



Bienvenue à
Baie-D'Urfé!

PU

**PLAN D'URBANISME
N°1108**





AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
VILLE DE BAIE-D'URFÉ

Règlement numéro 1108

Règlement sur le plan d'urbanisme

Le présent règlement porte le titre de « Règlement sur le plan d'urbanisme » et le numéro 1108. Il abroge le règlement numéro 1031, intitulé « Règlement décrétant l'adoption du plan d'urbanisme de la Ville de Baie-D'Urfé », tel que modifié par tous ses amendements, ainsi que toute disposition inconciliable d'un autre règlement.

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Heidi Ektvedt, Mairesse

Marie-Hélène Brunet, Greffière

Avis de motion : 11 mars 2025
Adoption du règlement : XX 2025
Entrée en vigueur : XX 2025

Modifications au règlement	
Numéro de règlement	Entrée en vigueur



CRÉDITS

Afin de réaliser le présent exercice de planification du territoire, la Ville de Baie-D'Urfé a retenu les services de la firme Apur agence d'urbanisme créatif pour accompagner le Conseil dans la définition des choix municipaux.

Direction générale : Nicolas Bouchard, Directeur général

Chargé de projet : Dave Roy, Chef de division - Urbanisme



Chargés de projet : Guillaume Gilbert, Urbaniste et vice-président

Yves-Olivier Palardy, Directeur de l'urbanisme municipal

Assistance à la rédaction : Vincent Boudreau, Conseiller en urbanisme et géomatique

William Bourdages, Conseiller en urbanisme

••apur
créatif



Table des matières

CHAPITRE 1. Dispositions administratives	1
1.1. Le plan d'urbanisme.....	3
1.1.1. Objectifs poursuivis	3
1.1.2. Pourquoi un nouveau plan d'urbanisme ?	3
CHAPITRE 2. Contexte d'aménagement.....	7
2.1. Portrait global de Baie-D'Urfé	9
2.1.1. Contexte général.....	9
2.1.2. Utilisation du sol	10
2.2. Contexte physique.....	11
2.2.1. Cohabitation entre les municipalités voisines.....	11
2.2.2. Le transport.....	12
2.2.3. Le patrimoine bâti.....	14
2.2.4. Le patrimoine archéologique	17
2.2.5. Le patrimoine naturel	17
2.2.6. Paysage et parcours riverain	18
2.2.7. Adaptation aux changements climatiques	18
2.2.8. Les contraintes anthropiques	23
2.2.9. Caractéristiques du territoire de Baie-D'Urfé.....	24
2.2.10. Parcs et espaces verts et terrains de jeu	26
2.2.11. La fonction résidentielle	28
2.2.12. La fonction commerciale	29
2.2.13. La fonction industrielle	29
2.2.14. Gestion des terrains en bordure de l'autoroute 20	30
2.2.15. Dimension des lots.....	31
2.2.16. Volume des constructions	31
2.3. Résumé des enjeux	33
CHAPITRE 3. Vision d'aménagement	39
3.1. Vision stratégique.....	41
3.1.1. Vision stratégique 2022-2026	41
3.2. Orientations d'aménagement.....	42
3.3. Les grandes affectations du sol, densités de son occupation et mise en œuvre du plan d'urbanisme	45
3.3.1. Terrains en bordure des rives du fleuve Saint-Laurent	45
3.3.2. Densité	46
3.3.3. Description des catégories d'usages.....	47
3.3.4. Synthèse de compatibilité des usages	49



Annexes	i
----------------	-------	----------

Annexe A -	Concept d'organisation spatiale du territoire	iii
-------------------	--	------------

Annexe B -	Plan des affectations du sol	v
-------------------	---	----------

Annexe C -	inventaire du patrimoine bâti	iv
-------------------	--	-----------

FIGURES

Figure 1 - Échelles de planification	4
Figure 2 - Secteur industriel de Baie-D'Urfé.....	9
Figure 3 - Chemin Morgan	12
Figure 4 - Localisation des îlots de chaleur et de fraîcheur.....	20
Figure 5 - Localisation de la canopée	23
Figure 6 - Répartition des groupes d'âge du territoire de Baie-D'Urfé.....	25
Figure 7 - Répartition des groupes d'âges de l'agglomération de Montréal	25
Figure 8 - Parc riverain aux abords du lac Saint-Louis	27
Figure 9 - Localisation des parcs et espaces verts	28
Figure 10 - Vision stratégique	41

TABLEAUX

Tableau 1 - Utilisation du sol.....	10
Tableau 2 - Évolution de l'indice de canopée à Baie-D'Urfé de 2011 à 2021	21
Tableau 3 - Secteur d'activité industrielle du territoire	30
Tableau 4 - Résumé des enjeux du territoire	33
Tableau 5 - Grandes orientations d'aménagement	42
Tableau 6 - Les grandes affectations du territoire.....	49

CHAPITRE 1.
DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES
PLAN D'URBANISME
N°1108



1.1. Le plan d'urbanisme

1.1.1. Objectifs poursuivis

Le plan d'urbanisme constitue le document officiel le plus important de la Ville en matière de planification et d'aménagement du territoire. Il permet notamment de :

- De déterminer l'organisation d'ensemble qu'il compte donner au territoire;
- De préciser l'agencement et la localisation préférentielle qu'il envisage pour les principales activités dans les différentes parties du territoire, et ce, en tenant compte des potentiels et des contraintes d'aménagement du milieu naturel et bâti, des préoccupations et des attentes formulées par les citoyens et les organismes lors de la consultation publique;
- De définir des politiques d'intervention en matière d'implantation d'équipements ou d'infrastructures en tenant compte des besoins et de la situation financière de la Ville;
- De coordonner les interventions et les investissements des différents services de la Ville. Il en découle notamment une programmation dont on tient compte lors de la préparation du programme triennal des immobilisations et lors du budget annuel;
- De faire valoir sa vision du développement souhaité auprès des investisseurs, des divers agents de développement publics ou privés et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement;
- De compléter, en la précisant, la planification du territoire contenue dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal;
- De faire connaître les intentions à la base du contrôle qu'il peut vouloir instaurer à l'intérieur des règlements d'urbanisme.

1.1.2. Pourquoi un nouveau plan d'urbanisme ?

Rappelons qu'un plan d'urbanisme est essentiellement un outil de planification dont les villes et municipalités doivent se doter en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, R.L.R.Q., ch. A-19, laquelle prescrit également son contenu obligatoire. Cette planification, qui vise *a priori* l'aménagement urbain du territoire, est mise en œuvre par diverses actions, notamment via les règlements



d'urbanisme (zonage, lotissement, etc.), les règlements municipaux, ainsi que les politiques et interventions municipales.

Cet exercice permet ainsi d'identifier les priorités pour les années à venir sur le territoire de Baie-D'Urfé. Ces priorités doivent également être conformes aux orientations et aux objectifs fixés par l'agglomération de Montréal dans son Schéma d'aménagement et de développement (SAD), entré en vigueur en 2015, lequel a été rédigé selon les orientations gouvernementales de développement que l'on retrouve dans le document *Pour un aménagement concerté du territoire*, ainsi que ses modifications adoptées au fil des ans.

Bien que la planification locale du territoire doive tenir compte des exigences gouvernementales et régionales, la Ville de Baie-D'Urfé souhaite, à travers la révision de son plan d'urbanisme, reconnaître les atouts et les éléments distinctifs du territoire, acquis au travers des années. De plus, la Ville souhaite affirmer sa vision de développement afin d'assurer une cohérence dans la réalisation de diverses interventions d'aménagement.

Figure 1 - Échelles de planification





Même si le territoire est maintenant presque entièrement développé, plusieurs défis attendent la Ville au cours des prochaines années. La mise à jour du Plan d'urbanisme permettra de relever ces défis en mettant l'accent sur des priorités essentielles. Parmi celles-ci figurent les enjeux environnementaux et la lutte aux changements climatiques, notamment par une gestion proactive des îlots de chaleur, le verdissement accru, la préservation et l'enrichissement de la canopée, ainsi que par des pratiques exemplaires de gestion des eaux pluviales. Le plan vise également à promouvoir l'électrification des transports, offrant ainsi des solutions de mobilité durable qui bénéficieront à la communauté.

Par ailleurs, cette révision permettra de mieux encadrer le développement urbain en intégrant harmonieusement les projets de reconstruction et en diversifiant de façon responsable et innovante le parc industriel. Ce dernier deviendra un modèle de développement diversifié, vert et écoresponsable, où l'innovation et la durabilité seront mises au service de la communauté.

En définitive, cette mise à jour renforcera et précisera les orientations d'aménagement de Baie-D'Urfé. Elle guidera la Ville et ses citoyens vers un territoire résilient, durable et exemplaire, où la préservation des acquis et l'intégration d'initiatives novatrices se conjuguent pour répondre aux défis d'aujourd'hui et de demain.

CHAPITRE 2.
CONTEXTE D'AMÉNAGEMENT
PLAN D'URBANISME
N°1108



2.1. Portrait global de Baie-D'Urfé

2.1.1. Contexte général

La ville de Baie-D'Urfé occupe un territoire de 6,1 kilomètres carrés qui s'étend sur la rive nord du lac Saint-Louis, dans la partie ouest de l'île de Montréal. La ville est délimitée à l'ouest par le campus du collège Macdonald de Sainte-Anne-de-Bellevue, au nord par l'autoroute transcanadienne et à l'est par la limite de la ville de Beaconsfield. Baie-D'Urfé est traversée dans le sens est-ouest par un important corridor de transport routier et ferroviaire, qui regroupe l'autoroute 20 et les voies ferrées du Canadien National et du Canadien Pacifique, qui relie Montréal à l'Ontario et à l'Ouest canadien. Les deux tiers de Baie-D'Urfé situés du côté sud du corridor de l'autoroute 20 ont une vocation résidentielle, alors que le tiers nord, entre les autoroutes 20 et 40, a été affecté au développement d'un secteur industriel.

Figure 2 - Secteur industriel de Baie-D'Urfé



Source : Radio-Canada



2.1.2. Utilisation du sol

Tableau 1 - Utilisation du sol

Usage	Superficie (ha.)	%
Résidentiel unifamilial	298,60	48,9
Résidentiel multifamilial	5,12	0,8
Résidence pour personnes âgées	1,28	0,2
Terrains de jeu	6,46	1,1
Parcs	17,89	2,9
Aires boisées	6,80	1,1
Cimetière	3,33	0,5
Institutions	7,87	1,3
Équipements communautaires	3,46	0,6
Équipements municipaux	1,61	0,3
Industries	207,92	34,1
Commerces	2,14	0,4
Emprises des autoroutes et des chemins de fer	47,72	7,8
Total	610,20	100,0

Source : Ville de Baie-D'Urfé



2.2. Contexte physique

2.2.1. Cohabitation entre les municipalités voisines

La réglementation de zonage actuelle de Baie-D'Urfé respecte les dispositions du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération visant à assurer une cohabitation harmonieuse entre les municipalités. La ville de Baie-D'Urfé touche à deux autres municipalités, soit Beaconsfield à l'est et Sainte-Anne-de-Bellevue à l'ouest et au nord.

