

331

Projet de réseau électrique métropolitain de
transport collectif

DA1

6211-14-009



CDPQ Infra inc.

Réseau électrique métropolitain

Étude d'impact sur l'environnement

Orientations municipales – Antennes de l'Ouest

déposée au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Août 2016



Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec
cdpqinfra.com

Réseau électrique métropolitain

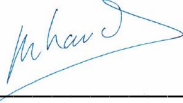
Étude d'impact sur l'environnement

Orientations municipales – Antennes de l'Ouest

déposée au ministre du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

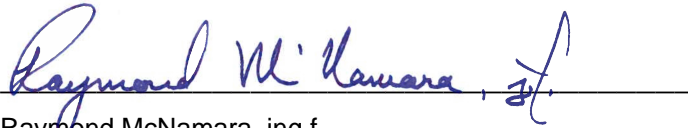
Approuvé par :

CDPQ Infra inc.



Jean Marc Arbaud
Directeur général adjoint

CIMA+



Raymond McNamara, ing.f.
Responsable, Composantes urbanistiques, patrimoniales et visuelles

Dossier : 3211-08-012
N/D : 210-1002-10-24-00A (R00)
Date : 2016-08-26

CDPQ Infra inc.

Édifice Jacques-Parizeau
1000, place Jean-Paul-Riopelle
Montréal (Québec)
H2Z 2B3

ÉQUIPE DE RÉALISATION

CDPQ INFRA INC.

Nom	Rôle
Virginie Cousineau	Directrice, Affaires publiques
Didier Rancourt	Coordonnateur, Environnement

CIMA+ ET COLLABORATEURS

Nom (et n° membre ordre professionnel)	Rôle	Firme
Direction et intégration		
Gérald Lavoie, ing. (OIQ 33329)	Directeur des études	CIMA+
Martin Durocher, géog., géol., M.Sc.Env. (OGQ 369)	Directeur environnement	CIMA+
Stéphanie Besner, biol., M.Sc. (ABQ 2547)	Chargée de l'étude d'impact et biologiste sénior	CIMA+
Emmanuel Felipe, ing., M.Sc.A.	Directeur des études	Hatch
Jean-François Demers, ing., M.Sc.A., PMP (OIQ 39886)	Édition et CQ	CIMA+
Environnement		
Raymond McNamara, ing.f.	Composantes urbanistiques, patrimoniales et visuelles	CIMA+
Sylvie Leclerc, géog.	Géomatique	CIMA+

REGISTRE DES ÉMISSIONS

Émission	Date	Description
R00	2016-08-26	Émission finale à CDPQ Infra, pour transmission au MDDELCC

Table des matières

1	Introduction	1
2	Orientations d'aménagement.....	2
2.1	Ville de Beaconsfield	2
2.1.1	Grandes orientations d'aménagement.....	2
2.1.2	Affectations du sol	3
2.2	Ville de Baie-D'Urfé	4
2.2.1	Grandes orientations d'aménagement.....	4
2.2.2	Affectations du sol	5
2.3	Ville de Pointe-Claire.....	5
2.3.1	Grandes orientations d'aménagement.....	5
2.3.2	Affectations du sol	6
2.4	Ville de Dorval.....	7
2.4.1	Grandes orientations d'aménagement.....	7
2.4.2	Concept	8
2.4.3	Affectations du sol	9
2.5	Arrondissement de Saint-Laurent.....	10
2.5.1	Grandes orientations d'aménagement.....	11
2.5.2	Affectations du sol	12
2.6	Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro	13
2.6.1	Grandes orientations d'aménagement.....	14
2.6.2	Affectations du sol	15
2.7	Ville de Kirkland	16
2.7.1	Grandes orientations d'aménagement.....	17
2.7.2	Affectations du sol	17
2.8	Ville de Dollard-des-Ormeaux	18
2.8.1	Grandes orientations d'aménagement.....	19
2.8.2	Affectations du sol	19
2.9	Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue	20
2.9.1	Grandes orientations d'aménagement.....	21
2.9.2	Affectations du sol	21

Liste des figures

Figure 1 — Aire d'étude REM, antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport.....	1
Figure 2 — Ville de Beaconsfield, orientations pan-montréalaises.....	2
Figure 3 — Ville de Beaconsfield, secteurs de planification détaillée.....	3
Figure 4 — Ville de Beaconsfield, affectations du sol.....	4
Figure 5 — Ville de Baie-D'Urfé, affectations du sol.....	5
Figure 6 — Ville de Pointe-Claire, affectations du sol.....	6
Figure 7 — Ville de Dorval, concept d'aménagement.....	9
Figure 8 — Ville de Dorval, affectations du sol.....	10
Figure 9 — Arrondissement de Saint-Laurent, orientations pan-montréalaises.....	11
Figure 10 — Arrondissement de Saint-Laurent, secteurs de planification détaillée.....	12
Figure 11 — Arrondissement de Saint-Laurent, affectations du sol.....	13
Figure 12 — Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro, orientations pan-montréalaises.....	14
Figure 13 — Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro, secteurs de planification détaillée.....	15
Figure 14 — Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro, affectations du sol.....	16
Figure 15 — Ville de Kirkland, orientations pan-montréalaises.....	17
Figure 16 — Ville de Kirkland, affectations du sol.....	18
Figure 17 — Ville de Dollard-des-Ormeaux, orientations pan-montréalaises.....	19
Figure 18 — Ville de Dollard-des-Ormeaux, affectations du sol.....	20
Figure 19 — Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, orientations pan-montréalaises.....	21
Figure 20 — Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, affectations des sols.....	22

Liste des acronymes

GES	Gaz à effet de serre
REM	Réseau électrique métropolitain
TOD	Transport Oriented Development

1 INTRODUCTION

Le Réseau électrique métropolitain (REM) est un projet d'envergure qui desservira plusieurs villes et arrondissements de l'île de Montréal (Figure 1). Il importe donc d'effectuer une analyse des orientations municipales en ce qui a trait à la planification du territoire pour s'assurer d'arrimer projet et planification, toujours dans l'objectif de faire du projet une réussite à l'échelle locale.



Figure 1 — Aire d'étude REM, antennes Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport

Nous présentons donc dans les sections du prochain chapitre un résumé des grandes orientations d'aménagement inscrites au plan d'urbanisme, ainsi que les affectations du sol, pour toutes les villes et arrondissements à l'intérieur de l'aire d'étude définie à la Figure 1. Il importe de souligner que suite à l'adoption en janvier 2015 du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, les arrondissements et villes liées ont jusqu'en janvier 2017 pour assurer la concordance de leur plan d'urbanisme avec le nouveau schéma. Tous les documents présentés au prochain chapitre seront donc sujet à des modifications plus ou moins importantes dans un avenir très rapproché.

2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

2.1 Ville de Beaconsfield

Le plan d'urbanisme en vigueur de la Ville de Beaconsfield date de décembre 2005 et s'appliquait initialement au territoire de l'arrondissement de Beaconsfield–Baie-D'Urfé préalablement à la défusion de 2006. Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en six orientations sur le territoire de la Ville de Beaconsfield qui sont identifiées à la Figure 2.



Figure 2 — Ville de Beaconsfield, orientations pan-montréalaises

2.1.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'urbanisme identifie trois enjeux d'aménagement principaux à la Ville de Beaconsfield auxquels huit objectifs sont associés. Les objectifs spécifiques d'intérêt au projet du REM sont aussi identifiés ci-dessous:

- **Enjeu 1** – La préservation et l'amélioration de la qualité des milieux de vie;
- **Enjeu 2** – La consolidation du secteur d'entreprises de Baie-D'Urfé;
 - Objectif 6 – Protéger et mettre en valeur les milieux naturels, dont la rivière à l'Orme et les bois.
- **Enjeu 3** – L'amélioration de la desserte en transport;
 - Objectif 8 – Améliorer les déplacements en transport collectif, à pied et à vélo.

Une planification détaillée de portée locale est aussi comprise au plan et un seul secteur spécifique est identifié sur le territoire de la Ville (Figure 3). Par ailleurs, la protection et la mise en valeur du bois Angell demeurent un enjeu majeur et le secteur fait aussi l'objet d'une planification détaillée pan-montréalaise (Figure 3). De plus, l'arrondissement favorise le maintien du bois Angell notamment en envisageant sa conservation à des fins de parc.

