



ANNEXE B du règlement numéro REG-360

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME 2016-2035



CHAPITRE 1	INTRODUCTION.....	2
1.1	Le territoire et la planification régionale	2
1.1.1	Secteurs visés par le PPU et secteurs centraux.....	4
1.1.2	La planification à l'échelle régionale	4
1.1.3	Réseau express métropolitain	7
1.1.4	Réseau rapide d'agglomération.....	7
1.1.5	Construction du nouveau pont Champlain.....	7
1.1.6	Prolongement du boulevard du Quartier.....	8
1.1.7	Modification de l'offre de stationnements incitatifs.....	8
1.1.8	Revitalisation du boulevard Taschereau.....	8
1.2	Principes généraux d'aménagement	9
1.2.1	Respect des principes du TOD.....	9
1.2.2	Favoriser l'acceptabilité sociale et l'adhésion	11
1.2.3	Faire une place de choix au transport actif	11
1.2.4	Favoriser l'accessibilité universelle.....	11
1.2.5	Favoriser la cohabitation et l'interconnectivité des différents modes de déplacement.....	11
1.2.6	Créer un milieu de vie convivial	12
1.2.7	Optimiser la performance environnementale et favoriser les saines habitudes de vie.....	12
1.2.8	Soutenir la vitalité économique.....	12
CHAPITRE 2	LE BOULEVARD TASCHEREAU	14
2.1	Le boulevard Taschereau.....	14
2.1.1	Le rôle et l'importance du boulevard Taschereau	14
2.1.2	Le premier programme particulier d'urbanisme du boulevard Taschereau	14
2.1.3	Les suites du premier PPU (2000-2015).....	15
2.1.4	Secteurs prioritaires de redéveloppement	16
2.1.5	Changer l'image du boulevard Taschereau	17
2.2	Principes spécifiques d'aménagement de Taschereau	19
2.2.1	Secteur Panama.....	19
2.2.3	Secteur Portobello	21
2.2.4	Secteur Rome/Pelletier.....	21
2.2.5	Secteur du commerce automobile	29
2.2.6	Secteur Taschereau Est	29
2.2.7	Secteur Auteuil	29
2.2.8	Secteur Taschereau Nord.....	30
2.2.9	Secteur Place du Commerce.....	30
2.2.10	Secteur Mail Champlain.....	30

CHAPITRE 3	LE SECTEUR DU QUARTIER/LAPINIERE/DIX30	32
3.1	Le secteur du Quartier/Lapinière/DIX30	32
3.1.1	Secteur TOD du Quartier.....	33
3.1.2	Secteur Lapinière.....	35
3.1.3	Secteur Chevrier.....	35
3.1.4	Secteur du Golf.....	36
3.1.5	Secteur du Quartier Nord.....	37
3.1.6	Secteur du Square.....	37
3.1.7	Secteur DIX30	37



CHAPITRE 1

INTRODUCTION

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

1.1 Le territoire et la planification régionale

Le Programme particulier d'urbanisme : un outil de planification sur mesure

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme. Le plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire municipal, tandis que le PPU permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal. Il peut s'agir, par exemple, du développement d'un nouveau secteur résidentiel, industriel ou d'un centre-ville.

À ce sujet, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec précise : *« Un programme particulier d'urbanisme applicable à la partie du territoire de la municipalité désignée comme son « centre-ville » ou son « secteur central » peut aussi comprendre un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme. La municipalité peut réaliser ce programme d'acquisition d'immeubles lorsque sont en vigueur le programme particulier d'urbanisme et les règlements d'urbanisme conformes à ce programme. »*¹

À Brossard, certains secteurs ont déjà fait l'objet d'un PPU : c'est notamment le cas du boulevard Taschereau et de ses abords en 1999-2000, du secteur Marie-Victorin/Saint-Laurent en 2007 et du Quartier DIX30 en 2008.

Le PPU applicable au secteur Marie-Victorin/Saint-Laurent est remplacé par des outils d'urbanisme qui sont apparus plus appropriés pour atteindre les objectifs et pour répondre aux attentes du milieu,

notamment en ce qui a trait à la préservation des vues sur le fleuve, l'implantation des bâtiments et la qualité de l'architecture et des aménagements paysagers.

Aujourd'hui, la Ville de Brossard, dans le cadre de l'élaboration de son nouveau Plan d'urbanisme, qui couvre un horizon de près de vingt ans (2016-2035), a décidé de réviser et réactualiser le PPU du boulevard Taschereau, mais aussi d'adopter cet outil de planification pour les portions des secteurs C et L où la majorité des projets de développement devrait se réaliser dans l'horizon de planification du plan.

Avec la sanction le 1^{er} juin 2023 de la loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (projet de loi 16), le « programme particulier d'urbanisme » est remplacé par le « plan particulier d'urbanisme » (PPU). Cette nouvelle appellation permet de mieux rendre compte de la nature de ce document en lui conférant un rôle de planification détaillée d'une partie du territoire municipal, plutôt que celui d'un programme.

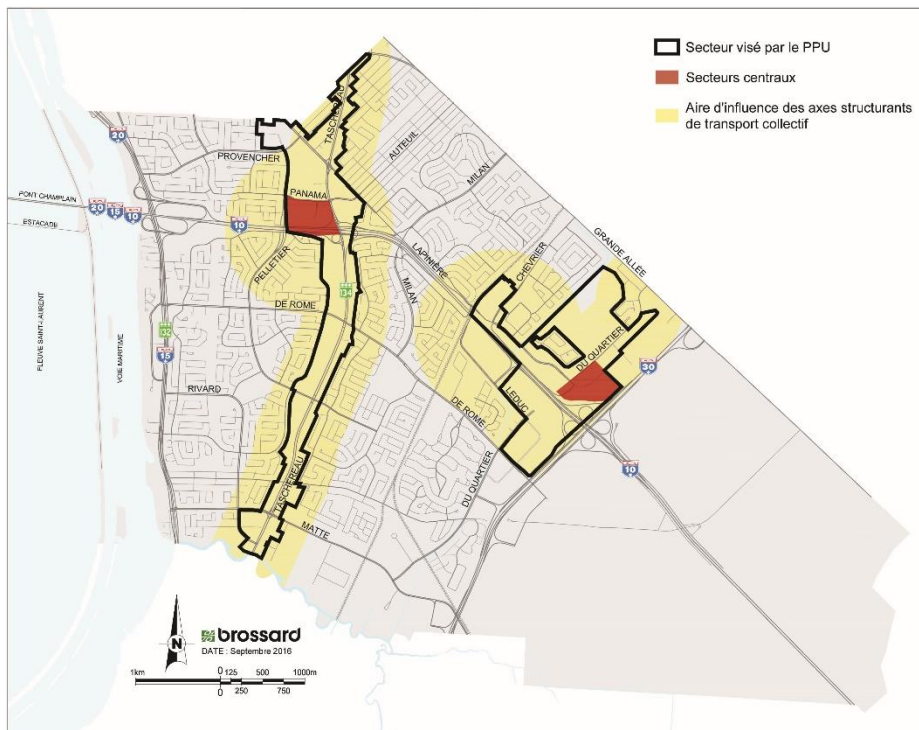
Pour le moment, il n'est toutefois pas obligatoire de modifier les « programmes particuliers d'urbanisme » en vigueur le 1^{er} juin 2023 afin de refléter les changements législatifs apportés à cet outil, à telle enseigne qu'un « programme particulier d'urbanisme » est réputé être un « plan particulier d'urbanisme » aux termes de l'article 139 du projet

¹ Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, art. 85

de loi 16. Cependant, l'article 138 du projet de loi 16 précise que la période transitoire sera levée à la date déterminée par le ministre.

Dans le cadre du PU et du présent programme particulier d'urbanisme, l'acronyme PPU sera utilisé indistinctement pour désigner le programme particulier d'urbanisme de même que le plan particulier d'urbanisme, puisque l'un et l'autre sont réputés, eu égard aux programmes particuliers d'urbanisme en vigueur le 1er juin 2023, constituer un seul et même outil d'urbanisme.

[REG-360-07, art.77 (2024-11-01)]



Plan 1

1.1.1 Secteurs visés par le PPU et secteurs centraux

Le SAD en vigueur prévoit la nécessité de réaliser une planification particulière intégrée aménagement/transport pour chacune des aires d'influence des axes structurants de transport collectif qui sont illustrées au plan 1. Le territoire d'application du PPU se limite cependant aux secteurs qui présentent de véritables enjeux de développement ou de redéveloppement dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme.

Pour les autres secteurs compris dans les aires d'influence, ces derniers sont majoritairement construits et voués à une consolidation des activités actuelles ou ils ont fait l'objet d'une planification antérieurement à l'entrée en vigueur du PPU. Dans ce dernier cas, advenant que des modifications soient apportées au concept d'aménagement approuvé, ces projets seront assujettis à l'élaboration d'un concept général d'organisation spatiale intégrant les critères d'évaluation de la sous-sous-section 5.2.4.3 du SAD.

En raison de leur localisation stratégique (tous modes de transport confondus) et en raison de leur fort potentiel de développement ou de redéveloppement selon les principes du TOD, les secteurs de Brossard qui peuvent être considérés comme centraux, au sens où l'entend la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, sont ceux du TOD du Quartier et du TOD Panama.

Le paragraphe 3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

1.1.2 La planification à l'échelle régionale

La Ville de Brossard fait partie de l'Agglomération de Longueuil, qui a la responsabilité d'élaborer le schéma d'aménagement et de développement à son échelle, et de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui est responsable du Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la grande région de Montréal.