Du côté de Beaconsfield, au sud de l'autoroute 20, le zonage résidentiel unifamilial de Baie-D'Urfé est pratiquement le même que celui de Beaconsfield, à l'exception que Baie-D'Urfé exige des terrains plus grands. La hauteur maximale autorisée pour les bâtiments résidentiels est sensiblement la même dans les deux municipalités, si bien qu'il n'y a aucun risque qu'une maison de Baie-D'Urfé affecte l'ensoleillement d'une propriété de Beaconsfield.

Au nord de l'autoroute 20, le parc industriel de Baie-D'Urfé est contigu à la vaste zone de conservation du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme (bois Angell) dans Beaconsfield. Seule une petite partie du parc industriel jouxte une aire d'affectation à dominance résidentielle, mais avec des marges arrière minimales de 18 mètres et une hauteur maximale de 15 mètres, aucune implantation industrielle ne risque d'affecter l'ensoleillement d'une propriété résidentielle de Beaconsfield.

Au nord, le parc industriel de Baie-D'Urfé est séparé de celui de Sainte-Anne-de-Bellevue par l'autoroute transcanadienne. Les règles de zonage industriel sont sensiblement les mêmes dans les deux municipalités.

Enfin, à l'ouest, Baie-D'Urfé a comme unique voisin le campus du collège Macdonald de l'Université McGill, où la hauteur maximale de bâtiment autorisée est de 6 étages ou 25 mètres, avec des marges arrière de 10 mètres par rapport à la limite municipale de Baie-D'Urfé.



2.2.2. Le transport

2.2.2.1. Transport routier

Le plan d'urbanisme ne propose aucune modification majeure au réseau de rues existant, étant donné que le développement du secteur résidentiel est complété et que le développement du secteur industriel est bien engagé. Ceci n'exclut cependant pas la possibilité d'ajustements mineurs qui pourraient être requis à l'occasion pour répondre aux besoins spécifiques de la communauté.

Dans le contexte actuel, la Ville privilégie le maintien des trajets d'autobus pour assurer une mobilité durable et efficace, particulièrement pour desservir les secteurs résidentiels au sud de l'autoroute 20. Bien que le Réseau express métropolitain (REM) représente une avancée en termes de transport collectif pour certaines régions, sa localisation éloignée des quartiers résidentiels de Baie-D'Urfé limite son efficacité pour répondre aux besoins locaux. Le réseau d'autobus existant demeure donc une infrastructure essentielle, et son maintien est au cœur des priorités de la Ville pour favoriser l'accès équitable et durable aux services de transport collectif.

Les plans et le calendrier de mise en œuvre des travaux pour toute amélioration de l'infrastructure de transport devront être évalués en concertation avec la Ville. Comme par le passé, la Ville s'assurera que tout projet proposé respecte ses orientations et n'entraîne aucune obligation financière pour ses citoyens. Elle continuera également de demander des modifications nécessaires afin de garantir un accès direct et sécurisé à des destinations stratégiques telles que le campus du Collège Macdonald et le Collège John Abbott, tout en veillant à préserver la qualité de vie de ses résidents.

Figure 3 - Chemin Morgan



Source : Google Maps



2.2.2.2. Transport collectif

La Ville de Baie-D'Urfé soutient fermement le transport collectif comme pilier de la mobilité durable et s'engage à en favoriser l'utilisation pour répondre aux besoins de ses citoyens et de ses entreprises. La ville bénéficie déjà d'une gare de train de banlieue qui relie l'ouest de l'île de Montréal au centre-ville, et le service est appelé à évoluer avec l'amélioration prévue dans le cadre du projet du « Train de l'Ouest ».

La partie résidentielle de la Ville est desservie par quatre circuits d'autobus opérés par la Société de transport de Montréal (STM), qui assurent des connexions directes avec le Collège Macdonald, le centre Fairview à Pointe-Claire, la station de métro Lionel-Groulx et la gare de Dorval. De plus, un service de taxi collectif complète cette offre. Le parc industriel, quant à lui, est actuellement desservi par un circuit d'autobus régulier, mais certaines entreprises doivent recourir à des navettes privées pour répondre aux besoins de leurs employés en matière de transport.

Bien que l'arrivée prochaine d'une station du Réseau express métropolitain (REM) près du territoire représente une opportunité d'élargir l'offre de transport collectif, la Ville reconnaît que cette infrastructure, située à distance des quartiers résidentiels, ne répondra pas pleinement aux besoins de mobilité locale. Ainsi, Baie-D'Urfé privilégie le maintien et l'amélioration des circuits d'autobus existants pour garantir une desserte efficace, tant pour ses résidents que pour les travailleurs du parc industriel.

Dans cette optique, le plan d'urbanisme préconise une approche intégrée visant à encourager les déplacements actifs et collectifs tout en réduisant la dépendance à l'automobile. Pour ce faire, des mesures seront mises en œuvre, notamment une révision des exigences en matière de stationnement dans le parc industriel, avec une réduction ciblée des cases de stationnement afin de favoriser des alternatives plus durables. Cette révision s'ajoutera aux efforts visant à limiter le nombre maximal de cases de stationnement offertes par les établissements industriels et à instaurer des exigences pour le stationnement de vélos.

Ces initiatives visent à transformer le territoire en un espace où la mobilité durable devient une norme, tout en répondant de manière pragmatique aux besoins des différents usagers et acteurs économiques.



2.2.2.3. Transport actif et accessibilité universelle

La Ville entend faciliter et promouvoir la mobilité active et le transport collectif. À cet effet, elle a ajouté à sa réglementation d'urbanisme des dispositions pour obliger les établissements commerciaux, institutionnels ou publics qui emploient des gens ou reçoivent des clients à fournir des places de stationnement sécurisées pour vélos.

Elle a aussi fait une mise à niveau de sa réglementation en matière de stationnement pour exiger que des places soient aménagées et réservées pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, des dispositions sont prévues au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale pour assurer aux personnes à mobilité réduite un accès facile et sécuritaire à tout bâtiment destiné à un usage commercial, institutionnel ou public.

2.2.2.4. Transport ferroviaire

Deux axes majeurs du Canadien National et du Canadien Pacifique partagent un corridor qui longe la limite nord de l'emprise de l'autoroute 20. La voie ferrée du CP a un embranchement qui dessert deux industries du secteur pétrochimique et une industrie de produits alimentaires dans la partie est du parc industriel. La voie du CP est aussi utilisée par le train de banlieue.

2.2.3. Le patrimoine bâti

La ville de Baie-D'Urfé se distingue par son patrimoine bâti exceptionnel, témoin de son histoire et de son identité unique. Plusieurs secteurs présentent un intérêt patrimonial évident :

- L'ensemble formé par l'hôtel de ville, agrandi et rénové en 1913 par les architectes Edward et William Maxwell, le parc riverain au cœur duquel il est implanté ainsi que le parc Fritz, avec son centre communautaire, constitue un secteur de valeur exceptionnelle qui incarne à la fois l'histoire institutionnelle et l'importance des espaces publics ;
- Les abords du chemin Lakeshore, sur toute sa longueur, ainsi que la rue Oxford, offrent un panorama unique où l'architecture patrimoniale dialogue avec le paysage naturel, formant des secteurs de valeur intéressante ;



- Le secteur de la rue Sunny Acres, par son homogénéité et son ambiance, est considéré comme un ensemble urbain d'intérêt qui illustre l'évolution des formes résidentielles locales.

Ces secteurs sont délimités à l'annexe A du présent règlement.

Une richesse bâtie à préserver :

Par ailleurs, une évaluation du patrimoine urbain réalisée par la Ville de Montréal en 2004 (Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement Beaconsfield – Baie-D'Urfé, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, Ville de Montréal, 2004) avait permis d'identifier plusieurs bâtiments de Baie-D'Urfé comme des "immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle". Ces travaux ont jeté les bases de la reconnaissance du patrimoine architectural de la municipalité.

En 2024, l'agglomération de Montréal a entrepris un inventaire actualisé des immeubles construits avant 1940, conformément aux nouvelles dispositions de la Loi sur le patrimoine culturel (2021), qui imposent à l'agglomération de recenser ces immeubles d'ici le 1er avril 2026. Ce nouvel inventaire, basé sur la méthodologie du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ), vise à mieux connaître l'histoire, les caractéristiques extérieures et les valeurs patrimoniales des bâtiments recensés.

L'inventaire inclut :

- Les bâtiments résidentiels, institutionnels et agricoles ;
- Les immeubles secondaires tels que les granges, garages et remises.

Il s'appuie sur des critères précis :

- Valeur historique, architecturale et sociale ;
- Pérennité des caractéristiques architecturales originales ;
- État d'entretien.

Des objectifs clairs ont été définis :

- Diffuser la connaissance des immeubles patrimoniaux ;
- Renforcer les mécanismes de protection, d'entretien et d'aide à la rénovation ;



- Encadrer rigoureusement les demandes de démolition.

À ce titre, l'inventaire du patrimoine bâti sur le territoire de la Ville de Baie-D'Urfé est présente à l'annexe C du présent plan d'urbanisme.

Un patrimoine vivant et en évolution :

Ces bâtiments, situés principalement dans les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante, ne se contentent pas de raconter le passé : ils participent activement à l'identité contemporaine de Baie-D'Urfé. La préservation de ce patrimoine vise non seulement à protéger des édifices remarquables, mais aussi à renforcer le cadre de vie, le sentiment d'appartenance et l'attrait de la ville pour les générations futures.

2.2.3.1. Politiques de protection et de mise en valeur

Les secteurs et les bâtiments d'intérêt patrimonial constituent une composante fondamentale du caractère unique de Baie-D'Urfé. De plus, ils contribuent de façon significative au patrimoine culturel de la collectivité montréalaise. Il est donc essentiel que leur protection soit assurée.

La pérennité du secteur de valeur exceptionnelle et de ses trois bâtiments patrimoniaux qui regroupe le parc Fritz et le site de l'hôtel de ville est assurée du fait qu'il est entièrement propriété municipale.

En ce qui a trait aux autres bâtiments patrimoniaux, y compris le lieu de culte d'intérêt (temple Dao En), leur protection est assurée au-delà de leurs seules caractéristiques architecturales d'intérêt visibles d'une voie publique par une application stricte du règlement sur les démolitions. L'intégration des nouvelles constructions aux secteurs de valeur patrimoniale est facilitée par la grande dimension des terrains (2 000 et 4 000 mètres carrés), l'importance des marges avant et latérales qui seront exigées à la réglementation et l'abondance de végétation.

Les exigences en matière de dimensions minimales des lots présentent aussi l'avantage d'exclure pratiquement toute possibilité de morcellement des propriétés.

Enfin, l'application du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale adopté conformément aux exigences du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal permettra une meilleure



protection des bâtiments d'intérêt patrimonial et une meilleure intégration des ajouts et des nouvelles constructions

2.2.4. Le patrimoine archéologique

Tous les terrains situés entre le chemin Lakeshore et la rive du lac St-Louis sont considérés comme d'intérêt archéologique. Pour protéger d'éventuels vestiges archéologiques qui pourraient se trouver sur son territoire, la Ville de Baie-D'Urfé exigera, comme condition préalable à toute création d'une nouvelle emprise publique, la réalisation d'une étude du potentiel archéologique des terrains visés par le projet. Cette étude devra être effectuée par un professionnel reconnu et comprendre :

- Un résumé des données historiques et archéologiques existantes ;
- L'indication et la caractérisation du potentiel archéologique à l'aide d'un plan.