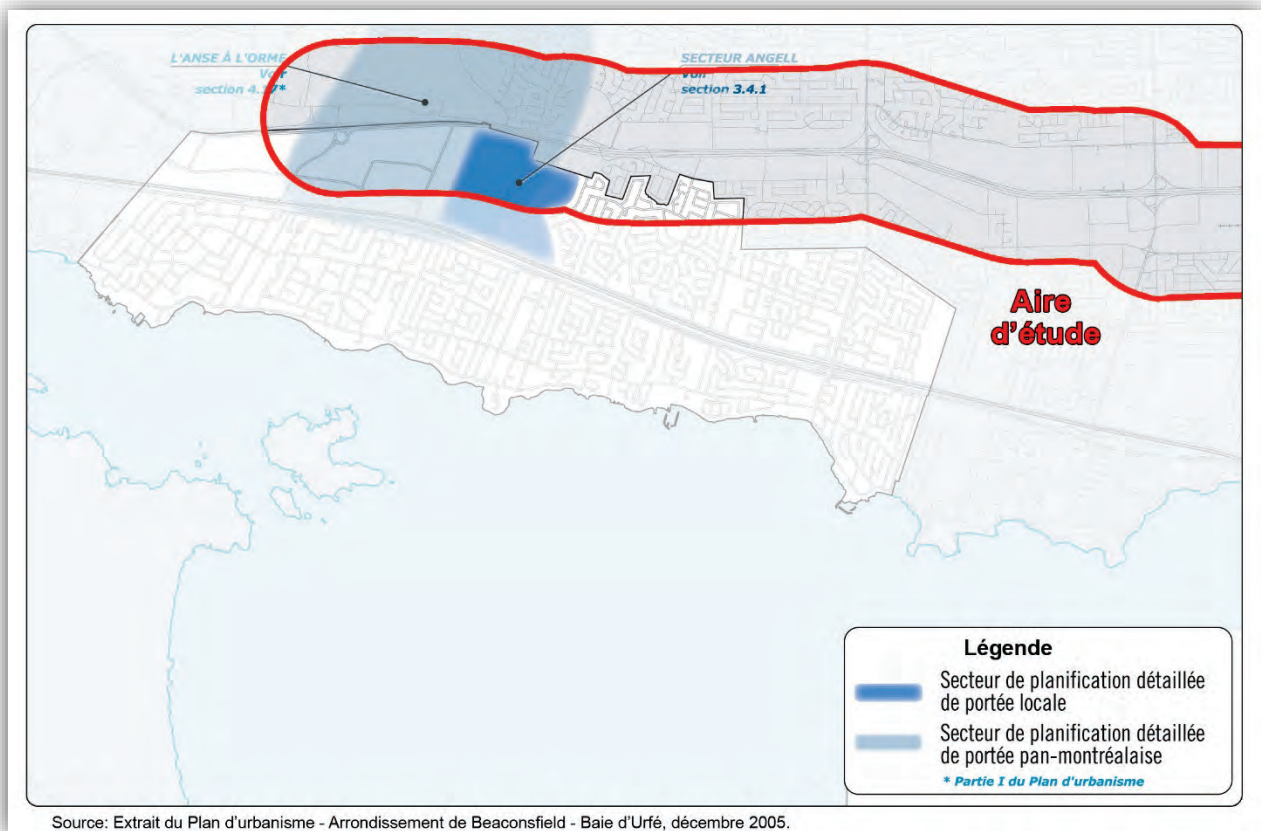


Figure 3 — Ville de Beaconsfield, secteurs de planification détaillée

2.1.2 Affectations du sol

Deux affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. Les affectations *Secteur résidentiel* et *Secteur mixtes* occupent des proportions semblables de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion se retrouvent aussi l'affectation *Grande emprise de transport* (Figure 4).

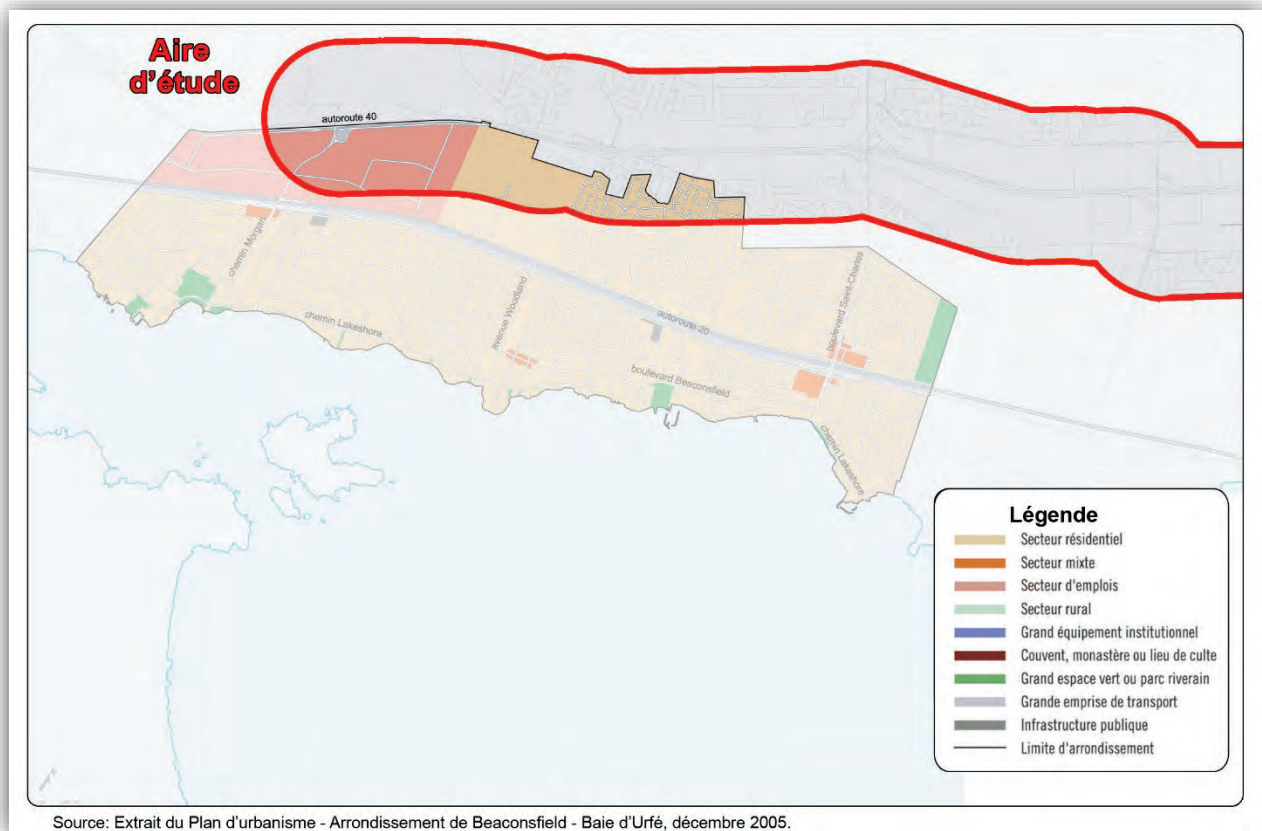


Figure 4 — Ville de Beaconsfield, affectations du sol

2.2 Ville de Baie-D'Urfé

Le plan d'urbanisme de la ville de Baie-D'Urfé a été mis à jour en mars 2008 et cet exercice a démontré que la ville a atteint un niveau de maturité et d'équilibre. Comme le territoire est maintenant presque entièrement développé, la Ville n'a pas cru nécessaire de modifier substantiellement les orientations d'aménagement qui ont guidé l'administration de la Ville au cours des dernières années. Il n'est pas non plus prévu de modifier ces orientations de façon significative dans un avenir prévisible.

2.2.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'aménagement présente six orientations qui se déclinent comme suit :

- **Objectif 1** – Population et habitation;
- **Objectif 2** – Parcs et terrains de jeu;
- **Objectif 3** – Établissements commerciaux;
- **Objectif 4** – Bâtiments patrimoniaux;
- **Objectif 5** – Développement industriel;
- **Objectif 6** – Réseau routier.

Aucune de ces orientations ne comporte un volet qui est d'intérêt au projet du REM.

2.2.2 Affectations du sol

Quant aux affectations du sol, une seule est identifiée au plan d'urbanisme dans l'aire d'étude, c'est-à-dire l'affectation Industrielle (Figure 5).

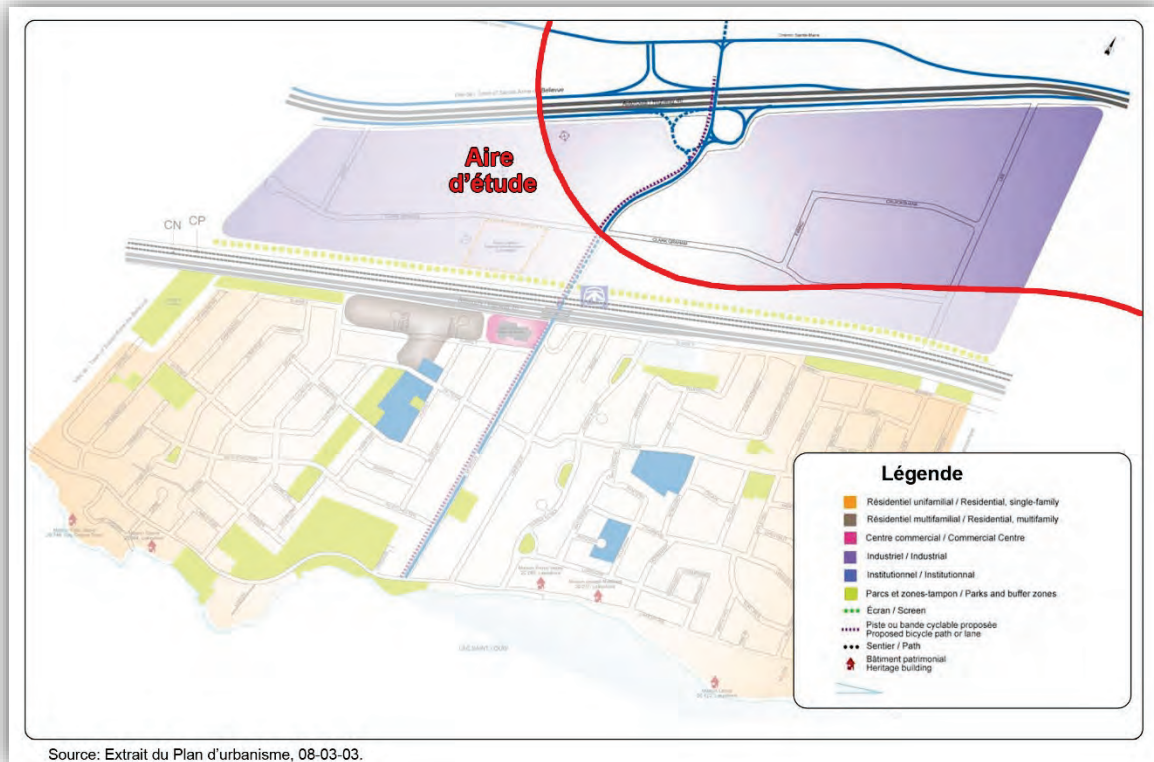


Figure 5 — Ville de Baie-D'Urfé, affectations du sol

2.3 Ville de Pointe-Claire

Le plan d'urbanisme de la Ville de Pointe-Claire est entré en vigueur le 1er mars 2011 (un amendement a été apporté au document le 17 décembre 2015).

