Plan particulier d'urbanisme **Quartier des Monts**

Novembre 2026

Beloeil
Forgée pour innover

Mot du maire



À Belœil, le secteur situé au sud de l'autoroute 20, entre le mont Saint-Bruno et le mont Saint-Hilaire, est l'un des derniers grands espaces appelés à se développer. **Les décisions que nous prenons aujourd'hui auront donc une influence durable sur la façon d'habiter Belœil demain.**

Longtemps connu sous le nom de Nouveau Belœil, ce secteur devient aujourd'hui le Quartier des Monts. Ce nom s'est imposé tout naturellement : de part et d'autre du territoire, les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire marquent le paysage et lui donnent son caractère. Ce projet particulier d'urbanisme (PPU) propose d'en faire de véritables repères du quartier, visibles à partir des rues, des parcs et des espaces publics.

L'élaboration de ce plan particulier d'urbanisme s'est construite par étapes, avec l'apport de professionnels de l'aménagement, des propriétaires du secteur et de la population. Elle mène aujourd'hui à une vision précise : créer un quartier à échelle humaine où le paysage est d'ailleurs l'une des assises centrales du concept d'aménagement. Cette vision se traduit très concrètement dans la façon de penser les rues, les espaces verts, les déplacements, les habitations et les lieux de rencontre.

Planifier ce quartier maintenant, c'est aussi nous donner les moyens de faire des choix au bon moment. Nous voulons prévoir une diversité de logements, mieux relier les déplacements à pied et à vélo, créer des parcs accessibles à proximité des résidences, accroître la présence des arbres et de la nature et préserver les vues qui caractérisent ce secteur. Le PPU établit ce cadre tout en laissant aux projets futurs la possibilité d'évoluer.

Cette démarche s'inscrit également dans une réflexion plus large sur l'avenir de Belœil. Elle rejoint les objectifs de notre planification stratégique et s'arrime à la révision de notre Plan d'urbanisme. **Dans un territoire presque entièrement développé, la question n'est plus seulement de savoir où construire, mais surtout comment bien le faire.**

Je remercie toutes les personnes qui ont contribué à cette réflexion, les citoyennes et les citoyens, les membres du conseil ainsi que les équipes de la Ville. Le Quartier des Monts prendra forme progressivement, dans les prochaines années. **Notre responsabilité aujourd'hui est de lui donner de bonnes bases, pour qu'il devienne un milieu où il fera bon habiter, se déplacer et se retrouver, tout en conservant ce qui distingue Belœil : son échelle humaine et son lien privilégié avec le paysage.**

Daniel Picard, Maire de Belœil

Table des matières

01
Mise en contexte 5

Objectifs du plan particulier d'urbanisme 6
Contexte et localisation 7
Territoire d'intervention 9
Cadre de planification 10

02
Analyse territoriale et diagnostic 18

Évolution morphologique 19
Profil sociodémographique 25
Dynamiques urbaines 29
Mobilité 32
Parcs et loisirs 35
Analyse FFOM 37
Enjeux d'aménagement et de développement 38

03
Vision, orientations et concept global 39

Énoncé de vision 40
Orientations et objectifs d'aménagement 42
Concept d'aménagement 46

04
Balises d'aménagement 51

Trame urbaine 52
Espaces extérieurs 58
Cadre bâti 63

05
Mise en œuvre 68

Plan d'action 69

01
Mise en contexte

Objectifs du plan particulier d'urbanisme

Depuis quelques années, la ville de Belœil connaît une croissance soutenue, autant d'un point de vue démographique qu'économique. Cette réalité s'explique en majeure partie par l'exode de masse des populations vers les banlieues, qui a atteint un sommet inégalé durant la période pandémique. Encore aujourd'hui, ce dynamisme démographique poursuit sa course en raison des attraits que les banlieues présentent pour de nombreux ménages.

Pour encadrer adéquatement le développement de son territoire, la Ville de Belœil a mis en place divers politiques et plans d'action, notamment un plan directeur des parcs, une politique environnementale, un plan de lutte contre les îlots de chaleur et le ruissellement, une politique de l'arbre et un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La Ville a aussi adopté, en 1993, un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur du Vieux-Belœil afin de se doter d'une vision de développement pour ce lieu hautement symbolique.

La Ville de Belœil souhaite encadrer le développement de l'un de ses derniers secteurs inoccupés afin de le planifier de manière détaillée. En tenant compte du contexte actuel et des effets anticipés que son développement aura sur l'ensemble du territoire, la planification du secteur tendra vers un urbanisme réfléchi. Le PPU, à titre d'instrument de planification, est l'outil tout désigné mis à la disposition des entités municipales pour parvenir à donner corps à cette intention, comme elle l'a notamment fait pour le secteur du Vieux-Belœil.

C'est dans cette optique qu'elle adopte le PPU du Quartier des Monts. Le PPU comporte plusieurs éléments essentiels qui permettront ultimement de prévoir l'organisation équilibrée de ce secteur, y compris :

- Un diagnostic territorial et sociodémographique servant à développer une fine compréhension du contexte dans lequel il s'insère;
- Un énoncé de vision et des orientations d'aménagement contribuant à la mise en œuvre;
- Un concept d'aménagement permettant de projeter la vision et les orientations dans l'espace et de planifier le secteur de manière détaillée;
- Un plan de mise en œuvre comprenant des règles et critères d'urbanisme prenant la forme d'outils d'intervention, qu'ils soient de nature réglementaire ou administrative.



Figure 1. Vue sur le site visé par le plan particulier d'urbanisme - vers le sud, à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste (Google Earth)

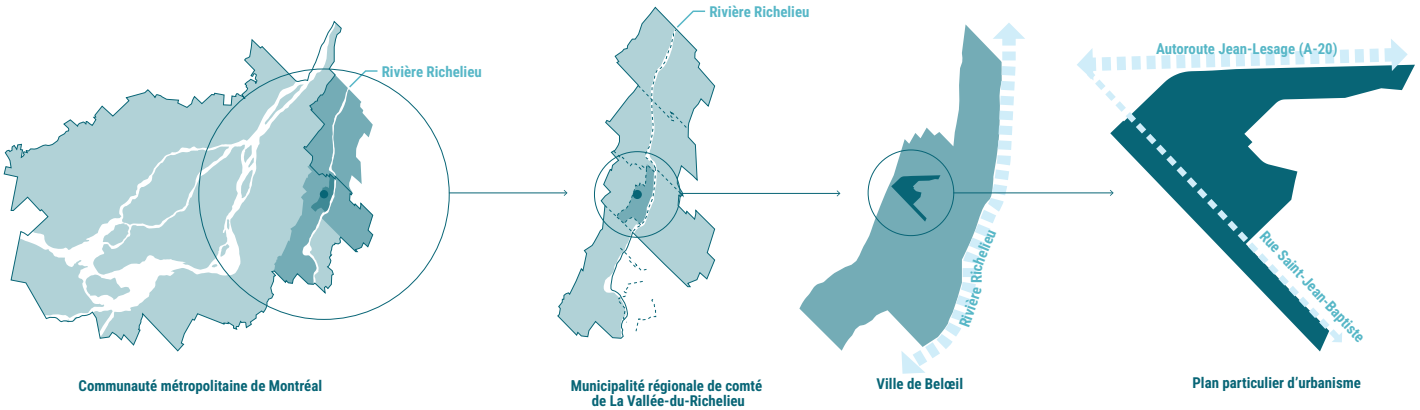
Contexte et localisation

Occupant une superficie approximative de 539 000 m² (53,9 ha), le secteur d'intervention du PPU du Quartier des Monts se positionne dans la partie centre-ouest de la ville de Belœil, à proximité de la limite est de Saint-Mathieu-de-Belœil, sur la Rive-Sud de Montréal. Il représente l'une des portes d'entrée de la ville, dans sa portion nord, étant localisé près d'une sortie de l'autoroute 20.

Belœil se situe à l'intérieur d'un système qui renferme, en plus de l'échelle locale, les échelles métropolitaine et régionale; elle est comprise dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), plus précisément dans sa couronne sud, ainsi que dans celui de la municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée-du-Richelieu, au cœur de cette dernière. Elle doit donc se conformer à sa planification en fonction des documents de planification adoptés par ces entités, à savoir le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM ainsi que le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC, en plus de ses propres outils d'urbanisme.



Figure 2. Vue sur le site visé par le plan particulier d'urbanisme – vers le sud-est, à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste (Google Earth, 2025)



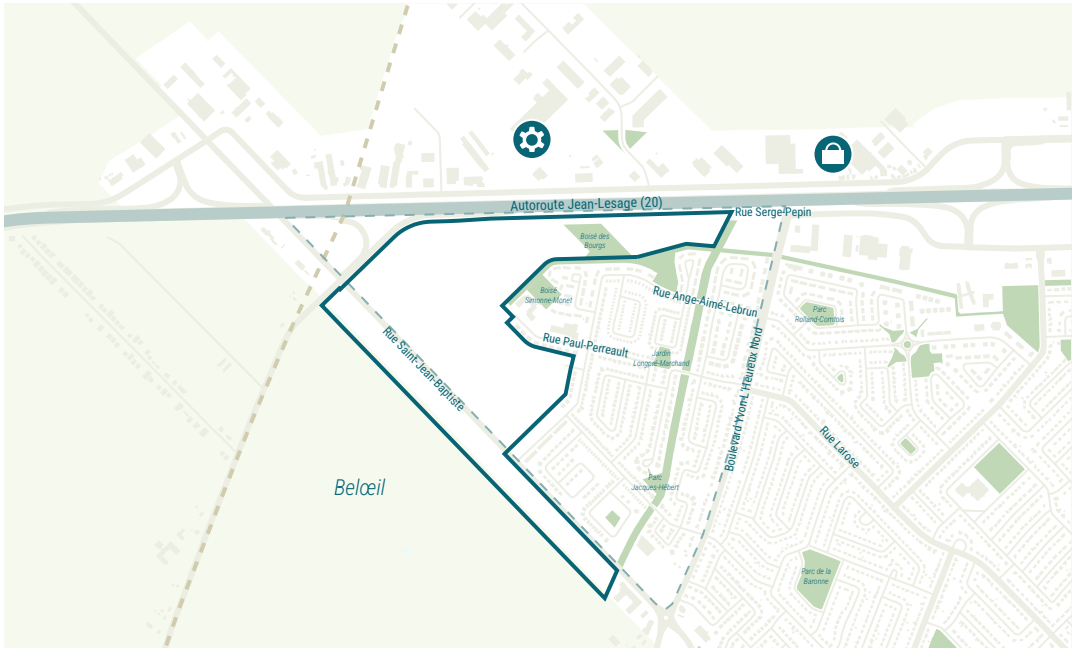

Saint-Marc-sur-Richelieu
Saint-Charles-sur-Richelieu
Saint-Mathieu-de-Belœil
Autoroute Jean-Lesage (A-20)
Belœil
Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (Route 116)
Mont-Saint-Hilaire
Mont Saint-Hilaire
McMasterville
Otterburn Park
Vers la Gare centrale
Plan 1 - Contexte et localisation du site
Limites municipales
Rivière Richelieu
Secteur du PPU
Zone agricole
Voie ferrée
Axe structurant de transport
Entrée d'autoroute
Entrée de ville
Aéroport
Mont
N
0
1
2 km

Territoire d’intervention

Le PPU du Quartier des Monts est situé à l’intérieur des limites suivantes :

- **Au nord** : La limite correspond à l’emprise de l’autoroute Jean-Lesage (20).
- **Au sud** : Le territoire est délimité par la rue Saint-Jean-Baptiste et comporte une longue bande de terrain comprise entre l’emprise de cette rue et la zone agricole permanente.
- **À l’est** : La limite longe le nouveau quartier résidentiel à l’ouest du boulevard Yvon-L’Heureux Nord. Plus précisément, les limites sont celles formées par les résidences situées le long des rues Ange-Aimé-Lebrun, Paul-Perreault et Simonne-Monet et par l’édifice Le Meridiem, le boisé Simonne-Monet, le bassin Dionis-Désilets et l’espace vert linéaire accueillant la piste cyclable.
- **À l’ouest** : La limite équivaut à l’emprise de la bretelle d’accès à l’autoroute Jean-Lesage (A-20).

Ce site, actuellement vacant, est composé de terres cultivables, d’un ruisseau qui le longe et de deux fossés de drainage qui le traversent. Il recoupe le district des Bourgs, un quartier résidentiel monofonctionnel qui accueille des habitations unifamiliales, de grands et moyens gabarits, des résidences bifamiliales, des maisons en rangée et des multilogements. Le site est bordé par une zone industrielle au nord, de l’autre côté de l’autoroute 20, ainsi que par deux zones commerciales, l’une au nord-est et l’autre au sud-est.



Plan 2 - Territoire d’intervention

- Limites municipales
- Limites du district des Bourgs
- Secteur du PPU
- Parc et espace vert
- Zone agricole
- Zone commerciale
- Zone industrielle
- Autoroute Jean-Lesage (20)

Cadre de planification

Le gouvernement du Québec a émis de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), qui sont en vigueur depuis le 1er décembre 2024. Ce renouvellement de la vision gouvernementale en matière d'aménagement du territoire aura pour effet d'entraîner une séquence de changements dans la planification métropolitaine, puis régionale et locale.

Le PPU est un outil de planification locale facultatif faisant partie intégrante du plan d'urbanisme. À la suite de son adoption, un ajustement des règlements d'urbanisme est nécessaire afin d'assurer une conformité au plan d'urbanisme en vigueur.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2012)

Puisque la CMM englobe la ville de Belœil, cette dernière est assujettie à son PMAD. Cet outil de planification contient trois grandes orientations réparties en thématiques : l'aménagement, le transport et l'environnement, elles-mêmes déclinées en objectifs et critères. Les objectifs liés au territoire du PPU sont décrits ci-dessous.

Note : L'analyse du cadre réglementaire présentée dans cette section a été réalisée avant l'entrée en vigueur du PMAD révisé, le 11 décembre 2025. Les documents de planification qui y sont présentés ne reflètent donc pas le cadre de planification actuellement en vigueur.

Aménagement : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

- Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires de type *transit-oriented development* (TOD)
- Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

Le site à l'étude n'est pas localisé au sein d'une aire TOD, mais est tout de même concentré à l'intérieur du périmètre urbain identifié. Le développement de ce site selon le principe d'aménagement durable est donc souhaité.

Transport : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

- Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021
- Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Le site est situé en bordure de l'autoroute 20. Il est donc important de réfléchir à la connexion du secteur du PPU avec les grandes artères routières implantées à proximité. Par ailleurs, une connexion avec les modes de transport collectif structurants devrait être envisagée pour le secteur chevauchant le district des Bourgs, déjà desservi par un circuit d'autobus permettant d'atteindre la gare de train de McMasterville.

Environnement : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

- Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal
- Protéger les paysages d'intérêt métropolitain
- Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques

La majeure partie du site est en friche, à l'exception d'une petite partie au nord-est qui correspond au boisé des Bourgs. Le secteur comprend également le boisé Simonne-Monet, situé au sud-est du secteur du PPU. Dans un souci de développement urbain qui se veut à la fois dirigé vers la création d'un milieu de vie et la protection des milieux naturels et espaces verts retrouvés en territoire belœillois, il importe d'élaborer un concept d'aménagement allant en ce sens, notamment en proposant des interventions adaptées au milieu d'insertion et non l'inverse. Par ailleurs, le secteur offre une vue vers les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno, qui représentent des éléments naturels d'intérêt à l'échelle régionale. La mise en valeur de ces paysages devra donc être considérée lors du développement du concept.

Schéma d'aménagement et de développement révisé (2006)

La ville de Belœil est comprise dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu et doit donc arrimer sa planification avec son SAD. Certains objectifs qu'il comporte sont liés au PPU de manière directe ou indirecte.

Note : Le SAD de la MRC de La Vallée-du-Richelieu est actuellement en révision. Le contenu du PPU devra être validé et, au besoin, ajusté afin de tenir compte des orientations et dispositions qui seront adoptées dans la version révisée du schéma.

Objectif 3.1 : Concentrer le développement urbain dans les pôles majeurs

- Rationaliser la croissance du développement urbain
- Favoriser la concentration du développement résidentiel dans les pôles de développement
- Renforcer la vocation commerciale et de services de notre région tout en consolidant les noyaux existants
- Rationaliser le développement industriel et l'articuler principalement en fonction de la présence des axes autoroutiers et d'une desserte en infrastructures adéquates

La MRC privilégie des développements cohérents, consolidés au sein des périmètres d'urbanisation existants et structurés de façon à optimiser leur potentiel urbanistique. Le concept du Quartier des Monts devra s'inscrire dans cette perspective.

Objectif 3.5 : Planifier l'organisation du transport terrestre

- Améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements sur les réseaux routiers régional et métropolitain, tout en favorisant l'intégration des réseaux locaux intermunicipaux et le développement des modes de déplacement actifs, notamment par la consolidation du réseau cyclable régional.
- Faire de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil l'unique site aéroportuaire sur le territoire
- Établir un cadre normatif afin de régir l'implantation d'infrastructures de transport.

La MRC vise une meilleure intégration des différents modes de transport à l'échelle régionale et avec les territoires voisins. Elle privilégie également le maintien de l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Belœil comme unique infrastructure aéroportuaire sur son territoire, celui-ci étant situé à proximité du secteur visé par le PPU.

Objectif 3.6 : Améliorer la qualité du paysage

- Assurer la conservation de l'intégrité des composantes structurantes du paysage naturel, urbain, agricole, patrimonial et culturel sur tout le territoire de la MRC
- Assurer la mise en valeur des composantes paysagères sur l'ensemble de la rivière Richelieu et le long des routes panoramiques et favoriser l'accessibilité des rives de la rivière Richelieu
- Améliorer la qualité du paysage urbain des portions des routes 112 et 116 vouées à une affectation commerciale et/ou industrielle
- Assurer et mettre en valeur les corridors autoroutiers

La qualité du paysage peut être représentée de différentes manières. Dans le cas d'un développement, elle fait principalement référence à l'intégration des nouveaux éléments avec l'existant, mais également à leur consolidation et leur mise en valeur, ce qui devra assurément être fait dans le cas présent.