Si l'étude conclut à un potentiel archéologique tangible, le Conseil pourra décider d'abandonner le projet ou établira les conditions auxquelles le projet pourra se réaliser.

Les modalités d'application de cette politique sont définies au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

2.2.5. Le patrimoine naturel

Selon le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, on retrouve trois types de territoires d'intérêt écologique à Baie-D'Urfé : des mosaïques de milieux naturels et une rive et littoral à dominance naturelle, ainsi que le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme, situé en partie sur le territoire de Baie-D'Urfé à la hauteur du boisé Angell de Beaconsfield.

Les mosaïques de milieux naturels se trouvent toutes dans le parc industriel. Elles se composent des sections de la rivière à l'Orme qui n'ont pas été canalisées, de bois, de friches naturelles et d'un petit milieu humide. L'autre territoire d'intérêt écologique est la partie du littoral du lac Saint-Louis qui s'étend du parc Fritz aux limites de Sainte-Anne-de-Bellevue. Les deux petites parties du corridor écoforestier de la rivière à l'Orme qui touchent Baie-D'Urfé se trouvent aussi dans le parc industriel.



Les projets de construction ou d'agrandissement de bâtiment ou d'aménagement de terrain touchant les propriétés situées en tout ou en partie dans ces territoires d'intérêt écologique sont assujettis à certaines conditions pour maximiser la conservation, la mise en valeur et l'intégration au projet des bois et des milieux humides et pour en rehausser la biodiversité.

De plus, les règles de la politique québécoise de protection des rives et du littoral s'appliquent aux terrains riverains d'un cours d'eau intérieur ou du lac Saint-Louis.

2.2.6. Paysage et parcours riverain

La section du chemin Lakeshore qui traverse Baie-D'Urfé est un parcours riverain considéré comme voie panoramique sur la majeure partie de sa longueur en raison des importantes percées visuelles qu'il offre sur le lac Saint-Louis, tel qu'identifié au concept d'organisation spatiale (Annexe A du présent document). La section de plus d'un demi-kilomètre qui s'étend de la limite de la propriété de l'hôtel de ville à la limite ouest du parc Fritz présente une ouverture quasi-totale sur le lac Saint-Louis. La pérennité de ce panorama est assurée du fait de la tenure publique de l'ensemble.

Par ailleurs, plusieurs propriétés privées de faible profondeur qui totalisent un autre demi-kilomètre du chemin Lakeshore offrent aussi des percées visuelles ponctuelles intéressantes.

Là encore, l'application du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale permettra de mieux protéger le caractère du chemin Lakeshore et les vues sur le lac Saint-Louis.

2.2.7. Adaptation aux changements climatiques

Face aux défis posés par les changements climatiques, Baie-D'Urfé se distingue par sa volonté proactive et ambitieuse de répondre aux problématiques identifiées sur son territoire. La Ville adopte une approche intégrée, en alignant des objectifs clairs et des mesures concrètes sur les priorités locales, tout en s'inspirant des principes directeurs de son Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Trois des mesures phares prévues dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal trouvent une application directe à Baie-D'Urfé : la réduction des îlots de chaleur, l'accroissement de la canopée et la



protection des arbres. Ces actions s'inscrivent dans une vision globale visant à renforcer la résilience environnementale, préserver les ressources naturelles et améliorer la qualité de vie des citoyens et des travailleurs. Cette approche proactive reflète l'engagement de la Ville à bâtir un territoire résilient, durable et exemplaire pour les générations futures.

2.2.7.1. Îlots de chaleur

Les îlots de chaleur recensés à Baie-D'Urfé, principalement localisés dans le parc industriel et le secteur commercial résultent des vastes surfaces asphaltées et des toits plats des bâtiments industriels et commerciaux. La Ville s'engage à atténuer ces effets en mettant en œuvre des mesures conformes à ses objectifs de verdissement et de réduction des surfaces imperméables :

1. • Aménagement de toits clairs ou végétalisés :

La Ville encourage l'intégration de matériaux réfléchissants ou de toitures végétalisées dans les projets de construction ou d'agrandissement. Ces approches contribuent à limiter l'accumulation de chaleur et à améliorer le confort thermique des bâtiments tout en réduisant les impacts environnementaux.

• Promotion des espaces perméables :

La Ville recommande l'utilisation de matériaux perméables dans les aires de stationnement et les zones de manœuvre. Ces matériaux permettent une infiltration naturelle des eaux pluviales, réduisent les surfaces imperméables et aident à prévenir les inondations locales.

• Favorisation d'un faible coefficient d'emprise au sol (CES) :

La Ville encourage un faible CES afin de réduire l'artificialisation des sols et de préserver les espaces naturels. Cette approche contribue à améliorer la gestion des eaux pluviales, à protéger les habitats naturels, et à maintenir une harmonie entre les bâtiments et leur environnement.

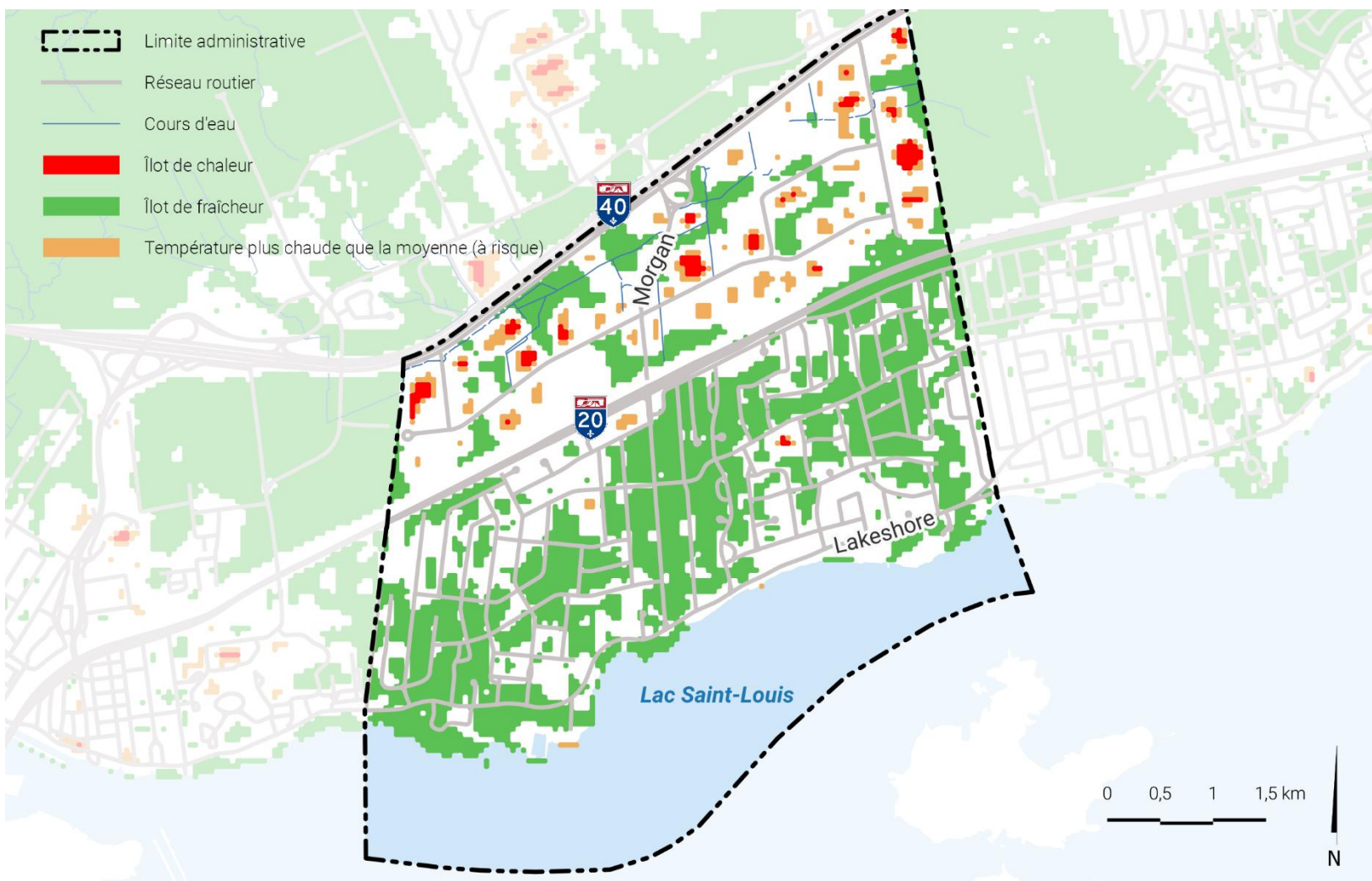
• Intégration de végétation urbaine :

Le verdissement des espaces industriels et commerciaux, incluant la plantation d'arbres adaptés, est fortement encouragé. Cette initiative vise à créer des îlots de fraîcheur, à améliorer l'aspect visuel et écologique du parc industriel, et à augmenter l'indice de canopée. Elle contribue également à renforcer la



biodiversité, à réduire les impacts environnementaux et à appuyer la Ville dans son engagement envers la lutte contre les changements climatiques.

Figure 4 - Localisation des îlots de chaleur et de fraîcheur



Source : Grand Montréal en statistique – Observatoire CMM

2.2.7.2. Canopée et protection des arbres

Selon l'Observatoire de la CMM, l'indice de canopée de la Ville de Baie-D'Urfé était de 34,3 % en 2021, marquant une diminution notable par rapport à son sommet de 37,9 % en 2017. Cette baisse reflète une pression croissante sur le



patrimoine arboricole de la Ville, qui regroupe tous les arbres de 3 mètres et plus, qu'ils se trouvent en milieu naturel ou anthropique.

Tableau 2 - Évolution de l'indice de canopée à Baie-D'Urfé de 2011 à 2021

Année	Indice de canopée
2021	34,3 %
2019	36,9 %
2017	37,9%
2015	36 %
2011	34,5%

Source : Grand Montréal en statistique – Observatoire CMM

Bien que l'indice de canopée de Baie-D'Urfé reste supérieur à la moyenne de l'agglomération montréalaise, établie à 25,5 %, la Ville reconnaît l'urgence de freiner cette perte et de poser des actions concrètes pour protéger et bonifier son couvert arboré.

Pour répondre à la diminution de la canopée et protéger le patrimoine arboricole de Baie-D'Urfé, la Ville s'engage à intégrer des orientations ambitieuses et structurées dans son plan d'urbanisme. Ces mesures visent à :

1. Préserver le patrimoine arboricole

- Encourager la conservation des arbres existants en limitant leur abattage aux cas strictement nécessaires.
- Protéger les arbres durant les travaux grâce à des zones tampons et des mesures adaptées pour minimiser les impacts sur les racines et les zones boisées.
- Préserver les mosaïques de milieux naturels dans les zones industrielles et autres terrains boisés, afin de maintenir la connectivité écologique.