2.3.1 Grandes orientations d'aménagement

Pour protéger la qualité des milieux de vie, de travail et de desserte en services et loisirs, le plan d'urbanisme propose un plan d'action axé sur huit grands objectifs :

- **Objectif 1** – Poursuivre la croissance résidentielle;
- **Objectif 2** – Rétablir la pyramide des âges;
- **Objectif 3** – Protéger le cachet, la convivialité et la spécificité des quartiers résidentiels;
- **Objectif 4** – Protéger le patrimoine archéologique et architectural;

- **Objectif 5** – Adopter des mesures de développement durable :

Les principales mesures de protection de l'environnement à la portée de la Ville sont la préservation d'espaces verts, la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la réduction de la consommation d'énergie. Le plan d'urbanisme propose donc comme sous-objectif, entre autre :

- de favoriser les déplacements non-motorisés en dotant Pointe-Claire d'un réseau cyclable et piétonnier fonctionnel et sécuritaire reliant les quartiers résidentiels aux gares du train de banlieue et aux principaux lieux d'activités commerciales et communautaires;
- compte tenu d'une éventuelle amélioration du service de train de banlieue et de sa possible conversion en métro de surface, de favoriser des densités plus élevées pour les projets d'insertion situés à distance de marche des trois gares de Pointe-Claire.
- **Objectif 6** – Compléter le réseau des parcs et des équipements communautaires;
- **Objectif 7** – Protéger la vitalité du parc industriel;
- **Objectif 8** – Consolider le rôle de Pointe-Claire comme centre-ville de l'Ouest de l'Île.

2.3.2 Affectations du sol

Huit affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. Les affectations *Industriel*, *Résidentiel* et *Commerce de détail et services* occupent la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion nous retrouvons aussi les affectations *Bureaux*, *Résidentiel mixte*, *Appartements*, *Espaces communautaires* et *Parcs existants* (Figure 6).

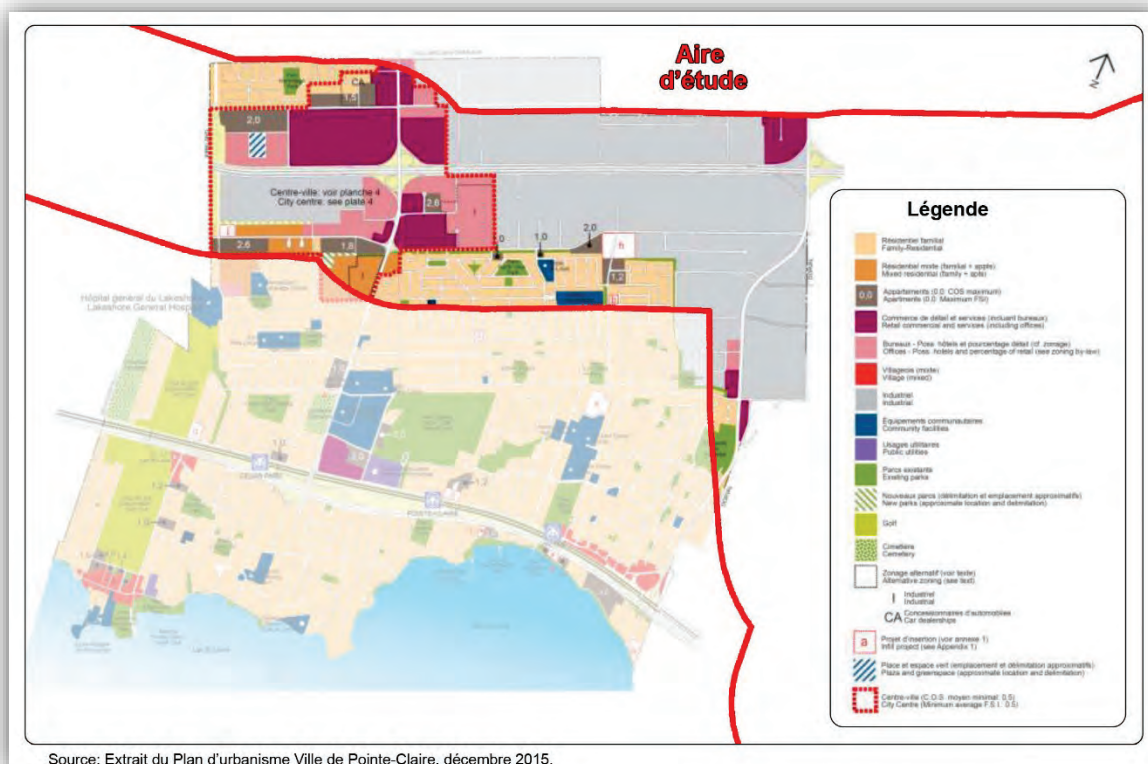


Figure 6 — Ville de Pointe-Claire, affectations du sol

2.4 Ville de Dorval

Le plan d'urbanisme durable (2015-2031) de la Ville de Dorval a été adopté le 15 juin 2015.

2.4.1 Grandes orientations d'aménagement

Trois grandes orientations supportent la Vision d'aménagement et de développement du territoire, dans l'horizon 2015- 2031 :

- **Défi 1** – Préserver des milieux de vie conviviaux et homogènes, tout en favorisant une densité ou une intensité optimale de l'occupation du territoire;
- **Défi 2** – Diversifier les activités économiques pour le rayonnement des pôles d'emplois et renouveler les centres de services de proximité en favorisant une meilleure qualité, mixité et densité;
- **Défi 3** – Limiter les impacts environnementaux en s'assurant l'intégration et l'application de meilleures pratiques durables.

Pour assurer le respect de ces trois grandes orientations, une stratégie de mise en valeur pour les cinq espaces de vie de la Ville a été élaboré. Les objectifs et actions d'intérêt au projet du REM pour chaque espace de vie sont aussi identifiés ci-dessous :

Espace de vie 1 – Le secteur central historique et son tracé

Vieux-Village et chemin du bord du lac

Espace de vie 2 – Le secteur central urbain

Pôle intermodal et ses abords

- **Objectif 1** – Établir une vision intégrée et de prestige de l'aménagement de l'entrée de ville et de ses abords;
- **Objectif 2** – Favoriser un meilleur mix, positionnement et rayonnement des pôles économiques;
- **Objectif 3** – Augmenter la part modale des modes de transport collectif et actif :
 - Action 3.1 – Élaborer un plan de déplacement local et de mobilité active à l'échelle de la Cité de Dorval afin d'assurer l'interconnexion et l'intermodalité entre les réseaux et modes de déplacement et d'améliorer la desserte (fréquence, trajet, etc.)
 - Action 3.2 – Faire des représentations auprès d'ADM pour une meilleure intégration au réseau existant de transport collectif et utilisation de la navette projetée entre l'aéroport et le centre-ville
 - Action 3.4 – Favoriser le transport actif en facilitant et en rendant plus sécuritaires les déplacements piétonniers, en créant de nouveaux liens entre les secteurs habités et les secteurs de services commerciaux et publics et en prolongeant le réseau cyclable tant sur les artères importantes que secondaires
- **Objectif 4** – Réduire les gaz à effet de serre (GES) et les îlots de chaleur :
 - Action 4.4 – Réviser les exigences quant au stationnement selon l'aménagement d'un *Transport Oriented Development* (TOD) (Stratégie réglementaire sur le stationnement durable) :
 - Nombre moins élevé de cases de stationnement en raison de la présence du pôle intermodal (gare de train, terminus d'autobus);

- Réduction du nombre de cases (centre commercial, espace à bureau, habitation multifamiliale) et plafond au nombre de cases;
- Réduction de la largeur minimale des cases;
- Cases en souterrain (multifamiliale, commerce et industrie);
- Revêtement perméable des surfaces;
- Plantation et aménagement paysager.

Espace de vie 3 – Les quartiers résidentiels

- **Objectif 3** – Intensifier l'occupation du sol aux endroits stratégiques du territoire
 - Action 3.1 – Encadrer les secteurs et sites potentiels de densification de l'occupation du sol par les outils appropriés (zonage, PPCMOI, PIIA) :
 - - Gare Dorval (TOD);
 - - Gare Pine Beach Nord (TOD);
 - - Corridor de transport collectif structurant (ave. Dorval, boulevard Bouchard);
 - - Gare Lachine.
- **Objectif 7** – Limiter les nuisances générées par les infrastructures de transport
 - Action 7.1 – Travailler en grande concertation avec les instances gouvernementales et privées (MTQ, ADM, Canadien Pacifique ou national) afin de limiter les nuisances associées aux activités routières, aéroportuaires et ferroviaires.