La Ville de Brossard participe à ces exercices de planification et son propre plan d'urbanisme doit se conformer aux principes établis à l'échelle de l'agglomération, via le schéma d'aménagement et de développement qui, lui-même, intègre les orientations d'aménagement découlant du PMAD.

1.1.2.1. Le plan métropolitain d'aménagement et de développement

Sous le titre « *Un Grand Montréal attractif* », compétitif et durable, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), en vigueur depuis 2012, se donne d'emblée trois défis :

1. L'aménagement : déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 320 000 nouveaux ménages et 150 000 emplois. À cet égard, le PMAD préconise qu'au moins 40 % de l'urbanisation projetée soit orientée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de REM (Réseau express métropolitain) et de services rapides par autobus, afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) ; une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD ;

L'article 1.1.2.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

2. Le transport : optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation ; on vise à hausser, de 25 % à 30 %, la part d'achalandage du transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2021, et à 35 % en 2031 ; le développement des réseaux de transport collectif nécessitera des investissements d'au moins 23 milliards de dollars, nécessaires pour augmenter la mobilité durable et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
3. L'environnement : protéger et mettre en valeur les atouts naturels et bâtis (plans d'eau, milieux humides, rives, paysages boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité du territoire ; à ce sujet, on préconise la création d'un réseau récréotouristique

métropolitain qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation.²

1.1.2.2. Le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération

En plus d'intégrer les dispositions du PMAD, le schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil préconise notamment, à l'horizon 2035 :

- l'implantation d'un nouveau mode de transport collectif à grande capacité empruntant le nouveau pont sur le Saint-Laurent ;
- trois principaux corridors métropolitains de transport collectif (métro, Réseau express métropolitain et trains de banlieue) favorisant l'émergence des quartiers TOD à leurs points d'accès et une densification contrôlée des quartiers situés dans leurs aires d'influence (aires TOD) ;

L'article 1.1.2.2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- des modes de transport collectif variés et efficaces ainsi que divers modes de mobilité active permettant de se déplacer aisément au quotidien ;
- des modes de transport collectifs implantés dans les corridors métropolitains (Taschereau, Moïse-Vincent/du Quartier, etc.) permettant l'optimisation du territoire à leurs abords ;

L'article 1.1.2.2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- une planification, une localisation et une gestion adéquates des stationnements incitatifs et des voies réservées, assurant un accès optimal pour tous au transport collectif, tout en minimisant leurs

² Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal, 2012, p. 9.

impacts sur les milieux de vie limitrophes et traversés³. Projets structurants ayant un impact sur le développement.

³ Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (premier projet), 2014, grandes orientations d'aménagement du territoire, orientation 1, 3, 10, p. 3.5/3.207

1.1.3 Réseau express métropolitain

Tous les organismes publics responsables de la planification du transport et de l'aménagement du territoire, dans la grande région de Montréal, s'entendent sur la nécessité d'implanter un système de transport collectif rapide dans l'axe de l'A-10 et du nouveau pont sur le Saint-Laurent, appelé à remplacer le pont Champlain.

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) estime que les infrastructures actuelles sont saturées, que la voie réservée du pont Champlain accueille plus de 40 000 déplacements par jour et que l'implantation d'une desserte à haut niveau de service permettrait d'établir une liaison rapide, libre des aléas de la congestion et offrant une capacité accrue, entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

L'article 1.1.3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a fait du projet du REM dans l'axe de l'A-10 une de ses priorités et a, dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), proposé d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations de métro, de train ou de REM, afin de développer des quartiers de type TOD (Transit Oriented Development).

L'article 1.1.3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

L'Agglomération de Longueuil, dans son schéma d'aménagement et de développement, rappelle la priorité des projets associés à la liaison interrives par transport collectif dans l'axe du pont Champlain et à la desserte interne par le REM.

En janvier 2015, le gouvernement du Québec faisait une annonce conjointe avec la Caisse de dépôt et placement du Québec pour le financement éventuel de divers projets de transport collectif, dont le système à haute capacité reliant la Rive-Sud à Montréal, dans l'axe de l'Autoroute 10. La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)

confirmait, en avril 2016, son intention d'implanter un nouveau réseau de transport collectif de surface de 67 kilomètres qui desservira les banlieues, le centre-ville, l'Ouest de l'île de Montréal et l'aéroport international Montréal-Trudeau avant la fin de 2020, moyennant des investissements de 5,5 milliards. Ce Réseau express métropolitain (REM) sera un train de surface à grande capacité, doté d'un réseau initial de 24 stations reliant, entre autres, Brossard à la métropole via le nouveau pont Champlain.

L'article 1.1.3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

1.1.4 Réseau rapide d'agglomération

Le RTL prévoit développer un réseau rapide de transport collectif sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil. Ce réseau sera implanté sur des axes routiers majeurs de l'agglomération, incluant, à Brossard, les boulevards Taschereau, de Rome, Matte, du Quartier, Milan et Grande-Allée. Ce réseau se distinguera par le haut niveau de service offert, un design et des aménagements distinctifs aux arrêts. Afin d'accélérer les temps de parcours, un nombre limité d'arrêts seront implantés et certains corridors profiteront de voies réservées.

1.1.5 Construction du nouveau pont Champlain

Bien que la capacité routière du nouveau pont sur le Saint-Laurent ne soit pas augmentée, l'ajout d'infrastructures pour le transport actif (trottoir) et l'ajout d'un accotement sont des aspects positifs pour accroître la mobilité durable. D'une part, l'accès à Montréal, par transport actif, deviendra plus facile et direct pour les résidents de Brossard, ce qui devrait accroître l'attractivité de ce mode de déplacement pour se rendre à Montréal. D'autre part, dans l'interim de l'implantation du REM, un corridor dédié permettra l'aménagement de voies réservées pour le transport collectif, et ce, sans qu'il soit nécessaire de retrancher des voies de circulation routière comme c'est le cas actuellement.

1.1.6 Prolongement du boulevard du Quartier

La construction d'un pont d'étagement permettant d'enjamber l'autoroute 10, dans l'axe du boulevard du Quartier, va contribuer à désenclaver les secteurs C et L et va permettre le bouclage d'un éventuel réseau d'autobus à haut niveau de service, de même qu'une meilleure desserte par le réseau de transport actif. Ce projet va notamment contribuer à rendre le secteur du Quartier DIX30 plus accessible par transport durable, ce qui devrait contribuer à réduire la congestion routière.

1.1.7 Modification de l'offre de stationnements incitatifs

À l'heure actuelle, une part significative des usagers des stationnements incitatifs Panama et Chevrier (dans une proportion approximative de 30 % et 50 %) provient de l'extérieur de l'Agglomération de Longueuil. Afin d'optimiser le potentiel de développement à proximité des futures stations et afin de réduire la congestion routière sur le réseau local, il est impératif que l'offre et l'accessibilité aux stationnements incitatifs soient revues. D'une part, il faut davantage encourager l'accessibilité aux stations par le transport collectif (autobus) et par le transport actif, afin qu'il devienne avantageux pour les usagers de laisser leur voiture à la maison. D'autre part, un certain consensus se dégage voulant que l'offre de stationnements incitatifs destinée aux usagers provenant de l'extérieur de l'Agglomération devrait être implantée en amont de la zone de congestion routière, c'est-à-dire du côté est de l'autoroute 30.

Selon les hypothèses préliminaires de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'implantation d'un système de transport collectif dans l'axe de l'A-10 permettrait de réduire le nombre de cases de stationnement incitatif à Panama et le stationnement incitatif Chevrier sera possiblement fermé une fois le REM en opération. Ces cases seraient déménagées du côté Est de l'autoroute 30, à la station Rive-Sud du REM qui sera implantée en zone agricole dans le quadrant sud-ouest du carrefour de l'A-10 et de l'A-30. Cette station et ses infrastructures et équipements connexes (terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien, etc.) occuperont une

superficie d'environ 30 ha. Seules les activités en lien avec cette infrastructure de transport en commun seront exceptionnellement autorisées dans cette portion de la zone agricole. Ce scénario offre également l'avantage de permettre une éventuelle croissance de l'offre, et ce, sans véritables impacts en milieu urbain considérant les accès directs possibles par les autoroutes.

L'article 1.1.7 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

Un tel transfert :

- permettrait de réduire la circulation automobile de transit dans les aires TOD ;
- rendrait disponibles, aux fins de développement, les espaces soustraits au stationnement incitatif ;
- inciterait à créer du stationnement étagé ou souterrain à proximité des stations de transport collectif, pour optimiser les surfaces à développer ;
- ciblerait les automobilistes provenant de l'extérieur de la zone urbanisée comme utilisateurs du stationnement incitatif.

1.1.8 Revitalisation du boulevard Taschereau

La stratégie de revitalisation proposée dans le PPU implique des interventions sur le domaine privé et, nécessairement, sur le domaine public. Pour changer l'image du boulevard, favoriser son verdissement, le rendre à une échelle plus humaine, y intégrer des infrastructures pour un réseau rapide de transport collectif et pour le transport actif comme le prévoit le PPU, un important chantier est à prévoir.

1.2 Principes généraux d'aménagement

Sauf indication contraire, les principes d'aménagement énumérés dans la présente section s'appliquent sur l'ensemble du territoire couvert par le PPU.

1.2.1 *Respect des principes du TOD*

Le plan d'urbanisme identifie quatre grandes orientations d'aménagement, desquelles découlent des objectifs et moyens de mise en œuvre qui s'appliquent également sur le territoire couvert par le PPU.

Plusieurs de ces objectifs et moyens de mise en œuvre sont articulés selon les principes du « *Transit oriented development* » (TOD). « Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun de grande capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de REM ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, et n'exclut pas l'automobile »⁴.