2. Bonifier la canopée

- Promouvoir des pratiques favorisant l'augmentation progressive de la couverture arborée sur le territoire.
- Soutenir la plantation d'arbres adaptés et diversifiés dans les projets de développement, en privilégiant des essences locales et résilientes.
- Encourager la végétalisation des espaces libres et des cours avant pour améliorer la qualité visuelle et écologique des aménagements.

3. Favoriser la biodiversité et des plantations résilientes

- Planter des essences locales et indigènes pour renforcer la résilience écologique et la biodiversité.
- Encourager des aménagements paysagers réduisant les surfaces minéralisées et augmentant la couverture végétale pour contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur.

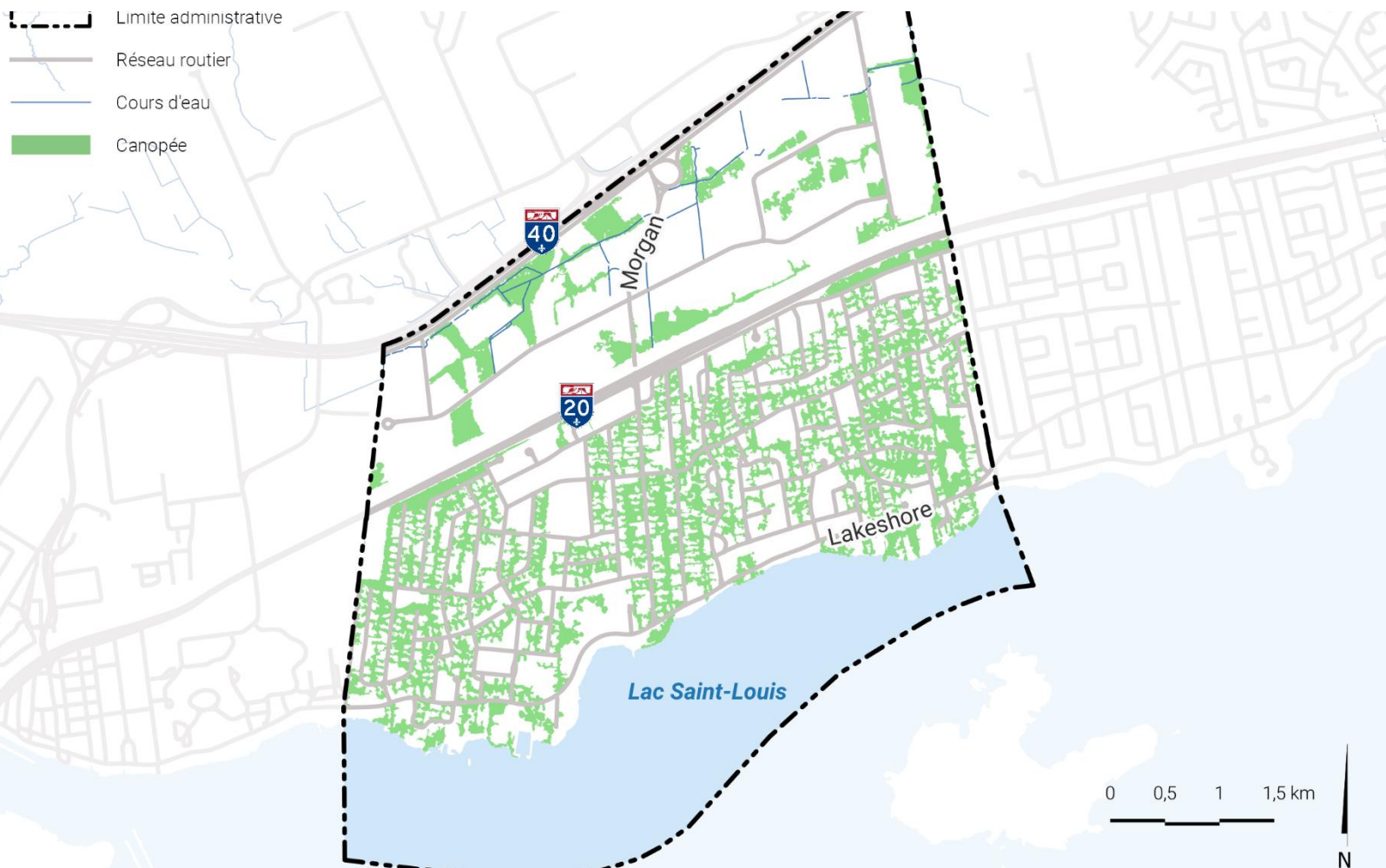
4. Adopter une gestion durable des arbres durant les travaux

- Planifier des mesures de protection avant le début des travaux pour limiter les impacts sur les arbres et leurs racines.
- Intégrer des pratiques de préservation avancées, comme l'aération des sols et des techniques de plantation qui favorisent la santé des arbres existants et nouveaux.

Ces orientations traduisent la volonté de Baie-D'Urfé de protéger et d'enrichir son patrimoine arboricole tout en s'inscrivant dans une démarche de durabilité et de résilience climatique. Le plan d'urbanisme se veut un cadre flexible et évolutif, permettant à la Ville de s'adapter aux enjeux environnementaux et de bâtir un territoire verdoyant et harmonieux pour les générations futures



Figure 5 - Localisation de la canopée



Source : Grand Montréal en statistique – Observatoire CMM

2.2.8. Les contraintes anthropiques

2.2.8.1. Le bruit routier

Baie-D'Urfé compte mettre à jour ses règlements qui obligent le maintien ou la mise en place de bandes boisées dans les parties du secteur industriel en bordure des autoroutes et a acquis, le long de la limite sud de l'autoroute 20, des bandes de terrain avec talus et plantations pour amortir le bruit. Plusieurs autres projets sont à l'étude pour améliorer la situation. De plus, la réglementation d'urbanisme



prévoira des règles d'insonorisation pour certains usages sensibles prévus sur le « terrain à construire » identifié à l'annexe A du présent plan d'urbanisme et adjacent à une autoroute ou à une voie ferrée principale.

2.2.9. Caractéristiques du territoire de Baie-D'Urfé

Selon le dernier recensement de Statistiques Canada effectué en 2021, la population de Baie-D'Urfé était alors de 3 764 personnes regroupées en 1 325 ménages.

2.2.9.1. Démographie (âge et sexe)

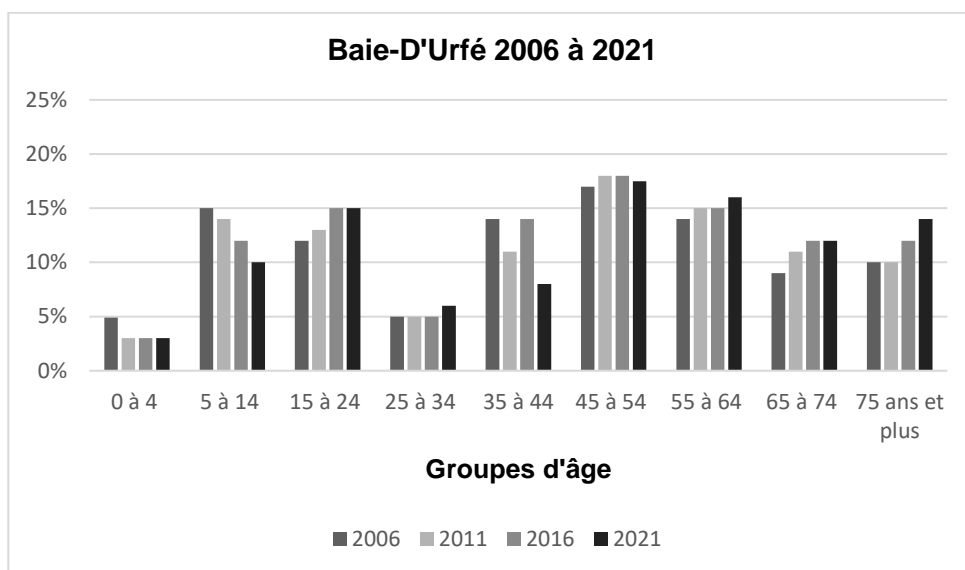
Le secteur résidentiel de Baie-D'Urfé est maintenant presque entièrement développé. Très peu de lots sont encore vacants. Dû à la raréfaction des terrains à bâtir dans ce milieu résidentiel recherché, les dernières maisons qui ont été construites sont de valeur plus élevée que la moyenne. De plus, dans l'ensemble, la valeur des maisons existantes a considérablement augmenté, si bien qu'elles s'adressent surtout à une clientèle d'acheteurs de 2^e ou de 3^e maison, donc souvent âgés de plus de 45 ans. Additionnellement, les propriétaires de Baie-D'Urfé montrent un attachement à leur milieu de vie et hésitent à déménager. Cependant, depuis 2016, la population de Baie-D'Urfé a tout de même diminuée de 1,5%. En effet, la population est passée de 3823 personnes en 2016 à 3764 en 2021 (-1,5%). Cette baisse est particulièrement visible chez les 0 à 14 ans, qui sont passés de 595 personnes en 2016 à 510 personnes en 2021 (-14,3%) et chez les 15 à 64 ans qui sont passés de 2315 personnes en 2016 à 2275 personnes en 2021 (-1,7%). De leur côté les 65 ans et plus sont plus nombreux qu'en 2016 avec une croissance d'environ 7,7%, passant de 915 personnes à 985 personnes. Le vieillissement de la population et l'exil des enfants devenus adultes qui quittent la demeure familiale pour aller habiter dans une autre ville pourrait donc expliquer la baisse de population à Baie-D'Urfé. De plus, l'augmentation générale du prix des maisons et la constante croissance du taux d'inflation depuis la pandémie Covid-19 freine l'arrivée de nouvelles familles dans la ville.

Pour la période de 2006 à 2021, la pyramide d'âges de Baie-D'Urfé démontre que le ratio du groupe d'âge des 25 à 34 ans est beaucoup moins élevé que sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. En revanche, les groupes des 5 à 24 ans et des 45 à 64 ans présentent des ratios plus élevés. Les analyses effectuées dans le cadre du plan d'urbanisme révisé de 2016 pour la période de 1996 à 2011 montraient des écarts similaires, particulièrement chez les 5 à 14 ans et les 25 à 34 ans. Comme mentionné plus tôt, cette tendance sociodémographique dénote



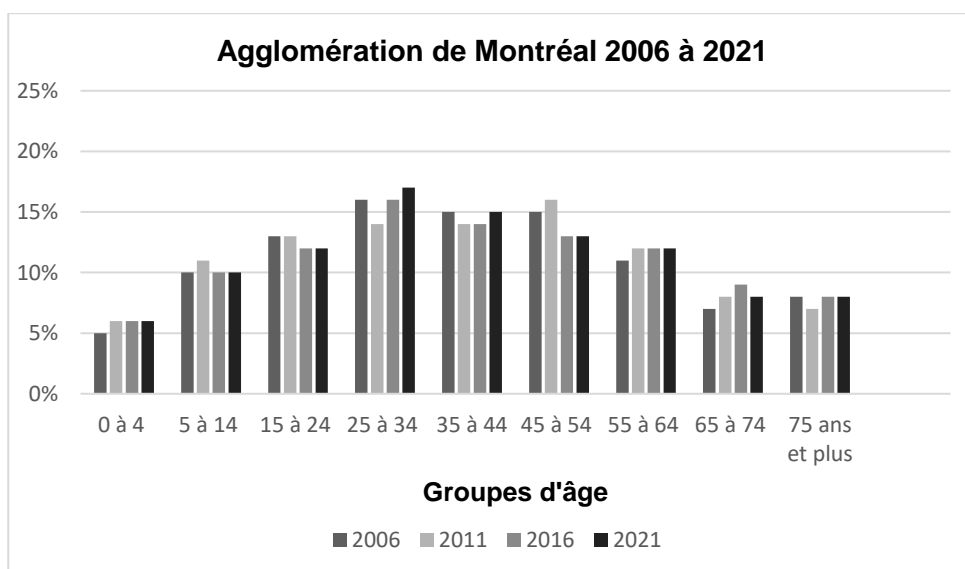
une propension des personnes au début de l'âge adulte à quitter Baie-D'Urfé. Cette tendance peut s'expliquer en bonne partie par le déménagement des jeunes de la demeure familiale pour aller étudier ou pour entreprendre une carrière ailleurs. On observe toutefois que certaines personnes ayant quitté Baie-D'Urfé au début de l'âge adulte y reviennent pour élever leur famille, quelques années plus tard.

