec les intervenants dans la conservation et la mise en valeur des espaces naturels.

LA MOBILITÉ DURABLE COMME COLONNE VERTÉBRALE DU DÉVELOPPEMENT

- Consolider le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des circuits sécuritaires et continus, notamment vers les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain.
- Apaiser la circulation de transit dans les secteurs résidentiels sensibles.
- Créer des axes de mobilité durable qui amène les usagers vers la station du REM.
- Optimiser les aires de stationnement public.
- Créer des traverses nord-sud (A20 et A40) sécurisées et conviviales pour les transports actifs.
- Création d'une desserte en transport en commun entre la station Boisé de l'Anse-à-l'Orme du REM, les différents attraits de la ville ainsi que le centre-ville.
- Bonifier la réglementation en matière d'exigences relatives aux espaces dédiés aux vélos dans les projets de développement.

UN CADRE DE VIE ATTRACTIF ET INCLUSIF

- Diversifier les typologies résidentielles afin de répondre notamment aux besoins d'une population vieillissante.
- Encourager une saine cohabitation entre les résidents du centre-ville et les étudiants du campus Macdonald.
- Favoriser l'intégration de logements abordables, sociaux et familiaux à même les nouveaux projets de développement et de redéveloppement.
- Multiplier et bonifier les espaces publics suscitant la rencontre et les échanges et effectuer des travaux de mise à niveau de la promenade en bordure du canal.
- Encourager la tenue d'évènements culturels, sportifs et éducatifs sur le territoire.
- Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur les domaines public et privé.
- Réduire la consommation des ressources afin de tendre vers une vision zéro déchet.

UN PATRIMOINE BÂTI COMPLÉMENTAIRE À UNE DENSITÉ STRATÉGIQUE

- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti du centre-ville.
- Encadrer les travaux de constructions, agrandissements et rénovations des bâtiments localisés dans des secteurs d'intérêts patrimoniaux.
- Orienter le développement des terrains à fort potentiels en fonction d'une mobilité durable.

- Orienter les projets denses près des points d'accès au réseau de transport collectif métropolitain.
- Favoriser une gradation des densités dans le cadre de projets de développement afin de respecter le cadre bâti existant.

UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE QUI COMBINE LES ACTIVITÉS COMMERCIALES, INDUSTRIELLES ET INSTITUTIONNELLES

- Envisager le développement et la consolidation des propriétés industrielles du boulevard Industriel, de la rue Daoust et des terrains à l'ouest du chemin Morgan, le long du chemin Sainte-Marie, selon les principes propres à un écoparc d'emplois, à l'image des propriétés industrielles visées par le PPU du Secteur Nord.
- Attirer des entreprises industrielles innovantes possédant des champs d'expertises complémentaires aux activités de recherche faites sur le campus Macdonald.
- Favoriser le partage des ressources et le regroupement d'entreprises complémentaires.
- Connecter les lieux d'emplois au réseau de transports actifs et collectifs.
- Renforcer la vitalité du centre-ville en privilégiant les usages commerciaux et en assurant la diversité de l'offre.
- Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie.
- Soutenir les producteurs agricoles du territoire afin qu'ils puissent avoir accès à des points de vente stratégiques.