Espace de vie 4 – Les pôles d'emplois

- **Objectif 3** – Optimiser la desserte en transport durable vers les pôles d'emplois
 - Action 3.1 – Élaborer un plan de déplacement local et de mobilité active à l'échelle de la Cité de Dorval afin d'assurer l'interconnexion et l'intermodalité entre les réseaux et modes de déplacement et d'améliorer la desserte (fréquence, trajet, etc.)

Espace de vie 5 – La biodiversité, les espaces verts et la gestion des ressources

2.4.2 Concept

Le plan d'urbanisme présente aussi la planification à long terme de la Ville, plus particulièrement les milieux de vie et les aires TOD sur son territoire. Ces dernières sont limitées au pourtour des stations existantes adjacentes à l'antenne existante de l'AMT pour la ligne Vaudreuil-Hudson (Figure 7).



Figure 7 — Ville de Dorval, concept d'aménagement

2.4.3 Affectations du sol

Quant aux affectations du sol, huit sont identifiées au plan d'urbanisme dans l'aire d'étude. Les affectations *Lieux d'emploi et d'économie*, *Secteur aéroportuaire* et *Résidentiel* occupent la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Golf*, *Secteur de conservation*, *Secteur institutionnel*, *Pole mixte et de service* et *Parcs et espaces verts* (Figure 8).

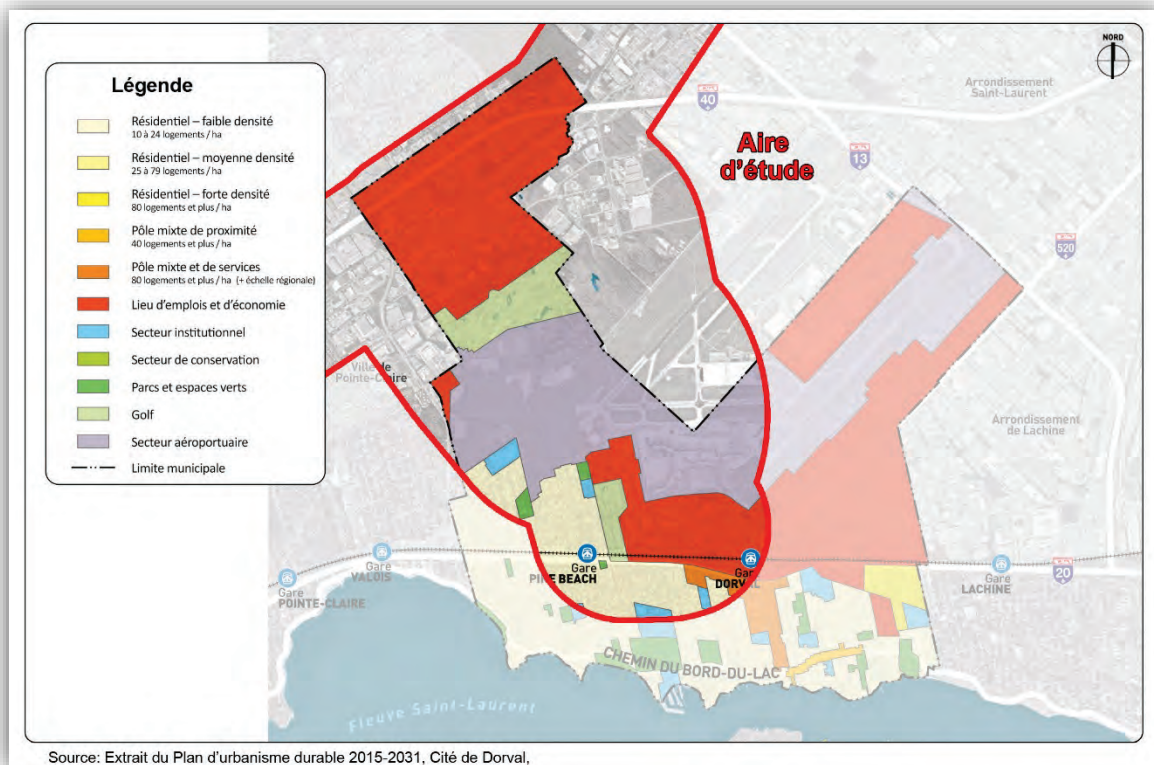


Figure 8 — Ville de Dorval, affectations du sol

2.5 Arrondissement de Saint-Laurent

Le plan d'urbanisme de l'arrondissement de Saint-Laurent date juin 2005 (avec une dernière mise à jour en octobre 2015) et spécifie que le développement urbain escompté au cours des prochaines années sera modéré sur le territoire de l'arrondissement, et qu'il est donc « *important de veiller à consolider le territoire, contribuant de la sorte à mieux rentabiliser les infrastructures et les équipements existants. Il importe de reconnaître la qualité des acquis et de voir d'abord à leur maintien. Ainsi, le Plan prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes des secteurs établis, qui composent la majeure partie du territoire de l'arrondissement.* ».

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en six orientations sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent qui sont identifiées à la Figure 9.

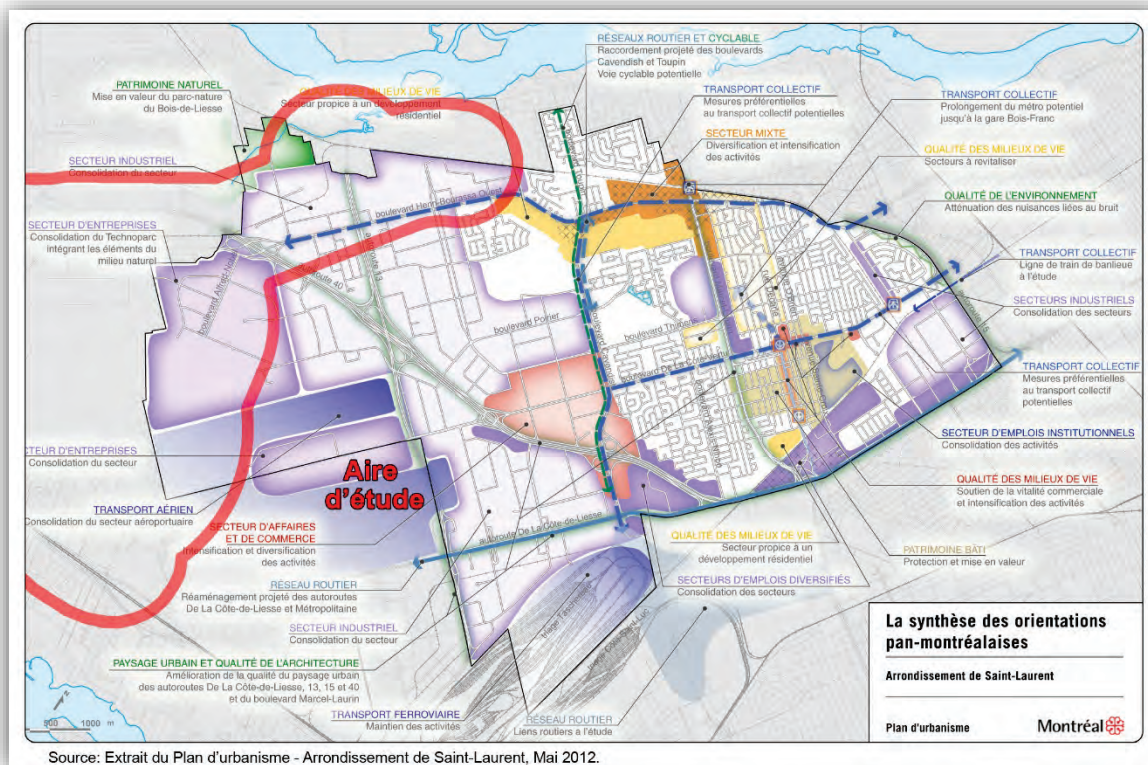


Figure 9 — Arrondissement de Saint-Laurent, orientations pan-montréalaises

2.5.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'urbanisme identifie deux enjeux locaux d'aménagement pour le territoire de l'arrondissement :

- **Enjeu 1** – Assurer la qualité de vie des résidents dans une perspective de développement durable;

Pour cet enjeu, on note 19 objectifs dont les suivants sont d'intérêt au projet du REM:

- Objectif 6 – Soutenir un mode d'urbanisation favorisant le transport collectif;
- Objectif 8 – Améliorer les déplacements en privilégiant le transport collectif et cycliste, et en préservant la quiétude des milieux résidentiels;
- Objectif 13 – Minimiser, pour l'habitation, les nuisances générées par les activités industrielles ou les grandes infrastructures de transport;
- Objectif 14 – Soutenir l'émergence d'un environnement urbain respectueux des principes du développement durable.

- **Enjeu 2** – Consolider les secteurs d'emplois de Saint-Laurent;

Pour cet enjeu, on note un objectif d'intérêt au projet du REM:

- Objectif 5 – Faciliter l'accessibilité aux principaux secteurs d'emplois.