Figure 6 - Répartition des groupes d'âge du territoire de Baie-D'Urfé



Source : Statistiques Canada

Figure 7 - Répartition des groupes d'âges de l'agglomération de Montréal





Source : Statistiques Canada

Malgré la constante baisse de population, celle-ci a tout de même peu changée entre 2006 et 2021, passant de 3 902 en 2006 à 3 850 en 2011 (-1,3%), puis à 3 823 personnes en 2016 (-0,7%), pour finalement arriver à 3 764 en 2021. Si la population totale est restée stable durant cette période de 15 ans, la pyramide d'âges n'a pas changé au cours des 30 dernières années.

Une autre caractéristique qui ressort du graphique est l'augmentation du nombre de personnes dans les groupes d'âge de 65 à 74 ans et de plus de 75 ans. Cette augmentation est plus importante à Baie-D'Urfé que dans l'ensemble de Montréal. Ce phénomène s'explique par deux facteurs. Le premier est une augmentation de la longévité attribuable à l'amélioration des conditions de vie et des soins de santé. Le second est le vieillissement naturel des résidents d'origine qui ont choisi de rester. Ce deuxième facteur devrait éventuellement s'estomper et la répartition se stabiliser.

2.2.10. Parcs et espaces verts et terrains de jeu

Baie-D'Urfé compte 17,9 hectares de parcs de même que 6,5 hectares de terrains de jeu aménagés à des fins de récréation active. Ce total de 24,4 hectares d'espaces verts représente 64 m² per capita, ce qui dépasse largement la norme de 18,6 m² (200 pieds carrés) généralement acceptée en Amérique du Nord. Dans le secteur résidentiel, la Ville est aussi propriétaire de 6,8 hectares de terrains à l'état naturel, essentiellement boisés et zonés pour fins de parcs. Ajoutés aux parcs et aux terrains de jeu, ces propriétés portent le total à 82 m² d'espaces verts per capita.

Les équipements communautaires municipaux de la Coop (Grange Rouge) et du centre Whiteside Taylor font 3,5 ha. Une bonne partie de cette superficie est aménagée en terrains de sport et de jeu. Les 7,9 ha. des propriétés institutionnelles (trois écoles et une église) peuvent aussi, pour une bonne part, servir de terrains de jeu.

De plus, à Baie-D'Urfé, ces équipements sont très bien répartis pour une desserte optimale des résidents. Si l'on ajoute ces constatations au fait que Baie-D'Urfé est une ville de maisons unifamiliales sur de très grands terrains, où chaque famille dispose de ses propres espaces verts privés, on comprend que le plan d'urbanisme ne propose pas la création d'espaces verts additionnels.

Compte tenu que la ville est maintenant presque entièrement développée et sa population stabilisée, le plan d'urbanisme ne prévoit donc aucune autre



modification ou addition au réseau existant, sauf peut-être dans le secteur industriel.

Ceci ne veut pas dire pour autant que la Ville ne pourrait pas créer de nouveaux parcs sans amender le plan d'urbanisme ou le règlement de zonage. Ceci ne devrait pas non plus empêcher de rezoner comme « parcs » des espaces utilisés à des fins autres qu'à des fins de parcs dans les autres zones. Cependant, le Plan d'urbanisme interdit tout mouvement inverse, soit le remplacement d'un parc existant par un autre usage, sans devoir amender le plan d'urbanisme et la réglementation. Tout projet en ce sens devrait obligatoirement faire l'objet d'une consultation publique dans chaque cas.

Figure 8 - Parc riverain aux abords du lac Saint-Louis



Source : Ville de Baie-D'Urfé



Figure 9 - Localisation des parcs et espaces verts



2.2.11. La fonction résidentielle

La partie résidentielle de Baie-D'Urfé s'est développée avec un réseau d'aqueduc, mais, dans sa grande majorité, sans services d'égout sanitaire. Le recours à des systèmes individuels d'épuration des eaux usées a nécessité des lots plus grands, entraînant une densité résidentielle généralement deux ou trois fois moins élevée que celle que l'on observe dans un lotissement de maisons unifamiliales typiques.

Seule une petite section de la rue Surrey, à l'ouest de Morgan, est raccordée au réseau d'égout du parc industriel, ce qui a permis le développement de la résidence Maxwell, de deux immeubles d'appartements en copropriété et



d'ensembles de maisons en rangée. Quant au reste du secteur résidentiel, sa vocation actuelle est principalement composée de maisons unifamiliales isolées.

Toute évolution ou transformation future devra s'inscrire dans une réflexion cohérente et concertée pour préserver l'identité unique du territoire tout en répondant aux besoins éventuels de la communauté.

2.2.12. La fonction commerciale

Baie-D'Urfé compte une zone commerciale située à l'intersection de la rue Morgan et de l'autoroute 20, près de la gare. Ce petit ensemble, bien positionné à l'entrée principale du secteur résidentiel, répond aux besoins de la communauté locale.

Toutefois, l'impact potentiel du parachèvement de l'échangeur A20/Morgan, tel que proposé par l'Agglomération et le ministère des transports et de la mobilité durable, reste à évaluer et à étudier le moment venu. Cette démarche permettra de déterminer si des ajustements sont nécessaires pour améliorer la synergie entre la zone commerciale et le secteur industriel voisin.

Le plan d'urbanisme confirme la vocation commerciale actuelle de ce secteur, tout en envisageant son développement futur de manière réfléchi. Aucune nouvelle zone commerciale n'est prévue pour le moment, bien que le secteur industriel puisse accueillir un pôle de services aux entreprises, afin de compléter l'offre actuelle et de répondre aux besoins spécifiques des travailleurs et des entreprises de la région.

2.2.13. La fonction industrielle

En cours de développement depuis le début des années '70, le secteur industriel de Baie-D'Urfé compte maintenant 74 entreprises qui fournissent de l'emploi à près de 4 700 personnes. Le tableau ci-après, qui montre la répartition de ces entreprises selon la classification de Statistiques Canada, permet de constater que la fabrication et la vente de gros sont les secteurs d'activités qui prédominent.



Tableau 3 - Secteur d'activité industrielle du territoire

Secteur d'activité	Entreprises	Employés
Fabrication	44	3 399
Vente de gros	18	840
Transport et entreposage	3	63
Services professionnels, scientifiques et techniques	5	302
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement	3	75
Hébergement et services de restauration	1	10
Total	74	4 689

Source : Ville de Baie-D'Urfé

Les entreprises existantes occupent 85% de la superficie de la ville zonée pour fins industrielles, ce qui laisse de la place pour quelque 10 entreprises supplémentaires et la création d'environ 600 emplois.

2.2.14. Gestion des terrains en bordure de l'autoroute 20

Le plan d'urbanisme reconnaît l'importance de gérer les terrains situés le long de l'autoroute 20 en tenant compte des enjeux liés au bruit et à la poussière. Bien que le développement de ces terrains présente certaines contraintes environnementales, des solutions pourront être explorées pour atténuer les nuisances et maximiser leur potentiel d'utilisation.

Les mesures envisageables pourraient inclure l'installation d'écrans antibruit, la création de zones végétalisées pour réduire les nuisances sonores, ainsi que l'application de normes de construction spécifiques, comme l'utilisation de matériaux insonorisant ou des orientations stratégiques des bâtiments. Ces



approches contribueraient à améliorer la qualité de vie des secteurs adjacents tout en assurant le respect des normes environnementales.

Toute réflexion future sur l'usage de ces terrains devra s'appuyer sur une démarche équilibrée et adaptée aux besoins évolutifs de la communauté, tout en répondant aux exigences de durabilité et de résilience.

2.2.15. Dimension des lots

Le fait que toutes les maisons soient implantées sur de grands terrains, permettant de vastes jardins et pelouses et la conservation de nombreux arbres, donne au secteur résidentiel de Baie-D'Urfé un caractère naturel hors du commun. Le présent plan d'urbanisme établit à 1 500 mètres carrés (16 146,4 pieds carrés) la superficie minimale d'un lot (la plupart des lots existants font 15 000 pieds carrés).

De plus, le caractère particulier de Baie-D'Urfé tient en bonne partie à ses grandes propriétés résidentielles sur les bords du lac Saint-Louis. Le présent plan d'urbanisme établit à 2 000 mètres carrés (21 528 pieds carrés) la superficie minimale d'un lot situé dans le corridor riverain de 300 mètres (984') mesuré depuis la limite des hautes eaux du lac, comme le prévoit le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, mais à 4 000 mètres carrés (43 057 pieds carrés) la superficie minimale d'un lot du côté sud du chemin Lakeshore, soit le double de la superficie minimale de 2 000 mètres carrés exigée par le schéma.

2.2.16. Volume des constructions

Les standards actuels de la réglementation d'urbanisme de Baie-D'Urfé en ce qui a trait aux dimensions des bâtiments, aux formes et aux matériaux sont élevés. La réglementation contient aussi des dispositions relatives à l'aménagement et à l'utilisation des espaces extérieurs et à la conservation des arbres.

Cependant, plusieurs des grandes maisons construites récemment se démarquent nettement par rapport aux maisons plus petites qui composent encore aujourd'hui l'essentiel du paysage bâti de Baie-D'Urfé. Avec l'augmentation substantielle et soutenue de la valeur des terrains, la tendance est à l'acquisition des maisons plus petites pour les démolir et utiliser le terrain pour des maisons plus grandes, sans égard au caractère de l'ensemble de la rue.



Ces maisons neuves, de même que les projets d'agrandissement de maisons existantes, sont souvent conçus pour paraître plus énormes et plus imposantes que les maisons environnantes tout en réduisant la grandeur du jardin et la végétation et contribuant à l'urbanisation du voisinage.

La tendance vers les grandes maisons affecte la pérennité de la communauté puisque le nombre de maisons convenables aux jeunes couples et aux aînés est diminué. L'augmentation du volume de construction d'une maison est souvent accompagnée d'une augmentation du pavage des entrées charretières, des patios et piscines, etc. Ceci augmente la charge du système de drainage pluvial et réduit les jardins et la végétation.