L'article 1.2.1a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

Le principe des aires TOD va au-delà du développement immobilier ; il suggère aussi la création d'un quartier compact et à échelle humaine, qui offre une mixité d'usages, des services de proximité, une offre résidentielle variée, des espaces publics de qualité et qui incite à privilégier les modes de transport actifs en favorisant la présence de services accessibles à pied ou en vélo.

Avec les trois stations du Réseau express métropolitain projetées dans les limites du périmètre d'urbanisation et le réseau rapide

d'agglomération (autobus) projeté sur Taschereau et du Quartier, le territoire couvert par le PPU présente tous les attributs pour être développé ou redéveloppé selon les principes usuels du TOD. De plus, les six principes directeurs suivants guideront l'élaboration du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui sera élaboré pour les secteurs de TOD.

L'article 1.2.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- ✓ *Le pôle intermodal est la plaque tournante et le moteur du développement urbain.*
- ✓ *Les ensembles de terrains disponibles au (re)développement à l'intérieur des aires de TOD sont en relation avec leur contexte environnant.*
- ✓ *Le réseau des espaces publics (incluant la rue) et des espaces verts occupe une place prépondérante à l'intérieur de l'aire de TOD et contribue à la structurer*
- ✓ *La stratégie de développement durable de la Ville de Brossard est intégrée à la conception et à la mise en œuvre du développement des aires de TOD.*
- ✓ *L'aire de TOD exploite le positionnement stratégique offert par les carrefours de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau (TOD Panama) de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30 (TOD du Quartier).*

L'article 1.2.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

⁴ Étude d'opportunités liées à l'implantation d'un mode lourd guidé de transport collectif, Aecom, 2012

- ✓ *Les aires de TOD, scindées en quadrants (par les carrefours routiers ou autoroutiers), possèdent des caractéristiques (terrains vacants, terrains sous-utilisés, morcelés) qui sont considérées, tout autant que la cohérence d'ensemble.*

1.2.2 Favoriser l'acceptabilité sociale et l'adhésion

Certains aspects des principes d'aménagement du TOD, comme la densité, la hauteur des bâtiments, le nombre limité de cases de stationnement de surface et autres, peuvent cependant générer des préoccupations de la part des citoyens des secteurs visés. Il importe donc que les projets de développement ou de redéveloppement tiennent compte de ces préoccupations.

Sur cette base, le Conseil municipal a procédé à diverses consultations publiques, et ce, en amont de celles prévues pour le plan et la réglementation d'urbanisme. Cette démarche a conduit à l'élaboration d'une grille d'analyse des projets, impliquant l'ouverture ou le prolongement de rues, inspirée de la certification environnementale LEED-ND. De plus, les commentaires formulés lors des consultations publiques ont également contribué à l'élaboration des objectifs et critères du règlement relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) applicable dans les aires de TOD.

1.2.3 Faire une place de choix au transport actif

Un tel principe suppose :

- de concevoir les aménagements (trames de rues perméables, trottoirs, traverses, accès aux véhicules de transport collectif, places publiques, etc.) en priorité pour les piétons, les cyclistes et autres modes de transport actif ;
- de créer des parcours actifs conviviaux, continus et sûrs entre les espaces publics ;
- d'animer et de donner de l'intérêt aux parcours piétons, notamment par des aménagements de qualité, le verdissement, l'art public ;
- de faire en sorte que le piéton puisse circuler librement et en toute sécurité dans tout l'espace urbain ;

- de réduire l'offre de stationnement hors rue et d'optimiser l'aménagement de ces derniers pour réduire l'impact visuel et les contraintes pour les déplacements actifs.

1.2.4 Favoriser l'accessibilité universelle

Pour y arriver, il faudra :

- appliquer les meilleures pratiques pour favoriser l'accessibilité universelle lors de la réfection et de la construction d'infrastructures municipales (rues, parcs, bâtiments municipaux, etc.) ;
- prévoir des dispositions particulières pour un aménagement adéquat des terrains privés ;
- assurer une application rigoureuse des normes de construction pour les bâtiments.

1.2.5 Favoriser la cohabitation et l'interconnectivité des différents modes de déplacement

Un tel principe suppose :

- de repenser l'espace public en fonction de l'ensemble des modes de déplacement : piéton, cycliste, transport collectif (autobus, REM ou autre), automobile ;

L'article 1.2.5 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- de maintenir la capacité routière actuelle, c'est-à-dire l'espace public actuellement consacré aux déplacements sur route ; la croissance des besoins en déplacements générée par le développement sera comblée par l'amélioration des modes de transports alternatifs à l'automobile et par l'optimisation des corridors routiers actuels ;
- d'intégrer les interfaces du transport collectif à haut niveau de service prévues sur Taschereau, du Quartier, Rome, Matte et Grande-Allée.

1.2.6 *Créer un milieu de vie convivial*

Pour y parvenir, la Ville devra prendre des mesures :

- afin de favoriser la création de milieux de vie conviviaux et attractifs en raison de la qualité de l'architecture et des aménagements privés et publics (stationnements de surface restreints, qualité des aménagements et du design, art public, mobilier urbain distinctif, verdissement, plantation d'arbres, etc.) ;
- afin de bonifier la réglementation portant sur les activités nuisibles : aires de chargement, terrasses extérieures, lave-autos automatiques, entreposage et étalage extérieurs, etc. ;
- pour l'aménagement de zones tampons adéquates, le long des lignes de propriété séparant les usages résidentiels des usages non résidentiels ;
- pour assurer une intégration harmonieuse des gabarits, de la hauteur et de l'implantation des bâtiments, en tenant compte des caractéristiques du milieu d'insertion.

1.2.7 *Optimiser la performance environnementale et favoriser les saines habitudes de vie*

Un tel principe suppose :

- de favoriser le verdissement, la plantation d'arbres et la préservation d'une certaine perméabilité du sol ;
- de favoriser l'électrification des transports (bornes de recharge pour véhicules électriques) ;
- d'encourager une gestion adéquate des matières résiduelles, de manière à favoriser le recyclage et la valorisation de ces matières ;
- de limiter les îlots de chaleur ;
- de favoriser l'économie d'énergie ;

- de limiter la pollution lumineuse ;
- de favoriser des aménagements qui encouragent le transport actif et la pratique d'activités physiques.

1.2.8 *Soutenir la vitalité économique*

Pour soutenir et renforcer la vitalité économique, la Ville entend :

- favoriser la complémentarité des usages dans les différents pôles économiques de la Ville ;
- consolider et développer les secteurs commerciaux les plus dynamiques, incluant le pôle du commerce automobile et le secteur du Quartier DIX30 ;
- réduire les superficies de plancher commerciales au profit d'usages résidentiels ou mixtes, dans les secteurs commerciaux les moins performants.



CHAPITRE 2 LE BOULEVARD TASCHEREAU

CHAPITRE 2 LE BOULEVARD TASCHEREAU

2.1 Le boulevard Taschereau

2.1.1 *Le rôle et l'importance du boulevard Taschereau*

Le boulevard Taschereau, grand collecteur du réseau routier et épine dorsale du tissu commercial de la Rive-Sud, est l'un des quatre principaux pôles commerciaux de la région. Il comprend des centres commerciaux et établissements majeurs tels que le Mail Champlain, la place Portobello, des centres commerciaux linéaires et des commerces autonomes de superficies variables.

Uniquement sur la portion brossardoise de son parcours, le boulevard Taschereau offre plus de 1,5 million de pieds carrés de commerce. On constate cependant que près de la moitié des locaux commerciaux inoccupés à Brossard et que 56 % des surfaces commerciales vacantes se retrouvent sur le boulevard Taschereau⁵.

2.1.2 *Le premier programme particulier d'urbanisme du boulevard Taschereau*

En 1999, dans la foulée de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Champlain (entité supramunicipale dont Brossard faisait partie à l'époque), la Ville de Brossard décidait de modifier son plan d'urbanisme, en commençant par la révision de la planification des abords du boulevard Taschereau, qui parcourt son territoire sur 6,5 km.

D'emblée, la Ville reconnaissait, dans l'énoncé d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), l'importance de ce boulevard essentiellement commercial, qui contribuait pour 13,5 % à l'évaluation imposable totale de Brossard.

La Ville reconnaissait aussi les problèmes liés aux usages et à l'occupation du sol :

- nombre élevé d'implantations dérogatoires en regard du coefficient d'occupation du sol et du rapport plancher/terrain ;
- difficulté pour les propriétaires de bâtiments dérogatoires d'obtenir du financement aux fins d'améliorations, ce qui se traduit par un vieillissement accéléré de ces immeubles ;
- baisse de la qualité de l'offre commerciale dans les immeubles non conformes délaissés par leurs anciens occupants ;
- effets de la piètre qualité du paysage et de la trame commerciale sur la valeur locative des immeubles, la richesse foncière globale et les revenus fiscaux.

La Ville pointait également les éléments de problématique liés :

- à la largeur, très variable, du corridor commercial,
- à la profondeur tout aussi variable des lots,
- aux arrière-lots et à leur interface avec la fonction résidentielle.

À ce sujet, les auteurs écrivaient : « Le boulevard Taschereau est une composante importante du territoire de Brossard, mais la qualité du milieu de vie des secteurs qui ceinturent ce corridor ne doit pas lui être sacrifiée »⁶.

⁵ Analyse de la fonction commerciale de Brossard, Altus, 2014

⁶ Programme particulier d'urbanisme - Abords du boulevard Taschereau - Ville de Brossard, DAA, 2000, p. 3.