SADR : Principaux paramètres applicables

Densité de construction

(tableau 11.4, plan 5.1)

- Corridor de transport : min. 30 log./ha brut
- Hors corridor de transport :
  - 2022-2026 : min. 22 log./ha brut
  - 2027-2031 : min. 24 log./ha brut

Affectation du sol

(Carte interactive MRC Vallée-du-Richelieu; tableau 5.1)

Multifonctionnelle

Les aires d'affectation multifonctionnelle correspondent soit aux aires TOD optimales ou à certains secteurs liés aux corridors de transport métropolitain. La priorité est donnée à la sécurité et à la fonctionnalité des déplacements.

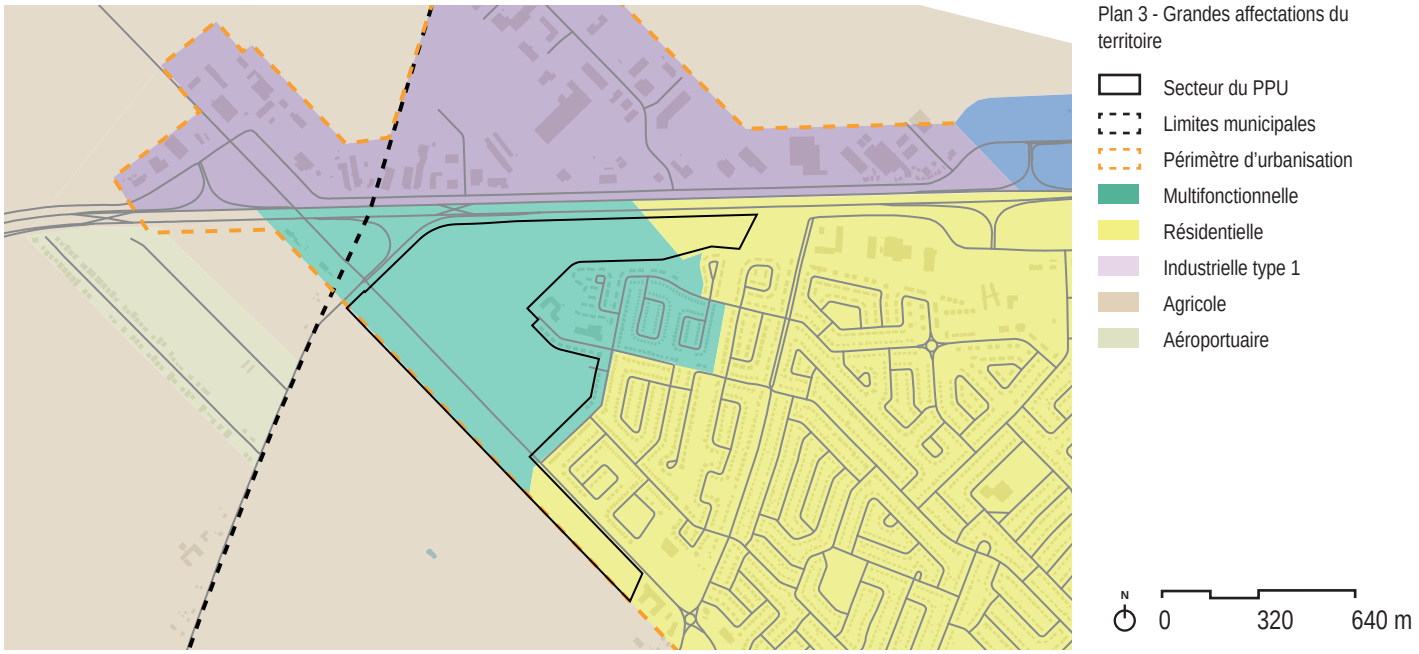
- Habitation (dominante)
- Commerces (service, bureau, autoroutier, vente au détail d'envergure locale, vente au détail d'envergure régionale)
- Équipement municipal
- Équipement d'utilité publique
- Industrie légère
- Récréatif léger
- Récréatif extensif et intensif

Les commerces de vente au détail d'envergure régionale y sont permis uniquement aux abords de la route 116. Les usages commerciaux, de services locaux et institutionnels sont autorisés sous conditions, sous réserve de la protection des massifs boisés en zone de conservation, où seuls les sentiers approuvés et les plantations sont permis.

Résidentielle

Le développement de nouveaux secteurs résidentiels, institutionnels ou récréotouristiques doit être prévu à une distance minimale des axes routiers d'importance, ou des ouvrages ou aménagements d'atténuation du niveau sonore doivent être proposés. Cette disposition s'applique au présent PPU, auquel cas la bande de protection sonore de l'A-20 empiète sur des résidences.

- Habitation (dominante)
- Commerces de proximité
- Commerce de nature récréotouristique
- Service de niveau local
- Institutionnel
- Utilité publique
- Équipement municipal
- Industrie légère
- Agricole



Plan d'urbanisme (2012)

La ville de Belœil est comprise dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu et doit donc arrimer sa planification avec son SAD. Certains objectifs qu'il comporte sont liés au PPU de manière directe ou indirecte.

Note : Le Plan d'urbanisme de la Ville est actuellement en révision. Le PPU devra être arrimé, au besoin, aux orientations et objectifs qui seront retenus dans la version révisée du Plan d'urbanisme.

Dans la MRC de la Vallée-du-Richelieu, la ville de Belœil est identifiée comme étant le plus grand pôle de développement. La vision d'aménagement et de développement pour le territoire est la suivante :

« Un milieu de vie durable à échelle humaine et une destination à la hauteur de son patrimoine historique et naturel ».

La Ville de Belœil a identifié quatre orientations pour assurer un encadrement optimal des interventions futures, dont les trois premières s'appliquent de manière directe au PPU du Quartier des Monts.

Orientation 1

Optimiser la qualité et la diversité du cadre de vie dans une perspective de développement durable

Orientation 2

Redéfinir l'image de la ville à la hauteur de son potentiel selon une approche environnementale

Orientation 3

Repositionner les assises de la structure économique de la ville pour un développement cohérent et renforcé

Orientation 4

Développer un centre-ville fort, dynamique et animé

PU : Principaux paramètres applicables

Densité de construction

(Section 8.1.1-1)

- Corridor de transport : min. 30 log./ha brut
- Hors corridor de transport :
  2022-2026 : min. 22 log./ha brut
  2027-2031 : min. 24 log./ha brut

Affectation du sol

(Section 8.2, Annexe A)

- Commerciale régionale (Cr)*
- Résidentielle haute densité (Rh)
- Résidentielle moyenne densité (Rm)
- Résidentielle faible densité (Rf)
- Industrielle sans incidence environnementale (Is)

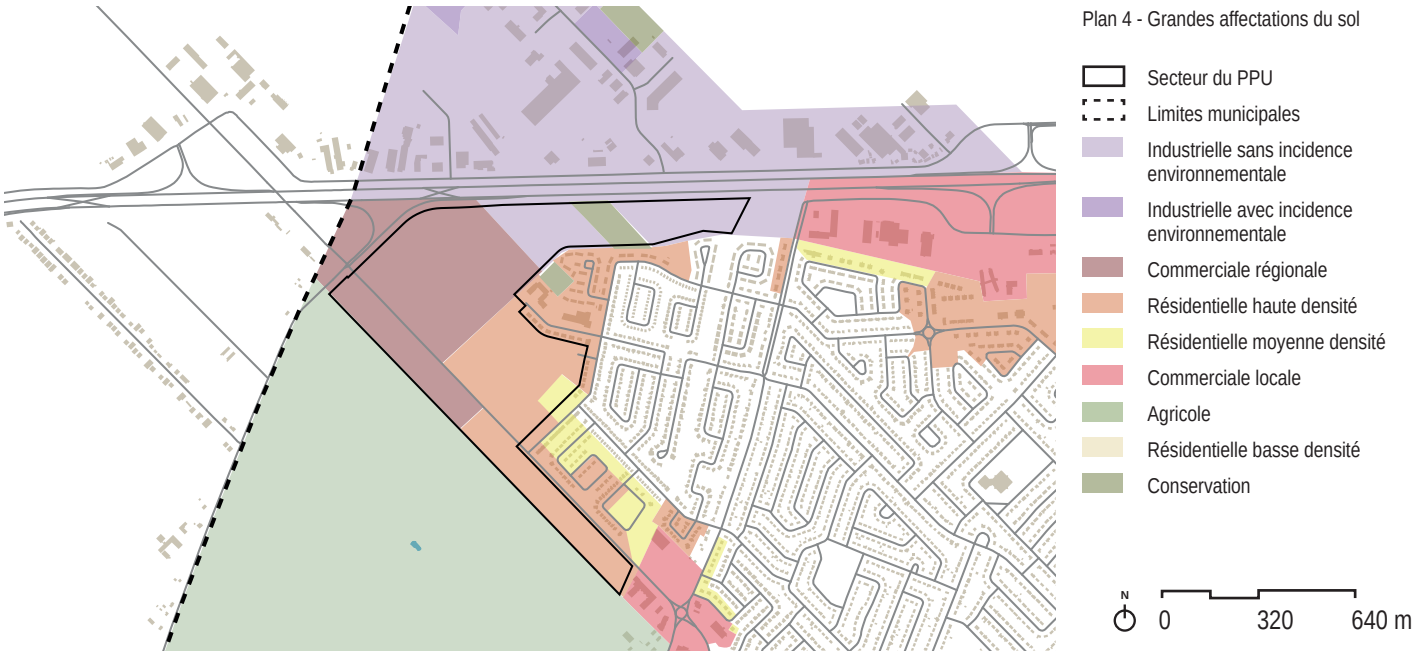
Les commerces de détail de type « grande surface » pourront exclusivement s'implanter le long de la section du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (R-116) répondant à une affectation « commerciale régionale »

Autres considérations

Le territoire d'intervention étant situé en bordure de l'autoroute 20, certaines dispositions particulières s'y appliquent. Les grandes affectations du sol identifiées au plan d'urbanisme pour le site sont l'« Industrielle (Is) », la « Commerciale régionale (Cr) » et la « Résidentielle haute densité (Rh) », auxquelles des fonctions dominantes et complémentaires sont associées.

Les terrains vacants ou à redévelopper à des fins résidentielles, situées dans le corridor de transport métropolitain (route 116, autoroute 20 et secteur du PPU du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier), devront respecter une densité minimale de 30 logements par hectare.

L'Annexe B énumère les objectifs reliés aux orientations identifiées au plan d'urbanisme, alors que l'Annexe C liste les fonctions dominantes associées aux affectations du sol contenues dans ce même outil de planification.

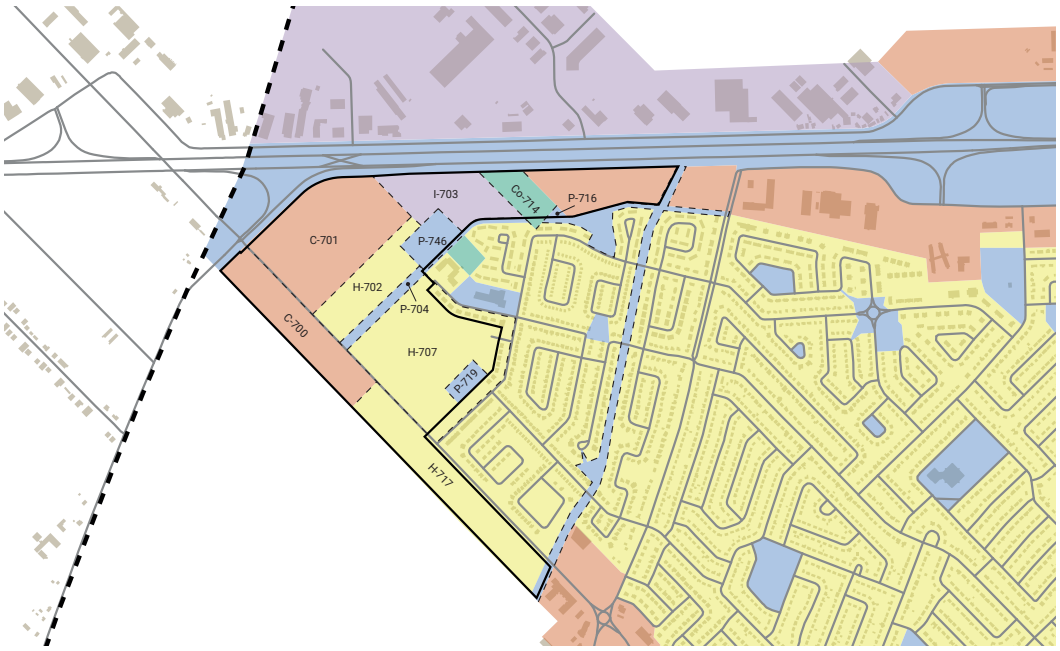


Règlement de zonage

Le plan de zonage du Règlement de zonage (1667-00-2011) indique que le territoire d'intervention est composé de 11 zones réparties dans cinq types de dominantes, plus précisément les dominantes suivantes : habitation, commerciale, industrielle, publique et institutionnelle, et conservation.

Note : Le Règlement de zonage de la Ville est actuellement en révision. Les dispositions, affectations et paramètres présentés dans cette section devront être arrimés, au besoin, à la version révisée de la réglementation municipale.

L'Annexe D fournit un aperçu des usages permis au règlement de zonage. Le règlement complet peut être consulté pour connaître les spécifications relatives aux types de structures autorisées, aux marges, à la largeur des terrains, etc.



Plan 5 - Plan de zonage (extrait)

Autres règlements

Le territoire du Quartier des Monts est encadré par le PIIA (1813-00-2025), le PPCMOI (1643-00-2010) et le Règlement de lotissement (1668-00-2011), qui définissent respectivement les usages autorisés, les critères d'intégration des projets, les possibilités de dérogation à certaines normes d'urbanisme et les paramètres de lotissement et d'aménagement du réseau viaire.

Note : Les règlements relatifs aux PIIA, aux PPCMOI, au lotissement et aux usages conditionnels sont en cours de révision. Le contenu du PPU devra être validé et, au besoin, ajusté afin d'assurer sa cohérence avec les nouvelles dispositions réglementaires qui seront adoptées.

Règlement sur les PIIA

L'ensemble des zones comprises dans le secteur du PPU est assujetti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), qui identifie les territoires ou catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat.

Règlement sur les PPCMOI

L'ensemble du territoire (à l'exception des zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique) est soumis au règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Cet outil réglementaire vise à permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité.

Règlement sur les usages conditionnels

Aucune disposition spécifique au territoire du PPU n'est identifiée.

Règlement de lotissement

Le concept d'aménagement du PPU ainsi que les stratégies d'intervention doivent s'appuyer sur les normes retrouvées au règlement de lotissement, notamment, sans s'y limiter, celles relatives à la largeur et au tracé des rues, aux sentiers piétons et cyclables, aux pentes, etc.

02

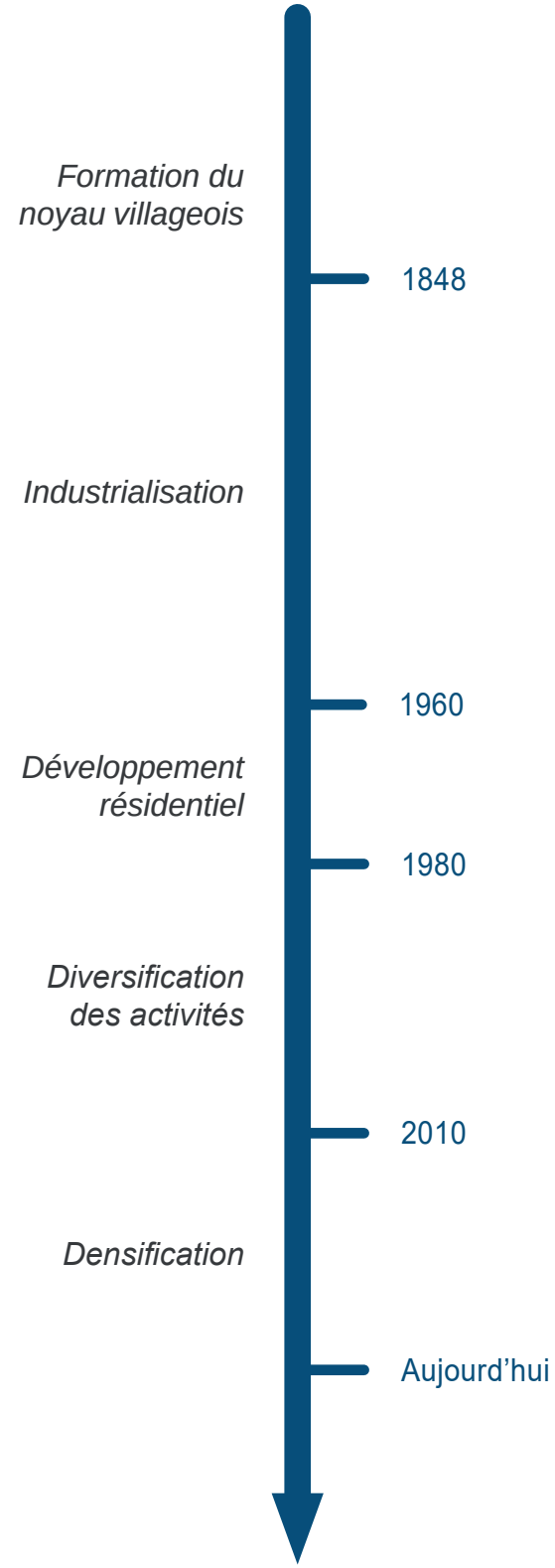
Analyse territoriale et diagnostic

Évolution morphologique

De petit noyau villageois à ville moderne, Belœil a évolué progressivement de manière cohérente au fil du temps. Son emplacement de choix a assurément contribué à cet essor et à lui donner ce visage singulier : une banlieue aux multiples facettes qui a su suivre les tendances de développement tout en conservant son unicité.