En ce qui a trait à l'habitation, l'un des principaux objectifs de la Ville de Baie-D'Urfé résultant du plan d'urbanisme sera d'utiliser la réglementation municipale de zonage pour limiter l'augmentation de la taille moyenne des maisons et encourager un développement durable.



2.3. Résumé des enjeux

Le tableau suivant présente les enjeux les plus importants sur le territoire de la ville de Baie-D'Urfé :

Tableau 4 - Résumé des enjeux du territoire

Thématiques	Enjeux	Explications
Cadre bâti	L'abordabilité des propriétés	Les propriétés sur le territoire de la Ville se font rares et par le fait même, les résidences sont dispendieuses.
	Le gabarit des nouvelles constructions et des agrandissements	Ces nouvelles constructions augmentent la pression sur les infrastructures municipales, génèrent des problématiques au niveau de la gestion des eaux pluviales et ne s'intègrent pas harmonieusement au sein des secteurs bâtis existants.
	La préservation du patrimoine bâti et la gestion durable des bâtiments	Certains bâtiments à valeur patrimoine méritent d'être mieux protégés. De plus, un encadrement plus restrictif de la démolition des bâtiments doit être envisagé afin d'encourager l'entretien et la rénovation des constructions existantes.
Population	La diversité des typologies résidentielles	La faible diversité des typologies résidentielles au sein du parc immobilier limite la possibilité, pour certains ménages, de s'y établir.
	L'accessibilité des espaces publics et communautaires	L'accessibilité aux bâtiments et espaces publics et communautaires doit être encadrée pour répondre aux besoins d'une population vieillissante.



Thématiques	Enjeux	Explications
Transport	Le bruit routier et la qualité de l'air aux abords de l'autoroute 20	La proximité de l'autoroute 20 soulève des considérations liées à la qualité de l'environnement sonore et atmosphérique. Ces conditions appellent à une gestion réfléchie des aménagements urbains et à des mesures d'atténuation qui contribuent à préserver un cadre de vie agréable pour les résidents et travailleurs situés à proximité.
	Amélioration de l'environnement pour les déplacements actifs	Le réseau de mobilité actuel offre des possibilités d'évolution pour mieux intégrer les déplacements actifs. L'optimisation des infrastructures piétonnes et cyclables, combinée à des initiatives favorisant des comportements responsables sur les routes, pourra encourager davantage de résidents à adopter des modes de transports actifs dans un cadre sécuritaire et convivial.
	L'arrivée du REM et les opportunités limitées de connectivité	L'arrivée du REM, bien que situé à une certaine distance des quartiers résidentiels de Baie-D'Urfé, pourrait bénéficier principalement aux travailleurs du parc industriel. Les résidents, pour leur part, continueront de s'appuyer sur des solutions de transport collectif déjà existantes, comme les circuits d'autobus. L'intégration réfléchie du REM devra être évaluée en complémentarité avec les infrastructures locales, en tenant compte des réalités et des besoins spécifiques de la communauté.
Environnement	Réduction des îlots de chaleur et création d'îlots de fraîcheur	La présence de vastes surfaces imperméables et asphaltées dans les zones industrielles et commerciales, telles que le parc industriel et les environs du centre commercial, contribue à l'apparition d'îlots de chaleur. Ces zones concentrent la chaleur, accentuant les



Thématiques	Enjeux	Explications
		<p>écarts thermiques et augmentant les besoins énergétiques pour le refroidissement des bâtiments. Cet enjeu environnemental, particulièrement marqué dans ces secteurs, nécessite une gestion réfléchie pour améliorer le confort thermique et renforcer la résilience climatique de Baie-D'Urfé.</p> <p>Pour répondre à ces défis, des stratégies spécifiques seront mises en œuvre, notamment dans les zones industrielles et commerciales :</p> <p>1. Verdissement et intégration de végétation urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none">• Encourager la plantation d'arbres adaptés à grand déploiement dans les aires de stationnement, les espaces libres et les bandes tampons.• Intégrer des toits végétalisés ou clairs dans les nouveaux projets industriels et commerciaux pour réduire l'accumulation de chaleur et améliorer la qualité visuelle des sites.• Créer des corridors végétalisés reliant les espaces verts existants pour augmenter la connectivité écologique dans le parc industriel. <p>2. Réduction des surfaces imperméables :</p> <ul style="list-style-type: none">• Favoriser l'utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables dans les aires de stationnement, les zones de chargement et les espaces extérieurs des bâtiments industriels et commerciaux.• Revoir l'aménagement des surfaces asphaltées pour inclure des îlots



Thématiques	Enjeux	Explications
		<p>végétalisés et perméables qui réduisent le ruissellement des eaux pluviales et les effets de chaleur.</p> <p>3. Amélioration de la canopée urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none">• Augmenter le couvert végétal dans le parc industriel et autour du centre commercial par la plantation d'essences locales et résilientes.• Conserver les arbres existants et prioriser leur protection dans tous les projets de développement pour maximiser leur impact positif sur la qualité de l'air et la réduction de chaleur. <p>4. Intégration de solutions novatrices :</p> <ul style="list-style-type: none">• Promouvoir l'installation de systèmes de refroidissement passif pour les bâtiments industriels et commerciaux, tels que des écrans solaires et des murs végétalisés.• Explorer des partenariats avec des entreprises du parc industriel pour implanter des projets pilotes axés sur la durabilité et la lutte contre les îlots de chaleur. <p>En intégrant ces mesures, le parc industriel et le centre commercial peuvent devenir des modèles d'aménagement durable où développement économique et protection de l'environnement coexistent harmonieusement. Ces initiatives s'inscrivent dans une vision ambitieuse pour Baie-D'Urfé, visant à offrir un cadre de vie résilient et attractif tout en favorisant un équilibre entre les</p>



Thématiques	Enjeux	Explications
		besoins communautaires et les impératifs environnementaux.
	La perte de végétation	Les nouvelles constructions ainsi que l'aménagement des terrains font décroître la superficie végétalisée. Des mesures réglementaires plus adaptées devront être envisagées pour freiner cette perte et voir à augmenter le verdissement du territoire.
	La diminution du couvert forestier	La proportion du territoire sous couvert forestier doit être bonifiée et les arbres existants protégés à son maximum.

CHAPITRE 3.
VISION D'AMÉNAGEMENT
PLAN D'URBANISME
N°1108



3.1. Vision stratégique

3.1.1. Vision stratégique 2022-2026

Au courant de l'année 2021, la Ville de Baie-D'Urfé a adopté un rapport portant sur sa vision stratégique pour l'horizon 2022 à 2026. Le rapport en question consiste en un énoncé du futur souhaité pour la Ville et est le résultat d'un exercice de réflexion stratégique concerté entre la Ville et sa population.

Cette vision, bien qu'offrant un regard élargi sur les enjeux et intentions à mettre en œuvre, doit être prise en compte et les intentions qui s'y trouvent portant sur l'aménagement du territoire doivent se transposer au sein du plan d'urbanisme pour se concrétiser.

Ainsi, bien que la vision stratégique 2022-2026 porte sur plusieurs aspects de la vie au sein de Baie-D'Urfé qui outrepassent les considérations et enjeux relatifs à l'aménagement du territoire, il est possible d'en extraire plusieurs éléments pertinents dont la mise en œuvre passe notamment par les documents de planification en vigueur. Les grands piliers à la base de ladite vision sont résumés au sein de la figure suivante :

Figure 10 - Vision stratégique



Source : Ville de Baie-D'Urfé



3.2. Orientations d'aménagement

Afin de permettre l'atteinte des modalités de la vision stratégique mentionnées précédemment qui se veulent plus globales, des moyens de mise en œuvre concrets doivent être prévus au sein du plan d'urbanisme.

Plus que de simples intentions, les orientations d'aménagement présentées au tableau suivant précisent, de manière concrète, de quelle manière la Ville souhaite atteindre ses objectifs futurs lorsqu'il est question d'aménagement du territoire. Le tableau suivant présente les grandes orientations d'aménagement :

Tableau 5 - Grandes orientations d'aménagement

1. Préserver et valoriser le cadre environnemental	
1.1	Intégrer à la réglementation des dispositions relatives à la conception de toits plats afin qu'ils soient conçus de manière à réfléchir les rayons solaires.
1.2	Imposer une superficie minimale de toits végétalisés pour les bâtiments de plus grande superficie, notamment dans les secteurs industriels et commerciaux.
1.3	Rendre obligatoire d'atteinte d'un certain pourcentage de couverture ombragée au sein des aires de stationnement d'envergure de manière à limiter les îlots de chaleur.
1.4	Réduire les ratios du nombre de stationnement requis dans certains cas, plus particulièrement pour les usages industriels.
1.5	Augmenter la superficie perméable au sein des aires de stationnement par l'utilisation de matériaux de revêtement plus perméables.
1.6	Rendre obligatoire l'intégration d'îlots de verdure au sein des aires de stationnement d'envergure.
1.7	Obliger de façon systématique le remplacement de tout arbre ayant été abattu de manière à préserver l'aspect « campagne en ville » et le caractère pittoresque du territoire.
1.8	Resserrer les obligations de verdissement des terrains de manière à préserver la beauté naturelle de l'environnement extérieur, améliorer la qualité de l'air, réduire les îlots de chaleur et augmenter la percolation des eaux pluviales.
1.9	Obliger l'aménagement de baissières lorsqu'une bordure est exigée pour ceinturer une aire de stationnement de manière à limiter la pression sur les infrastructures municipales.



- 1.10 Interdire de manière formelle de rejeter les eaux pluviales des toits au sein du réseau d'égout pluvial et de fossés afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures
- 1.11 Produire un guide permettant d'orienter les citoyens relativement à la plantation et à l'entretien des arbres.
- 1.12 Produire un relevé de l'ensemble des arbres présent sur le territoire et tenir à jour un registre à cet effet.

2. Encadrer et protéger les particularités intrinsèques du cadre bâti propres à Baie-D'Urfé

- 1.1. Encadrer les nouvelles constructions résidentielles sur l'ensemble du territoire par le biais d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de manière à en assurer l'intégration harmonieuse au cadre bâti existant.
- 1.3. Gérer l'alignement des nouvelles constructions afin de nuancer les marges avant minimales applicables et d'éviter des écarts trop importants entre les différents bâtiments principaux lorsque les bâtiments adjacents sont dérogoires protégés par droits acquis.
- 1.4. Resserrer les obligations relatives à l'entretien des bâtiments.
- 1.5. Diversifier les typologies résidentielles autorisées au sein de secteurs ciblés pour permettre de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.
- 1.6. Doter la Ville d'un inventaire complet de son patrimoine bâti pour l'ensemble de son territoire et proposer une protection particulière pour les bâtiments de grande valeur patrimoniale.