La Ville reconnaissait enfin les faiblesses de l'aménagement du boulevard : manque d'encadrement ; vastes stationnements en front des commerces, architecture peu soignée et banale, et n'hésitait pas à relier ces faiblesses aux lacunes, si ce n'est à l'absence, des exigences réglementaires.

2.1.3 Les suites du premier PPU (2000-2015)

La mise en application de ce premier PPU s'est accompagnée d'une modification de la réglementation d'urbanisme (zonage et plans d'implantation et d'intégration architecturale), et a notamment donné lieu à :

- une nouvelle réglementation relative à l'affichage commercial, qui a permis de réduire le nombre et la superficie des nouvelles enseignes, en plus d'assurer une meilleure qualité des projets d'affichage ;
- un meilleur encadrement du boulevard lors de la construction de certains bâtiments (Tim Hortons près du boulevard Pelletier ; succursale de la SAQ à la limite Nord du territoire ; concessionnaire Audi à la limite Sud, etc.) ;
- une meilleure qualité architecturale et plus de plantations lors de ces projets de construction et lors de projets de rénovation (conversion de l'ancien Rona, près du chemin des Prairies, divers concessionnaires automobiles, etc.) ;
- le verdissement de certains tronçons du boulevard, par un programme de plantation d'arbres amorcé en 2014 ;
- etc.

En dépit de ces mesures, le boulevard Taschereau a connu, au cours des dernières années, un ralentissement de son dynamisme commercial, attribuable :

- au vieillissement accéléré du bâti commercial et à une hausse du taux d'inoccupation ;

- à l'émergence de nouveaux complexes multifonctionnels à forte composante commerciale, tel le Quartier DIX30, qui exerce un pouvoir d'attraction sur plusieurs grands commerces et offre une meilleure réponse, en termes de diversité et de qualité de l'offre, aux besoins de la clientèle locale, régionale et suprarégionale ;
- à une mixité commerciale offrant peu d'attrait, de complémentarité et d'identité ;
- au développement du commerce électronique qui, dans un marché mondial, livre une concurrence féroce au commerce traditionnel ;
- au vieillissement de la population et à l'endettement des ménages, qui contribuent à modifier les comportements des consommateurs.

Dans ce contexte, et considérant la perspective de l'implantation d'un système de transport collectif performant dans l'axe du boulevard Taschereau, de même que l'implantation annoncée d'une station du Réseau express métropolitain à Panama, les créneaux qui nous apparaissent les plus porteurs sont : la consolidation du commerce de l'automobile (qui affiche une bonne performance), la consolidation des commerces de proximité et des commerces spécialisés, telles les spécialités ethniques, et le redéveloppement, à des fins résidentielles ou mixtes, de certains secteurs du boulevard.

L'article 2.1.3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

En reprenant les nombreux éléments toujours valables énoncés dans le PPU de 2000, dans une vision qui intègre cependant les dimensions essentielles de l'aménagement et du développement durables, de la protection de l'environnement et des transports tous modes confondus, nous avons une opportunité exceptionnelle de redéfinir ce corridor stratégique et ses abords.

2.1.4 Secteurs prioritaires de redéveloppement

La structure commerciale à Brossard s'est modifiée au cours des dernières années. Aujourd'hui :

- le DIX30 est dominant par rapport au boulevard Taschereau ;
- l'attractivité et la vitalité des centres commerciaux traditionnels comme le Mail Champlain et la place Portobello sont en déclin, notamment en raison du développement du commerce électronique, de la fermeture de certains détaillants et de l'effet polarisant de nouveaux centres commerciaux ;
- le taux d'inoccupation des locaux commerciaux est supérieur à 15 % entre les boulevards de Rome et Pelletier ;
- le pôle de l'auto (concessionnaires automobiles), complémentaire plutôt que concurrent des autres secteurs commerciaux, affiche une solide performance.

Ainsi, l'offre commerciale du boulevard Taschereau devra inévitablement être réduite et elle devra être orientée vers les créneaux les plus porteurs qui ont été identifiés précédemment. Les infrastructures de transport collectif structurantes qui seront mises en place (REM et bus à haut niveau de service sur Taschereau) offrent une opportunité exceptionnelle de redéveloppement et d'introduction de la fonction résidentielle, particulièrement à proximité de la future station du REM.

Pour ces motifs, et considérant que le potentiel de développement de la fonction résidentielle demeure important sur le territoire de Brossard, avec un potentiel d'environ 15 000 logements incluant les secteurs à redévelopper, il devient nécessaire de prioriser les secteurs présentant le meilleur potentiel. De plus, afin de ne pas nuire à la vitalité commerciale et économique du boulevard Taschereau, une approche de redéveloppement évolutif est suggérée. Tout en ayant une vision à long terme de la transformation de la forme urbaine, il est nécessaire d'envisager la requalification urbaine des terrains par étape. Ainsi, les

terrains les plus près de la future station du REM (TOD Panama et l'îlot Portobello) sont ceux qui présentent le meilleur potentiel de redéveloppement et d'introduction de la multifonctionnalité selon les principes du « Transit oriented development », et ce, pour les motifs suivants :

- ces terrains comportent une localisation exceptionnelle, en raison de la convergence des réseaux structurants de transport qui s'y trouvent et qui seront mis en place à court et moyen terme ;
- la fermeture récente du marché d'alimentation Loblaws, du détaillant Target, la démolition d'un poste d'essence et le taux d'inoccupation à la Place Portobello contribuent à favoriser le redéveloppement de ce secteur à court ou moyen terme ;
- le morcellement foncier (nombre limité de propriétaires) et le dynamisme des propriétaires impliqués sont des atouts certains pour la mise en œuvre, à court terme, de projets de redéveloppement ;
- la taille des îlots et le nombre limité de rues à l'intérieur de ceux-ci qui permettent de développer une nouvelle trame de rue et une gradation des hauteurs de bâtiment pour assurer une intégration harmonieuse par rapport aux secteurs existants ;
- les consultations publiques pour le projet de revitalisation du boulevard, au printemps 2013, ont permis de confirmer un certain consensus et une adhésion citoyenne pour un accroissement significatif de la densité et de la hauteur des bâtiments et pour une vocation multifonctionnelle du secteur.

C'est donc dans ces secteurs que les premières phases de redéveloppement du boulevard Taschereau devraient se concrétiser. Le succès du redéveloppement de ces secteurs permettra ensuite de paver la voie à d'autres projets semblables. Dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme, les secteurs mixtes identifiés au plan qui suit présentent également un bon potentiel de redéveloppement résidentiel ou mixte.

Ailleurs sur le boulevard, il est raisonnable de croire qu'un redéveloppement similaire puisse se réaliser à long terme. D'ici là, il nous apparaît préférable de miser sur la consolidation des fonctions commerciales plutôt que d'éparpiller les projets de redéveloppement résidentiels et mixtes.

2.1.5 *Changer l'image du boulevard Taschereau*

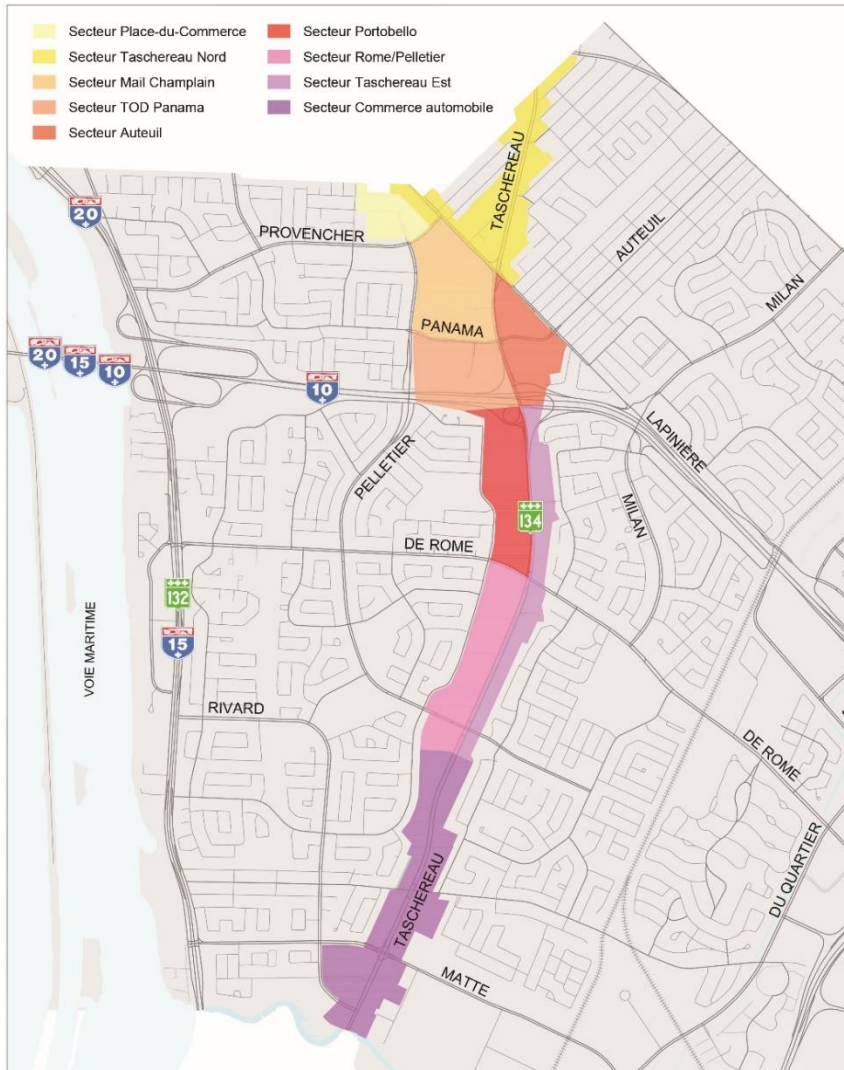
Ce principe suppose :