Le fait de s'intéresser aux modes et tendances de développement d'un territoire permet de comprendre les motifs derrière les orientations d'aménagement qui ont été privilégiées. La croissance démographique, d'abord causée par la présence de la rivière, puis par l'implantation des liens ferroviaires et routiers, a certainement eu un effet déterminant dans la structuration du territoire, alors que les besoins en logement et en offre commerciale se sont montrés grandissants au fil du temps.

L'étalement de la ville, combiné à la rareté croissante des espaces disponibles, rend nécessaire l'émergence d'une nouvelle ère de développement du territoire, marquée par la prédominance de pôles multifonctionnels cohérents avec les pratiques d'aménagement durable.



Formation du noyau villageois

1848

Bien avant l'arrivée des colons européens, les rives du Richelieu étaient fréquentées et habitées par les Premières Nations, qui y pratiquaient la pêche, la chasse et l'agriculture. Dès le début des années 1700, des colons s'installent sous le régime seigneurial, entre Sorel et Chambly, attirés par l'accès à la rivière et à des terres fertiles. Les premières habitations, implantées face au cours d'eau le long du tracé fondateur, cèdent progressivement la place à un parcellaire agricole dense, puis à l'expansion des cultures menant à la formation de villages.

À Belœil, un petit noyau villageois se développe face à la rivière vers la fin du XVIIIe siècle, à l'angle des rues Saint-Jean-Baptiste et Richelieu, et comprend une église ainsi que quelques commerces tenus par des marchands et artisans. Ce noyau se densifie, formant ainsi le coin le plus affairé du village, qui hébergeait d'ailleurs dès 1786 le plus ancien bâtiment commercial, appartenant au marchand Jean-Baptiste Bernard.

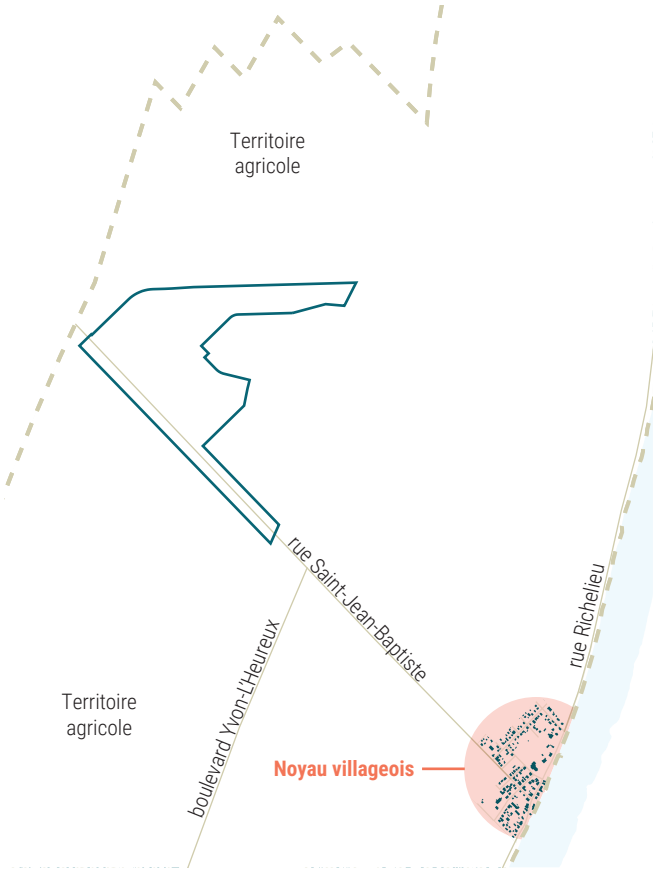




Figure 3. Vue sur la montagne depuis Belœil (1842) (Société d'histoire de Belœil-Mont-Saint-Hilaire)



Figure 4. Premier commerce de Belœil construit en 1786 (1938) (Ville de Belœil)

Industrialisation

1848 → 1960

La construction de la voie ferrée sur le tracé du Grand-Tronc, au tournant de l'année 1848, génère un achalandage suffisant pour stimuler la croissance démographique et décentraliser les activités. Le village croît et se modernise avec l'accès à l'électricité et le pavage des routes, qui forment une trame orthogonale à l'intérieur de laquelle des usines s'installent. C'est dans ce contexte que Belœil sera incorporée comme village en 1903.

En 1914, l'urbanisation conduira Belœil à devenir une ville. Au cours des décennies suivantes, d'importants liens routiers sont implantés et facilitent les déplacements depuis les grands centres, y compris le boulevard Laurier, le pont routier (route 116) et l'autoroute Jean-Lesage. La proportion de terres cultivées diminue au profit d'un lotissement résidentiel, qui se concentre en majeure partie le long des tracés fondateurs, s'étale à l'intérieur des terres et donne lieu à une nouvelle forme urbaine, soit celle de la banlieue de bungalows monofonctionnels.

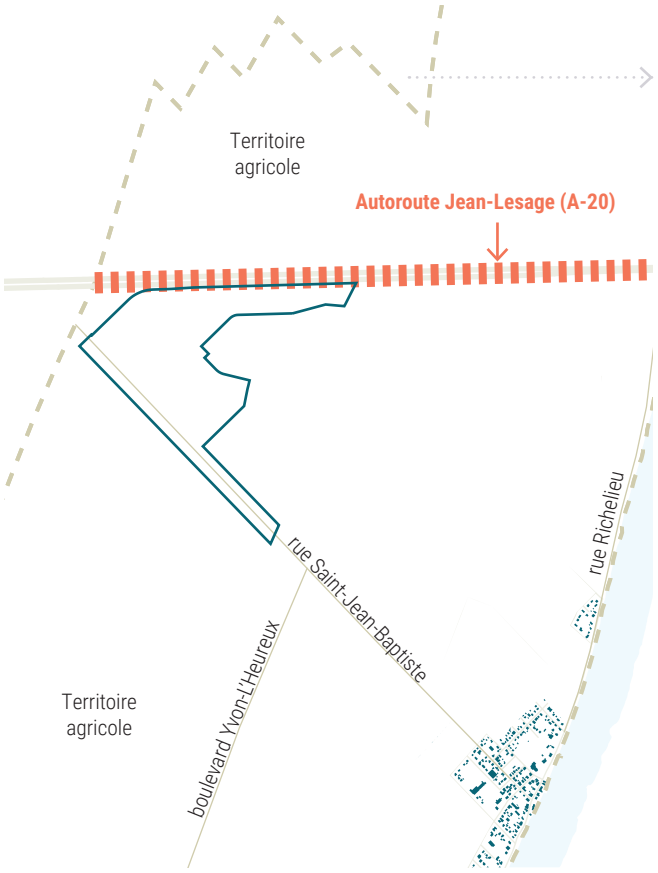




Figure 5. Noyau villageois de Belœil (1913) (Société d'histoire et de généalogie de Belœil–Mont-Saint-Hilaire)



Figure 6. Route 116 (1961) (BAnQ Numérique)

Développement résidentiel

1960 → 1980

La période s'étalant entre 1960 et 1980 est marquée par une croissance exponentielle dans le cadre de laquelle près du tiers des logements actuels sont construits à l'échelle de la MRC. Tout comme dans l'ensemble du pays, Belœil connaît un essor économique et démographique et est aussi touchée par le « baby-boom », l'utilisation exponentielle de l'automobile et le développement accéléré des infrastructures routières.

Les premiers quartiers monofonctionnels sont ainsi aménagés sur le territoire, avec comme typologie résidentielle dominante la maison unifamiliale, qui a rapidement occupé une place importante puisqu'elle répondait à un besoin rapide et peu coûteux de se loger et à une systématisation de la manière de planifier les villes autour du principe, *habiter*, *circuler* et *travailler*. La banlieue était ainsi austère et principalement axée sur le comblement des besoins primaires. La desserte en services de proximité, en transport actif et collectif et en parcs et espaces verts était moindre et ne contribuait pas à la création d'un milieu de vie complet.

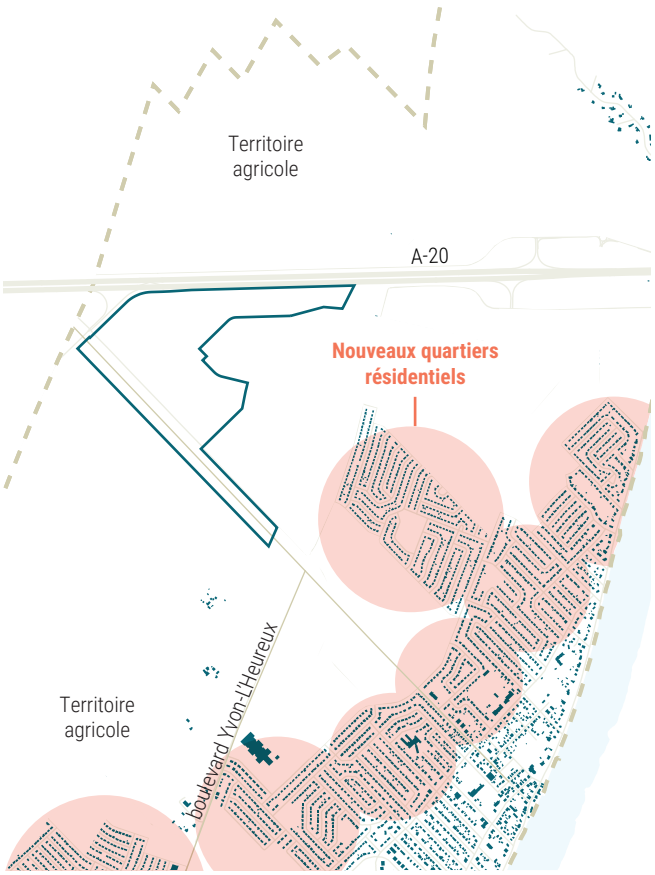




Figure 7. Quartier résidentiel de Belœil |1978 (ONF)



Figure 8. Quartier résidentiel de Belœil | 1978 (ONF)

Diversification des activités

1980 → 2010

La période entre 1980 et 2010 se distingue par l'apparition de noyaux urbains secondaires qui orientent la structure urbaine traditionnelle monocentrique vers un nouveau modèle de dispersion des activités. Le noyau villageois ne constitue plus le seul pôle de services. Des foyers commerciaux, institutionnels et culturels s'implantent peu à peu et Belœil accueille sa première strip commerciale en 2009, le long de l'autoroute Jean-Lesage, ce qui mènera à une certaine décentralisation des activités commerciales. La zone industrielle au nord de l'autoroute Jean-Lesage a vu le jour à la même époque.

Le développement résidentiel s'accélère et les nouveaux tracés de rue curvilignes contrastent avec l'orthogonalité des rues plus anciennes. Les typologies d'habitation évoluent : le bungalow fait place à la maison à paliers, la superficie des habitations augmente considérablement et des immeubles à logements sont édifiés. Belœil accueille d'ailleurs la plus grande concentration d'appartements de toute la MRC de la Vallée-du-Richelieu.

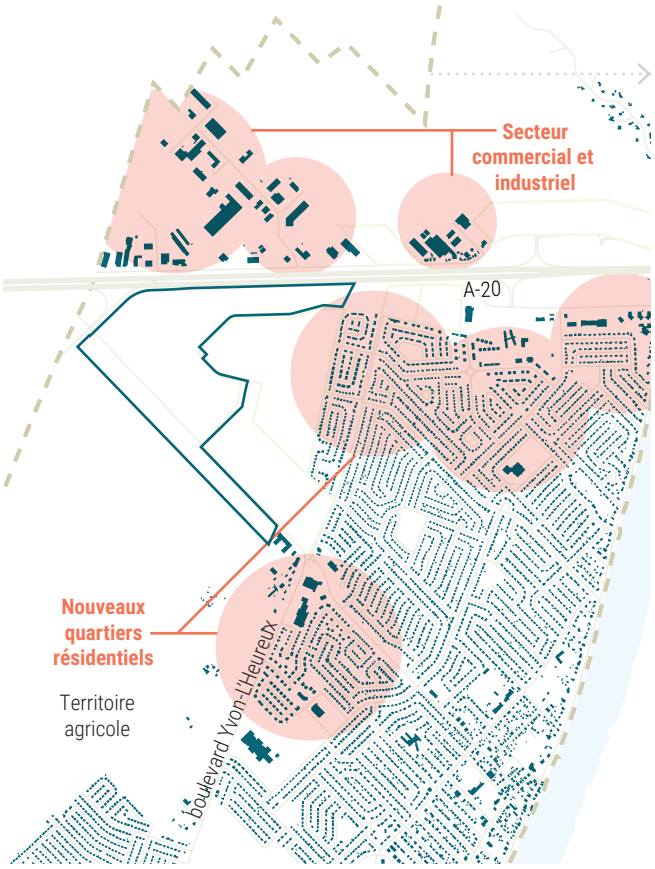




Figure 9. Nouvelle typologie résidentielle | 2010 (Logis Québec)



Figure 10. Nouvelle typologie résidentielle | 2010 (Realtor)

Densification

2010 → Aujourd'hui

Le paysage de Belœil se complexifie, se densifie et s'oriente de plus en plus vers un nouveau modèle d'aménagement urbain, principalement en raison de la rareté des terrains développables dans le périmètre urbain. Certains des récents projets résidentiels sont plutôt denses afin de répondre au besoin grandissant en logement ressenti sur l'ensemble du territoire. La ville de Belœil est d'ailleurs de plus en plus prisée non seulement pour sa desserte en transport, mais aussi en raison de sa proximité avec la métropole et de nombreux attraits paysagers et culturels qu'elle propose.

Au fait des enjeux urbains émergents, la Ville de Belœil priorise aujourd'hui le déploiement de projets qui rassemblent les meilleures pratiques relatives à la protection de l'environnement, au transport et à la mobilité durable ainsi qu'à l'accès au logement. La concrétisation de cette volonté se manifeste déjà à travers ses interventions de développement, notamment dans le district des Bourgs, où des projets de la sorte ont été parachevés.

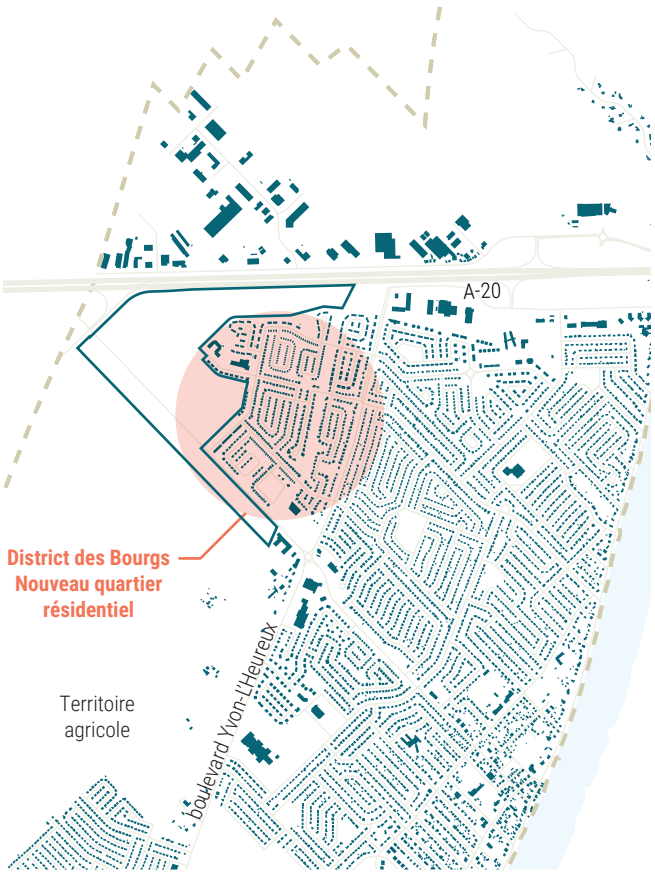




Figure 11. Le Meridiem, projet résidentiel multifamilial dans le district des Bourgs (Stantec)



Figure 12. Projet résidentiel dans le district des Bourgs (Stantec)

Profil sociodémographique

L'analyse du profil sociodémographique se base principalement sur les données du recensement de 2021 de Statistique Canada ainsi que sur les données détenues par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH).

Le fait de ne planifier qu'en fonction de la situation actuelle serait toutefois imprudent. Les besoins étant évolutifs, il importe de considérer les orientations qu'emprunte la société tout en anticipant les changements de paradigme pouvant émerger de ces nouveaux courants.

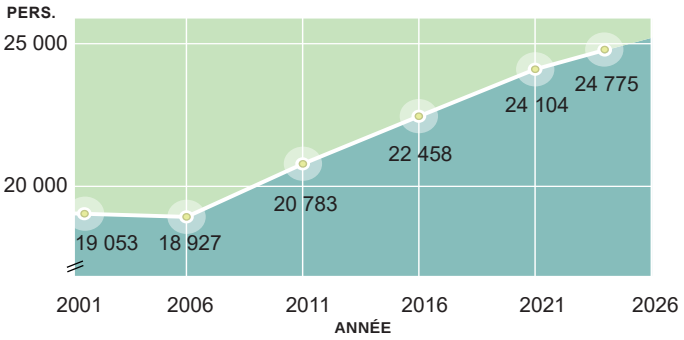
Population

Population totale et densité

La population de Belœil s'élève à 25 149 personnes en 2024 (source: MAMH, 2025) et compose 18 % des habitants de la MRC de la Vallée-du-Richelieu. Elle se retrouve au second rang des villes les plus peuplées du territoire, suivant Chambly. La densité de la population belœilloise (1 019 personnes par kilomètre carré) est de plus de quatre fois supérieure à celle observée dans l'ensemble de la MRC (230 personnes par kilomètre carré) en 2024.