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

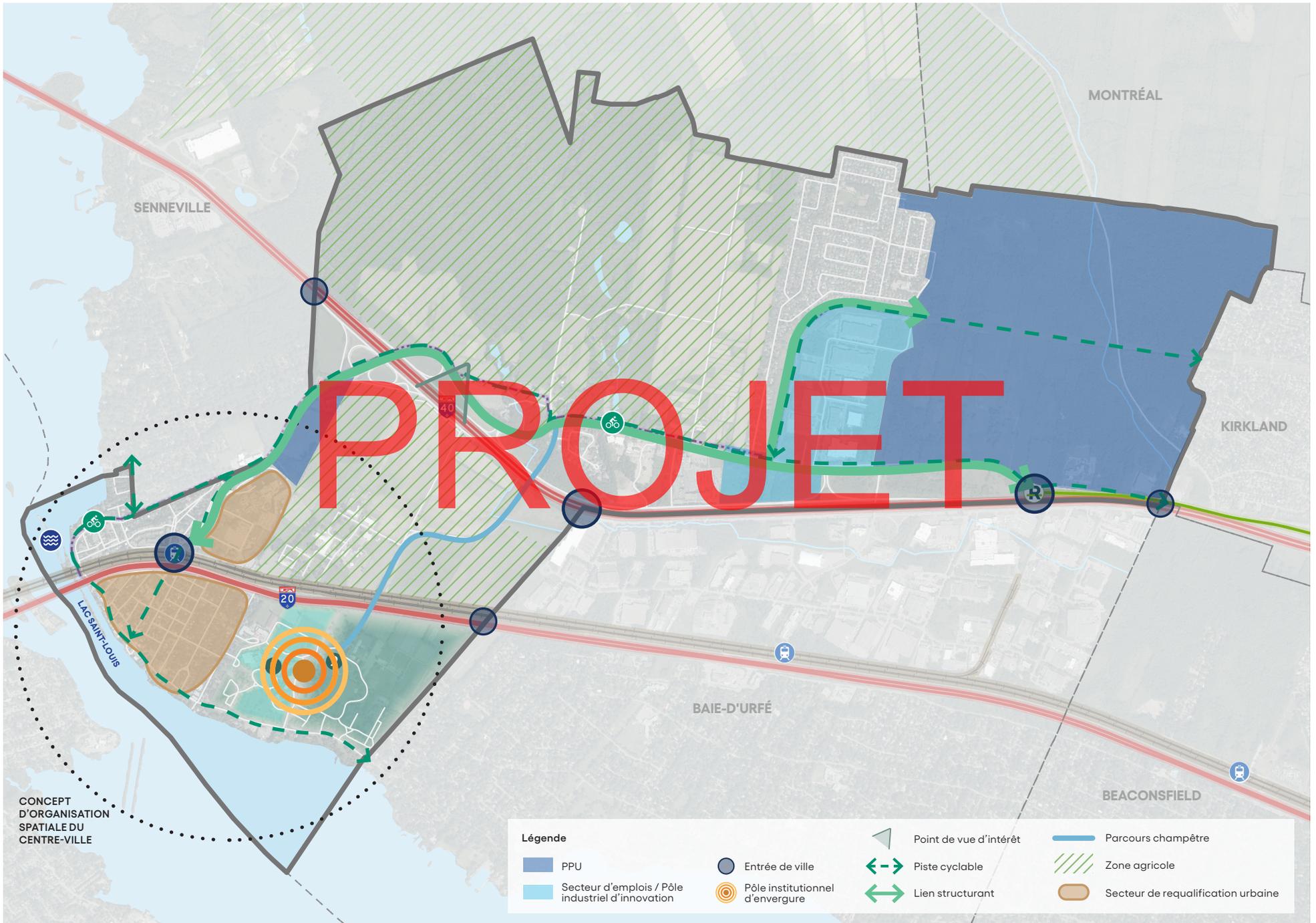
Le concept d'organisation spatiale représente schématiquement les principales composantes territoriales ainsi que les gestes qui doivent être posés pour atteindre les orientations d'aménagement souhaitées par la Ville. L'ensemble de ces éléments tiennent un rôle structurant dans l'aménagement du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue. Ils sont porteurs de la vision dans la mesure où ils illustrent de manière schématique les enjeux et les objectifs de développement et d'aménagement identifiés au Plan d'urbanisme.

Le concept d'organisation spatiale s'articule autour des points territoriaux focaux sur lesquelles Sainte-Anne-de-Bellevue doit prendre appui afin d'assurer son épanouissement. Il met l'accent notamment sur le rôle spécifique des éléments suivants :