Une planification détaillée de portée locale est aussi comprise au plan et identifie neuf secteurs spécifiques (Figure 10)

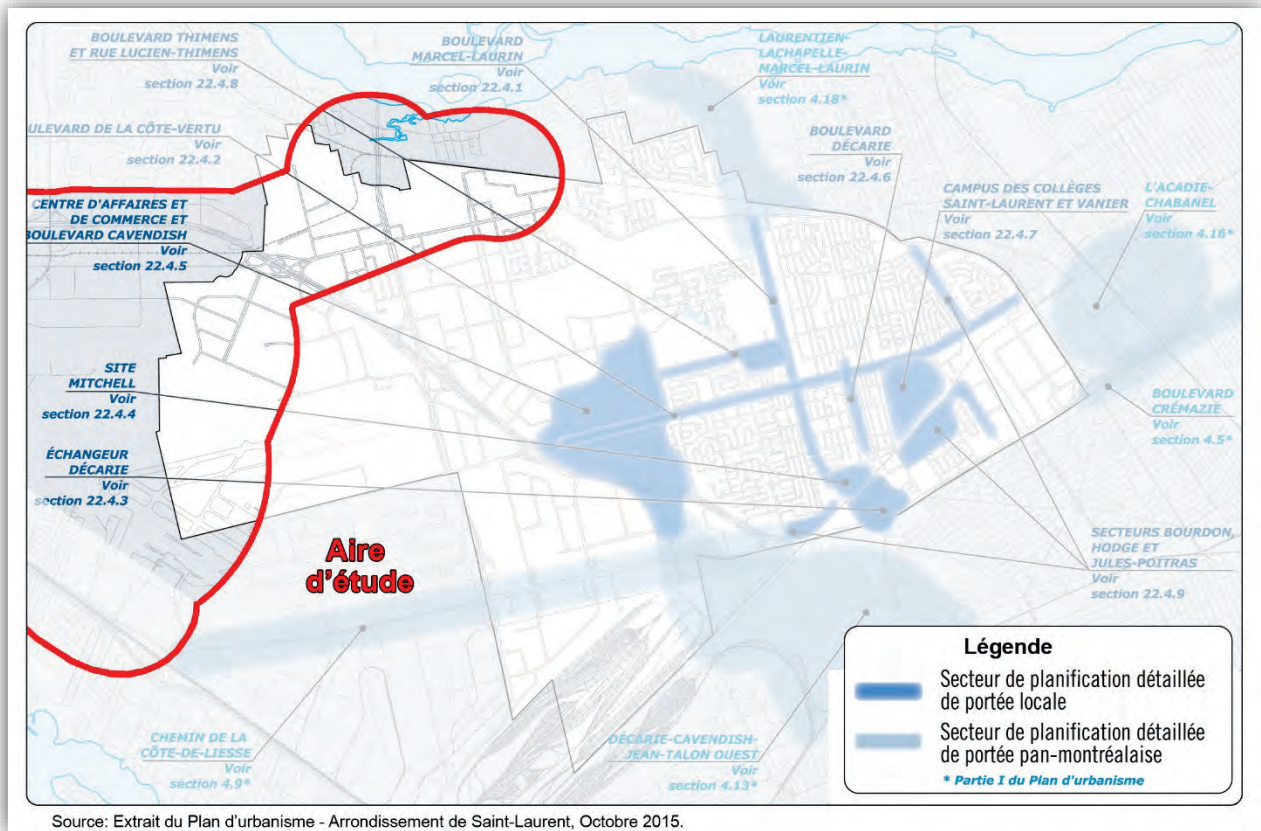


Figure 10 — Arrondissement de Saint-Laurent, secteurs de planification détaillée

2.5.2 Affectations du sol

Trois affectations du sol sont identifiées au plan d'urbanisme dans l'aire d'étude. L'affectation *Mixte* occupe la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Grande emprise ou grande infrastructure publique et Conservation* (Figure 11).

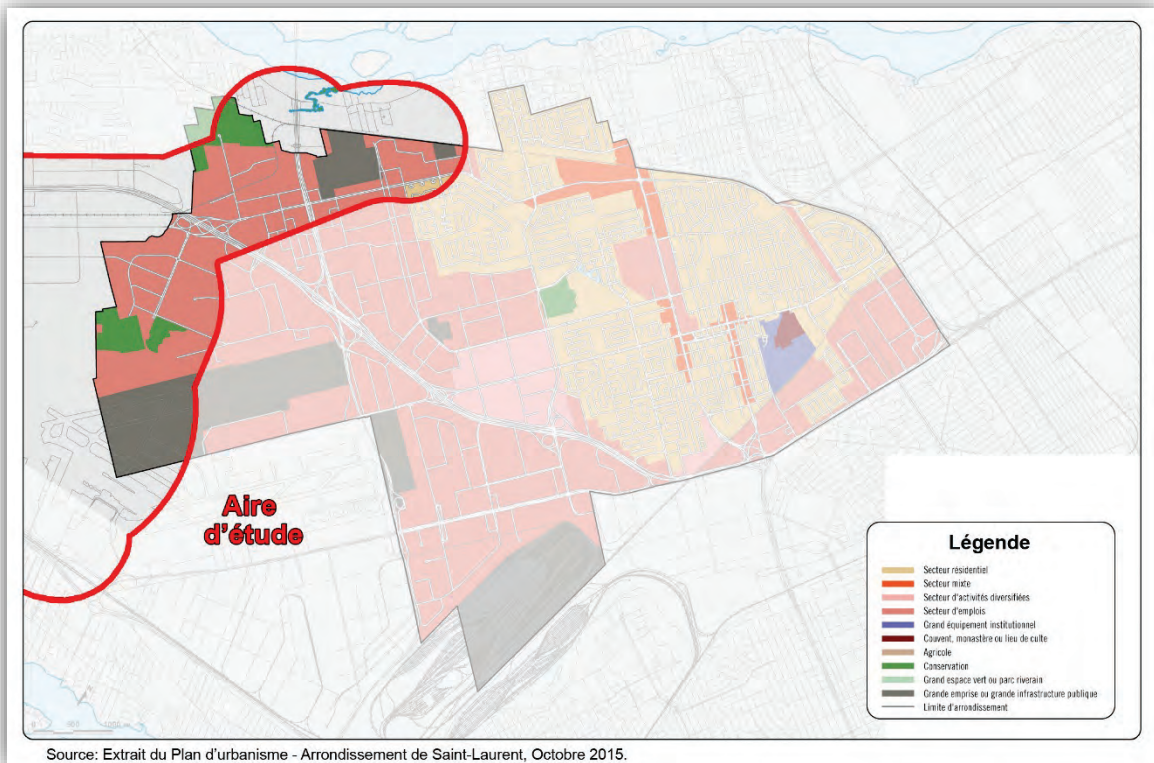


Figure 11 — Arrondissement de Saint-Laurent, affectations du sol

2.6 Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro

Le plan d'urbanisme de l'arrondissement de Pierrefonds–Roxboro date de décembre 2007 (avec une dernière mise à jour en juin 2011). Le parti d'aménagement du plan se décline en cinq orientations sur le territoire de l'arrondissement de Pierrefonds–Roxboro qui sont identifiées à la Figure 12.

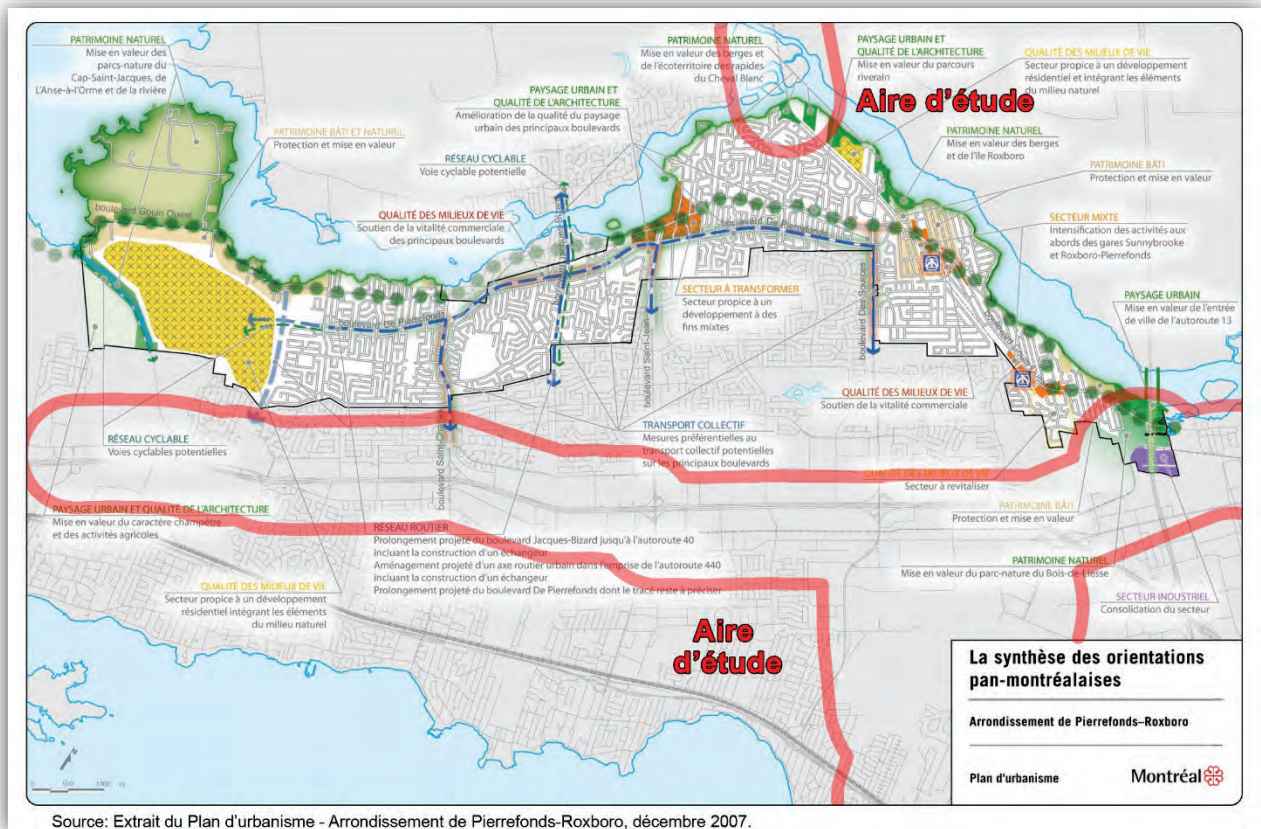


Figure 12 — Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, orientations pan-montréalaises