- de mieux encadrer l'espace public, par une densification notamment aux grandes intersections et à proximité des points d'accès des réseaux de transport collectif. Si certaines grandes intersections ou certaines fonctions stratégiques appellent la construction d'édifices en hauteur, des normes particulières d'esthétique urbaine seront définies dans la réglementation d'urbanisme pour assurer une intégration harmonieuse de ce type de bâtiments ;
- de favoriser, par leur agrandissement ou leur reconstruction, l'implantation d'édifices en bordure du boulevard, de façon à contribuer à l'encadrement de l'espace public ;
- de réduire le nombre et l'impact visuel des cases de stationnement de surface, au profit de stationnement intérieur et, plus généralement, de réduire les surfaces minérales au profit de sols et de toits verts ;
- de conserver, par une réglementation adaptée à chaque secteur (superficie, hauteur, implantation), une échelle humaine à l'espace du boulevard, au bâti qui l'encadre et aux plantations qui le bordent ;
- d'introduire une certaine mixité dans les édifices bordant le boulevard, en limitant progressivement les surfaces commerciales à une occupation au rez-de-chaussée, et en favorisant une occupation résidentielle ou de bureau aux étages ;
- de repenser l'occupation des arrières-lots, là où la profondeur des terrains le permet, afin d'intégrer ceux-ci dans des îlots à prédominance résidentielle ;
- d'ouvrir de nouvelles voies pour les piétons, cyclistes et autres modes de transport actif, pour créer une perméabilité de la trame entre le boulevard et les quartiers résidentiels ;
- d'adopter des critères de design visant à améliorer l'esthétique de l'architecture, de l'aménagement et de l'affichage ;
- de revoir l'aménagement des emprises du boulevard Taschereau à une échelle humaine, en y intégrant notamment des infrastructures pour favoriser le transport durable (transport actif et collectif), des aménagements favorisant l'apaisement de la circulation et la sécurité des piétons, la plantation d'arbres, des espaces publics et lieux de rassemblement, du mobilier urbain distinctif, etc.

*Plan 2*

Modélisation 3D de ce que pourrait devenir le boulevard Taschereau une fois le réaménagement complété, à l'intersection du boul. Pelletier. On y voit des infrastructures, en site propre, pour des autobus à haut niveau de service (BHNS), de larges trottoirs, des traverses piétonnières mises en évidence, un mobilier urbain distinctif, un verdissement et une plantation massive d'arbres sur le terre-plein central et le long du boulevard, des bâtiments plus hauts et plus près de la rue afin de favoriser un meilleur encadrement du boulevard, une architecture de qualité qui met notamment en valeur l'intersection, une mixité de fonctions (commerces au rez-de-chaussée et logements aux étages, etc.). En somme, un boulevard Taschereau convivial et à l'échelle humaine.

2.2 Principes spécifiques d'aménagement de Taschereau



Plan 3

2.2.1 Secteur Panama

Le secteur Panama fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillée par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.78 (2024-11-01)]

*Plan 4*

Maquette 3D de ce que pourrait devenir le TOD Panama avec ses édifices mixtes, une rue d'ambiance menant à la station de transport collectif, des aménagements qui favorisent le transport actif et l'animation.

2.2.3 Secteur Portobello

Le secteur Portobello fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillée par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.79 (2024-11-01)]

2.2.4 Secteur Rome/Pelletier

2.2.4.1. Mise en contexte

Malgré une localisation plus excentrique par rapport à la station Panama du REM, le secteur Rome/Pelletier offre un excellent potentiel de redéveloppement et d'introduction de la fonction résidentielle en raison du taux élevé d'inoccupation des locaux commerciaux, de la désuétude de certains bâtiments et en raison de la profondeur des terrains et de la présence de l'avenue San Francisco. Le contexte de pénurie de logements et la croissance démographique anticipée pour Brossard ajoute à la nécessité d'optimiser le développement du territoire et de favoriser la mixité d'usage. La transformation complexe attendue du secteur justifie ainsi une planification plus détaillée afin d'assurer une transition harmonieuse qui respecte les objectifs de la Ville. La partie qui suit présente donc cette planification détaillée à travers la description de la situation actuelle du secteur et des intentions d'aménagements souhaités pour sa transformation.

2.2.4.2. Situation actuelle

La place importante occupée par le stationnement de surface et le manque de verdissement et d'infrastructures de mobilité active en font un lieu peu accessible par tous les types d'usagers et peu convivial à visiter. Le haut taux de minéralisation du secteur en fait aussi un vaste îlot de chaleur.

Le dynamisme de ce secteur est toutefois favorisé par la présence du pôle institutionnel de l'hôtel de ville où l'on retrouve, notamment, la bibliothèque et le Centre socioculturel de Brossard.

2.2.4.3. Intentions générales

Les intentions générales édictées pour le secteur Rome/Pelletier visent à établir les conditions favorables pour en faire un véritable milieu de vie complet, compact, durable et accessible à une diversité de ménages. Elles servent à décrire la vision préconisée pour le secteur et les images d'inspirations présentées à la figure 1 traduisent ces intentions en exemples visuels. Les intentions spécifiques décrites à la prochaine sous-section donnent, quant à elles des balises plus précises quant au développement du secteur. Les intentions générales de la Ville pour le secteur sont les suivantes :

- le respect du concept d'aménagement illustré au plan 4.1 et qui tiennent compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, de même que les usages commerciaux et de services générant peu d'impacts sur le milieu de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des usages et à favoriser une certaine animation ;
- favoriser une trame de rue publique interconnectée, de façon à former des îlots plus homogènes et moins dépendants des usages actuels et des liens actifs au cœur du projet pour le relier au voisinage existant et le rendre perméable ;
- assurer l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions au paysage urbain environnant en proposant des bâtiments plus hauts

le long du boulevard Taschereau identifié comme corridor de transport en commun structurant et des bâtiments de plus faible hauteur vers l'avenue San Francisco ;

- accroître la végétalisation du secteur et assurer une gestion optimale des eaux de ruissellement ;
- favoriser le développement d'un encadrement de la rue, d'une compacité du cadre bâti et d'une densité qui respectent l'échelle humaine
- la prise en compte du bruit routier généré par le boulevard Taschereau lors de la planification des projets impliquant des usages sensibles
- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages, la présence de places publiques ou semi-publiques, terrasses et autres aménagements ;
- une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.

2.2.4.4. Intentions spécifiques

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise plus spécifiquement :

- les portions de terrains adjacentes à l'avenue San Francisco devraient comporter des usages exclusivement résidentiels et des hauteurs de bâtiment de deux à trois étages en augmentant graduellement en s'éloignant de cette avenue. Une vocation commerciale ou mixte est privilégiée vers le boulevard Taschereau, selon des bâtiments d'une hauteur favorisée jusqu'à huit étages lorsqu'en bordure de ce même boulevard. La gradation volumétrique souhaitée est représentée à la figure 2. Une hauteur de bâtiment plus élevée doit permettre de dégager davantage d'espace libre au sol afin de bonifier le verdissement des terrains;

- une cible de densité de 150 logements par hectare par terrain à redévelopper avec une décroissance en s'éloignant de la station du REM Panama de manière à permettre la construction d'environ 1 000 logements. Cette densité pourrait toutefois être bonifiée dans la mesure où des espaces publics additionnels étaient cédés à la Ville;
- une formule de projets résidentiels pour favoriser le regroupement de la typologie de maisons de ville vers l'avenue San Francisco et pour limiter les accès véhiculaires à la rue;
- des cessions pour fins de parcs effectuées majoritairement en terrain à chacun des grands lots à redévelopper qui bordent l'avenue San Francisco;
- l'aménagement de nouveaux parcs de voisinage près des projets et adjacent à l'hôtel de ville pour consolider le pôle civique;
- l'implantation d'un équipement municipal dans le secteur, soit un parc ou une école, afin de répondre aux besoins futurs des résidents;
- des bâtiments principaux implantés près de la rue tout en favorisant les aménagements fortement végétalisés. Une marge avant d'au moins 4 m et d'au plus 8 m est préconisée sur le boulevard Taschereau. Toutefois, celle-ci peut être plus grande par endroits afin de maximiser les aménagements paysagers et le verdissement vers ce boulevard;
- un traitement architectural des bâtiments de manière à ce qu'ils aient façade sur rue ou sur les sentiers multifonctionnels;
- des critères insérés au règlement sur les PIIA et des dispositions insérées au règlement de zonage pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de plus grande hauteur;

- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes pour limiter voire éviter les stationnements de surface;
- une nouvelle trame de rues publiques d'environ 21 m de largeur d'emprise intégrant de part et d'autre des liens de mobilité active, du stationnement, des banquettes de plantations comportant des arbres et des aménagements paysagers résilients pour assurer la gestion des eaux de pluie et réduire les effets d'îlots de chaleur urbains. L'ajout de rues publiques locales vise notamment à réduire, voire à éliminer, les entrées charretières donnant sur le boulevard Taschereau pour les relocaliser sur ces rues locales;
- la connexion du réseau viaire et des parcs par des sentiers publics, notamment en favorisant la création d'un parc linéaire situé en bordure de la rue « C » du concept d'aménagement de manière à relier les parcs situés aux extrémités du secteur;
- l'implantation de liens cyclables sur les boulevards Taschereau et Pelletier ainsi que sur l'avenue San Francisco. Certaines emprises de rue pourraient devoir être élargies, notamment sur l'avenue San Francisco;
- la limitation des entrées charretières donnant sur la rue projetée « C » afin de réduire les intersections avec le sentier multifonctionnel projeté;
- la planification d'une trame traversée de voies publiques de circulation assurant sa perméabilité entre l'avenue San Francisco et le boulevard Taschereau;
- l'intégration d'initiatives d'agriculture urbaine dans les aménagements paysagers privés, autant au niveau du sol que sur les toitures;

- des normes davantage uniformisées pour les grilles des usages et normes des zones à vocation mixte, notamment pour la question des usages, des typologies de bâtiments, des dimensions de lots, des marges, des hauteurs, des superficies de planchers, des taux d'implantation au sol, du projet intégré et des dispositions spéciales prévues à ces grilles;
- l'autorisation de certains usages de la classe « Éducation » pour l'ensemble du secteur.