2. Optimiser et maximiser le potentiel de développement de secteurs stratégiques

- 2.1. Augmenter la superficie d'occupation au sol des terrains à l'intérieur du parc industriel et imposer des normes prohibitives pour conserver les espaces libres et encadrer l'entreposage extérieur.
- 2.2. Augmenter la hauteur maximale des bâtiments situés dans le parc industriel à 4 étages et imposer des normes relatives au verdissement des terrains et des toitures.
- 2.3. Encadrer le développement du secteur à construire de manière à diversifier l'offre actuelle en termes de typologies résidentielles.
- 2.4. Prévoir des normes de construction favorisant l'écoresponsabilité des bâtiments à ériger dans le secteur à construire.



3. Entreprendre le virage de la mobilité durable

3.1. Consolider le couloir de mobilité entre les accès au réseau de transport en commun et le secteur industriel afin de favoriser l'utilisation des modes de transport actifs.

3.2. Adopter des dispositions réglementaires pour encourager l'électrification des transports (ex : nombres de cases dédiées aux véhicules électriques, autopartage, bornes, etc.)

3.3. Améliorer l'aménagement du réseau routier afin de le rendre plus sécuritaire pour l'ensemble des déplacements, incluant la mobilité active (piétons et cyclistes).

3.4. Boucler ou prolonger certains tronçons de trottoir afin qu'ils puissent desservir les zones scolaires, notamment celui de la rue Victoria à l'est de l'école Alexander Von Humboldt.

3.5. Améliorer l'éclairage de certains tronçons routiers afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers.

3.6. Prévoir l'installation de dos-d'âne ou autres mesures similaires pour réduire la vitesse automobile sur les tronçons problématiques.



3.3. Les grandes affectations du sol, densités de son occupation et mise en œuvre du plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme de Baie-D'Urfé doit se conformer aux grandes affectations du territoire et à la modulation de la densité résidentielle du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Ce schéma répartit le territoire de la ville entre trois grandes affectations :

- Une dominante résidentielle pour toute la partie du territoire au sud de l'autoroute 20 ;
- À même cette dominante résidentielle, de grands espaces verts ou de récréation, soit le parc Fritz, incluant toute la berge du lac Saint-Louis jusqu'à l'hôtel de ville, ainsi que le parc Bertold ;
- Le parc industriel, qui comprend toute la partie du territoire entre les autoroutes 20 et 40.

3.3.1. Terrains en bordure des rives du fleuve Saint-Laurent

Les berges du fleuve Saint-Laurent sont assujetties au *Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral* mis en place par le gouvernement du Québec pour remplacer la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* adoptée en vertu de la *Loi sur la Qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2, s. 2.1). Les berges font 4,0 kilomètres de long, soit 3,3 km sous contrôle de propriétaires privés et 700 mètres qui sont propriété de la ville.

Les objectifs du régime transitoire, outre le fait d'être constitué de plusieurs règlements, devenant ainsi imposable aux citoyens sont les suivants :

- Harmoniser les dispositions applicables sur l'ensemble du territoire du Québec ;
- Intégrer des dispositions réglementaires instaurant un régime d'autorisation municipale pour les activités réalisées dans les rives, le littoral et les zones inondables ;
- Mettre à jour certaines dispositions du *Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE)* de manière à ce que son contenu soit mieux adapté à l'impact de certaines activités sur la sécurité des personnes et des biens ;



- Bonifier et actualiser les normes relatives à la résilience des constructions et aménagements face aux inondations de plus en plus fréquentes dans les dernières années ;
- Améliorer l'encadrement de l'agriculture pratiquée en littoral ;

Les objectifs qui étaient poursuivies par la politique sont aussi reconduits au sein du régime transitoire :

- Assurer la pérennité des lacs et des cours d'eau et de maintenir et d'améliorer leur qualité en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables;
- Prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel;
- Assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables;
- Dans la plaine inondable, d'assurer la sécurité des personnes et des biens, de protéger la flore et la faune en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et d'assurer l'écoulement naturel des eaux;
- De promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.

3.3.2. Densité

Dans le cadre de la révision quinquennale de sa réglementation d'urbanisme, Baie-D'Urfé doit se conformer aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, qui fixe un seuil de densité résidentielle brute de 40 logements par hectare pour les aires TOD (*Transit Oriented Development*). Cet objectif vise à promouvoir une gestion durable du territoire, une utilisation optimale des infrastructures existantes, et à limiter l'étalement urbain dans la région métropolitaine.

Cependant, Baie-D'Urfé se distingue par des caractéristiques uniques qui influencent sa capacité à répondre à ces exigences. Avec une densité brute actuelle de seulement 2,4 logements par hectare, la ville est marquée par un tissu résidentiel constitué majoritairement de grandes propriétés unifamiliales entourées d'espaces verts généreux. Ce cadre résidentiel aéré, couplé à une



canopée dense, constitue une composante essentielle de l'identité et de la qualité de vie de la communauté.

Afin de concilier les objectifs régionaux de densification avec les particularités locales, Baie-D'Urfé propose une densité nette de 60 logements par hectare dans les zones stratégiques identifiées, à savoir H-4, H-6, H-7, H-8, H-9 et C-1. Ces zones, situées à l'intérieur ou en périphérie du périmètre TOD, offrent un potentiel important pour une densification mesurée, compatible avec l'identité locale et les infrastructures existantes.

Cette approche, axée sur une densification ciblée, permet à Baie-D'Urfé de répondre aux attentes tout en préservant son cadre de vie unique. La densité nette de 60 logements par hectare tient compte de l'absence de création de nouvelles rues ou parcs, concentrant ainsi les efforts de développement sur les terrains déjà disponibles et aménageables.

Cette proposition reflète une vision équilibrée et ambitieuse, visant à répondre aux objectifs métropolitains tout en maintenant l'authenticité et l'harmonie du territoire de Baie-D'Urfé.

Le périmètre de l'aire TOD et les zones identifiées sont illustrés dans l'annexe A du présent règlement, renforçant l'engagement de la Ville envers un développement réfléchi et durable.

3.3.3. Description des catégories d'usages

Bureau

Bâtiment ou partie de bâtiment utilisé à des fins d'affaires

Commerce

Établissement utilisé à des fins commerciales (vente au détail, vente en gros, entreposage) pouvant être complétées par une fonction de bureau. Les commerces qui génèrent des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie et dont les activités sont incompatibles avec le milieu environnant appartiennent à l'affectation « Industrie ».

Conservation

Aire réservée à la protection et au rehaussement de la biodiversité ainsi qu'à la mise en valeur des patrimoines naturel et paysager. Se trouvent dans cette catégorie les parcs-nature, certains grands parcs (comme le parc du Mont-Royal) et parcs locaux, des terrains municipaux, de même que des aires protégées par un organisme non municipal.



Équipement récréatif, culturel ou institutionnel

Aire comportant des constructions ou des terrains qui sont réservés à des activités collectives, récréatives, culturelles ou institutionnelles et qui jouent un rôle important au sein de la population, que ce soit en matière d'enseignement, de soins de santé, de sport, de culture ou de tourisme.

Industrie

Ensemble d'entreprises et d'établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution ou la prestation de services aux entreprises. L'industrie légère se distingue de l'industrie lourde par le fait qu'elle regroupe des activités générant peu de nuisances pour le voisinage (bruit, fumée, poussière, vapeur, gaz, radiation, odeur). Afin de préserver l'harmonie des activités urbaines sur le territoire, des balises d'aménagement sont fortement recommandées dans les secteurs qui accueillent des activités industrielles occasionnant d'importants désagréments aux biens et aux personnes. Exemples d'usages industriels légers: vidéo et audio, accessoires pour vêtements, jouets, produits pharmaceutiques, produits électroniques, etc. Exemples d'usages industriels lourds: aciérie, charbon, gypse, machinerie lourde, métaux, peinture, plastique, produits chimiques, ciment, etc.

Infrastructure publique

Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement du métro et les voies publiques de circulation.

Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive

Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive

Activités récréatives intensives pratiquées sur des espaces extérieurs nécessitant des aménagements importants ou à l'intérieur de bâtiments d'envergure. Ces aménagements et bâtiments nécessitent des modifications substantielles des sites, de la topographie et du couvert végétal. Il peut s'agir d'un golf, d'un terrain sportif, d'une piscine, d'un bassin, d'une plage, d'une marina, d'un terrain de jeu, etc.



3.3.4. Synthèse de compatibilité des usages

Le tableau 6 consiste en une grille pour une lecture rapide de la compatibilité des fonctions selon les affectations prévues au présent plan d'urbanisme. Il identifie clairement les fonctions qui sont jugées comme étant pleinement compatibles ou compatibles, mais à certaines conditions, et ce, pour l'ensemble des grandes affectations hors périmètre d'urbanisation et celles détaillées se retrouvant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

Le règlement de zonage, incluant le découpage des zones au plan de zonage ainsi que les usages qui y seront autorisés devront être concordants avec la présente grille afin de refléter la vocation de chaque partie du territoire de la Ville.

Le tableau suivant résume et illustre la compatibilité des usages selon le découpage du territoire par affectation. Un point « ● » signifie que la catégorie d'usage est considérée comme étant compatible avec l'affectation du sol et peut donc être autorisée au *Règlement de zonage*. Lorsque des conditions sont applicables, elles sont indiquées par l'entremise d'une note, lesquelles sont détaillées à la page suivante.

Tableau 6 - Les grandes affectations du territoire

		Affectations		
		Dominance résidentielle	Industrie	Grand espace vert ou récréation
Composantes autorisées	Habitation	●		
	Commerce	●	●	● ¹
	Bureau	●	●	● ¹
	Équipement récréatif, culturel ou institutionnel	●	●	●
	Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive			● ²



		Affectations		
		Dominance résidentielle	Industrie	Grand espace vert ou récréation
	Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive			•
	Industrie de tout type		•	
	Composantes de la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique »		•	
	Conservation	•	•	•
	Parc	•	•	•
	Infrastructure publique autre que celles comprises dans la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » ainsi qu'à l'exception d'une gare de triage	•	•	•
	Cimetière	•	•	•

1 : Uniquement les commerces ou bureaux complémentaires aux installations de récréation

2 : Incluant les golfs

ANNEXES
PLAN D'URBANISME
N°1108

**ANNEXE A - CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE
DU TERRITOIRE**



Annexe A

L'annexe fait partie intégrante du Plan
d'urbanisme no. 1108

Concept d'organisation spatiale

Légende

- Limite administrative
- Aire TOD
- Route du parcours riverain
- Cours d'eau
- Vocation résidentielle
- Vocation industrielle
- Vocation commerciale
- Secteur à construire (Densité TOD)
- Percée visuelle
- Ensemble urbain d'intérêt
- Secteur d'intérêt archéologique
- Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle
- Secteur de valeur patrimoniale intéressante
- Bâtiment patrimonial
- Temple Dao En