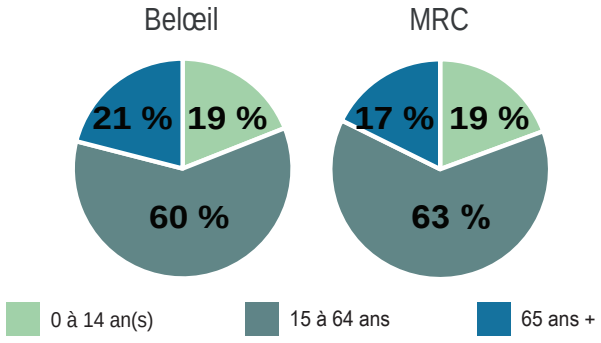
Évolution démographique

La population de la ville de Belœil est en augmentation depuis 2006 et a connu une croissance équivalant à 30 % de 2001 à 2024. Dans les dernières années, soit entre 2016 et 2024, elle a observé une croissance de 10,3 %, ce qui se rapproche de la variation de 8,6 % dont a fait l'objet la MRC de la Vallée-du-Richelieu.



Âge

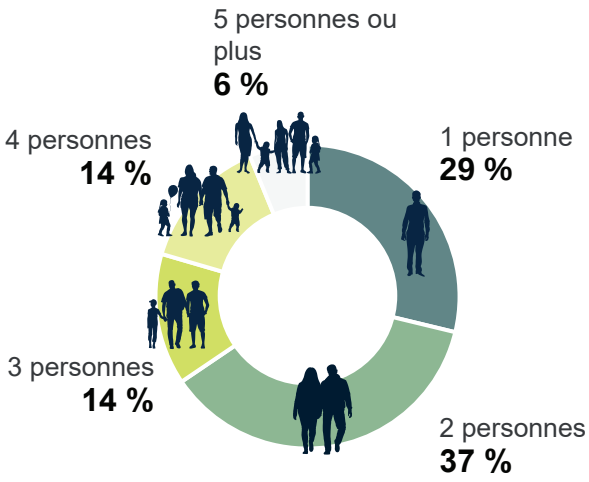
Belœil accueille une plus grande proportion de personnes âgées de 65 ans et plus que dans la MRC en 2021.



Ménages et familles

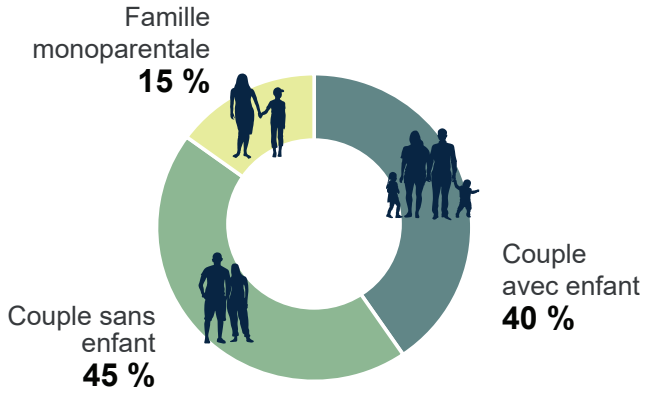
Taille des ménages privés

La taille moyenne des ménages de Belœil est de 2,3 personnes en 2021 (Source: Statcan, 2021).



Types de familles de recensement dans les ménages privés

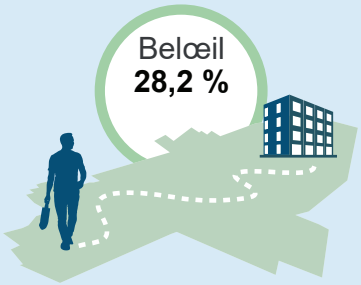
La taille moyenne des familles de recensement est de 2,8 personnes en 2021, alors que les familles belœilloises avec enfant comptent en moyenne 1,8 enfant. Au total, 55 % des ménages comptent au moins un enfant.



Déplacements

Destination de navettage

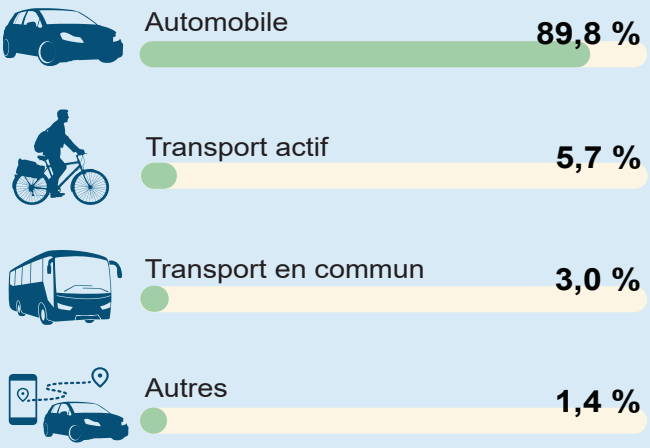
Un peu plus du quart de la population (28,2 %) réside et travaille dans la ville de Belœil en 2021, alors que cette proportion s'élève à 19,4 % à l'échelle de la MRC.



Proportion de la population dont l'emploi se situe à l'intérieur de la subdivision de recensement (Belœil)

Déplacements domicile-travail

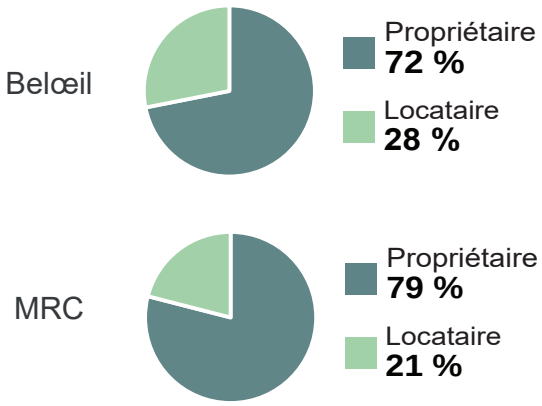
L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé (89,8 %) en 2021 pour effectuer les déplacements domicile-travail quotidiens, suivi par les modes de transport actif (5,7 %), dont la forte majorité (81 %) est effectuée à vélo.



Logements et besoins

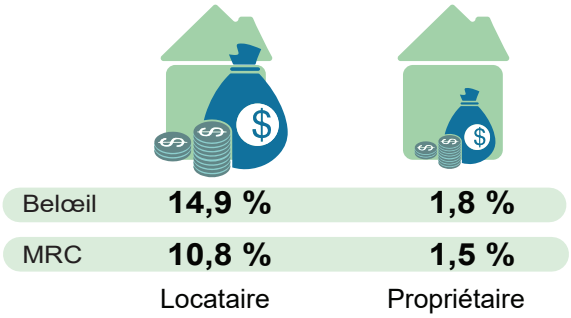
Mode d'occupation des ménages privés

La répartition entre les modes d'occupation propriétaire et locataire est assez similaire entre la ville de Belœil et la MRC de la Vallée-du-Richelieu en 2021, bien que les propriétaires soient plus fortement représentés à l'échelle de la région.



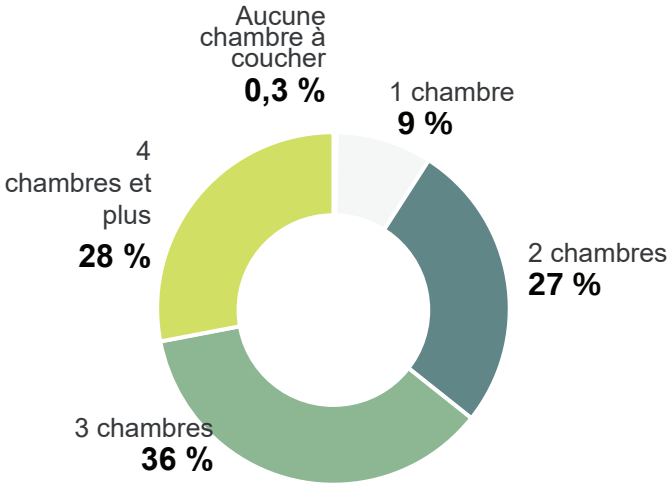
Besoin impérieux en matière de logement

Au total, 14,9 % des locataires consacrent plus de 30 % de leur revenu total avant impôt au logement et ont donc des besoins impérieux en la matière. On retrouve une plus grande proportion de ménages locataires ayant ces besoins dans la ville de Belœil que dans la MRC. Chez les propriétaires belœillois, 1,8 % ont des besoins impérieux en logement (2021), ce qui est similaire aux données observées au niveau de la MRC.



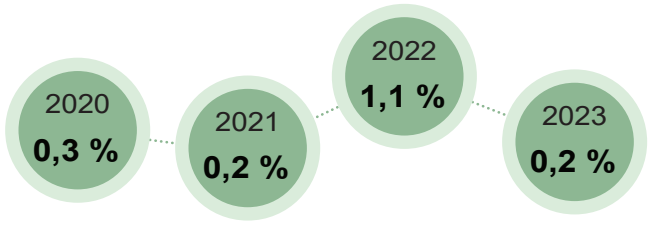
Logements privés occupés selon le nombre de chambres à coucher

Bien que la ville de Belœil présente une diversité de tailles de logements, ceux comprenant de deux à quatre chambres à coucher et plus sont davantage représentés sur le territoire.



Taux d'inoccupation

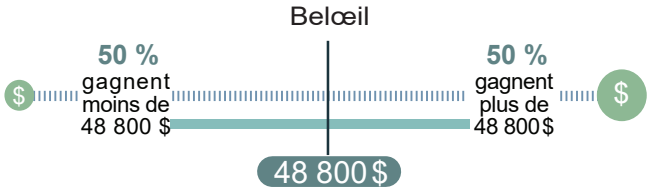
Un marché immobilier équilibré enregistre un taux d'inoccupation des appartements d'initiative privée entre 3 et 5 %. Avec un taux d'inoccupation de 0,2 % en 2023, la ville de Belœil, comme dans la majorité des provinces canadiennes, connaît une importante pénurie de logements. Une variation du taux de 1,1 % en 2022 à 0,2 % en 2023 démontre aussi une aggravation de la situation.

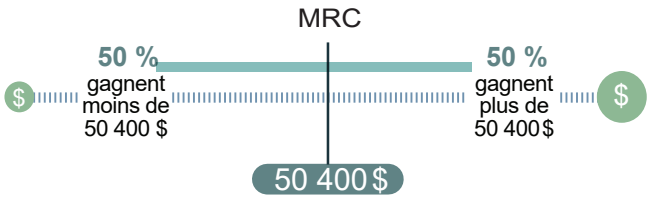


Revenu

Revenu médian

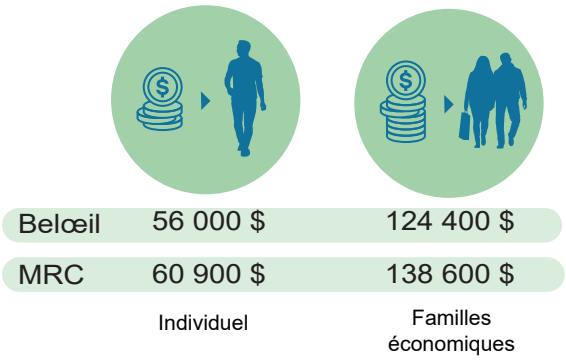
Le revenu médian est de 48 800 $ en 2020. Cet écart indique que la moitié des résidents de Belœil génère un revenu inférieur à 48 800 $, et vice versa.





Revenu moyen

Le revenu moyen de la population belœilloise est de 56 000 $ en 2020, ce qui est inférieur à celui enregistré au niveau de la MRC (60 900 $). L'exercice de comparaison avec le revenu médian permet de conclure qu'il existe une inégalité modérée dans la distribution des revenus. Le revenu moyen des familles économiques* de Belœil (124 400 $) est légèrement inférieur à celui recensé dans l'ensemble de la MRC (138 600 $).



*La famille économique renvoie à un groupe de deux personnes ou plus habitant dans le même logement et apparentées par le sang, par alliance, par union libre ou par adoption.

L'analyse du niveau de revenu et des besoins en logements suggère qu'une offre locative variée constituerait une réponse adaptée aux réalités du marché résidentiel belœillois. Par ailleurs, bien que la forte majorité des déplacements domicile-travail soit faite en voiture, ce constat ne s'applique qu'aux travailleurs et non au reste de la population, notamment aux aînés et aux jeunes. Le territoire doit être planifié de manière à réunir les conditions optimales afin que la demande latente soit exprimée, voire pour déclencher une rupture des conventions.

Dynamiques urbaines

Pôles d'activités

Bien que le noyau villageois réunisse la plupart des services de proximité, quelques pôles commerciaux de quartier sont répartis dans l'ensemble de la ville. Un premier se trouve à l'intersection de la rue Saint-Jean-Baptiste et du boulevard Yvon-L'Heureux Nord, alors que ce même boulevard en accueille un second de type strip commerciale, nommé la Place du Quartier. Belœil comporte également un centre commercial à rayonnement régional aux abords du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, le Mail Montenach, où se concentrent les principales grandes bannières. Un pôle de plus petite envergure se retrouve sur la rue Serge-Pepin. Enfin, un nouveau secteur, celui de la halte autoroutière du Richelieu, est en cours d'établissement, et rassemblera, à terme, une multitude de commerces et de restaurants. Le secteur du PPU est également localisé près d'une zone aéroportuaire et d'un pôle industriel, lui-même positionné au nord de l'autoroute 20. Ce pôle chevauche la frontière entre les villes de Belœil et de Saint-Mathieu-de-Belœil.

Éléments d'intérêt

Le riche passé de Belœil lui confère de nombreux éléments d'intérêt, plus particulièrement le long du parcours riverain (rue Richelieu), où l'héritage bâti témoigne de la succession de phases de développement qui ont marqué son histoire. Ces éléments comprennent notamment le quai du Vieux-Moulin, la marina du Vieux-Belœil et les multiples bâtiments anciens qui longent les rues Richelieu, Saint-Jean-Baptiste et Laurier. Il est toutefois à noter que le secteur du PPU se trouve à un peu moins de trois kilomètres du noyau villageois. D'autres éléments d'intérêt, pour la plupart de nature institutionnelle, desservent le territoire, notamment l'église Saint-Matthieu, une école secondaire, cinq écoles primaires ainsi qu'une bibliothèque municipale.

Attraits paysagers

En plus d'être positionnée en bordure de la rivière Richelieu, la ville est sise entre les monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire, qui représentent des éléments paysagers d'exception à l'échelle régionale. Quelques espaces ont notamment été aménagés en vue de mettre en scène le mont Saint-Hilaire, qui surplombe le territoire de par sa hauteur et son imposante présence. L'emplacement du secteur du PPU permet d'ailleurs d'avoir une perspective sur ces deux Montérégiennes.

Axe structurant

Bien que l'autoroute Jean-Lesage (A-20) constitue le principal axe de desserte de la ville et que sa proximité offre certains avantages, entre autres une connexion immédiate avec les grands centres urbains, sa présence occasionne certaines nuisances pour les quartiers périphériques, y compris celles liées au bruit, à la pollution atmosphérique, aux vibrations et à l'augmentation du trafic, et peut même influencer la valeur immobilière des propriétés voisines. Étant donné que le secteur du PPU borde cette artère, il est susceptible de bénéficier de ses effets positifs, tout en étant exposé à certaines de ses nuisances.

Les dynamiques urbaines observées à Belœil sont modulées par diverses composantes, à savoir la présence de pôles commerciaux et d'éléments bâtis et institutionnels d'intérêt, des qualités paysagères et des axes de transport structurants, qui devront nécessairement être considérés dans l'élaboration du concept d'aménagement du secteur du PPU.



Figure 13. Commerce de proximité du noyau villageois, rue Richelieu (Google Maps, 2023)



Figure 15. Mail Montenach (Google Earth, 2023)



Figure 14. Perspective sur le mont Saint-Hilaire depuis un quartier résidentiel de Belœil (Stantec, 2024)



Plan 6 - Portrait des dynamiques urbaines

N

0 0,5 1 km

- Limites municipales
- Secteur du PPU
- Rivière Richelieu
- Zone hors périmètre urbain
- Boisé
- Parc
- Voie de circulation
- Voie ferrée
- Route/parcours d'intérêt
- Zone de contrainte sonore
- Entrée autoroutière
- Pôle commercial
- Pôle industriel
- Lieu d'intérêt institutionnel
- Aéroport
- Noyau villageois
- Marina
- Quai
- Parc riverain
- Vue d'intérêt

Mobilité

Réseau routier

Le réseau viaire de la ville de Belœil se décline sous quatre niveaux. Le premier représente l'autoroute 20, qui traverse Belœil d'ouest en est dans sa portion Nord. Cette autoroute, l'une des plus achalandées du réseau autoroutier de la province, enregistre un débit journalier moyen d'environ 70 000 véhicules par année. Une bretelle de sortie (sortie 109) offre d'ailleurs un accès quasi direct au secteur du PPU, à partir de la rue Saint-Jean-Baptiste.

Le second niveau correspond aux routes nationales, dont une traverse le territoire, c'est-à-dire la route 116 (boulevard Sir-Wilfrid-Laurier), bien qu'elle ne soit pas connectée au site du PPU.

Le troisième niveau, celui des routes régionales, comporte les routes 223 (rue Richelieu) et 229 (rue Bernard-Pilon). Cette dernière est accessible depuis le site du PPU via le chemin Trudeau (environ 3 km).

Enfin, le dernier niveau est celui des rues locales (artères, collectrices et voies d'accès) et comprend notamment la rue Saint-Jean-Baptiste, qui dessert le secteur du PPU en plus du noyau villageois. Le réseau de rues actuel offre peu d'ouvertures vers le site du PPU, alors que seuls trois accès sont possibles ou en planification depuis les rues Ange-Aimé-Lebrun, Serge-Pepin et Paul-Perreault.

Transport collectif

Deux modes de transport collectif peuvent être employés à Belœil, à savoir le train de banlieue et l'autobus. Le train de banlieue a recours à la voie ferrée appartenant au Canadien National (CN). Aucune gare ne se trouve sur le territoire, bien que deux stations ferroviaires soient situées dans les villes limitrophes, à McMasterville et Mont-Saint-Hilaire. Le train est en service les jours de semaine et permet d'atteindre la gare Centrale, au centre-ville de Montréal, par le circuit exo 13, qui entame sa route à Mont-Saint-Hilaire.