2.2.4.5. Le concept d'aménagement du secteur

Afin d'assurer une vision de redéveloppement à vocation mixte cohérente pour l'ensemble du secteur Rome/Pelletier, le plan 4.1 suivant illustre le concept d'aménagement et les coupes schématiques pour les rues publiques souhaitées. Ce plan et ces coupes représentent une vision et sont présentés à titre indicatif seulement afin d'illustrer une forme possible des attentes de la Ville. La localisation des bâtiments et des espaces publics, leur implantation, leur superficie et les coupes transversales ne sont pas définitives et évolueront au fil des projets immobiliers. Ceux-ci seront évalués au cas par cas, dans une perspective de création de milieux de vie dynamiques et à l'échelle humaine et devront respecter les principes illustrés.

La vitalité commerciale fonctionne bien pour certains sites du secteur Rome/Pelletier. Donc de manière à prioriser le redéveloppement des terrains où le taux de vacances est important, un zonage davantage commercial ou public sera prévu en retirant la fonction résidentielle. Une hauteur de bâtiment maximale à 4 étages sera prévue, en prenant soin d'inclure des mesures afin d'encadrer la hauteur à au plus 3 étages en bordure des secteurs résidentiels existants du côté de l'avenue San Francisco. Ces terrains sont ceux apparaissant en liséré rouge sur le concept d'aménagement au plan 4.1.

La réalisation des rues, des sentiers multifonctionnels, des parcs ou de tous autres travaux d'infrastructures devront faire l'objet d'ententes relatives à des travaux municipaux. Les rues devront notamment faire l'objet de validations et d'autorisations auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec préalablement à leur réalisation lorsque raccordées au boulevard Taschereau.

[REG-360-07, art.80 (2024-11-01)]



Nouveaux parcs de voisinage
près des projets et adjacents à
l'hôtel de Ville pour consolider le
pôle civique



Densifier en bordure de Taschereau et assurer la mixité



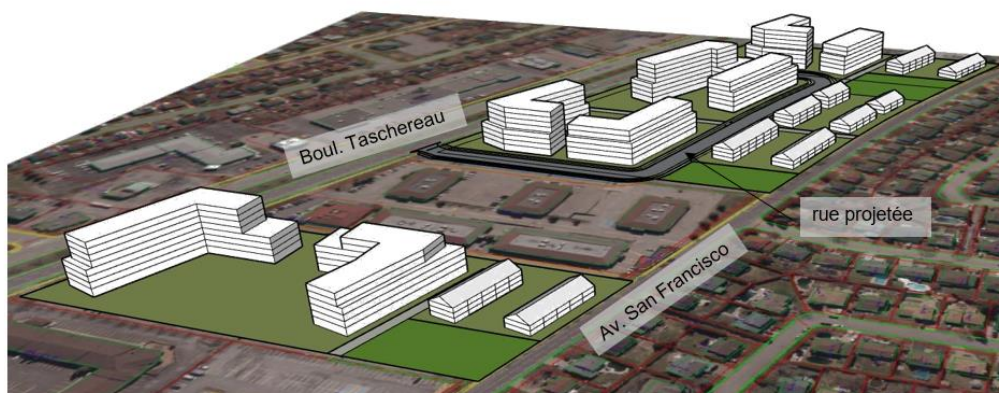
Créer des nouvelles rues et liens actifs
au cœur du projet pour le relier au voisinage
existant et le rendre perméable



D'une hauteur de bâtiment décroissantes de 8 étages en bordure du boulevard Taschereau à 2 étages en bordure de l'avenue San Francisco, où l'on retrouve des maisons de ville offrant un encadrement de la rue dans le respect de l'échelle humaine

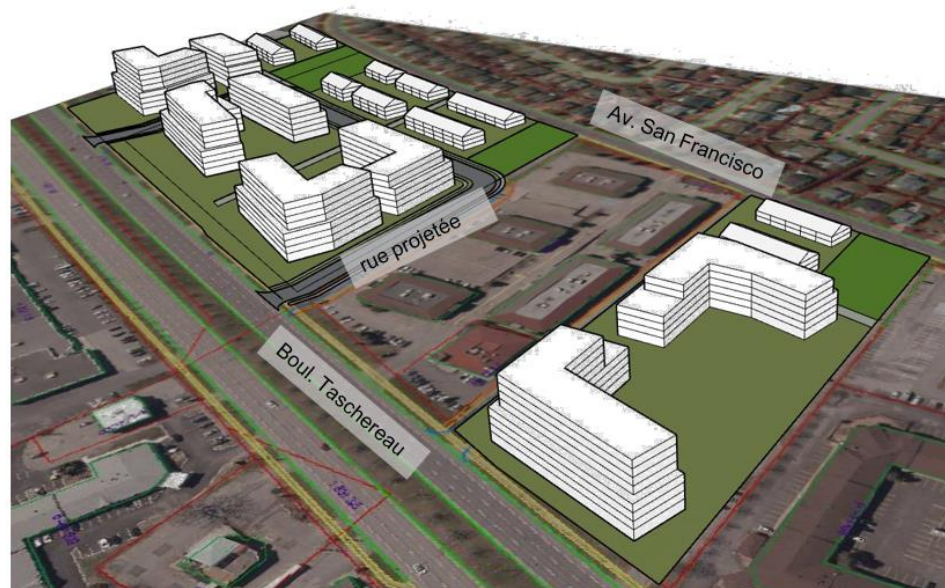
Figure 1. Images d'inspirations

[REG-360-07, art.81 (2024-11-01)]



Figures 2. Représentations conceptuelles de la gradation volumétrique projetée du secteur

[REG-360-07, art.81 (2024-11-01)]



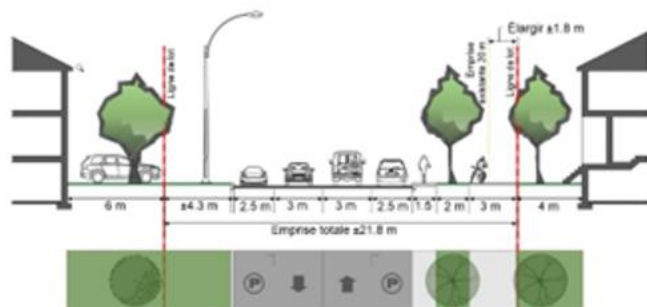


Plan 4.1 - Concept d'aménagement du secteur Rome/Pelletier

[REG-360-07, art.81 (2024-11-01)]

COUPES DE RUES SCHÉMATIQUES

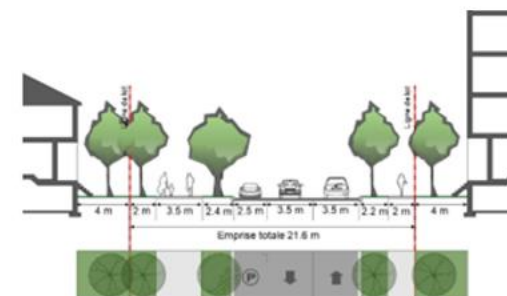
avenue San Francisco



Rues projetées A-C-D



rue projetées (conviviale) B



2.2.4.6. Les cibles de hauteur et de densité et le mécanisme de dépassement

Afin d'assurer un développement ou redéveloppement durable du territoire ainsi qu'une harmonie avec les secteurs construits de Brossard, l'annexe A définit des cibles de hauteur et de densité selon les particularités du territoire. L'article 7.2 de l'annexe A du plan d'urbanisme décrit les cibles de densité à respecter ainsi que le mécanisme réglementaire qui permet de dépasser ces cibles.

[REG-360-07, art.80 (2024-11-01)]

2.2.5 Secteur du commerce automobile

Malgré la présence de terrains de profondeurs très variables, le secteur du commerce automobile est parmi les tronçons les plus dynamiques du boulevard Taschereau. Cette performance est attribuable essentiellement à la présence de nombreux concessionnaires dans le domaine de l'automobile qui, par leurs investissements au cours des dernières années et leur dynamisme, ont réussi à constituer un véritable pôle. La présence de détaillants dans le domaine du meuble et la présence de la chaîne Costco contribuent également au dynamisme de ce secteur. Pour ces motifs, le PPU favorise la consolidation des activités commerciales dans ce secteur et préconise :

- de permettre une gamme complète d'usages commerciaux et de services, incluant les commerces liés à l'automobile, mais excluant les usages contraignants ;
- une hauteur de bâtiments de quatre étages ou moins ;
- un rapprochement des bâtiments de la rue, afin de favoriser un meilleur encadrement du boulevard. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments ;

- la mise en place de mesures de mitigation, afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et commerciaux ;
- une meilleure perméabilité entre les usages commerciaux et les quartiers résidentiels adjacents en favorisant, entre les intersections de rues, l'ajout de sentiers piétonniers ou cyclables.