2.6.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'urbanisme identifie six enjeux locaux d'aménagement pour le territoire de l'arrondissement avec 22 objectifs dont certains sont d'intérêt pour le REM :

- **Enjeu 1** – La consolidation et le développement de milieux de vie de qualité, diversifiés, attrayants et complets;
- **Enjeu 2** – La consolidation des secteurs commerciaux locaux conviviaux et bien intégrés à leur milieu, répondant à tous les besoins;
- **Enjeu 3** – La mise en place de réseaux de transport efficaces et performants;

Pour cet enjeu, on note 19 objectifs dont les suivants sont d'intérêt au projet du REM:

- Objectif 8 - Soutenir une utilisation accrue du transport collectif et améliorer la desserte de l'arrondissement;
- Objectif 9 – Assurer une gestion efficace des déplacements au sein de l'arrondissement;
- Objectif 11 - Assurer la desserte des secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif par un réseau de voies cyclables efficace;
- Objectif 12 - Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux cyclables et piétonniers.

- **Enjeu 4** – La réalisation d'un paysage urbain de qualité, respecté et apprécié;
Pour cet enjeu, on note quatre objectifs dont le suivant est d'intérêt au projet du REM:
 - Objectif 14 - Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain.
- **Enjeu 5** – La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, naturel et archéologique;
- **Enjeu 6** – La réalisation d'un environnement urbain sain, durable et sécurisé;
Pour cet enjeu, on note quatre objectifs dont le suivant est d'intérêt au projet du REM:
 - Objectif 22- Assurer l'intégration des principes de développement durable.

Une planification détaillée de portée locale est aussi comprise au plan et identifie six secteurs spécifiques (Figure 13).

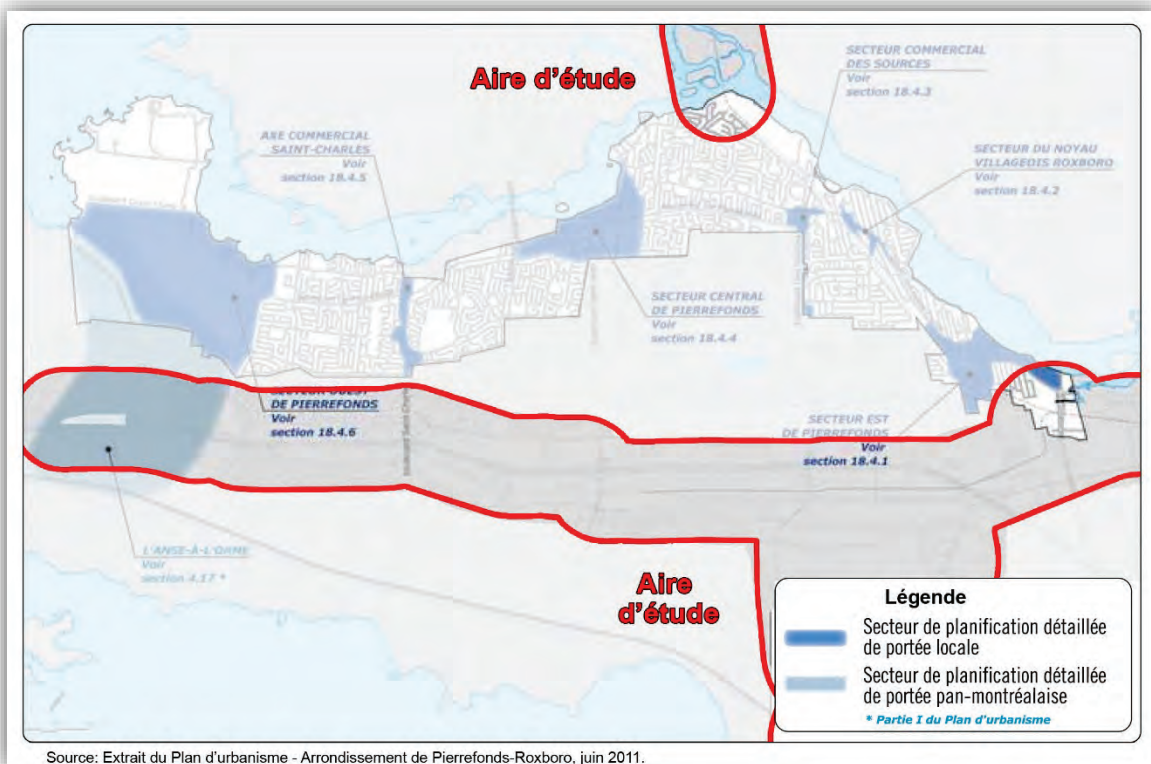


Figure 13 — Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro, secteurs de planification détaillée

2.6.2 Affectations du sol

Quatre affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. Les affectations *Secteur résidentiel* et *Conservation* occupent la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Secteur d'emplois* et *Couvent, monastère ou lieu de culte* (Figure 14).

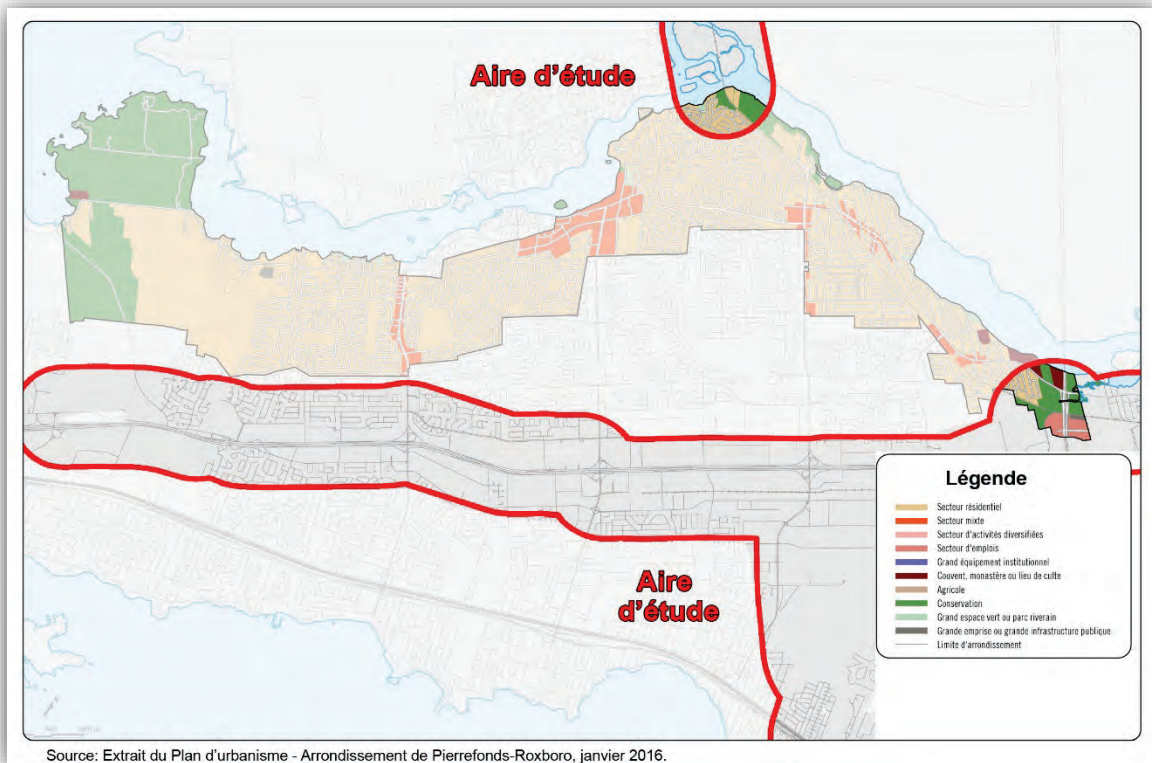
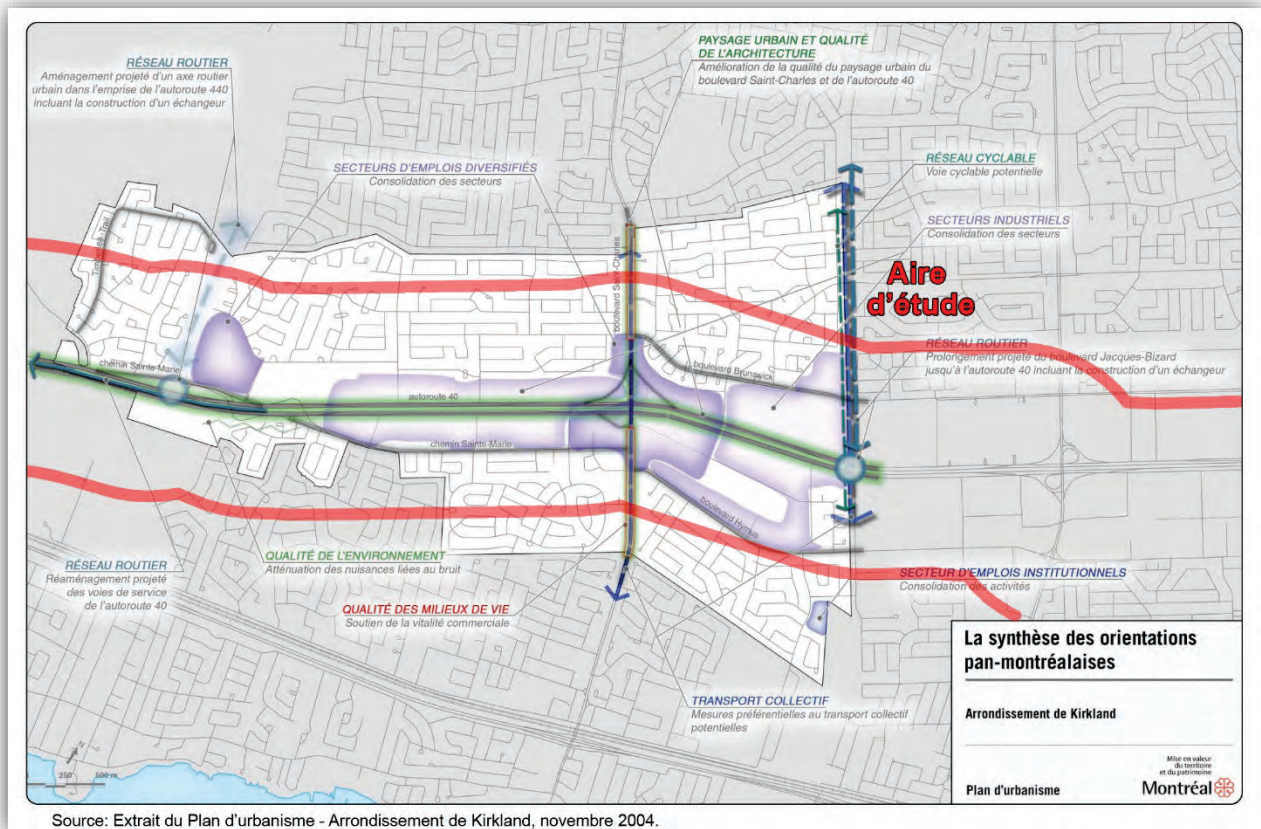