Le service d'autobus est également opéré par l'organisme exo. La ligne d'autobus 20B permet de relier la ville de Belœil, et plus précisément le quartier dans lequel s'insère le site du PPU, à la gare de train de McMasterville. Le circuit 520 représente quant à lui un service express qui relie Belœil à la station de métro Radisson, sur la ligne verte du métro de Montréal. Cette ligne est accessible depuis deux arrêts, mais aucun d'entre eux ne se trouve dans ou à proximité du site du PPU. D'autres lignes peuvent être empruntées à l'échelle de la ville, dont un autobus de type « à la demande » (T30) qui relie Belœil à Saint-Julie. Trois lignes (200, 201 et 300) relient Saint-Hyacinthe et Longueuil, en desservant par le fait même les villes traversées par la route 116. Enfin, une ligne intermunicipale (23) reliant les villes de McMasterville, Belœil, Mont-Saint-Hilaire et Otterburn Park peut être empruntée.

Transport actif

Le réseau de transport actif de Belœil est principalement constitué de bandes cyclables et de voies partagées. Les principales voies cyclables longent le boulevard Yvon-L'Heureux et la rue Richelieu, ainsi que les rues des Chênes et Saint-Jean-Baptiste. La Ville de Belœil s'est également dotée d'un plan directeur d'aménagement du réseau cyclable en 2018 afin de planifier son réseau de manière stratégique et réfléchie. Ce plan intègre plusieurs voies projetées en vue d'étendre et de compléter le réseau et d'optimiser la cohérence entre les différents modes de transport actif. Plusieurs voies aboutissent aux limites du secteur du PPU et pourraient aisément être prolongées.

Le quartier dans lequel s'insère le PPU du Quartier des Monts présente peu d'aménagements dédiés aux piétons. Des passages sont toutefois aménagés à travers les îlots du district des Bourgs pour assurer une meilleure perméabilité de la trame piétonne.



Figure 16. Rue sans trottoir (Google Earth, 2023)



Figure 17. Rue avec bande cyclable (Google Earth, 2023)



Figure 18. Sentier traversant un îlot (Google Earth, 2023)

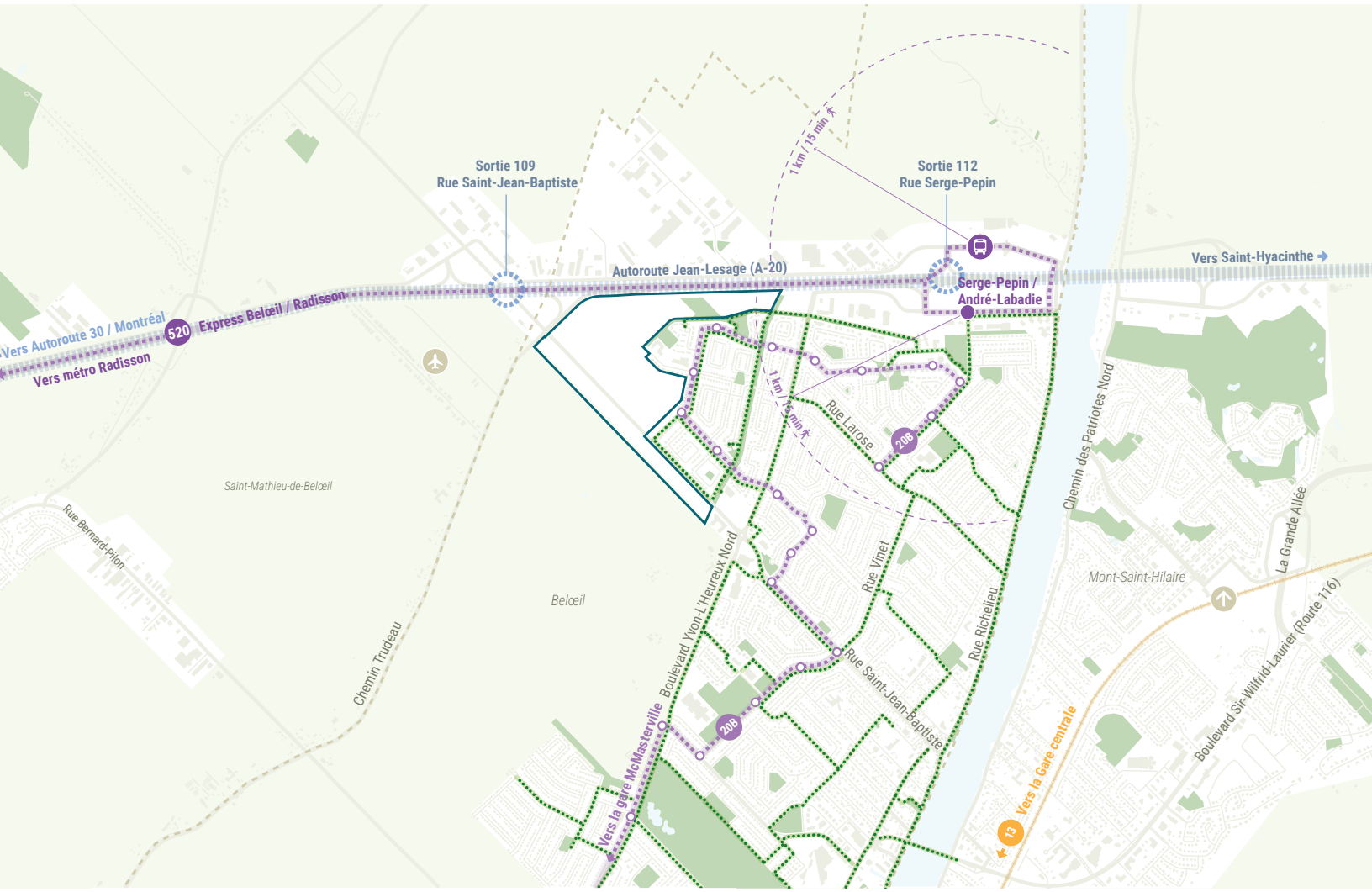


Figure 19. Rue avec trottoir d'un côté (Google Earth, 2023)



Figure 20. Rue avec piste cyclable (Google Earth, 2023)

Bien que le secteur du PPU ne soit desservi par les modes de transport actifs que dans son extrémité est, il bénéficie d'une proximité avec le réseau routier. Son potentiel de connexion avec les infrastructures de mobilité existantes est donc considérable. Le fait qu'il s'agisse d'un nouveau quartier multiplie d'ailleurs les opportunités d'extension des réseaux peu développés.



Plan 7 - Portrait de la mobilité

- Limites municipales
- Secteur du PPU
- Rivière Richelieu
- Zone hors périmètre urbain
- Parc
- Voie de circulation
- Voie ferrée
- Autoroute
- Ligne d'autobus
- Ligne de train
- Voie cyclable
- Gare de train
- Stationnement incitatif
- Aéroport
- Entrée de ville

N

0 0,5 1 km

Parcs et loisirs

Le territoire comporte de nombreux parcs, dont la majorité est aménagée et dotée d'infrastructures de loisirs diverses. Ces espaces sont plutôt concentrés dans la partie est de la ville, à l'est du boulevard Yvon-L'Heureux Nord, et sont répartis de manière proportionnée dans cette partie du territoire, bien que les activités offertes diffèrent d'un site à l'autre.

La plupart des parcs et des lieux de loisirs sont dotés d'au moins un espace récréatif. Le type le plus largement observé dans l'ensemble du territoire est le terrain sportif, qui peut prendre diverses formes (terrain de soccer, de football, de baseball et/ou de basketball). Un terrain de golf appartenant à un propriétaire privé est également aménagé dans la portion sud de la ville. Certaines zones riveraines de la rivière Richelieu sont par ailleurs dotées d'aires de détente et offrent une vue vers la rive droite du cours d'eau. Enfin, les parcs et lieux de loisirs existants sont reliés par le réseau cyclable de Belœil.

En ce qui a trait au secteur du PPU, celui-ci étant positionné sur un terrain vacant (à l'exception de la partie correspondant au boisé des Bourgs), il est dépourvu de parc ou d'espace de loisirs aménagé. Le district des Bourgs, qu'une partie du site recoupe, compte pour sa part trois parcs de quartier, dont deux d'entre eux disposent de modules de jeux pour enfants, ainsi qu'un parc linéaire traversé par une piste cyclable. Le centre aquatique de Belœil s'y trouve également, à quelques pas de la limite sud-est du secteur du PPU, tout près d'un jardin communautaire, celui-ci localisé à l'extérieur des limites du district.

Le site du PPU s'implantant en grande partie sur un espace vacant, il n'est muni d'aucun site ou installation de loisirs, la plupart d'entre eux étant positionnés à l'est du boulevard Yvon-L'Heureux Nord. Dans l'optique d'en faire un quartier complet et vivant, le concept d'aménagement propose des espaces qui pallient ce manque dans le secteur.



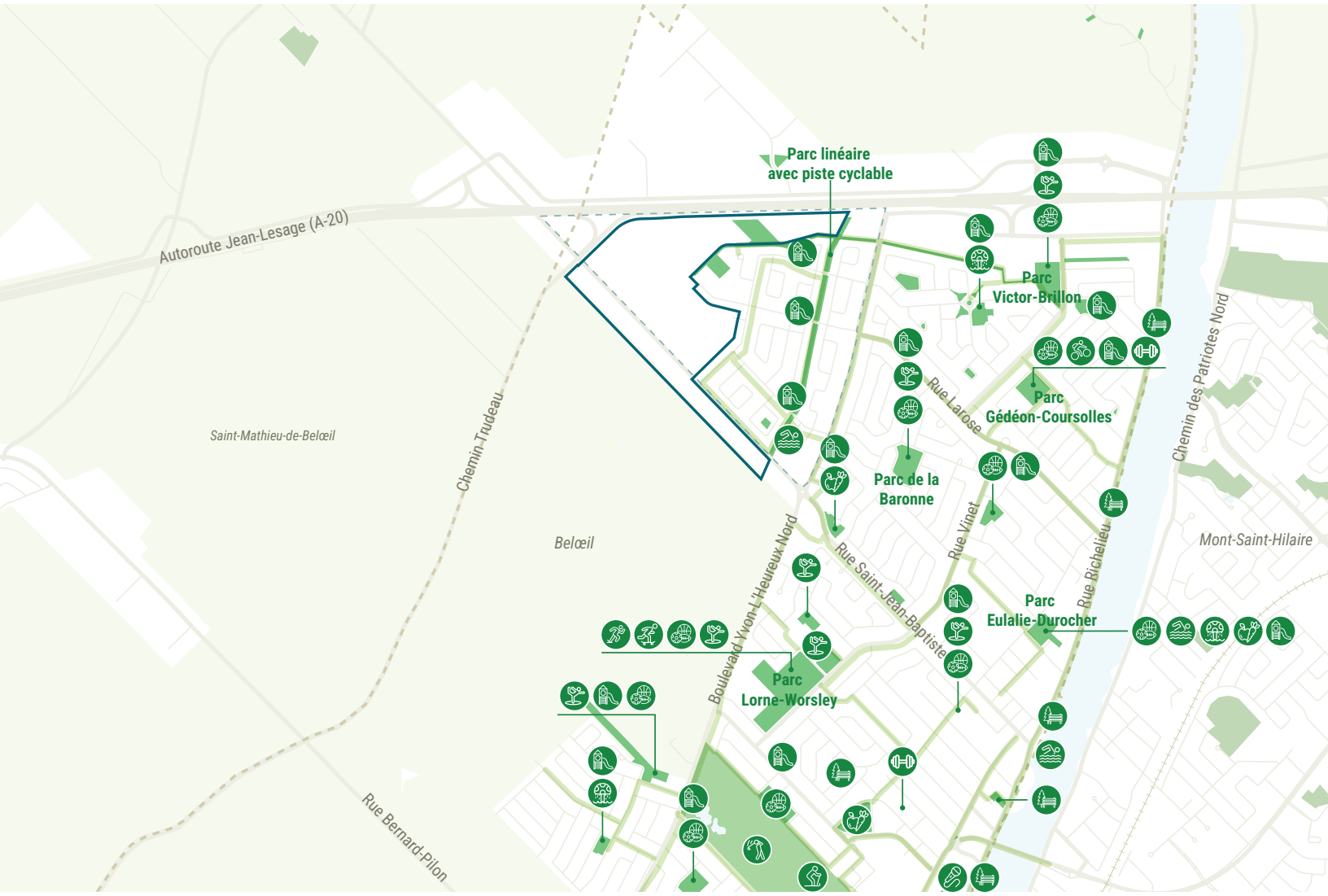
Figure 21. Place Plateau Michel-Brault (Stéphane Groleau, 2021)



Figure 22. Parc linéaire avec piste cyclable dans le district des Bourgs (Google Earth, 2023)



Figure 23. Parc Eulalie-Durocher (Google Earth, 2023)



Plan 8 - Portrait des parcs et lieux de loisirs

- Limites municipales
- Secteur du PPU
- Limites du district des Bourgs
- Rivière Richelieu
- Zone hors périmètre urbain
- Voie de circulation
- Voie ferrée
- Voie cyclable
- Parc ou espace vert

- Aire de détente
- Terrain de golf
- Centre culturel
- Jeux d'eau
- Piscine extérieure ou centre aquatique
- Terrain sportif
- Patinoire ou aire de glace

- Piste de BMX
- Piste d'athlétisme
- Planchodrome
- Module d'entraînement
- Jardin communautaire
- Activité hivernale
- Parc avec modules de jeux pour enfants

N

0 0,5 1 km

Analyse FFOM

Les enjeux sont soulevés en procédant à une analyse globale, allant des plus simples attributs tangibles aux facteurs contextuels immatériels, dans le but d'identifier des interventions d'aménagement ayant pour objet de :

- Mettre en valeur les forces;
- Neutraliser les faiblesses;
- Tirer profit des opportunités;
- Désamorcer les menaces.

Les enjeux ainsi cernés constitueront le fondement de la vision et des orientations d'aménagement développées pour le secteur du PPU.

ANALYSE FFOM

Facteurs internes

Forces

- Terrain vacant permettant d'offrir des types de logements qui répondent aux besoins et absences de contraintes d'aménagement in situ (voies de circulation, cadre bâti, espace développable, etc.);
- Site perméabilisé non soumis aux îlots de chaleur;
- Superficie développable considérable;
- Vue sur des éléments d'intérêt régional (monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno);
- Emplacement stratégique (près d'une entrée de ville majeure et des axes de transport structurants);
- Proximité de pôles d'emplois et de lieux générateurs de déplacements.

Faiblesses

- Constructibilité des sols à valider;
- Absence d'infrastructures urbaines à même le site (égouts, aqueduc);
- Absence d'arbres et de canopée;
- Topographie du site peu favorable (profil du terrain concave par rapport au voisinage).

Facteurs externes

Opportunités

- Connexion du quartier avec les pôles de transport en commun et de transport actif existants;
- Conception d'un quartier entier selon les meilleures pratiques d'aménagement connues;
- Développement d'un quartier présentant ses propres particularités identitaires à l'échelle de la ville, voire de la région;
- Réponse aux besoins en matière de logements relevés à l'échelle de la ville;
- Sécurisation de la rue Saint-Jean-Baptiste ;
- Développement de terrains en bordure des axes routiers;
- Achèvement de la trame de rue des quartiers avoisinants pour désenclaver les rues existantes;
- Prolongement du réseau d'espaces verts du quartier avoisinant.

Menaces

- Abordabilité des projets de développement (logements, locaux commerciaux);
- Gestion des eaux de ruissellement;
- Hausse de l'achalandage du réseau routier due à la croissance démographique;
- Préservation et restauration de la biodiversité;
- Nuisances associées à la proximité de l'autoroute et de l'aéroport (bruit, poussière);
- Proximité d'un quartier de faible densité;
- Circulation de transit sur la rue Saint-Jean-Baptiste;
- Absence de parcs et d'espaces verts dans les environs;
- Capacité limitée du réseau;
- Changements climatiques.

Enjeux d'aménagement et de développement

Les enjeux d'aménagement représentent les éléments stratégiques prioritaires à considérer lors de la planification des interventions à déployer. Ils découlent du croisement et de l'interprétation des éléments de l'analyse des FFOM. Dans le présent cas, un total de 13 enjeux sont ressortis de cet exercice.

1. Abordabilité des logements et des locaux commerciaux;
2. Intégration d'un quartier innovant tout en composant avec un contexte environnant existant;
3. Connexion avec les réseaux de mobilité existants et contribution à une expansion fonctionnelle et cohérente;
4. Déploiement de la canopée et verdissement des espaces;
5. Préservation et restauration de la biodiversité par des espaces naturels connectés;
6. Qualité et compacité du cadre bâti;
7. Investissements publics destinés à la mise en place des infrastructures urbaines;
8. Sentiment d'appartenance des futurs résidents envers le quartier, la ville et la région, favorisé par la mise en valeur de l'identité du territoire et leur intégration à la vie locale;
9. Efficacité des déplacements par le biais d'une trame de rue perméable;
10. Mixité des usages et des typologies de bâtiments;
11. Création de parcs et d'espaces publics distinctifs et animés qui répondent aux besoins d'une diversité de personnes;
12. Intégration d'un quartier résidentiel aux abords d'axes routiers majeurs (autoroute 20, Saint-Jean-Baptiste) et gestion de la hausse d'achalandage;
13. Résilience climatique du territoire (gestion des eaux de pluie, sobriété énergétique et confort thermique).

03

Vision, orientations et concept global

Section 01

Énoncé de vision

Le Quartier des Monts

Niché entre le mont Saint-Bruno et le mont Saint-Hilaire, le Quartier des Monts prend racine au cœur d'un paysage montérégien d'exception. Inspiré par la rencontre de ces deux sommets emblématiques, le projet fait du paysage sa trame fondatrice et propose un équilibre harmonieux entre nature, mobilité active, convivialité et innovation.