0 0,5 1 1,5 km

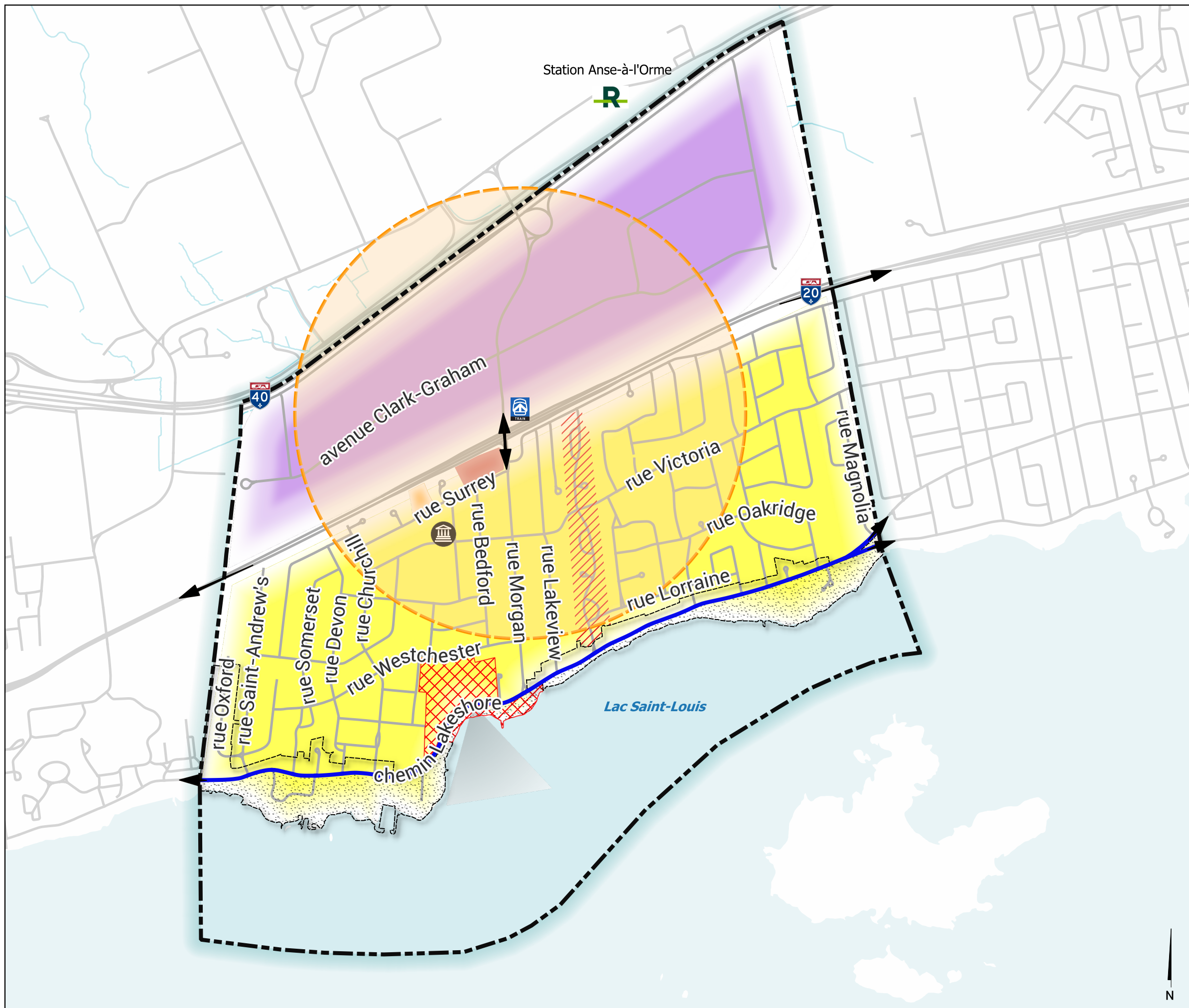
1:16 500

Format original : 11x17

Dernière modification : 2025-05-02

Projection : NAD83 (CSRS) / MTM Zone 8

••apur
créatif



ANNEXE B - PLAN DES AFFECTATIONS DU SOL



Annexe B

L'annexe fait partie intégrante du Plan
d'urbanisme no. 1108

Grandes affectations

Légende

 Limite administrative

 Cours d'eau

 Secteur à construire

Affectations

 Dominante commerciale

 Dominante résidentielle

 Dominante industrielle

 Grand espace vert ou récréation

 Gare de train

0 0,5 1 1,5 km

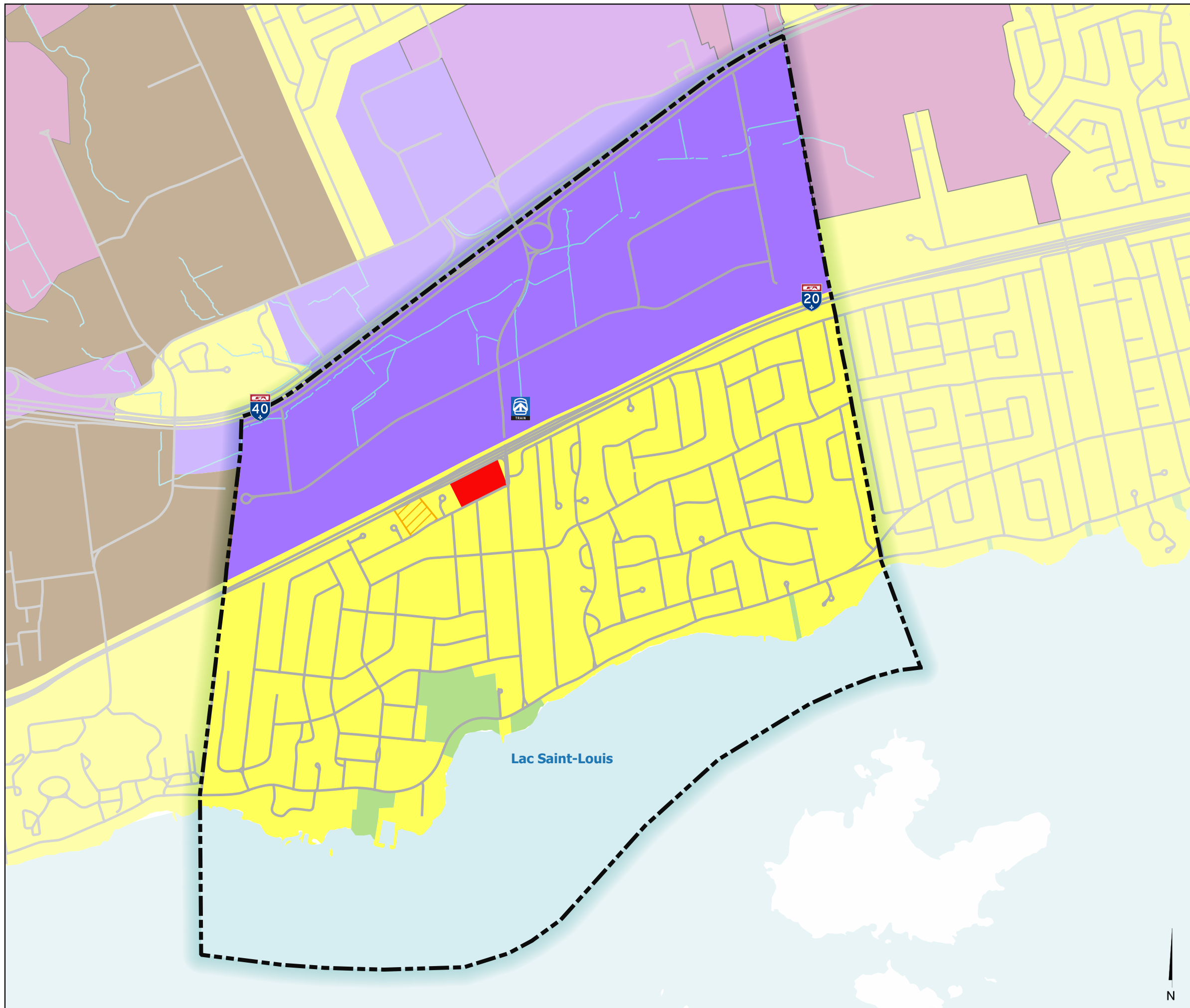
1:16 500

Format original : 11x17

Dernière modification : 2025-05-02

Projection : NAD83 (CSRS) / MTM Zone 8

 **apur**
créatif



ANNEXE C - INVENTAIRE DU PATRIMOINE BÂTI

Inventaire du patrimoine bâti

Nombre	Nom de la rue	Numéro civique	Catégorie de bien	Valeur patrimoniale
1	Cambridge	15	Bâtiment principal	Forte
2	Lakeshore	19992	Bâtiment principal	Supérieure
3	Picardy	20	Bâtiment principal	Supérieure
4	Lakeshore	20010	Bâtiment principal	Supérieure
5	Place Wilson	20026	Bâtiment principal	Moyenne
6	Lakeshore	20094	Bâtiment principal	Supérieure
7	Lakeshore	20122	Bâtiment principal	Supérieure
8	Lakeshore	20122	Bâtiment secondaire	Moyenne
9	Lakeshore	20154	Bâtiment principal	Moyenne
10	Lakeshore	20154	Bâtiment secondaire	Moyenne
11	Lakeshore	20180	Bâtiment principal	Supérieure
12	Lakeshore	20237	Bâtiment principal	Moyenne
13	Lakeshore	20237	Bâtiment secondaire	Moyenne
14	Lakeshore	20270	Bâtiment principal	Forte
15	Lakeshore	20285	Bâtiment principal	Supérieure
16	Lakeshore	20329-20331	Bâtiment principal	Forte
17	Lakeshore	20329-20331	Bâtiment secondaire	Supérieure
18	Lakeshore	20358	Bâtiment principal	Moyenne
19	Lakeshore	20360	Bâtiment principal	Moyenne
20	Lakeshore	20389	Bâtiment principal	Supérieure
21	Lakeshore	20389	Bâtiment secondaire	Moyenne
22	Lakeshore	20410	Bâtiment principal	Supérieure
23	Lakeshore	20475	Bâtiment principal	Moyenne
24	Lakeshore	20477	Bâtiment principal	Supérieure
25	Lakeshore	20625	Bâtiment principal	Forte
26	Lakeshore	20684	Bâtiment principal	Supérieure
27	Lakeshore	20690	Bâtiment principal	Forte
28	Lakeshore	20713	Bâtiment principal	Moyenne

29	Gay Cedars	20726	Bâtiment principal	Forte
30	Gay Cedars	20726	Bâtiment principal	Forte
31	Gay Cedars	20726	Bâtiment principal	Supérieure
32	Gay Cedars	20746	Bâtiment principal	Moyenne
33	Lakeshore	20758	Bâtiment principal	Forte
34	Lakeshore	20790	Bâtiment principal	Supérieure
35	Lakeshore	20790	Bâtiment secondaire	Forte
36	Lakeshore	20799	Bâtiment principal	Moyenne
37	Lakeshore	20802	Bâtiment principal	Supérieure
38	Lakeshore	20826	Bâtiment principal	Forte
39	Lakeshore	20826	Bâtiment secondaire	Supérieure
40	Oakridge	211	Bâtiment principal	Supérieure
41	Oxford	32	Bâtiment principal	Forte
42	Magnolia	41	Bâtiment principal	Faible
43	Oxford	41	Bâtiment principal	Moyenne
44	Oxford	43	Bâtiment principal	Faible
45	Saint-Andrew's	47	Bâtiment principal	Faible
46	Saint-Andrew's	63	Bâtiment principal	Moyenne
47	Oxford	64	Bâtiment principal	Moyenne
48	Oxford	84	Bâtiment principal	Forte