Figure 14 — Arrondissement de Pierrefonds–Roxboro, affectations du sol

2.7 Ville de Kirkland

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en quatre orientations sur le territoire de la Ville de Beaconsfield qui sont identifiées à la Figure 15.



Source: Extrait du Plan d'urbanisme - Arrondissement de Kirkland, novembre 2004.

Figure 15 — Ville de Kirkland, orientations pan-montréalaises

2.7.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'urbanisme identifie quatre enjeux d'aménagement principaux à la Ville de Kirkland. Les objectifs spécifiques d'intérêt au projet du REM sont aussi identifiés ci-dessous:

- **Objectif 1** – Milieux de vie résidentiels.
- **Objectif 2** – Secteur d'emplois.
- **Objectif 3** – Transport :

L'accroissement de l'utilisation du transport collectif et des modes de déplacements non motorisés.

- **Objectif 4** – Patrimoine.

2.7.2 Affectations du sol

Cinq affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. Les affectations *Secteur résidentiel* et *Secteur d'emplois* occupent la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Secteurs mixtes*, *Grand espace vert ou parc riverain* et *Infrastructures publiques* (Figure 16).

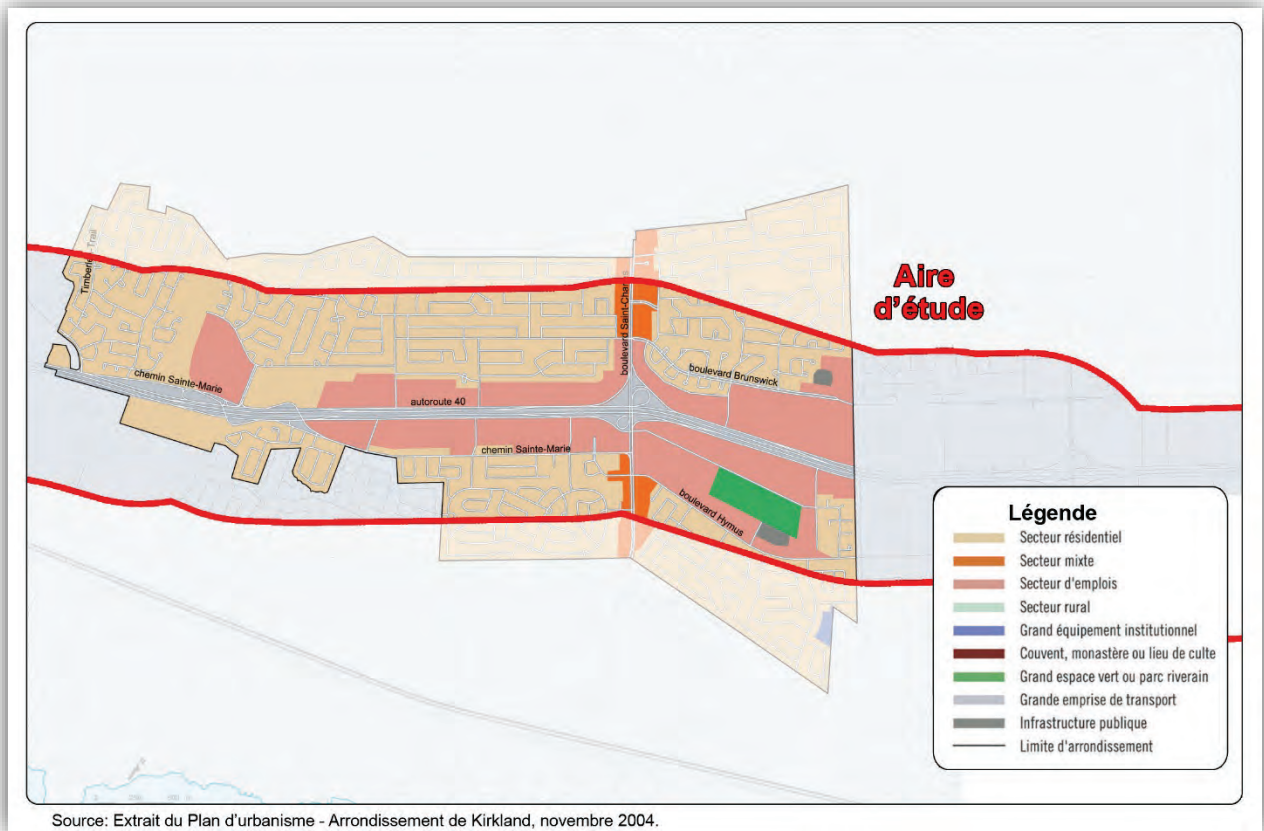


Figure 16 — Ville de Kirkland, affectations du sol

2.8 Ville de Dollard-des-Ormeaux

Le plan d'urbanisme en vigueur de la ville de Dollard-des-Ormeaux s'appliquait initialement au territoire de l'arrondissement de Dollard-des-Ormeaux–Roxboro préalablement à la défusion de 2006. Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en six orientations sur le territoire de la Ville de Beaconsfield qui sont identifiées à la Figure 17.



Figure 17 — Ville de Dollard-des-Ormeaux, orientations pan-montréalaises

2.8.1 Grandes orientations d'aménagement

Aucune grande orientation n'est spécifiée au plan d'urbanisme.

2.8.2 Affectations du sol

Trois affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. L'affectation Secteur d'emplois occupe la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Grand espace vert ou parc riverain* et *Secteur résidentiel* (Figure 18).

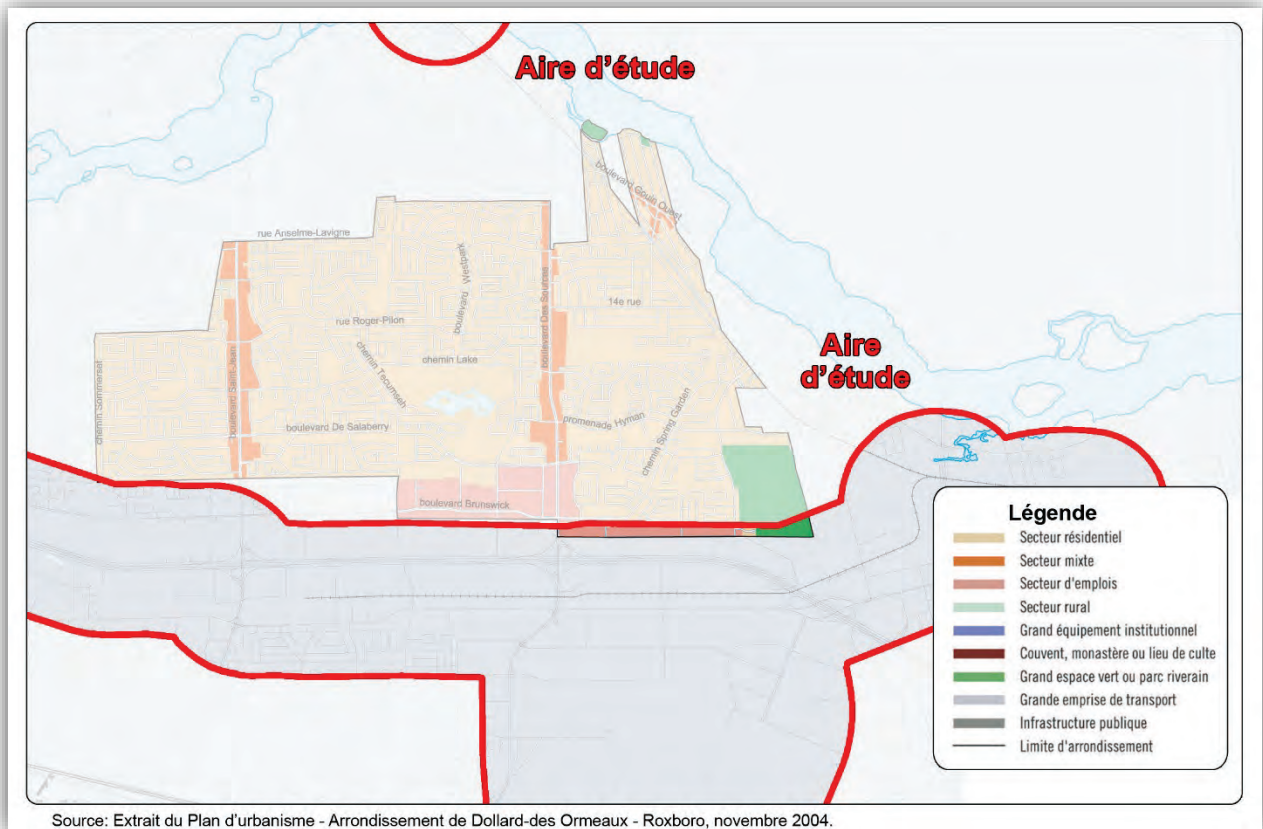
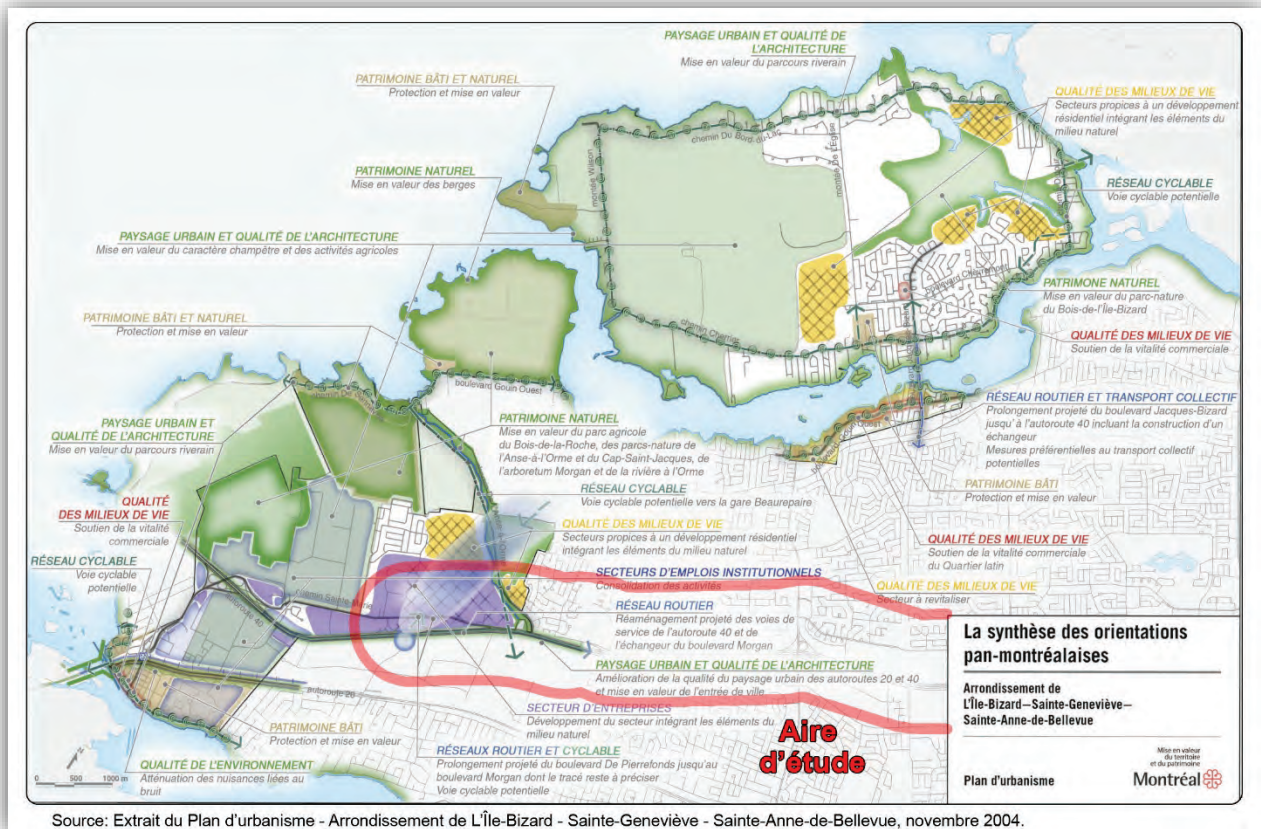


Figure 18 — Ville de Dollard-des-Ormeaux, affectations du sol

2.9 Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

Le plan d'urbanisme en vigueur de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue s'appliquait initialement au territoire de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue préalablement à la défusion de 2006. Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme se décline en cinq orientations sur le territoire de la Ville de Beaconsfield qui sont identifiées à la Figure 19.



Source: Extrait du Plan d'urbanisme - Arrondissement de L'Île-Bizard - Sainte-Geneviève - Sainte-Anne-de-Bellevue, novembre 2004.

Figure 19 — Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, orientations pan-montréalaises

2.9.1 Grandes orientations d'aménagement

Le plan d'urbanisme identifie deux secteurs d'aménagement principaux à la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue :

- **Secteur 1** – Secteur établi;
Orientation - Maintenir le caractère des secteurs.
- **Secteur 2** – Secteurs à transformer ou à construire;
Orientation - Renouveler le caractère des secteurs.

2.9.2 Affectations du sol

Trois affectations du sol sont identifiées dans l'aire d'étude. L'affectation *Secteur d'emplois* occupe la plus grande proportion de l'aire d'étude. Dans une plus petite proportion sont aussi retrouvées les affectations *Secteur résidentiel* et *Grand espace vert ou parc riverain* (Figure 20).

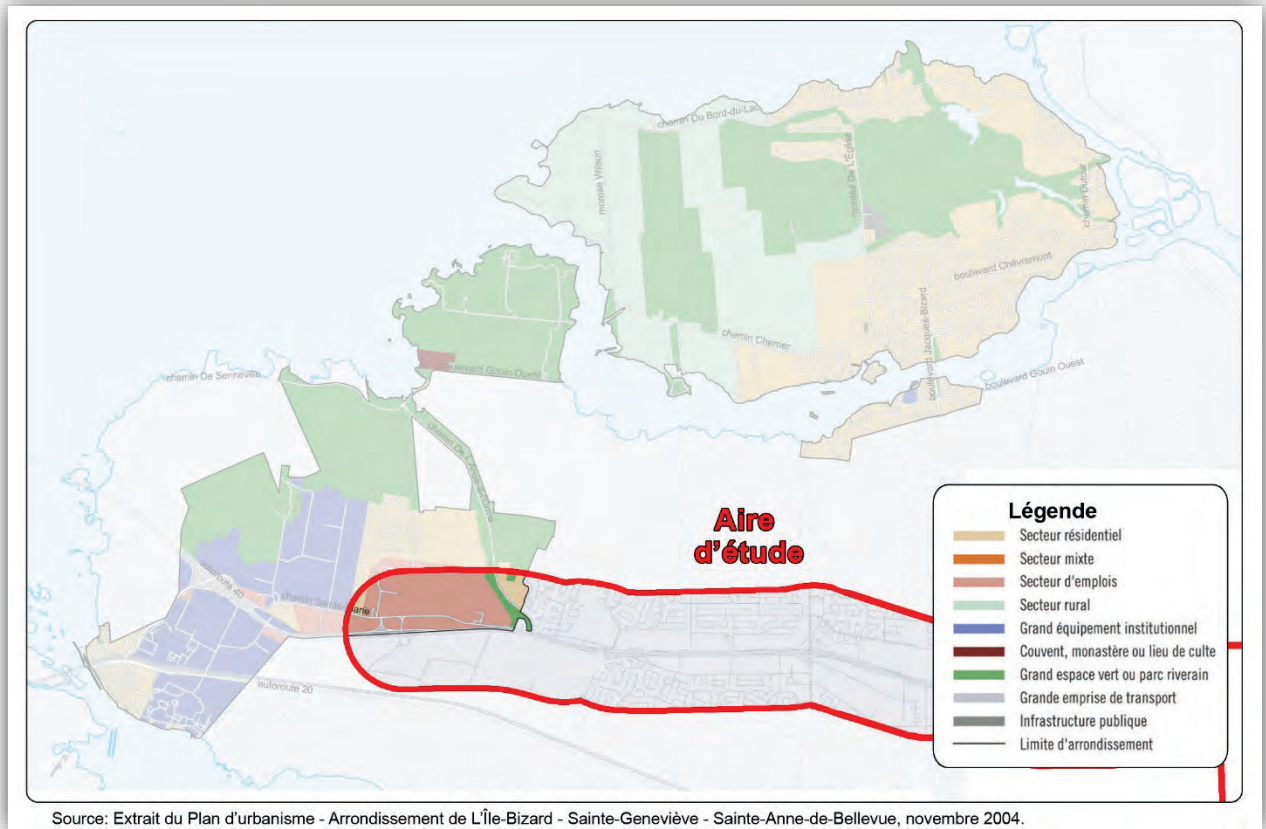


Figure 20 — Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, affectations des sols