Pensé comme un milieu de vie à échelle humaine, inclusif et tourné vers l'avenir, le quartier met en valeur les atouts distinctifs de Belœil tout en répondant aux besoins des générations actuelles et futures. Les vues, les espaces verts, les lieux de rassemblement et les parcours actifs façonnent un environnement vivant où résident, travaillent et se rencontrent citoyens, organismes et entreprises.

Trois assises conceptuelles structurent l'aménagement du Quartier des Monts et guident la création d'un milieu de vie durable, identitaire et rassembleur, où le paysage devient à la fois repère, structure et expérience collective :

- *L'encadrement des vues, qui révèle et met en valeur la présence des monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire au sein du paysage quotidien;*
- *La connectivité du quartier, qui tisse des liens fluides entre les lieux de vie, les espaces publics, les réseaux actifs et les secteurs adjacents;*
- *L'intégration de la forme urbaine, qui assure la cohérence entre le cadre bâti, les espaces extérieurs et les caractéristiques naturelles du territoire.*

Véritable porte d'entrée de Belœil, le Quartier des Monts contribue à renforcer la vitalité sociale, économique et culturelle de la ville. Chaque geste d'aménagement participe à la création d'un milieu durable, distinctif et rassembleur, où l'identité du territoire nourrit le sentiment d'appartenance et où la qualité du cadre de vie favorise l'ancrage de la communauté à long terme.



Note : Perspective illustrative. Cette image propose une interprétation possible de la vision et du concept du PPU et vise à communiquer l'ambiance et le caractère recherchés pour le quartier. Les aménagements représentés sont indicatifs et pourraient évoluer.

Section 02

Orientations et objectifs d'aménagement

Les orientations d'aménagement établissent les lignes directrices à suivre pour concrétiser la vision. Les objectifs d'aménagement précisent quant à eux les moyens à privilégier afin de mettre en œuvre ces orientations. Ensemble, ils s'appuient sur l'énoncé de vision ainsi que sur les enjeux d'aménagement identifiés au chapitre 2, en proposant des pistes d'action pour y répondre adéquatement. Ils servent enfin à encadrer les interventions qui devront être déployées afin de donner corps à un PPU réalisable et ancré dans les caractéristiques du milieu.

1 Un milieu de vie complet formé d'une mixité d'usages et d'un cadre bâti compact permettant une vitalité urbaine

ENJEUX **6** **10**

Un milieu de vie complet repose sur une mixité d'usages et un cadre bâti compact, harmonieux et de qualité. En rapprochant les logements, les commerces, les services, les équipements collectifs et les espaces publics, il favorise les déplacements actifs, soutient la vitalité économique locale et optimise l'utilisation des infrastructures. La qualité de l'implantation des bâtiments et du design architectural contribue à créer un environnement attrayant, fonctionnel et sécuritaire, tout en assurant une intégration harmonieuse au milieu. Cette approche permet également de préserver une place importante aux espaces collectifs et naturels, tout en favorisant un développement durable et adapté aux besoins actuels et futurs de la communauté.

Objectifs d'aménagement

- Prévoir une mixité d'usages compatibles avec des milieux résidentiels permettant d'éviter les conflits de voisinage;
- Favoriser l'animation et la vitalité de la rue Serge-Pepin par l'implantation de commerces en rez-de-chaussée et l'aménagement d'interfaces actives entre les domaines public et privé (terrasses, mobilier urbain, etc.).
- S'assurer de la présence suffisante d'usages institutionnels et de loisirs afin de répondre aux besoins de la communauté;
- Encourager la mutualisation des espaces de stationnement et des entrées charretières, tous types d'usages confondus.

2 Un réseau de mobilité fluide, sécuritaire et connecté pour tous les modes de déplacement

ENJEUX **2 3 9 13**

L'importance de connecter les réseaux de mobilité, tant au sein d'un même quartier qu'avec les secteurs environnants, n'est plus à démontrer. Ces derniers doivent être interconnectés et offrir les conditions nécessaires pour supporter efficacement l'ensemble des usagers. La présence d'aménagements confortables et sécuritaires représente d'ailleurs un facteur déterminant influençant le recours aux modes de déplacement actifs. En outre, pour renforcer l'attractivité du transport collectif, les infrastructures permettant d'accéder aux arrêts doivent rassembler ces mêmes conditions en plus de limiter les temps de parcours, particulièrement pour les piétons. L'aménagement d'une trame orthogonale, pratique courante dans certains milieux urbanisés, permettra d'accroître la perméabilité du secteur et de réduire les temps de déplacement pour l'ensemble des modes.

Objectifs d'aménagement

- Intégrer des aménagements cyclables sécuritaires dont la typologie est déterminée selon la fonction de la rue et le débit de circulation;
- Aménager un réseau de voies piétonnes et cyclables connecté, sécuritaire et universellement accessible, assurant un accès direct et efficace aux principaux lieux névralgiques et pôles d'activité du quartier;
- Créer les conditions propices à une desserte efficace du quartier en transport collectif par des aménagements accessibles, bien intégrés et favorisant l'intermodalité, notamment par l'aménagement d'un pôle de mobilité.

3 Une offre de logements variés, résilients, abordables et accessibles pour tous les types de ménages

ENJEUX **1 6 10 13**

Les besoins en logements se font sentir dans l'ensemble du pays, et la ville de Belœil n'y fait pas exception. Pour pouvoir y donner suite adéquatement, l'offre doit être variée, tant en matière de typologie que d'accessibilité, afin de répondre à la demande d'une variété de ménages et de budgets. Le concept doit donc prendre la forme d'un ensemble harmonieux alliant diversité et qualité.

Objectifs d'aménagement

- Proposer des typologies d'habitations diversifiées répondant à une variété de ménages (familles avec ou sans enfant, personnes seules, etc.);
- Viser une proportion minimale de 10 % de logements abordables calculée sur l'ensemble du périmètre du PPU, en privilégiant leur intégration dans les projets mixtes ou de plus forte densité;
- Intégrer une offre de logements destinés aux aînés;
- Assurer une qualité architecturale supérieure et distinctive pour le secteur;
- Privilégier l'utilisation de matériaux durables, de qualité et harmonisés à l'identité architecturale du secteur.

4 Un écosystème d'espaces de rencontre interconnectés et complémentaires

ENJEUX **11**

Un milieu de vie de qualité doit être doté d'espaces publics et de lieux de rencontre répondant aux besoins d'une diversité de personnes, sans égard à leur âge, à leurs capacités ou à leurs intérêts. La présence d'une école au cœur du projet, combinée à un réseau de parcs et d'espaces publics destinés à tous les groupes d'âge, contribue à créer des milieux de rassemblement inclusifs, favorisant les interactions entre les différentes clientèles et l'animation du quartier. Lorsqu'ils sont mis en réseau, ces espaces forment l'armature du quartier en minimisant sa fragmentation, en intégrant des espaces de verdure et en assurant une accessibilité équitable à l'ensemble des résidents. Ils permettent également de créer des lieux de rencontre où convergent plusieurs générations, pouvant se déplacer aisément et de manière autonome.

Objectifs d'aménagement

- Assurer une connectivité des espaces publics par le biais d'un réseau piétonnier et cyclable continu;
- Intégrer des espaces de jeux répartis sur le territoire;
- Proposer un mobilier urbain et des équipements pour inciter aux rassemblements et à la socialisation dans les parcs et les espaces extérieurs;
- Prévoir des espaces publics en nombre et en superficie suffisants pour répondre aux besoins de l'ensemble des usagers dans un secteur à forte densité.

5 Des paysages préservés et des aménagements soignés mettant en valeur les éléments identitaires de la région

ENJEUX **8**

Un quartier qui s'enracine au cœur de paysages distinctifs doit être conçu pour que ceux-ci soient à la fois préservés et mis en valeur. Le secteur du PPU jouissant d'une identité locale forte, notamment en raison de la présence des Montérégiennes, un effort déployé afin de maintenir une visibilité sur ces éléments distinctifs, voire à les mettre en valeur par l'encadrement paysager, permettra de lui donner une âme et de renforcer le sentiment d'appartenance des résidents à son égard. D'un point de vue stratégique, la qualité esthétique et l'attractivité du secteur peuvent également influer sur la construction d'une image positive du quartier et sur sa valeur.

Objectifs d'aménagement

- Assurer la conservation des vues vers le mont Saint-Hilaire et le mont Saint-Bruno par le tracé des voies publiques, la modulation des hauteurs et l'implantation des bâtiments à échelle humaine;
- Favoriser l'intégration d'éléments artistiques contribuant à refléter l'identité et le caractère distinctif du territoire;
- Créer un écran végétal servant de bande tampon pour réduire l'impact visuel et sonore de l'autoroute depuis les quartiers résidentiels;
- Prévoir l'enfouissement des fils électriques et des fils de télécommunication;
- Prévoir un élément distinctif aux entrées du quartier;
- Prévoir l'intégration paysagère des infrastructures et des éléments techniques afin de soigner les interfaces publiques.

6 Des aménagements résilients optimisant la canopée, la perméabilité des sols et la biodiversité, en complémentarité avec les infrastructures urbaines

ENJEUX **4 5 7 13**

Les espaces laissant place à la végétation indigène, à la faune et à la biodiversité se font de plus en plus rares en milieu urbain. Le site étant actuellement vacant, il représente une opportunité exceptionnelle d'aménager des espaces alliant qualité des aménagements, occupation du vivant et services écosystémiques. Les infrastructures vertes représentent non seulement un élément de soutien aux infrastructures urbaines conventionnelles, étant à la fois efficaces et peu coûteuses, mais elles offrent également un environnement propice pour l'aménagement d'îlots de fraîcheur et pour accroître la biodiversité.

Objectifs d'aménagement

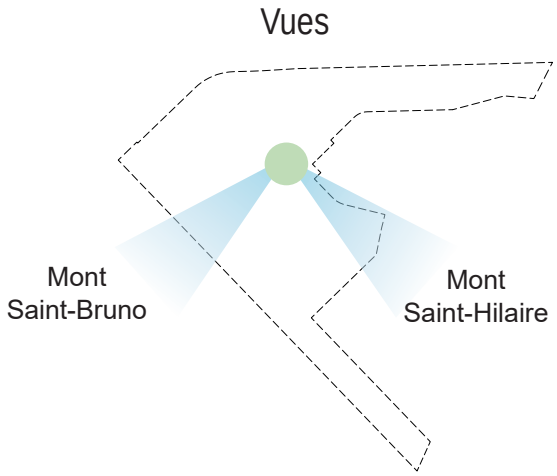
- Intégrer une gestion durable des eaux de ruissellement à la conception des rues, des parcs et des espaces privés, en privilégiant la gestion à la source et le recours aux infrastructures vertes;
- Inclure des espèces végétales endémiques diversifiées dans les aménagements paysagers;
- Intégrer des pratiques de gestion et d'entretien écologiques dans certains espaces verts;
- Assurer une connectivité entre les milieux naturels préservés et les espaces verts aménagés;
- Intégrer des parcs éponges aux endroits stratégiques (cuvettes naturelles, bas de pente, etc.);
- Renforcer la résilience climatique du secteur grâce à l'accroissement de la canopée, à l'aménagement d'espaces ombragés et à la réduction des surfaces propices aux îlots de chaleur pour l'ensemble du secteur du PPU;
- Conformément aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (adopté en juin 2025), viser l'application du concept 3-30-300 afin de renforcer la présence et les bienfaits de la végétation dans le milieu résidentiel.

Section 03

Concept d'aménagement

Le concept d'aménagement s'articule autour de trois assises conceptuelles : la mise en valeur des vues, la connectivité du quartier et l'intégration de la forme urbaine. Ensemble, ces assises visent à créer un quartier durable qui favorise la qualité de vie en misant sur la mobilité active, la création de corridors verts, la diversification des formes d'habitation ainsi que l'aménagement d'espaces de vie à échelle humaine. Chacune de ces assises conceptuelles contribue à renforcer l'identité du quartier et à offrir un milieu de vie connecté à son environnement naturel.

Assises conceptuelles



Les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno sont les principaux repères paysagers du secteur et participent à forger l'identité du futur quartier. Leur présence dans le paysage constitue le point de départ de la réflexion d'aménagement, qui vise à renforcer le lien entre le milieu de vie et son environnement naturel. Le concept cherche ainsi à préserver et à mettre en valeur les vues vers ces deux sommets, afin d'offrir des perspectives visuelles distinctives et d'ancrer le quartier dans son territoire.



Figure 24. Vues des collines Montérégiennes depuis Belœil (LaPresse)

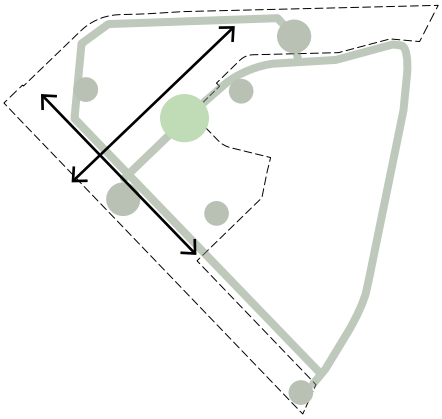


Figure 25. Vues des collines Montérégiennes depuis Belœil (Edaj Ellenurb)



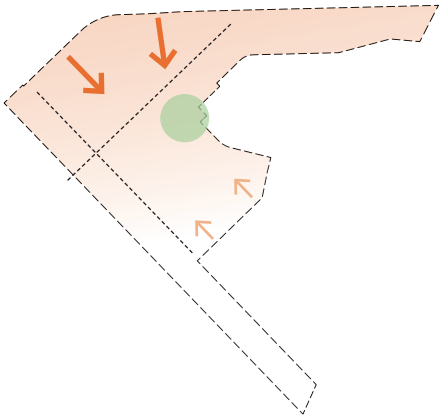
Figure 26. Vues des collines Montérégiennes depuis Belœil (LaPresse)

Connectivité



Le concept s'appuie sur le réseau de mobilité active déjà bien établi à Belœil afin de renforcer les connexions existantes et d'améliorer l'accessibilité à l'échelle du quartier. Une boucle structurante est proposée pour relier les différents secteurs du développement tout en assurant des liens continus vers les réseaux environnants. Cette approche favorise les déplacements actifs et offre aux résidents un réseau sécuritaire et efficace pour leurs déplacements quotidiens. À la trame structurée et fonctionnelle du réseau viaire s'articule un réseau de mobilité active aux tracés plus organiques, inspirés des formes et des qualités du paysage naturel.

Forme urbaine



L'intégration de la forme urbaine constitue un levier important dans l'organisation du quartier. Les secteurs de plus forte densité sont localisés de manière stratégique afin de soutenir les principaux axes de déplacement et les espaces publics, tandis que les secteurs de plus faible densité contribuent à préserver les vues vers les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno. Cette gradation du cadre bâti permet d'assurer l'intégration des interfaces et des quartiers existants de manière harmonieuse tout en renforçant la qualité du réseau de mobilité et des espaces verts.

Concept global



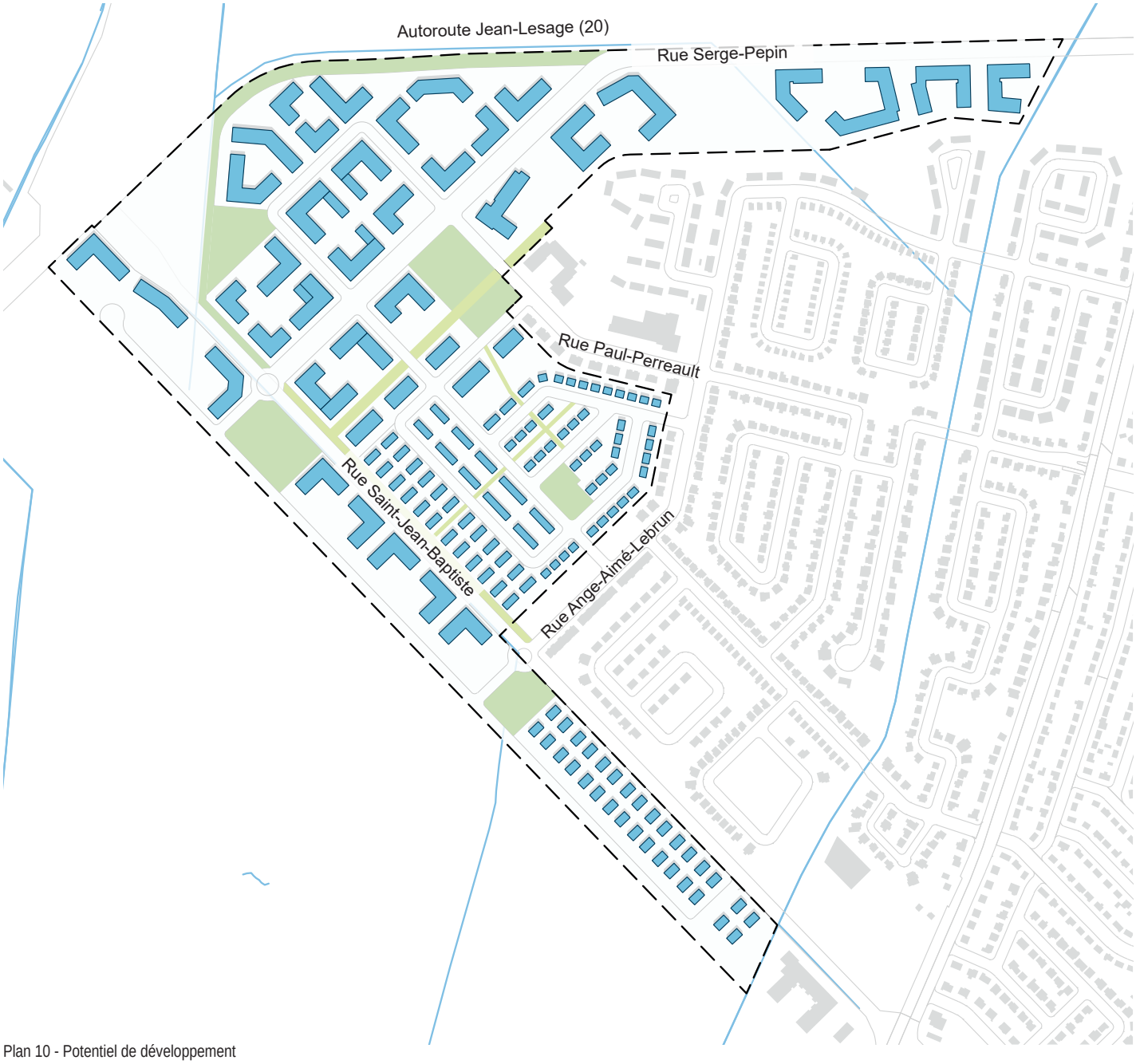
Plan 9 - Concept d'aménagement

- Secteur du PPU
- Mise en valeur entrée de ville
- Prolongement de la rue Serge-Pepin
- Nouvelle rue
- Corridor vert avec lien cyclable
- Lien piéton
- Vue vers les monts
- Parc existant
- Parc projeté
- Pôle mixte

N

0 75 150 300m

Potentiel de développement



Plan 10 - Potentiel de développement

Secteur du PPU

Potentiel d'implantation

Réseau de parc

Note : Ce plan conceptuel illustre une possibilité de mise en œuvre des objectifs et des balises d'aménagement du PPU. Il est présenté à titre indicatif, notamment afin d'estimer les superficies de parcs et d'espaces publics ainsi que les densités potentielles. Il ne constitue pas une proposition d'aménagement définitive.

Le concept d'aménagement a également été élaboré afin d'illustrer une possibilité de mise en œuvre des objectifs et des balises d'aménagement du PPU et d'en vérifier la faisabilité à l'échelle du secteur. Il permet notamment d'estimer les superficies pouvant être consacrées aux parcs et aux espaces publics ainsi que les densités résidentielles potentielles. Il constitue une représentation indicative et ne correspond pas à une proposition d'aménagement définitive.

Le potentiel de développement ainsi établi permet de démontrer que les objectifs du PPU sont atteignables dans une configuration réaliste du secteur. Le scénario illustré permet notamment d'atteindre une densité globale d'environ 75 logements à l'hectare[1], tout en intégrant les parcs, les espaces publics, le réseau de mobilité et les autres composantes structurantes prévues au concept.

Superficie du PPU	**603 095,47m²** (60,30ha)
Contribution requise à des fins de parc (min. 10%)	**55 141m²** (5,51ha) Note : La cible de 10 % pour la contribution aux fins de parc exclut les terrains ayant déjà fait l'objet d'une compensation dans le cadre d'ententes conclues entre la Ville et les propriétaires.
Nombre max. de logements	**75 log. / ha**, soit **4 136 logements** Note : La superficie de référence utilisée pour les calculs aux fins de la densité correspond au périmètre du PPU, duquel sont exclus le lot de l'école primaire, le Boisé des Bourgs ainsi que l'emprise de la rue Saint-Jean-Baptiste, représentant une superficie de référence de 551 412 m² (55,14 ha).
Cible de logements abordables	**10%**, soit environ **414 logements**

[1] *Densité maximale permise selon le Règlement 1667-XXX-2026 modifiant le Règlement de zonage 1667-00-2011 afin de modifier le découpage des zones et les dispositions applicables au secteur du projet Les Bourgs de la Capitale – Phase 5*

04
Balises d’aménagement

Pour créer un nouveau quartier dynamique avec des environnements urbains variés, une attention particulière doit être apportée aux interfaces et à l'articulation harmonieuse entre les espaces publics et privés. Les balises d'aménagement offrent un guide pour que la conception du quartier des Monts soutienne la vision et les orientations du PPU.

Les balises d'aménagement visent à encadrer le développement du quartier au regard des éléments structurants du PPU, notamment :

Section 01 - La trame urbaine

Section 02 - Les espaces extérieurs

Section 03 - Le cadre bâti

Section 01

Trame urbaine

La trame urbaine proposée s'appuie sur un réseau de rues locales végétalisées où la mobilité active, le verdissement et la gestion durable des eaux pluviales constituent les principes structurants de l'aménagement.

Les emprises sont optimisées afin de créer des milieux de vie sécuritaires, résilients et conviviaux, caractérisés par une forte présence végétale, un confort accru pour les piétons et les cyclistes ainsi qu'une circulation automobile apaisée.

Note : Une étude de circulation sera réalisée par la Ville en parallèle de l'élaboration du PPU afin d'orienter la planification du réseau viaire et des déplacements dans le secteur. Les balises d'aménagement présentées dans cette section devront tenir compte des recommandations de cette étude. La conception détaillée du réseau devra également s'appuyer sur celles-ci, en complément des balises du PPU.



Plan 11 - Trame urbaine

- Secteur du PPU
- Rue Saint-Jean-Baptiste
- Prolongement de la rue Serge-Pepin
- Nouvelle rue locale

1.1 Rue Saint-Jean-Baptiste

Balises d'aménagement

Circulation

- La conception de la rue permet de concilier les besoins en capacité à long terme pour le quartier avec l'apaisement de la circulation et la sécurité de tous les usagers selon les recommandations des études de circulation.
- L'aménagement d'un corridor vert et de mobilité active continu le long de la rue est privilégié, notamment en limitant le nombre d'entrées charretières afin d'en assurer la continuité.
- Une piste multifonctionnelle assure les déplacements actifs de manière sécuritaire et efficace (cyclable et piétonne) et transforme l'artère en voie active express sécuritaire.
- Intégrer des carrefours giratoires afin de contribuer à l'apaisement de la circulation, en interrompant les longues perspectives visuelles et en favorisant une réduction de la vitesse des véhicules.
- Les carrefours giratoires doivent intégrer des mesures favorisant la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes (traverses surélevées ou fortement mises en évidence, îlots refuges, etc.).

Verdissement

- Un minimum de 30 % de canopée à maturité des arbres est exigé sur les emprises de rue occupant une largeur de 30 mètres.
- La gestion durable des eaux de ruissellement est intégrée à la conception de la rue afin d'assurer le contrôle quantitatif et qualitatif des eaux pluviales. Les infrastructures vertes devraient être privilégiées lorsque compatibles avec les contraintes techniques du site, la fonctionnalité des emprises et les capacités d'entretien municipales.
- Des stratégies de verdissement et de plantations contribuent à l'atténuation des nuisances potentielles que peut engendrer une plus grande circulation automobile dans un milieu résidentiel.
- Le terre-plein central des carrefours giratoires intègre un aménagement paysager qui joue un rôle structurant. Il permet de briser les longues perspectives visuelles, d'encourager une réduction de la vitesse des véhicules et de renforcer l'identité paysagère du quartier. Toutefois, les plantations doivent être conçues de manière à ne pas gêner la visibilité des traversées piétonnes, des cyclistes, de la signalisation routière et des approches du carrefour. L'intégration de ces éléments ne doit également pas occasionner une obstruction de la vue vers les monts.

1.2 Rue Serge-Pepin

Balises d'aménagement

Circulation

- Les espaces de stationnement public sur rue sont aménagés avec un revêtement à albédo élevé (comme du béton clair, des dalles pâles ou une résine spécifique).
- Les aménagements favorisent une mobilité active sécuritaire et universellement accessible par l'intégration de trottoirs continus, de passages sécurisés et de mobilier urbain adapté aux besoins de tous les usagers (supports à vélo, bancs publics, etc.).
- La présence d'une piste multifonctionnelle assure une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers et favorise un accès efficace aux commerces et à l'école.
- Les entrées charretières sur la rue Serge-Pepin sont limitées afin de préserver la continuité du corridor vert et de mobilité active.
- Des aménagements favorisant la réduction de la vitesse et la sécurité des usagers doivent être encouragés afin de créer un environnement de qualité.
- Les zones de livraison sont discrètement intégrées à l'aménagement sans nuire à la circulation piétonne et à l'animation commerciale.

Verdissement

- L'aménagement de la rue assure un minimum de 25 % de surface végétalisée et 30 % de canopée sur son emprise afin de renforcer la résilience climatique, améliorer le confort des usagers et réduire les îlots de chaleur.
- La gestion durable des eaux de ruissellement est intégrée à la conception de la rue afin d'assurer le contrôle quantitatif et qualitatif des eaux pluviales. Les infrastructures vertes devraient être privilégiées lorsque compatibles avec les contraintes techniques du site, la fonctionnalité des emprises et les capacités d'entretien municipales.
- La plantation d'arbres d'espèce indigène et d'une diversité d'essences est préconisée.

1.3 Rues locales

Balises d'aménagement

Circulation

- La chaussée véhiculaire réduite au minimum requis favorise un environnement apaisé, sécuritaire et propice à la mobilité active et au verdissement.
- La continuité et la sécurité des déplacements actifs sont assurées par des trottoirs accessibles ainsi que par des pistes cyclables ou multifonctionnelles sécuritaires afin d'offrir des cheminements confortables et inclusifs pour l'ensemble des usagers.
- Des stratégies de réduction de vitesse favorisent la sécurité et la convivialité des déplacements actifs.
- Lorsque des pochettes de stationnement sur rue sont aménagées, elles sont en quinconce avec des saillies végétalisées le long des rues locales.

Verdissement

- Un minimum de 25 % de verdissement et de 30 % de canopée est souhaité sur l'ensemble de l'emprise des rues locales qui occupent une largeur minimale de 18 mètres.
- La gestion durable des eaux de ruissellement est intégrée à la conception des rues afin d'assurer le contrôle quantitatif et qualitatif des eaux pluviales. Les infrastructures vertes devraient être privilégiées lorsque compatibles avec les contraintes techniques du site, la fonctionnalité des emprises et les capacités d'entretien municipales.

1.4 Mobilité active

Balises d'aménagement

Circulation

- Des liens actifs et publics offrent des raccourcis piétons sécuritaires et agréables pour favoriser la mobilité active. Ces liens sont évités dans les cours arrière privées.
- Leur tracé privilégie une forme organique pour une intégration naturelle au paysage et une expérience de marche positive.
- Le revêtement des liens actifs doit être durable, perméable et esthétique, et doit s'intégrer harmonieusement au paysage végétal.
- L'accessibilité universelle est assurée tout au long des liens actifs ainsi qu'avec les connexions aux rues adjacentes.
- Les pistes cyclables constituent des axes de circulation continus, sécuritaires et accessibles en tout temps. Leur aménagement est accompagné d'une signalisation claire.
- La présence de stationnements pour vélos est encouragée à proximité des usages commerciaux et institutionnels, en quantité suffisante.

Verdissement

- Lorsque la largeur de l'emprise le permet, des bandes plantées et des jardins de pluie sont intégrés pour améliorer le confort, gérer les eaux pluviales et accroître la biodiversité.
- Les plantations doivent inclure des espèces adaptées au climat local, et prévoir différentes strates végétales (couvre-sol, arbustes, arbres) pour maximiser la diversité écologique.
- Les arbres doivent être localisés stratégiquement pour créer des zones ombragées, renforcer l'intimité des résidences adjacentes et structurer l'espace public.



Plan 12 - Réseau de mobilité active

- Secteur du PPU
- Piste multifonctionnelle existante
- Piste multifonctionnelle proposée
- Parcours piéton existant
- Parcours piéton proposé

1.5 Intersections

Balises d'aménagement

Circulation et sécurité

- Les intersections sont conçues comme des espaces de partage sécuritaires où la priorité est accordée aux déplacements piétons et cyclables.
- Les rayons de virage sont réduits au minimum requis afin de ralentir les mouvements automobiles et de réduire les distances de traversée pour les piétons.
- Les traverses piétonnes sont aménagées dans l'alignement naturel des parcours et sont clairement signalées afin d'améliorer leur visibilité et leur sécurité.
- L'aménagement d'intersections surélevées est favorisé afin de réduire la vitesse de circulation automobile et d'assurer des traversées piétonnes plus sécuritaires et confortables.
- Des aménagements distinctifs aux intersections, tels que des saillies de trottoir, un marquage au sol adapté ou des matériaux différenciés, assurent la continuité des cheminements piétons et cyclables, raccourcissent les traversées et améliorent la visibilité entre les usagers.
- L'aménagement des intersections favorise l'accessibilité universelle par des traversées sécuritaires, sans obstacle et adaptées aux besoins de l'ensemble des usagers.
- Les intersections situées sur des parcours scolaires, à proximité des parcs ou des équipements collectifs bénéficient d'un traitement distinctif renforçant leur visibilité et leur caractère de lieu de rencontre.

Verdissement

- Les intersections constituent des opportunités privilégiées pour renforcer le réseau de verdissement et marquer les entrées de secteur.
- Des aménagements paysagers de qualité sont intégrés aux coins de rue lorsque l'espace disponible le permet afin de contribuer à l'identité du quartier et à la qualité du cadre de vie.
- Les saillies de trottoir favorisent l'intégration de noues végétalisées et de plantations contribuant à la gestion durable des eaux pluviales, au renforcement de la biodiversité et à la qualité paysagère des intersections.
- Les intersections participent à la continuité de la canopée urbaine par la plantation d'arbres adaptés au contexte local et aux contraintes de l'emprise publique.

Section 02

Espaces extérieurs

2.1 Espaces commerciaux privés

Balises d'aménagement

Conception

- L'espace est conçu en complémentarité avec les lieux de rassemblement publics du secteur (cour d'école, terrasses, aires de jeu, etc.), sans nécessairement y être adjacent, et s'intègre harmonieusement au milieu de vie.
- Une variation de matériaux, de textures et de couleurs au sol permet de structurer et de dynamiser l'espace, de distinguer les zones de passage, de repos et d'animation, et de guider intuitivement les déplacements, tout en favorisant l'accessibilité universelle.
- Une combinaison de surfaces perméables et imperméables favorise la gestion durable des eaux pluviales, notamment autour des plantations.
- Un choix de matériaux contrastés améliore l'accessibilité pour les personnes ayant des incapacités motrices ou sensorielles.
- Le mobilier urbain est composé de matériaux durables et est dispersé à travers l'espace en continuité avec le mobilier des terrasses commerciales pour offrir des aires de repos, des endroits de rencontre et de socialisation et des aires de pique-nique.
- L'aménagement est conçu pour soutenir une occupation active et une animation diversifiée en toutes saisons, offrant des conditions de confort adaptées aux usagers tout au long de l'année.

Verdissement

- L'intégration de jardins de pluie permet de capter les eaux pluviales sur place. Ces jardins sont aménagés de façon sécuritaire pour tous les utilisateurs de la place.
- Une plantation d'arbres à grand déploiement crée des zones d'ombre, réduit les îlots de chaleur et améliore le confort thermique, tout en renforçant la biodiversité et en offrant un cadre de vie plus sain et accueillant.

2.2 Parcs

Balises d'aménagement

Localisation

- Les parcs sont distribués de manière à offrir un accès à un espace vert de proximité dans un rayon de 300 m des secteurs résidentiels.

Conception

- L'aménagement des parcs favorise la sécurité par une surveillance naturelle des lieux. La disposition des sentiers, des aires d'activité et du mobilier maintient des lignes de vue dégagées, tandis qu'un éclairage adapté des principaux parcours et espaces de rassemblement renforce le sentiment de sécurité en soirée.
- Les parcours aménagés complètent les voies de circulation publiques afin d'assurer des déplacements actifs continus, intuitifs et cohérents à travers les parcs.
- Les principes de l'accessibilité universelle sont privilégiés dans la conception des parcs.

Verdissement

- La préservation de la végétation existante, la plantation d'arbres et l'intégration d'infrastructures vertes contribuent à la qualité environnementale des parcs, à la biodiversité et à une gestion durable des eaux pluviales.
- Des arbres à grand déploiement adaptés au climat local créent des zones d'ombre offrant confort et fraîcheur dans les aires de repos.
- La plantation d'arbres assure une canopée à maturité minimale de 35 % dans les parcs.
- L'aménagement de noues de rétention permet la gestion et la percolation des eaux pluviales tout en enrichissant la biodiversité. Leur faible profondeur offre une cohabitation sécuritaire avec les usages récréatifs du parc.
- La pérennité du boisé des Bourgs est favorisée par le reboisement et la restauration de sa végétation, ainsi que par un accès encadré à la population. Les sentiers sont aménagés de manière à canaliser les déplacements, à limiter les perturbations du milieu naturel et à contribuer au maintien de la continuité des habitats.
- Les cours d'eau et leurs bandes riveraines sont préservés et mis en valeur. Lorsque requis, des interventions de restauration sont privilégiées afin de favoriser leur intégrité écologique et leur intégration au réseau d'espaces verts.

Équipements

- Les aires de jeux sont intégrées aux espaces verts et conçues de manière à être durables. Des équipements en matériaux pérennes, notamment en métal, sont privilégiés.
- L'organisation des usages assure une cohabitation harmonieuse des différents utilisateurs. Les aires de jeux sont conçues selon les besoins des diverses tranches d'âge et conformément aux normes de sécurité. Des espaces polyvalents, des aires de repos, des aires pour des activités sportives et des équipements de soutien complètent l'offre de services des parcs.

Références (à titre indicatif seulement)



Figure 27. Référence de parcs (Arrondissement Rosemont-la-petite-Patrie)



Figure 28. Référence de parcs (Nexus Logistics Park)



Plan 13 - Réseau des espaces extérieurs

- Secteur du PPU
- Parc existant
- Nouveau parc
- Rayon de 300m
- Rayon de 300m parc existant
- 1 Parc de voisinage
- 2 Parc de voisinage
- 3 Parc de voisinage et piste multifonctionnelle
- 4 Parc de quartier
- 5 Parc de quartier
- Superficie exclue du calcul pour fins de parcs.

Note : L'ensemble des parcs projetés doit représenter une superficie équivalant à la contribution minimale de 10 % à des fins de parcs exigée par le Règlement de lotissement 1668-00-2011.