2.2.6 Secteur Taschereau Est

Le secteur Taschereau Est fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillée par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.82 (2024-11-01)]

2.2.7 Secteur Auteuil

Le secteur Auteuil fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillés par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.83 (2024-11-01)]

2.2.8 *Secteur Taschereau Nord*

Le secteur Taschereau Nord fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillés par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.84 (2024-11-01)]

2.2.9 *Secteur Place du Commerce*

Le secteur Place du Commerce fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillés par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.85 (2024-11-01)]

2.2.10 *Secteur Mail Champlain*

Le secteur Mail Champlain fait l'objet d'une planification et d'un guide d'aménagement détaillés par un plan particulier d'urbanisme qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable de qualité, intégrant la création d'un milieu de vie complet et compact.

Le plan particulier d'urbanisme pour le centre-ville se trouve à l'annexe C.

[REG-360-07, art.86 (2024-11-01)]

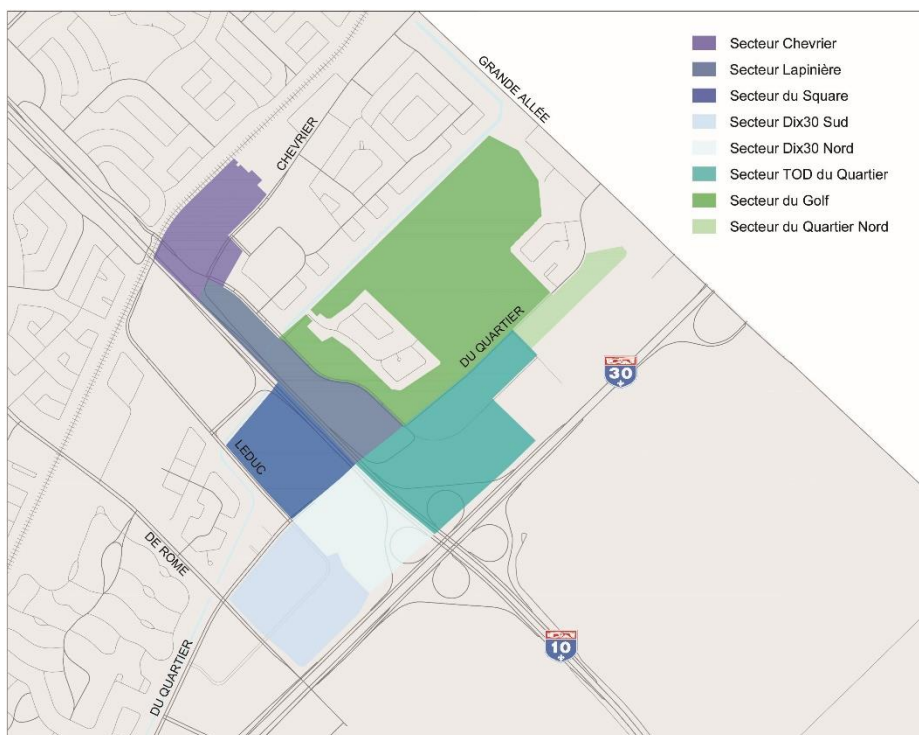


CHAPITRE 3

LE SECTEUR DU QUARTIER/LAPINIÈRE/DIX30

CHAPITRE 3 LE SECTEUR DU QUARTIER/LAPINIÈRE/DIX30

3.1 Le secteur du Quartier/Lapinière/DIX30



Plan 5

La Ville de Brossard a connu un développement soutenu au cours des dernières années et devrait notamment accueillir une quantité importante de nouveaux logements, plus de deux millions de pieds carrés à des fins de bureaux, des usages commerciaux complémentaires à l'offre existante et, dans une moindre mesure, des usages industriels et publics.

[REG-360-07, art.87 (2024-11-01)]

Pour y parvenir sans empiéter dans la zone agricole et minimiser les impacts sur la circulation routière, la Ville mise sur des projets plus denses, multifonctionnels, et, surtout, une augmentation des déplacements par transport actif et collectif. Une part significative des projets de développement se réalisera à proximité de l'A-30, de part et d'autre de l'A-10.

Bien que le secteur C bénéficie d'une localisation optimale par rapport au réseau autoroutier, il connaît des problèmes de mobilité, notamment en raison de la congestion générée par le pont Champlain et la circulation de transit qui s'en suit. En période de pointe du matin, quelque 500 véhicules traversent le secteur C au lieu d'emprunter les autoroutes et les artères. La Ville cherche donc des moyens pour réduire cette circulation de transit et améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur du Quartier DIX30, qui fait face à des problèmes similaires en raison de l'achalandage du secteur commercial. La bretelle d'accès à l'autoroute 10, en direction de Montréal, devra également être réaménagée afin que ses impacts sur le développement du TOD du Quartier soient minimisés et afin de tenir compte de l'implantation éventuelle d'une station du Réseau express métropolitain.

L'article 3.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

Considérant les nombreux enjeux de développement, de circulation et d'acceptabilité sociale, la Ville de Brossard a formé un groupe de travail, composé d'experts et de résidents, et lui a confié le mandat de réfléchir à l'aménagement du secteur C. Ce groupe de travail recommande à la Ville quatre grandes orientations, chacune donnant lieu à des lignes directrices.

1 : La Ville doit privilégier le transport collectif pour desservir le secteur C.

La Ville doit défendre le projet de desserte en transport collectif à haut niveau de service dans l'axe de l'A-10.

2 : Le secteur C doit être un modèle inspirant pour le Québec : un véritable quartier urbain, dense et mixte.

- Il faut privilégier une forme urbaine qui permettra de réduire la circulation automobile.
- La densité doit être élevée, comme le prévoit le SAD.
- Le quartier doit privilégier la fonction résidentielle et la mixité dans l'aire TOD.
- La Ville doit exiger des promoteurs une grande qualité architecturale.
- La Ville doit éviter le stationnement de surface.

3 : Des espaces publics de qualité doivent être aménagés dans le secteur C.

- La Ville doit aménager un grand parc, en remplacement du golf.
- La Ville doit préserver le maximum des grands arbres matures du golf, de même que les plans d'eau et les milieux humides.
- La Ville doit aménager des espaces publics structurants.

4 : Le secteur C doit favoriser les modes alternatifs à l'automobile et limiter les effets négatifs liés à l'utilisation de l'automobile.

- La Ville doit tout faire pour limiter la circulation automobile, notamment la circulation de transit.
- Le pont du boulevard du Quartier doit être aménagé en priorité.

- La Ville doit favoriser les modes alternatifs à l'automobile, notamment la marche et le vélo.
- La commission scolaire doit privilégier d'aménager deux écoles plutôt qu'une seule dans le secteur C.
- La localisation du stationnement incitatif Chevrier doit être réévaluée.
- La Ville doit évaluer la possibilité de réduire les normes de stationnement résidentiel en fonction des modes de transport collectif disponibles.

Quand on considère le grand potentiel de développement des quartiers C et L, et les problèmes de congestion déjà présents, il apparaît nécessaire de décloisonner ces secteurs. Le pont d'étagement que Brossard prévoit construire au-dessus de l'A-10 constitue donc un projet prioritaire. Il créera une nouvelle liaison routière, complémentaire à celle du boulevard Leduc, pour relier le boulevard du Quartier de part et d'autre de l'autoroute. Ce projet permettra également de mettre en place le réseau de transport collectif structurant de l'Agglomération de Longueuil, en plus d'améliorer les accès par transport actif.

3.1.1 Secteur TOD du Quartier

En décembre 2015, la Ville de Brossard et la société Devimco immobilier annonçaient des investissements de près d'un milliard de dollars pour le développement du secteur TOD du Quartier. Planifié selon les principes du TOD, ce projet devrait se concrétiser à compter de 2017 et il faut prévoir une quinzaine d'années pour la réalisation de l'ensemble des phases de construction. Ce projet prévoit :

- environ 6 000 logements, ce qui représente une densité de plus de 90 logements à l'hectare sans même prendre en considération les superficies occupées par les usages non résidentiels ;
- près de 300 000 pi² de bureaux ;
- 575 000 pi² de commerces, incluant potentiellement deux hôtels et un centre de congrès ;

- environ 20 000 pi² d'espaces verts.

[REG-360-07, art.88 (2024-11-01)]

Comme le secteur Panama, ce secteur est appelé à devenir un *secteur central* de Brossard en raison de sa localisation stratégique, de la convergence des équipements structurants de transport (autoroutes, boul. du Quartier, transport collectif à haut niveau de service), de la proximité du Quartier DIX30, qui est le deuxième plus important centre commercial au Canada, mais également en raison de la multifonctionnalité et la complémentarité des fonctions (par rapport au Quartier DIX30 et aux autres secteurs commerciaux) qui seront implantées dans ce secteur.

S'inspirant des principes d'aménagement du TOD, la Ville de Brossard favorise :

- l'adoption d'un guide d'aménagement détaillé et d'un PIIA qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- le déplacement de la bretelle d'accès à l'autoroute 10, en direction de Montréal, afin de minimiser les impacts de la circulation automobile dans le secteur du TOD du Quartier et afin d'optimiser le potentiel de développement de ce secteur ;

L'article 3.1.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, institutionnels (santé, enseignement, public, etc.), de même que les usages commerciaux et de services générant peu d'impacts sur le milieu ; les usages contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible superficie sont permis, mais

leur nombre est contingenté et des mesures sont prises pour assurer une cohabitation harmonieuse avec les usages sensibles ;

- une hauteur de bâtiments pouvant atteindre jusqu'à 30 étages ;
- la mixité verticale des usages ;
- une implantation des bâtiments et des usages, de même que la mise en place d'ouvrages afin d'atténuer les impacts du bruit routier ;
- des bâtiments principaux implantés très près de la rue ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- une trame de rue perméable ;
- un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages qui favorise la fréquentation du lieu toute la journée et par la présence de places publiques, espaces verts, terrasses et autres aménagements favorisant les rassemblements, etc. ;
- une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.