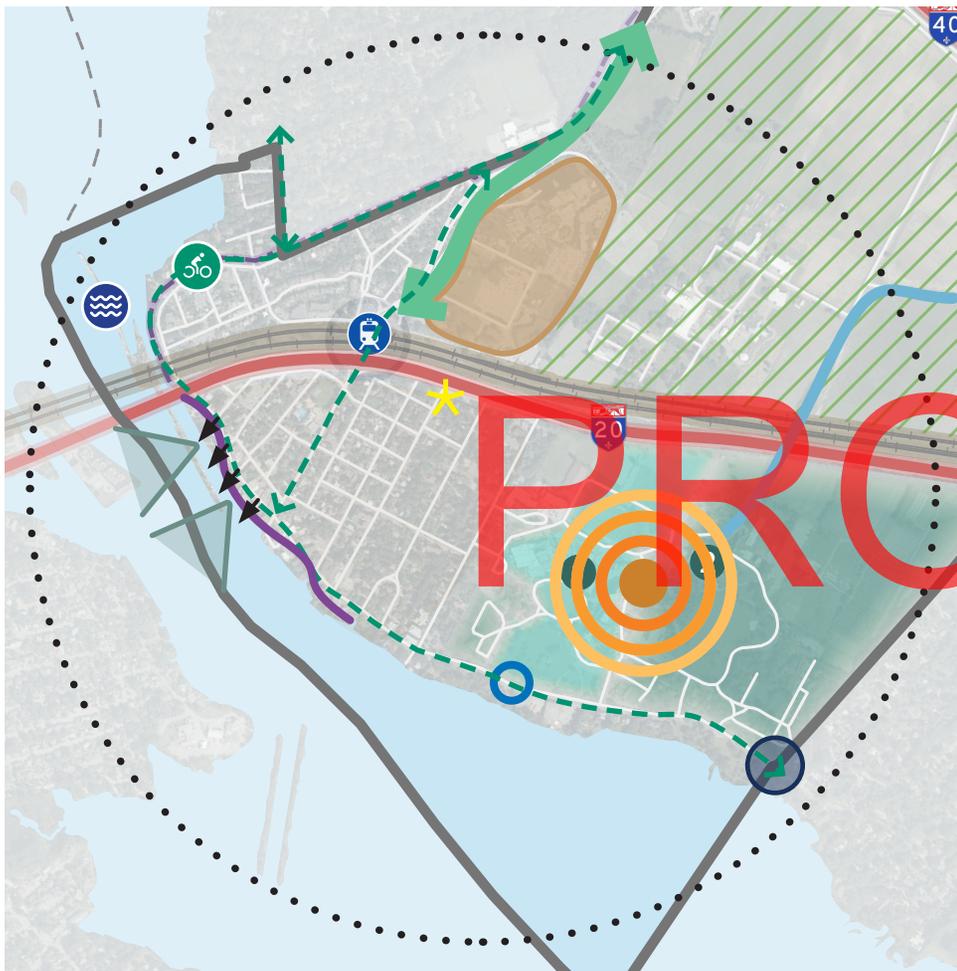
- L'arrivée de la station L'Anse-à-l'Orme du REM, adjacent à l'aire du PPU du secteur Nord;
- La présence des PPU du Secteur Nord et des Anciens-Combattants;
- La force d'attraction en matière d'innovation que représentent l'Université McGill et son campus Macdonald;
- Les liens de transports actifs et collectifs potentiels entre la station du REM et le centre-ville de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Les éléments naturels, tels que le lac des Deux-Montagnes, le Boisé de l'Anse-à-l'Orme;
- Les percées visuelles sur les composantes paysagères du territoire;
- Le dynamisme commercial de la rue Sainte-Anne et du centre-ville, qui possède un potentiel certain en requalification sur certaines parcelles stratégiques.

PROJET

Carte 6 — Le concept d'organisation spatiale



Carte 7 — Le concept d'organisation spatiale du centre-ville



Légende

- | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Terminus d'autobus | Entrée de ville | Piste cyclable | Parcours champêtre |
| Secteur de requalification urbaine | Pôle institutionnel d'envergure | Lien structurant | Zone agricole |
| Point de vue d'intérêt | Ruelles avec vue sur l'eau | Rue commerciale à dynamiser | Point de repère (Tour d'eau) |

LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les affectations du territoire expriment la vocation dominante souhaitée pour les différents secteurs du territoire. En plus d'indiquer le type de fonctions voulues, celles-ci identifient les usages pouvant être autorisés en vertu du règlement de zonage. La notion de fonction dominante et complémentaire indique les fonctions devant prévaloir dans une affectation, lorsque transposée au règlement de zonage.

INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION

Les lignes délimitant les aires indiquées sur le plan des affectations reflètent, en règle générale, les limites suivantes :

- Les limites de la Ville;
- Les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;
- L'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques existantes ou proposées.

LES AFFECTATIONS

Les différentes affectations sont illustrées à la figure suivante.

Carte 8 — Les affectations du territoire

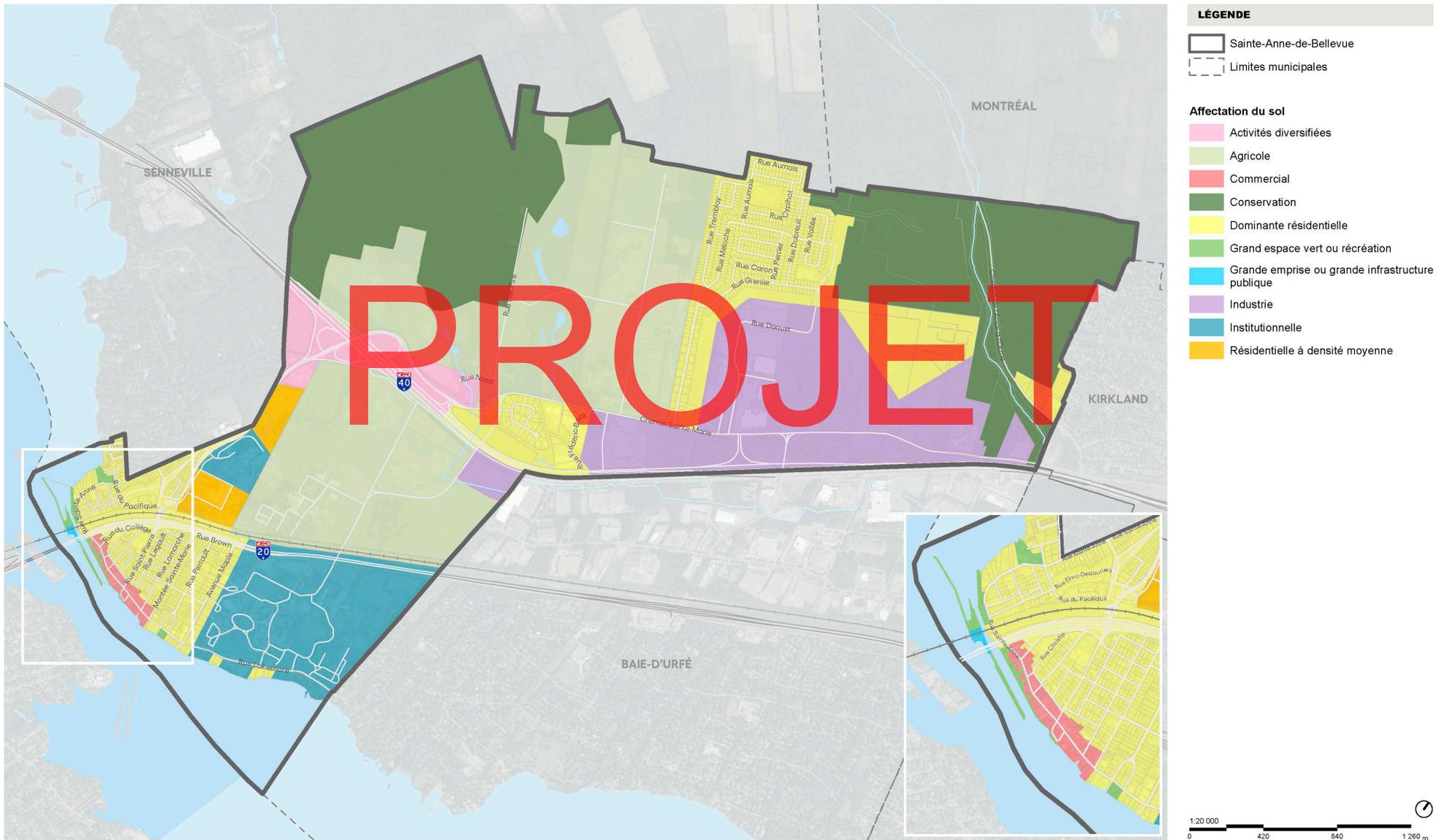


Tableau 2 — Les affectations du territoire de Sainte-Anne-de-Bellevue

AFFECTATIONS	FONCTIONS AUTORISÉES
<p>DIVERSIFIÉE (D)</p> <p>Aire d'activités diversifiées, située généralement au carrefour ou le long d'infrastructures de transport, qui peut comporter une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines, mais respectant les caractéristiques de son milieu.</p>	<p>Dominantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure publique; • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel; • Conservation; • Parc. <p>Complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commerce; • Bureau; • Industrie légère; • Habitation, si compatible avec les usages, les nuisances et le cadre bâti environnants.
<p>AGRICOLE (A)</p> <p>L'affectation « Agricole » vise à préserver l'intégrité de ce territoire par la mise en valeur de son potentiel agricole ainsi que par la protection des milieux naturels qui le composent.</p> <p>Outre les activités agricoles, on observe la présence des : fermes expérimentales et Arboretum de l'université Mc Gill, le Musée de l'aviation et l'Ecomuseum.</p>	<p>Dominantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agriculture et activités agricoles; • Commerce ou industrie légère complémentaires à l'exploitation agricole, en vertu de la LPTAA; • Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive, complémentaire à l'exploitation agricole; • Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation qui est reliée à la nature et/ou à l'agriculture. <p>Complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conservation; • Parc; • Infrastructure publique autre que celles comprises dans la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » ainsi qu'à l'exception d'une gare de triage ou d'une cour de voirie; • Habitation unifamiliale conforme aux droits et privilèges précisés dans la LPTAA.

PROJET

AFFECTATIONS

CONSERVATION (CONS)

À l'intérieur de cette affectation, les usages autorisés devront être réservés strictement à des activités ayant un très faible impact sur l'environnement.

FONCTIONS AUTORISÉES

Dominantes :

- Conservation;
- Parc.

Complémentaires :

- Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature et/ou à l'agriculture.

RÉSIDENTIELLE (RES)

Espaces qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire. Les habitations de typologies et structures variées dominent. Toutefois, les autres activités y sont également présentes, à l'exception des industries lourdes.

À l'intérieur de cette aire, les densités sont régies selon la présence ou l'absence d'une infrastructure de transport structurant (gare de train de banlieue ou future station du REM).

Dominantes :

- Habitation.

Complémentaires :

- Conservation;
- Parc;
- Commerce;
- Bureau;
- Équipement récréatif, culturel ou institutionnel.

RÉSIDENTIELLE DE FORTE DENSITÉ (RD)

Vise l'implantation d'usages résidentiels de moyenne et forte densité à proximité d'un point d'accès au réseau métropolitain de transport en commun. Des usages commerciaux et de bureaux peuvent être mixés aux usages résidentiels à certains endroits stratégiques.

Dominantes :

- Habitation de forte densité.

Complémentaires :

- Commerce;
- Bureau;
- Parc.

INSTITUTIONNELLE (INS)

L'affectation « Institutionnelle » comprend essentiellement des usages de type institutionnel de grande envergure et peut être accompagnée d'équipements sportifs ou culturels associés à l'usage principal. Des installations de recherches spécifiques aux institutions implantées dans l'affectation peuvent y être aménagées à titre d'infrastructures complémentaires.

Dominantes :

- Équipement récréatif, culturel ou institutionnel;
- Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature et/ou à l'agriculture.

Complémentaires :

- Conservation;
- Parc.

PROJET

AFFECTATIONS

GRAND ESPACE VERT ET RÉCRÉATIF (REC)

Espaces verts publics qui sont des lieux de détente et de loisirs importants pour la population ou qui donnent un accès physique ou visuel aux rives, ce qui ajoute à la qualité de l'expérience paysagère. Cette aire vise à confirmer la vocation récréative de ces espaces, tout en prenant soin de préserver leur valeur paysagère et patrimoniale.

Le Canal de Sainte-Anne, le Parc Godin, le Parc Kelso et la Promenade aux abords du canal font partie de cette aire d'affectation.

GRANDE INFRASTRUCTURE PUBLIQUE (P)

Espace voué au transport ferroviaire pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage. Il correspond spécifiquement au pont ferroviaire du Canadien National.

INDUSTRIE (I)

Dans le cadre de leur activité, certains établissements peuvent générer des nuisances ou des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques.

FONCTIONS AUTORISÉES

Dominantes :

- Conservation;
- Parc;
- Équipement récréatif, culturel ou institutionnel.

Complémentaires :

- Commerce ou bureau complémentaires aux installations de récréation.

Dominantes :

- Infrastructure ferroviaire.

Dominantes :

- Infrastructure publique municipale;
- Industrie de tout type;
- Bureau.

Complémentaires :

- Commerce;
- Équipement récréatif, culturel ou institutionnel;
- Conservation;
- Parc;
- Cimetière;
- Les infrastructures publiques suivantes :
 - Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire;
 - Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux;
 - Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles.

PROJET

FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

À moins d'être autorisées comme fonctions dominantes dans une affectation, les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire :

- Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications;
- Les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans les affectations Agricole (A) et Conservation (CONS) :

- Les activités récréatives intensives et extensives;
- Les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel.

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans les affectations Agricole (A), Conservation (CONS) et Grand espace vert et récréatif (REC) :

- **L'agriculture urbaine, aux conditions suivantes :**
 - Elle doit être compatible avec son milieu récepteur,
 - Elle ne peut être permise sur un terrain identifié

comme mesure de compensation au sens de la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique (RLRQ, c. M-11.4) et l'épandage de matières résiduelles fertilisantes doit être prohibé.

- Les infrastructures routières, ferroviaires, d'égout et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux);
- Les infrastructures et installations de transport collectif ainsi que les installations de sécurité civile (pompiers, police, etc.).

LES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ

Comme requis par le SAD de l'agglomération de Montréal, des seuils minimaux de densité différents s'appliquent selon la proximité des infrastructures de transport en commun. La figure suivante indique les seuils applicables aux différents secteurs.

Les seuils de densité résidentielle minimaux s'appliquent à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle.

Les densités minimales prescrites peuvent ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1 000 m² et moins déjà existantes au moment de l'entrée en vigueur du SAD (1^{er} avril 2015). Dans ces cas, les nouveaux bâtiments construits sur ces lots n'ont pas à être considérés dans l'atteinte du seuil global de densité exigé pour l'aire d'influence ou le secteur.

Lorsque les densités résidentielles brutes sont utilisées,

elles ne doivent pas être considérées dans leur calcul :

- Un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.);
- Un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements;
- Un milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée;
- Un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable;
- Toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain);
- Tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.

La densité nette d'un bâtiment mixte est calculée en divisant le nombre de logements proposés par la proportion de la superficie du site correspondant à celle du bâtiment occupé, en superficie de plancher, par la fonction résidentielle. Pour convertir une densité nette en densité brute, elle doit être divisée par 1,25. Inversement, une densité brute est convertie en densité nette en la multipliant par ce même coefficient.

DÉFINITIONS DES FONCTIONS AUTORISÉES

Fonction	Définitions
Habitation	Bâtiment résidentiel comprenant minimalement un logement.
Habitation de forte densité	Bâtiment résidentiel ayant une densité minimale brute de 60 logements à l'hectare.
Agriculture et activité agricole	Activités agricoles ou agriculture telles que les définit la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, chapitre P-41.1, la « LPTAA ») et qui comprennent les grandes cultures (céréales, plantes fourragères, etc.), les cultures de fruits et de légumes, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.
Bureau	Bâtiment ou partie de bâtiment utilisé à des fins d'affaires.
Commerce	Établissement utilisé à des fins commerciales (vente au détail, vente en gros, entreposage) pouvant être complétées par une fonction de bureau. Les commerces qui génèrent des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie et dont les activités sont incompatibles avec le milieu environnant appartiennent à l'affectation « Industrie ».
Conservation	Aire réservée à la protection et au rehaussement de la biodiversité ainsi qu'à la mise en valeur des patrimoines naturel et paysager. Se trouvent dans cette catégorie les parcs-nature et parcs locaux, des terrains municipaux, de même que des aires protégées par un organisme non municipal.
Équipement récréatif, culturel ou institutionnel	Aire comportant des constructions ou des terrains qui sont réservés à des activités collectives, récréatives, culturelles ou institutionnelles et qui jouent un rôle important au sein de la population, que ce soit en matière d'enseignement, de soins de santé, de sport, de culture ou de tourisme.
Industrie	Ensemble d'entreprises et d'établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution ou la prestation de services aux entreprises. L'industrie légère se distingue de l'industrie lourde par le fait qu'elle regroupe des activités générant peu de nuisances pour le voisinage (bruit, fumée, poussière, vapeur, gaz, radiation, odeur).
Infrastructure publique	Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie et les voies publiques de circulation.
Infrastructure de grande envergure	Corresponds à des équipements ou des infrastructures générant des nuisances importantes, notamment des infrastructures portuaire ou ferroviaire, des équipements ou infrastructures d'assainissement et de traitement des eaux, des équipements majeurs de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles, etc.
Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive	Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'une piste de randonnée, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'un bâtiment de service ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.
Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive	Activités récréatives intensives pratiquées sur des espaces extérieurs nécessitant des aménagements importants ou à l'intérieur de bâtiments d'envergure. Ces aménagements et bâtiments nécessitent des modifications substantielles des sites, de la topographie et du couvert végétal. Il peut s'agir d'un golf, d'un terrain sportif, d'une piscine, d'un bassin, d'une plage, d'une marina, d'un terrain de jeu, etc.
Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature	Activités de recherches, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune.
Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité	Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoirs et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.



PROJET

05

PLAN D'ACTION

METTRE DE L'AVANT LES RICHESSES DU PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE

OBJECTIFS	ACTIONS	ACTEURS	HORIZON
Protéger et mettre en valeur les paysages et écosystèmes d'intérêt riverain et boisé	Maintenir les partenariats avec les intervenants dans la conservation et la mise en valeur des espaces naturels.	Ville, Université McGill, Parcs Canada, Ville de Montréal, organismes environnementaux	↔
	Améliorer l'accessibilité aux berges et favoriser leur renaturalisation.	Ville, Parcs Canada, organismes environnementaux	●●●
Conserver et bonifier le couvert végétal existant	Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'augmenter et diversifier le verdissement des terrains, en plus d'améliorer la canopée sur le territoire, contribuant à une augmentation des îlots de fraîcheur.	Ville	●●●
	Maintenir des gestes de verdissement, de plantation d'arbres et de gestion des eaux de surface lors de la planification et de l'aménagement d'espaces et terrains publics.	Ville et les organisations publiques présentes sur le territoire (MTQ, CIUSSS, Centre de service scolaire, etc.)	↔
Bonifier l'accessibilité des grands espaces naturels en transport actif et collectif	Tirer profit de la station du REM pour faire de Sainte-Anne-de-Bellevue l'accès privilégié au Parc de l'Anse-à-l'Orme, avec notamment la réfection de la maison Michel-Robillard.	Ville, CDPQ Infra, Ville de Montréal	●●●
	Assurer une connexion sécuritaire du réseau cyclable avec les grands espaces naturels en renforçant les liens nord-sud et la présence de pistes cyclables et liens actifs dans le secteur du centre-ville.	Ville, Université McGill, Ville de Montréal	●●●
	Améliorer la signalisation vers les points d'accès aux parcs, espaces verts et milieux naturels.	Ville, Université McGill, Ville de Montréal	●●●

●●● Court terme (1 à 3 ans) ●●● Moyen terme (3 à 7 ans) ●●● Long terme (7 ans et plus) ↔ En continu

PROJET

LA MOBILITÉ DURABLE COMME COLONNE VERTÉBRALE DU DÉVELOPPEMENT

OBJECTIFS	ACTIONS	ACTEURS	HORIZON
Consolider le réseau de transport actif	Améliorer la connexion entre les différents lieux d'intérêt, les milieux de vie et les pôles d'emplois par des circuits sécuritaires et continus.	Ville, Université McGill, Collège John Abbott, Ville de Montréal, MTQ	● ● ●
	Aménager des traverses nord-sud (A20 et A40) sécurisées et conviviales pour le transport actif, par l'entremise de l'aménagement de voies en site propre.	Ville, Université McGill, MTQ	● ● ●
	Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation de transit (saillies de trottoirs, mobilier urbain, etc.) dans les secteurs résidentiels, donnant une plus grande place aux déplacements actifs.	Ville	↔
Bonifier le réseau de transport collectif	Collaborer à la planification d'une desserte par navette en transport collectif reliant le centre-ville, le campus Macdonald, et différents attrants de la ville à la station du REM.	Ville, STM, CDPQ Infra, entreprises	● ● ●
	Raccorder la station du REM au réseau de mobilité active.	Ville, Villes voisines	● ● ●
Optimiser les infrastructures liées à la mobilité durable	Bonifier la réglementation d'urbanisme en matière d'exigences relatives aux aménagements dédiés aux vélos.	Ville	● ● ●
	Revoir la réglementation d'urbanisme afin de minimiser l'espace et/ou l'impact du stationnement des véhicules automobiles.	Ville	● ● ●
	Évaluer l'opportunité d'aménager un pôle de mobilité à l'intérieur d'un projet immobilier et à proximité d'un générateur de déplacements.	Ville, STM, entreprises, Université McGill, Collège John Abbott	● ● ●

PROJET

● ● ● Court terme (1 à 3 ans) ● ● ● Moyen terme (3 à 7 ans) ● ● ● Long terme (7 ans et plus) ↔ En continu

UN CADRE DE VIE ATTRACTIF ET INCLUSIF

OBJECTIFS	ACTIONS	ACTEURS	HORIZON
Diversifier les typologies résidentielles afin de répondre notamment aux besoins d'une population vieillissante	Favoriser la diversité typologique par une modification au règlement de zonage, tout en restreignant certaines subdivisions des logements et de résidences au centre-ville.	Ville	●●●
	Prévoir des dispositions réglementaires afin d'encadrer l'aménagement d'unités d'habitation accessoires (UHA).	Ville	●●●
	Élaborer une stratégie d'inclusion du logement social et/ou abordable sur le territoire, notamment à l'intérieur des projets immobiliers d'une certaine envergure.	Ville, OMH, organismes du milieu	●●●
	Prévoir des dispositions réglementaires afin d'encadrer le développement d'unités d'hébergement pour étudiants sur le campus Macdonald.	Ville, Université McGill, Collège John Abbott	●●●
Accorder une importance particulière au traitement des espaces publics	Préparer une étude sur les besoins en espaces publics.	Ville	●●●
	Effectuer des travaux de mise à niveau de la promenade en bordure du canal.	Ville, Parcs Canada	●●●
	Maintenir des discussions avec Parcs Canada pour la concrétisation de son plan directeur du lieu historique national du Canada du canal de Sainte-Anne-De-Bellevue.	Ville, Parcs Canada	●●●
Dynamiser les différents milieux de vie du territoire	Encourager la tenue d'évènements culturels, sportifs et éducatifs dans les quartiers.	Ville, organismes du milieu	↔
	Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur les domaines public et privé.	Ville, propriétaires, organismes du milieu (horticulture, support alimentaire, etc.)	●●●
	Évaluer la possibilité d'étendre les usages autorisés dans des secteurs du territoire.	Ville	●●●
Encourager une saine cohabitation entre les résidents du centre-ville et les étudiants du campus Macdonald et du Collège John Abbott	Dans le cadre de l'étude relative aux besoins en espaces publics dans le secteur du centre-ville, évaluer la pertinence d'organiser des activités permettant la rencontre et la création de liens entre les résidents du centre-ville et la population étudiante.	Ville, Université McGill, Collège John Abbott, gens d'affaires	●●●

●●● Court terme (1 à 3 ans) ●●● Moyen terme (3 à 7 ans) ●●● Long terme (7 ans et plus) ↔ En continu

UN PATRIMOINE BÂTI COMPLÉMENTAIRE À UNE DENSITÉ STRATÉGIQUE

OBJECTIFS	ACTIONS	ACTEURS	HORIZON
Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti	Réviser les dispositions réglementaires pour mieux encadrer les travaux de construction, l'agrandissement et la rénovation des bâtiments d'intérêt ou à l'intérieur d'un secteur d'intérêt.	Ville, propriétaires	● ● ●
	Sensibiliser les propriétaires aux bonnes pratiques en matière de travaux sur des propriétés d'intérêt.	Ville, propriétaires	↔
Miser sur la densité stratégique pour compléter les milieux de vie	Favoriser la gradation des densités dans le cadre de projets de développement, afin de respecter le cadre bâti existant du centre-ville.	Ville, propriétaires, développeurs	● ● ●
	Prioriser la densification des terrains à fort potentiel et à proximité des points d'accès au réseau de transport collectif.	Ville, propriétaires, développeurs	↔
	Mettre en place des mesures incitatives pour le redéveloppement des terrains inutilisés ou sous-utilisés.	Ville	● ● ●
	Assurer l'arrimage entre les nouveaux développements et les réseaux de transport actif et collectif.	Ville, propriétaires, développeurs, STM	↔

PROJET

● ● ● Court terme (1 à 3 ans) ● ● ● Moyen terme (3 à 7 ans) ● ● ● Long terme (7 ans et plus) ↔ En continu

UNE ÉCONOMIE DYNAMIQUE QUI COMBINE LES ACTIVITÉS COMMERCIALES, INDUSTRIELLES ET INSTITUTIONNELLES

OBJECTIFS	ACTIONS	ACTEURS	HORIZON
Développer et consolider les propriétés industrielles selon les principes propres à un éco-parc d'emplois, à l'instar des propriétés visées par le PPU du Secteur Nord	Adopter des dispositions réglementaires favorisant le développement des propriétés industrielles et commerciales au nord de l'autoroute 40 selon les principes de développement durable, tel que proposé par le PPU du Secteur Nord.	Ville	● ● ●
Favoriser l'attraction d'entreprises industrielles innovantes, notamment en lien avec les activités de recherches et développement de l'Université McGill	Autoriser des usages compatibles aux champs d'expertises complémentaires aux activités de recherche réalisées au sein du campus McDonald.	Ville, entreprises, Université McGill	● ● ●
Renforcer la vitalité du centre-ville	Réviser la liste des usages autorisés au centre-ville et en périphérie, et envisager le contingentement de certains usages. Proposer un cadre réglementaire pour permettre certains usages à l'intérieur du centre-ville.	Ville	● ● ●
Déployer une stratégie de promotion commerciale de Sainte-Anne-de-Bellevue	Adopter un plan de développement commercial de la rue Sainte-Anne. Revoir les rôles et moyens attribués à la Corporation de développement commercial de Sainte-Anne-de-Bellevue et de la SDC Rue Saint-Anne	Ville, SDC Rue Sainte-Anne, Corporation de développement commercial de Sainte-Anne-de-Bellevue	● ● ● ● ● ●
Soutenir les producteurs agricoles du territoire	Consolider la présence du marché public et envisager l'établissement de comptoirs satellites. Diffuser des contenus mettant de l'avant les producteurs agricoles locaux et leur production.	Ville, producteurs agricoles Ville, producteurs agricoles	● ● ● ↔

PROJET

● ● ● Court terme (1 à 3 ans) ● ● ● Moyen terme (3 à 7 ans) ● ● ● Long terme (7 ans et plus) ↔ En continu

PROJET

BC2



Sainte-Anne
de-Bellevue