2.3 Aménagement des cours

Cour avant

- Le verdissement des cours avant est privilégié par la réduction de l'emprise du stationnement et des accès véhiculaires, notamment grâce à des stratégies limitant la présence et la largeur des entrées charretières.
- La plantation d'arbres est prévue en cour avant de chaque bâtiment, contribuant à la qualité paysagère, à l'ombrage, au confort thermique des bâtiments et à l'intégration harmonieuse du bâti dans son environnement. La présence d'arbres en cour avant crée aussi une continuité et une interface végétale avec le domaine public tout en bonifiant l'expérience paysagère et la biodiversité du lieu.
- Les arbres en cour avant doivent être d'essences indigènes diversifiées et adaptées au climat local afin de favoriser la biodiversité et d'accroître la résilience écologique du milieu.
- Un aménagement paysager doit accompagner tout stationnement visible depuis la rue pour atténuer son impact visuel.
- Les équipements techniques sont évités en façade avant et implantés de manière à minimiser leur visibilité depuis l'espace public. Leur intégration au bâtiment et au paysage est assurée par un traitement architectural ou paysager approprié.
- Une cour avant de profondeur suffisante pour les bâtiments résidentiels permet de maintenir une distance adéquate entre la rue et les espaces de vie, contribuant à l'intimité des occupants, à la qualité de l'interface entre le domaine public et le cadre bâti, ainsi qu'à un bon ensoleillement du domaine public.
- Les cours avant des commerces offrent un dégagement suffisant pour aménager des terrasses confortables et conviviales adjacentes à l'espace public, permettant l'animation de la rue. Elles peuvent accueillir une diversité d'aménagements ou d'usages, au-delà des terrasses.

Cour intérieure

- Les projets résidentiels et mixtes doivent intégrer des cours intérieures de qualité, aménagées et accessibles aux résidents. Ces espaces permettent l'appropriation collective par les résidents pour une diversité d'usages.
- Un mobilier durable, des zones flexibles et une ambiance accueillante encouragent l'usage spontané et intergénérationnel de cet espace.
- Les cours intérieures doivent être aménagées de manière à favoriser l'accessibilité universelle et être desservies par plus d'un accès, dont la localisation contribue à maximiser la visibilité, la surveillance naturelle et la sécurité des usagers.
- Des aménagements paysagers, tels que des haies, des plantations basses ou des écrans, délimitent les espaces privés résidentiels en rez-de-chaussée et les espaces communs afin de préserver l'intimité des occupants, tout en maintenant une perméabilité visuelle partielle contribuant au sentiment de sécurité.
- Les cours intérieures, qu'elles soient aménagées sur dalle ou en pleine terre, font l'objet d'un aménagement paysager de qualité intégrant une plantation d'arbres et une végétation abondante favorisant la biodiversité.
- En plus de la plantation d'arbres, une végétation dense et diversifiée (arbustes, vivaces, couvre-sols) est privilégiée afin d'assurer le verdissement des cours intérieures.



Note : Perspective illustrative. Cette image propose une interprétation possible de la vision et du concept du PPU et vise à communiquer l'ambiance et le caractère recherchés pour le quartier. Les aménagements représentés sont indicatifs et pourraient évoluer.

Section 03

Cadre bâti

3.1 Usages et densités

Balises d'aménagement

- Une diversité d'usages est encouragée à l'échelle du quartier afin de favoriser un milieu de vie complet, dynamique et résilient.
- Les usages commerciaux de proximité sont concentrés le long des principaux axes de déplacement et à proximité des lieux de rassemblement afin de contribuer à l'animation du quartier et de réduire les déplacements motorisés.
- La mixité des fonctions résidentielles, commerciales, institutionnelles et communautaires est favorisée le long de la rue Serge-Pepin afin de soutenir une fréquentation continue des espaces publics et de dynamiser l'artère commerciale.
- Une diversité de typologies résidentielles et de tailles de logements est encouragée afin de répondre aux besoins évolutifs des ménages et de favoriser une mixité sociale et générationnelle au sein du quartier.
- Les habitations de moyenne et forte densité sont privilégiées à proximité de l'autoroute, avec une diminution progressive de la densité vers les secteurs résidentiels existants afin d'assurer une transition harmonieuse avec le cadre bâti de plus faible intensité.
- La cohabitation entre les différentes formes d'habitation est favorisée par des transitions graduelles de hauteur, de volumétrie et d'implantation, ainsi que par le maintien de liens visuels, fonctionnels et paysagers avec les quartiers existants.



Plan 14 - Répartition des usages

- Secteur du PPU
- Parc
- Institutionnel
- Bâtiment mixte
- Bâtiment multifamilial et plex
- Bâtiment unifamilial



Plan 15 - Répartition de la densité

- Secteur du PPU
- Forte
- Moyenne
- Faible
- Superficie exclue du calcul de la densité

3.2 Usages résidentiels

Balises d'aménagement

- Une modulation des volumes est préconisée afin de rythmer les façades, réduire la perception de leur longueur et créer une forme urbaine plus diversifiée.
- Une variation dans le traitement architectural des bâtiments est encouragée afin d'éviter la répétition et de créer un cadre bâti diversifié, tout en maintenant une cohérence d'ensemble à l'échelle du quartier.
- Une expression architecturale sobre et durable affirme la qualité du cadre bâti le long des artères principales. Cette matérialité soignée contribue à structurer le domaine public, tout en maintenant une échelle humaine et un environnement confortable pour les usagers actifs.
- Une réduction maximale du stationnement de surface est préconisée, en favorisant l'intégration des cases à l'intérieur des bâtiments pour assurer une transition harmonieuse avec l'espace public et limiter les conflits avec la circulation active.
- La mutualisation des espaces de stationnement entre îlots résidentiels adjacents est encouragée afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire l'emprise au sol dédiée à l'automobile et d'accroître le potentiel de verdissement des cours intérieures.
- L'aménagement de stationnements pour vélos sécurisés dans les bâtiments résidentiels est encouragé afin de soutenir la mobilité active et de répondre aux besoins des résidents cyclistes.
- Pour les bâtiments adjacents à l'autoroute, des mesures de mitigation assureront des conditions acoustiques adéquates pour les logements et les aires d'agrément extérieures pour une utilisation agréable et sécuritaire des lieux.
- Les bâtiments proposent des façades munies d'espaces extérieurs permettant d'animer le domaine public (balcons, loggias).
- Les façades des bâtiments donnant sur une rue et/ou un lien actif correspondent aux façades principales et sont traitées en conséquence.
- Une fenestration généreuse et bien répartie, notamment vers les cours intérieures, maximise l'apport de lumière naturelle dans les logements tout en favorisant la surveillance passive des espaces communs.

3.3 Usages commerciaux

Balises d'aménagement

Conception

- Une offre d'espaces d'agrément extérieurs soutient une approche de développement durable et humain du milieu de travail, en proposant des lieux de détente, de socialisation et de travail informel, et en renforçant ainsi l'attractivité et la convivialité du site.
- Une identité architecturale cohérente unifie les différentes composantes du bâtiment tout en permettant une certaine diversité formelle.
- Une signalétique intégrée et à échelle humaine s'intègre au quartier paisible, actif et résidentiel.

Rez-de-chaussée commercial

- Les rez-de-chaussée commerciaux sont traités soigneusement et distinctement des étages supérieurs. Une attention particulière est portée aux vitrines, à la transparence des façades et aux ouvertures sur la rue afin de contribuer à son animation.
- L'implantation de commerces de petite superficie est préconisée pour favoriser une mixité commerciale et rendre ces espaces accessibles aux entrepreneurs locaux. Des commerces de moyenne superficie peuvent toutefois être prévus pour certains usages de proximité, notamment une épicerie.

Références (à titre indicatif seulement)



Figure 29. Terrasse commerciale (Image Montréal)



Figure 30. Interface commerciale (Technopôle Angus)



Figure 31. Interface commerciale (Agora Montréal)

05
Mise en œuvre

Plan d’action

Le plan d’action constitue un outil stratégique qui vise à opérationnaliser les orientations et objectifs d’aménagement définis pour le secteur visé par le PPU. Il sert à planifier, structurer et encadrer la réalisation des interventions prévues, en assurant leur faisabilité et leur cohérence avec les priorités de la Ville. C’est un outil de planification qui inclut les actions à engager, les parties prenantes impliquées, les types d’action à poser et le phasage d’exécution.

Propositions

Les propositions présentées sont étroitement liées aux orientations et objectifs présentés au chapitre 3. Elles ont pour principale visée d’identifier les interventions concrètes pouvant être déployées par la Ville de Belœil pour concrétiser le concept et, ultimement, atteindre les objectifs poursuivis. L’identification des propositions constitue une étape essentielle permettant de passer de la vision à sa mise en œuvre.

Type de proposition

Les propositions prévues au plan d’action sont classées selon leur nature afin de préciser les moyens à privilégier pour assurer leur réalisation. Elles sont réparties en trois types : les actions, qui correspondent à des interventions concrètes à réaliser; les mesures, qui regroupent les outils, stratégies ou dispositions à mettre en place; et les études, qui permettent d’acquérir les connaissances nécessaires pour orienter la prise de décision et les interventions futures.

Phasage

Les différentes propositions sont échelonnées dans le temps selon leur degré de priorité en vue de les planifier de manière logique et de renforcer la cohérence globale du PPU. Ce phasage sert donc de base pour une stratégie d’intervention et de financement réalisable. Les trois phases d’implantation sont réparties comme suit :

- ● ○ ○ Court terme (moins de 3 ans)
- ● ● ○ Moyen terme (entre 3 et 10 ans)
- ● ● ● Long terme (plus de 10 ans)

Parties prenantes

Les principales parties prenantes identifiées au plan d’action correspondent aux acteurs appelés à contribuer à la réalisation des différentes propositions. Elles comprennent notamment les directions municipales concernées ainsi que les partenaires externes, promoteurs et autres acteurs dont la collaboration peut être requise. Leur identification vise à préciser les responsabilités et à favoriser une mise en œuvre concertée du PPU.

PROPOSITION	ORIENTATION(S)	PARTIE(S) PRENANTE(S)	TYPE	PHASAGE
Mobilité				
1. Procéder à la réalisation d'une étude de circulation pour l'ensemble du secteur.	2	› Ville de Belœil (Directions du génie et de l'urbanisme)	Action Mesure **Étude**	● ○ ○
2. Collaborer avec les organismes de transport collectif afin de planifier la desserte du Quartier des Monts et d'évaluer l'intégration d'arrêts et d'un pôle de transport collectif en fonction du développement du secteur.	2	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme) › exo	**Action** Mesure Étude	● ● ○
3. Réaliser progressivement le réseau de mobilité active du Quartier des Monts en assurant sa connexion aux réseaux existants et aux principaux lieux d'intérêt du secteur.	2, 4	› Ville de Belœil (Directions du génie et de l'urbanisme) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
4. Mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des intersections, en priorité sur les parcours scolaires, les liens de mobilité active et aux abords des parcs et équipements collectifs.	2, 4	› Ville de Belœil (Directions du génie et de l'urbanisme) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
Infrastructures				
5. Réaliser les études acoustiques requises afin de déterminer les mesures d'atténuation du bruit à intégrer aux projets de développement situés à proximité de l'autoroute 20.	5	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme) › Promoteurs	Action Mesure **Étude**	● ○ ○
6. Élaborer un plan directeur des infrastructures afin de planifier les besoins et les interventions requises pour desservir le développement projeté, notamment en matière d'aqueduc, d'égout et de gestion des eaux pluviales.	6	› Ville de Belœil (Direction du génie)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
7. Réaliser les travaux de construction et de mise à niveau des infrastructures municipales nécessaires à la desserte du secteur, en fonction du phasage du développement.	6	› Ville de Belœil (Direction du génie) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ● ○
8. Réaliser progressivement les nouvelles rues et le prolongement des rues existantes prévus au concept d'aménagement, en intégrant les principes de mobilité active, de verdissement et de gestion durable des eaux pluviales.	1,3 et 6	› Ville de Belœil (Directions du génie et de l'urbanisme) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
9. Planifier et coordonner la réalisation de la future école en vue de son ouverture prévue en septembre 2029.	1	› Ville de Belœil (Directions du génie, de l'urbanisme et des travaux publics) › Centre de services scolaires des Patriotes › Promoteurs, au besoin	**Action** Mesure Étude	● ○ ○

PROPOSITION	ORIENTATION(S)	PARTIE(S) PRENANTE(S)	TYPE	PHASAGE
10. Définir des mesures d'écoconception et d'adaptation aux changements climatiques à intégrer au développement des bâtiments résidentiels, institutionnels et commerciaux.	3,6	› Ville de Belœil (Direction générale et Direction de l'urbanisme) › Promoteurs	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
11. Réaliser une étude de gestion des eaux pluviales afin de définir les stratégies de gestion à la source et de déterminer la localisation des infrastructures vertes et des ouvrages de rétention requis à l'échelle du secteur.	6	› Ville de Belœil (Directions du génie et de l'urbanisme)	Action Mesure **Étude**	● ○ ○
12. Assurer l'arrimage des modalités de gestion des matières résiduelles du Quartier des Monts avec les pratiques et services municipaux existants à Belœil.	1, 6	› Ville de Belœil (Directions de l'urbanisme et des travaux publics) › MRC de La Vallée-du-Richelieu, au besoin	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
Parcs et espaces publics				
13. Adopter le plan directeur des parcs et des espaces verts de la ville de Belœil.	4, 6	› Ville de Belœil (Direction des loisirs, culture et vie communautaire et Directions du génie, de l'urbanisme et des travaux publics)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
14. Aménager progressivement les parcs et espaces verts prévus au concept d'aménagement, en fonction du phasage du développement du quartier.	4, 6	› Ville de Belœil (Direction des loisirs, culture et vie communautaire et Directions du génie, de l'urbanisme et des travaux publics) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ● ○
15. Élaborer des lignes directrices en matière d'accessibilité universelle applicables à la conception et à l'aménagement des espaces extérieurs publics.	4	› Ville de Belœil (Direction des loisirs, culture et vie communautaire et Directions du génie, de l'urbanisme et des travaux publics)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
Environnement et biodiversité				
16. Planifier et mettre en œuvre des interventions de reboisement et de restauration de la végétation du boisé des Bourgs, ainsi que l'aménagement de sentiers visant à encadrer l'accès au milieu naturel et à limiter les perturbations des habitats.	6	› Ville de Belœil (Direction des travaux publics)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○

PROPOSITION	ORIENTATION(S)	PARTIE(S) PRENANTE(S)	TYPE	PHASAGE
17. Identifier et mettre en œuvre des pratiques de gestion et d'entretien écologique adaptées à certains espaces verts afin de favoriser la biodiversité.	6	› Ville de Belœil (Direction des travaux publics)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
18. Aménager une bande végétalisée aux abords de la zone agricole afin d'assurer une transition paysagère avec le développement projeté, et en assurer la pérennité.	5, 6	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme et des travaux publics) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ● ○
19. Aménager une bande végétalisée aux abords de l'autoroute 20, en complément des mesures d'atténuation déterminées par l'étude acoustique, et en assurer la pérennité.	5, 6	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme et des travaux publics) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
20. Assurer le suivi de l'évolution de la canopée à l'échelle du Quartier des Monts afin d'évaluer l'atteinte des cibles établies au PPU.	6	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme et des travaux publics)	**Action** Mesure Étude	● ● ○
Habitation				
21. Élaborer une politique d'habitation afin d'encadrer les interventions municipales en matière d'offre et de diversité de logements.	3	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
22. Identifier et mettre en œuvre des mesures incitatives favorisant la réalisation de logements sociaux, abordables et familiaux.	3	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
23. Établir des partenariats avec les organismes et coopératives d'habitation afin de favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables dans le Quartier des Monts.	3	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme) › Organismes et coopératives d'habitation › Office régional d'habitation de La Vallée-du-Richelieu (ORHVR) › Promoteurs	**Action** Mesure Étude	● ○ ○
Développement économique				
24. Élaborer une stratégie de développement commercial pour la rue Serge-Pepin à partir des conclusions de l'étude sur la *Vocation commerciale du Nouveau développement sortie 109*, produite par la Ville.	1	› Ville de Belœil (Direction générale et Directions de l'urbanisme et du développement économique) › Acteurs économiques locaux › Promoteurs › Propriétaires concernés	Action **Mesure** Étude	● ● ○

PROPOSITION	ORIENTATION(S)	PARTIE(S) PRENANTE(S)	TYPE	PHASAGE
Coordination, partenariats et acquisitions				
25. Élaborer et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition des terrains requis pour la réalisation des interventions prévues au PPU.	Toutes	› Ville de Belœil (Direction générale et Directions des affaires juridiques et de l'urbanisme) › Propriétaires fonciers	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
Réglementation				
26. Assurer la concordance des règlements d'urbanisme au PPU.	Toutes	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
27. Réviser les dispositions du PIIA applicables au Quartier des Monts afin d'assurer leur cohérence avec les orientations, objectifs et balises d'aménagement du PPU.	Toutes	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
28. Identifier et mettre en œuvre les outils réglementaires permettant de favoriser l'intégration de logements sociaux, abordables et familiaux dans les projets résidentiels.	3	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme et des affaires juridiques)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
29. Identifier et intégrer à la réglementation municipale, lorsque pertinent, des dispositions favorisant l'accessibilité universelle des espaces publics et des aménagements extérieurs.	2, 3 et 4	› Ville de Belœil (Direction de l'urbanisme et Direction des loisirs, culture et vie communautaire)	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
30. Réviser le cadre réglementaire afin d'assurer une intégration adéquate des équipements et espaces dédiés à la gestion des matières résiduelles dans les nouveaux projets.	1, 6	› Ville de Belœil (Directions des travaux publics et de l'urbanisme) › Promoteurs	Action **Mesure** Étude	● ○ ○
Évaluation des coûts				
31. Estimer et assurer le suivi des coûts associés à la mise en œuvre des interventions municipales prévues au PPU afin d'en soutenir la planification budgétaire.	Toutes	› Ville de Belœil (Direction générale et Directions du génie, de l'urbanisme, des finances et des travaux publics)	**Action** Mesure Étude	● ○ ○


Beloeil
Forgée pour innover