Pour éviter les regroupements commerciaux à rayonnement suprarégional, qui sont interdits en vertu du SAD, les mesures suivantes sont intégrées aux règlements d'urbanisme :

- un contingentement des usages afin qu'au moins 75 % de la superficie totale de plancher du TOD du Quartier soit occupée à des fins de bureau ou à des fins résidentielles ;

L'article 3.1.1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

- des stationnements de surface très peu visibles de la rue et très restreints en nombre (à terme, au moins 70 % des cases de stationnement devraient être souterraines ou en structures étagées) ;
- une norme de contingentement quant à la superficie de plancher des suites occupées par un usage de vente au détail afin d'éviter le regroupement de commerces de détail à rayonnement suprarégional.

3.1.2 Secteur Lapinière

Avec la mise en chantier du projet Jonxion, en 2015, le secteur Lapinière ne compte plus qu'un seul terrain vacant. Ce secteur est occupé de manière exclusive par des édifices de bureaux. L'implantation éventuelle d'un système de transport collectif à haut niveau de service, la construction d'un pont d'étagement pour traverser l'autoroute 10, dans l'axe du boul. du Quartier, et le développement du secteur TOD du Quartier vont rendre ce secteur encore plus attrayant.

L'article 3.1.2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

La Ville de Brossard favorise :

- de limiter les usages à la fonction bureau ;
- une hauteur de bâtiments d'au plus vingt étages, en favorisant l'implantation des bâtiments de plus grande hauteur près du boulevard du Quartier et d'une hauteur réduite vers le boulevard Chevrier, soit d'au plus 4 étages ;
- des stationnements de surface très peu visibles de la rue et préférentiellement souterrains ou en structure étagée.

[REG-360-07, art.89 (2024-11-01)]

3.1.3 Abrogé

Le paragraphe 2 de l'article 3.1.3 a été abrogé et remplacé le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

[REG-360-07, art.90 (2024-11-01)]

3.1.4 Secteur du Golf

À la suite de la fermeture définitive du golf de Brossard, le conseil municipal confirmait, en 2015, son intention de préserver près des deux tiers de l'ancien golf à des fins de parc et espace naturel, ce qui représente près de 35 hectares. Un processus de consultation publique a été amorcé, à l'automne 2015, en prévision de l'aménagement de ce grand parc municipal. Essentiellement, il ressort de cette consultation que les citoyens souhaitent préserver les caractéristiques paysagères du lieu, incluant les arbres matures, les espaces verts, les bassins et milieux naturels. L'implantation de sentiers continus pour la pratique de loisirs extensifs (marche, vélo, ski de fond, etc.) et l'aménagement d'aires de repos semblent également faire consensus, tout comme la mise en valeur, à des fins récréatives et communautaires, de l'ancien chalet du golf. Le secteur de l'ancien golf accueille également une nouvelle école primaire d'environ 600 élèves. La construction a débuté en août 2015 et les premiers élèves sont attendus pour la rentrée scolaire de l'automne 2016. La portion résiduelle du secteur du golf est vouée à du développement résidentiel, tout comme la portion de terrain comprise entre l'ancien golf et le boulevard du Quartier.

Deux projets de développement résidentiels devraient être réalisés à court terme : le projet Brossard-sur-le-parc et le projet Jardins du Quartier.

Le projet Jardins du Quartier, localisé le long du boulevard du Quartier, est un projet résidentiel multifamilial d'environ 1 400 logements (densité d'un peu plus de 80 logements par hectare), répartis dans des habitations multifamiliales de 5 à 165 logements approximativement, dont la hauteur varie de deux étages et demi à huit étages. Ce projet intégrera des espaces récréatifs (détente, jeux, jardins collectifs) ainsi que de multiples sentiers, trottoirs et espaces de stationnement pour vélos. Il inclut aussi des initiatives environnementales, telles des toitures blanches, la plantation d'un nombre important d'arbres, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques et un système d'autopartage. Pour ce secteur, la Ville favorise :

- une typologie d'habitations variée afin de favoriser la mixité sociale ;
- une hauteur de bâtiments de huit étages ou moins, avec une gradation des hauteurs à proximité des secteurs résidentiels existants (4 étages ou moins le long des limites nord du projet qui sont adjacentes à un secteur résidentiel établi) ;
- la possibilité de construire des bâtiments mixtes offrant des commerces et services de proximité le long du boul. du Quartier et de la rue Châteauneuf ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- une trame de rue perméable et adéquatement connectée aux réseaux de transport actuels et projetés, tous modes confondus ;
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés.

[REG-360-07, art.91 (2024-11-01)]

Le projet Brossard-sur-le-Parc localisé dans le secteur constructible de l'ancien golf de Brossard, est un projet résidentiel d'environ 540 logements (densité de près de 40 logements à l'hectare) composé d'habitations unifamiliales d'un à trois étages et de bâtiments multifamiliaux de deux étages et demi à quatre étages. Pour ce secteur, la Ville prévoit :

- des habitations unifamiliales en structure isolée d'au plus deux étages ;
- des habitations unifamiliales en structure jumelée ou contiguë, d'au plus trois étages, de même que des habitations à logements multiples d'au plus quatre étages ;
- une localisation des habitations de faible densité (unifamiliales isolées ou jumelées) dans la portion Nord du projet ;

- des stationnements majoritairement souterrains dans le cas des habitations à logements multiples.

Le paragraphe 5 de l'article 3.1.4 a été abrogé et remplacé par le règlement REG-360-02 en vigueur le 2019-05-28.

3.1.5 Abrogé

[REG-360-07, art.92 (2024-11-01)]

3.1.6 Secteur du Square

Inauguré au printemps 2013, le Square du Quartier DIX30 a nécessité des investissements de l'ordre de 300 millions de dollars. Il compte environ 80 boutiques et restaurants, de même que 2 000 cases de stationnement souterraines. Le Square se distingue des autres phases du Quartier DIX30 par son caractère plus urbain, ses rues étroites et souvent piétonnières, la présence de bureaux, ses petites boutiques (Tony Pappas, Bella Pella), ses restaurants distinctifs (Mile Public House, Juliette et chocolat) et des boutiques exclusives ou peu répandues au Québec (Pottery Barn, Apple Store et autres). La clientèle cible est d'ailleurs une clientèle qui recherche des marques réputées et des exclusivités. L'offre commerciale du Square est désormais bonifiée et complétée par la construction d'un hôtel en 2016. La vocation de ce secteur est désormais exclusivement commerciale.

La construction du viaduc permettant de traverser l'autoroute 10, dans l'axe du boul. du Quartier, et l'accès éventuel à une station et un réseau structurant de transport collectif (REM) vont contribuer à faciliter l'accessibilité et l'attractivité du Square, tous modes de transport confondus.

[REG-360-07, art.93 (2024-11-01)]

3.1.7 Secteur DIX30

En à peine une décennie, un vaste terrain vacant a été développé pour devenir, avec ses 15 millions de visiteurs annuels, le deuxième regroupement commercial le plus achalandé du Canada. À terme, les

promoteurs du Quartier DIX30 estiment même que le nombre de visiteurs annuel pourrait atteindre 22 millions. La stratégie pour y parvenir est de diversifier l'offre, pour ainsi élargir la zone d'influence et l'attractivité du Quartier DIX30. Ainsi, la construction du Square a permis d'ajouter la fonction bureau et des établissements commerciaux distinctifs ou exclusifs. La construction de bâtiments commerciaux, dans le secteur du boulevard du Quartier et de Rome, a permis de bonifier l'offre de commerces de proximité (épicerie, pharmacie, garderie, etc.). Le créneau du commerce récréatif a pris de l'ampleur avec l'arrivée d'Oasis Surf et autres établissements similaires. Des détaillants dans le domaine du meuble se sont également établis sur le boulevard Leduc, etc. Ainsi, la mission du DIX30 de devenir un « one stop shop » se concrétise de plus en plus et ce n'est pas fini. L'annonce d'un investissement de près d'un milliard de dollars dans le développement du TOD du Quartier en est la preuve. De plus, les premières phases du Quartier DIX30 (secteurs DIX30 Nord et DIX30 Sud) sont appelées à connaître une intensification de la fonction commerciale et même un redéveloppement.

L'article 3.1.7 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

Dans ce contexte, la Ville de Brossard préconise :

- une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiments afin de réduire la dépendance à l'automobile. Ainsi, le secteur DIX30 Nord devrait être celui où les bâtiments les plus denses et où les grands générateurs de déplacements devraient être implantés ;
- sauf dans le cas du sous-secteur de l'hôtel Alt sur de Rome, des hauteurs de bâtiment de quatre étages ou moins dans le secteur DIX30 Sud et d'au plus vingt étages dans le secteur DIX30 Nord ;
- une interface esthétique des façades et cours longeant les autoroutes ;

- une architecture développée et esthétique des façades donnant sur une rue. Les façades principales et les entrées de bâtiments devraient préférablement donner sur une rue plutôt que sur un stationnement de surface ;
- des bâtiments principaux implantés près de la rue, lorsque possible ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- un redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée ;
- une meilleure desserte en transport collectif et en transport actif, notamment par la construction du pont d'étagement permettant de traverser l'autoroute 10 et l'implantation d'une station du REM à l'intersection du boul. du Quartier et de l'autoroute ;
- une diminution de la proportion de stationnements de surface ;
- un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements.