



PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE

Annexe C du règlement REG-360

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA MAIRESSE	4	5. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	67
1. CONTEXTE DE PLANIFICATION	5	5.1 Plan concept d'aménagement	68
1.1 Introduction	7	5.2 Plan d'aménagement	69
1.2 Territoire à l'étude	8	6. MISE EN ŒUVRE	70
1.3 Contexte historique	10	6.1 Réglementation	71
1.4 Cadre de planification	12	6.2 Secteurs de planification détaillée	80
2. DÉMARCHE COLLABORATIVE	18	6.3 Plan d'action	117
3. VISION ET ORIENTATIONS	24	7. PROGRAMMES ET MESURES INCITATIVES	125
3.1 Synthèse de la problématique	25	7.1 Programmes et mesures incitatives	126
3.2 Vision d'aménagement	27		
3.3 Orientations	28		
4. STRATÉGIES	29		
4.1 Trame urbaine	30		
4.2 Mobilité durable	34		
4.3 Habitation	38		
4.4 Commerces et emplois	42		
4.5 Équipements publics et culturels	45		
4.6 Parcs et espaces publics	49		
4.7 Forme bâtie	52		
4.8 Architecture	55		
4.9 Stationnement	60		
4.10 Design urbain adapté aux changements climatiques	64		

MOT DE LA MAIRESSE



Chères Brossardoises et chers Brossardois,

C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous vous présentons le Plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le site du futur centre-ville de Brossard. Rappelons-nous que ce projet ambitieux et rassembleur est le fruit d'une grande démarche participative entamée au printemps 2021. Celle-ci avait pour objectif de recueillir les aspirations et les préoccupations de la population en vue de concevoir un nouveau centre-ville à leur image.

Cette approche, essentielle à la réalisation de ce chantier d'envergure, nous a démontré que la Ville et ses résidents partagent une volonté et des ambitions communes en matière d'aménagement. C'est-à-dire de faire évoluer Brossard en tout respect de son environnement existant. Nous croyons fermement que le PPU répondra aux enjeux importants aux yeux de tous, notamment ceux d'offrir davantage de logements, d'augmenter les espaces verts et d'accroître les services aux citoyens.

Pour relever tous ces défis, notre vision doit inclure une densification urbaine planifiée, et pour ce faire, Brossard a le devoir d'être en harmonie avec la population. Nous avons donc adapté notre plan afin qu'il reflète une approche réfléchie, cohérente et équitable où la densification sera concentrée près des aires TOD (Transit Oriented Development) de manière à créer des milieux de vie complets, diversifiés et stimulants sur ces lieux. Nous maximiserons ainsi le potentiel des zones entourant les modes de transport structurants, tout en prenant soin de minimiser l'impact sur le quotidien des citoyennes et des citoyens des quartiers résidentiels existants.

En nous donnant les moyens de nos ambitions, nous avons le désir de faire du futur centre-ville un endroit remarquable qui fera la fierté de toutes les Brossardoises et de tous les Brossardois. Avec de vastes espaces verts, des immeubles distinctifs et des infrastructures adaptées au transport collectif ainsi qu'à la mobilité active, il deviendra le cœur battant de Brossard qui animera toutes les saisons et où tous seront les bienvenus.

Prévoir la croissance d'un territoire et de sa population sur plusieurs décennies constitue un travail colossal. C'est pourquoi notre vision se veut évolutive et flexible, prenant en compte les changements démographiques, environnementaux et sociaux des prochaines années, pour favoriser un développement durable et résilient. En d'autres mots, ce PPU ne représente pas une finalité, mais bien le point de départ de notre aventure vers un centre-ville harmonieux et qui répond aux aspirations collectives.

Fort du travail accompli à ce jour, nous sommes persuadés que Brossard a une chance inouïe de devenir une ville à échelle humaine de référence. Je souhaite qu'au terme de ce plan, notre ville offre le meilleur des deux mondes, soit la quiétude de la banlieue et la vitalité d'une cité conçue de façon à répondre aux besoins et aux enjeux du XXI^e siècle.

Nous entamons un tournant historique qui façonnera le Brossard de demain. Soyez assurés que nous travaillerons sans relâche pour que cette transition se réalise dans l'intérêt de la population et des futures générations. C'est ainsi que nous pourrons léguer un centre-ville et un environnement qui fera notre fierté.

Doreen Assaad, Mairesse de Brossard

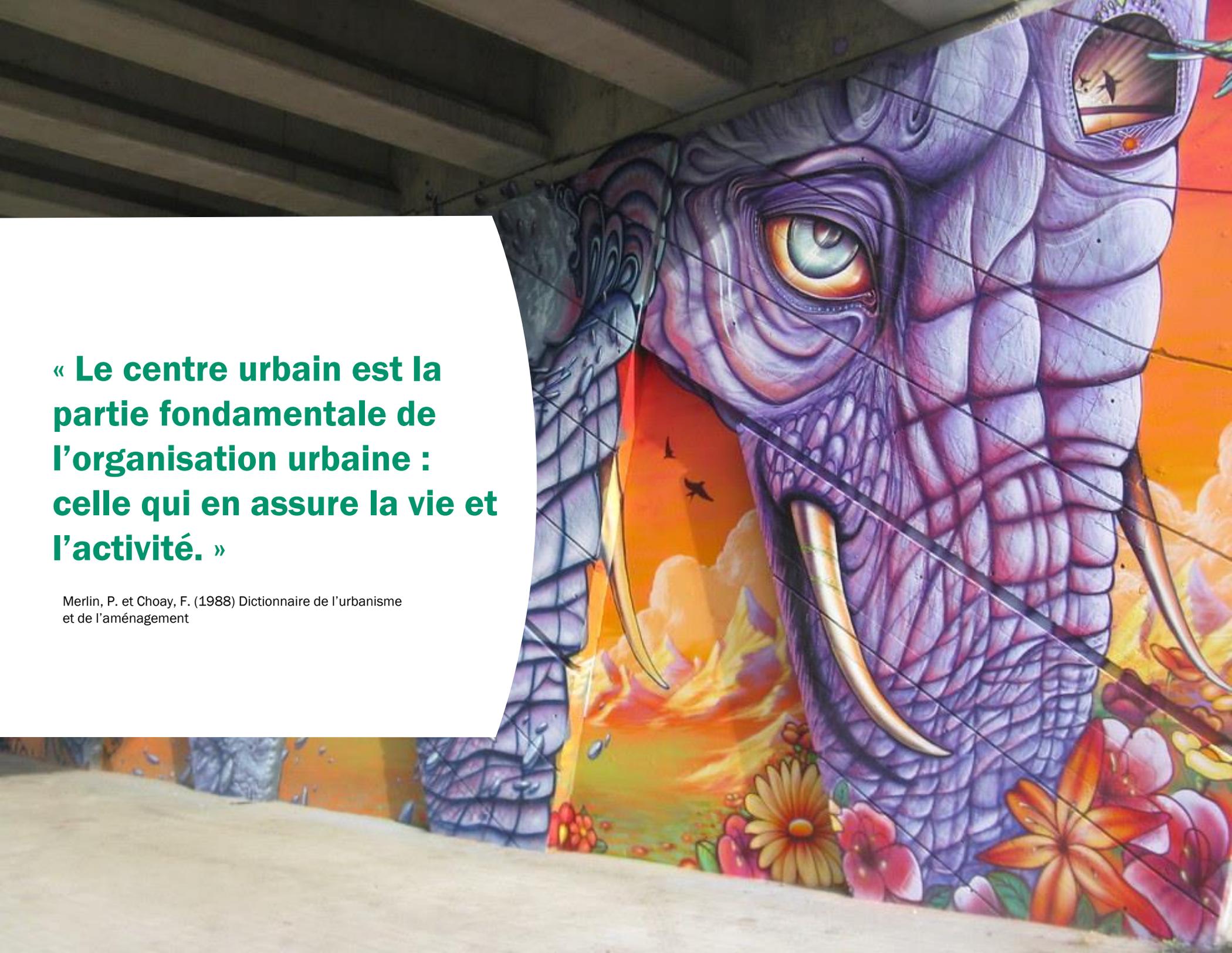


01.

**CONTEXTE DE
PLANIFICATION**

« Le centre urbain est la partie fondamentale de l'organisation urbaine : celle qui en assure la vie et l'activité. »

Merlin, P. et Choay, F. (1988) Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement



1.1 INTRODUCTION



Ce plan particulier d'urbanisme prévoit la planification détaillée du centre-ville de Brossard. Positionné au cœur de la ville et à la jonction de grandes artères, le centre-ville constitue déjà une destination quotidienne pour les Brossardois.es.

Cet exercice de planification constitue une opportunité pour y consolider un centre-ville à la hauteur des aspirations de la population. Dans le cadre de sa démarche, la Ville de Brossard s'est dotée d'une vision pour son centre-ville et d'outils concrets pour orienter son développement tant au niveau de la forme urbaine, de l'aménagement des rues, des parcs et des espaces verts. Cet outil permet donc à la Ville d'agir pour répondre aux besoins de sa population, notamment en matière de logements, d'équipements publics et de transport.

Le territoire du centre-ville connaît une pression immobilière sans précédent. La présence d'un important pôle de mobilité intermodal au cœur de ce territoire, avec la mise en fonction de la station de REM Panama, le terminus d'autobus Panama, ainsi que l'intention d'implanter une infrastructure de transport collectif structurante sur le boulevard Taschereau, sont autant de facteurs qui amèneront le secteur à se redéfinir en profondeur. Les changements majeurs observés dans la structure commerciale de la Ville soulèvent également la nécessité de planifier le développement de ce secteur central.

Ce contexte particulier constitue la toile de fond de la réflexion entourant la planification du centre-ville et de l'évaluation des différents moyens qui s'offre à la Ville pour offrir une qualité de vie exceptionnelle à sa population et pour améliorer son environnement. Il s'agit également d'une opportunité pour mettre en place des moyens visant à répondre à l'importante pénurie de logements qui se manifeste à l'échelle du Québec par une hausse démesurée des prix des logements et par la difficulté d'accéder à des logements adéquats pour de nombreux ménages. Cette réalité préoccupante nécessite une action immédiate et coordonnée de la part de multiples acteurs pour trouver des solutions novatrices et équitables.

Enfin, ce document planifie le développement du centre-ville de Brossard à l'horizon 2040. Il vise à affirmer l'attractivité de la Ville de Brossard et à positionner son centre-ville comme un milieu durable, sain et dynamique. S'appuyant sur une vision et des orientations préalablement définies dans le cadre d'un processus participatif, le PPU identifie des solutions d'aménagements spécifiques aux différents secteurs du centre-ville ainsi qu'un programme de mise en œuvre.

1.2 TERRITOIRE À L'ÉTUDE

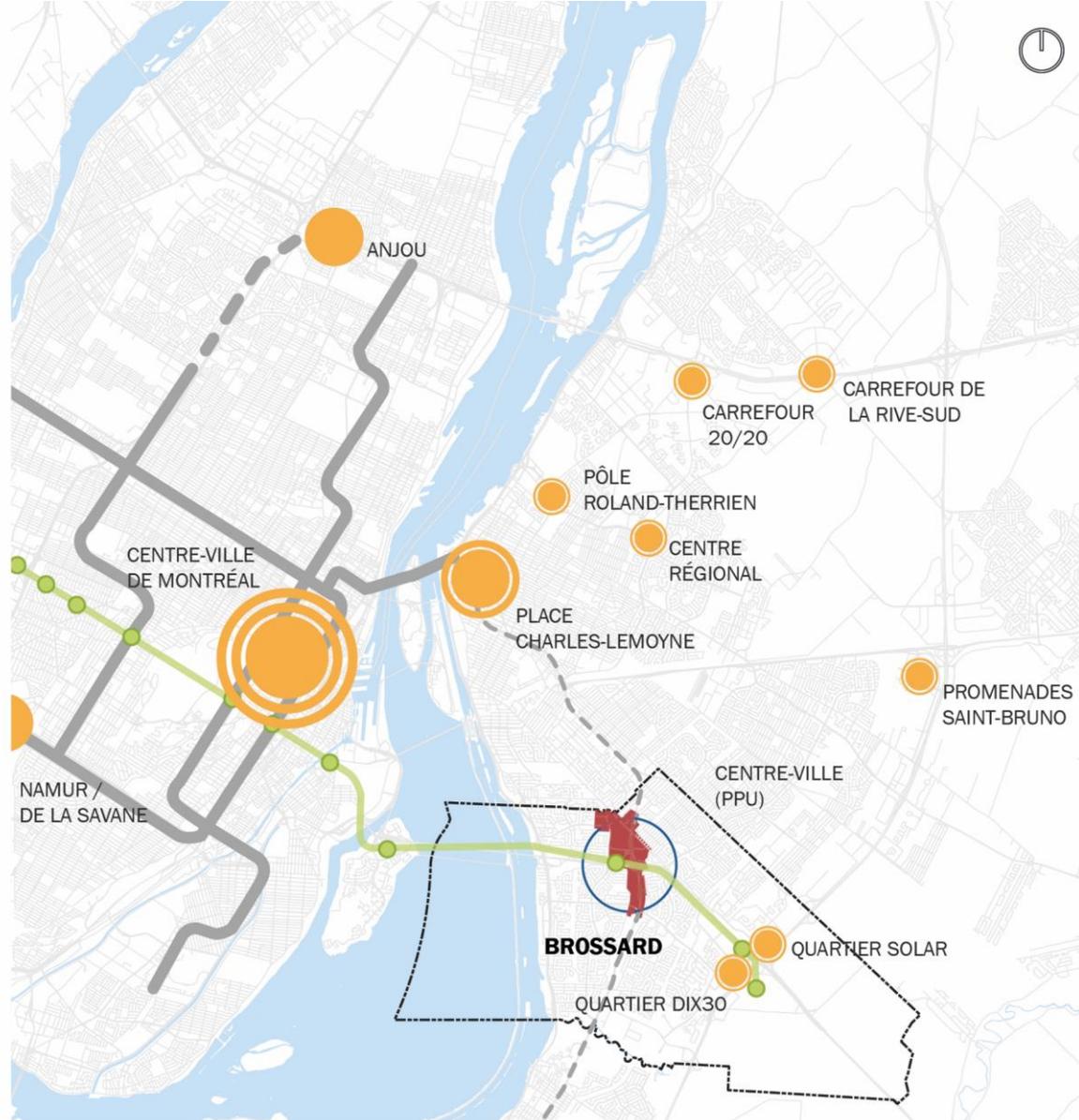
1.2.1 CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Le territoire du PPU centre-ville, d'une superficie de 164 hectares, est localisé aux limites nord de la ville de Brossard, à proximité des villes de Saint-Lambert et Longueuil (arrondissement Greenfield Park).

Le centre-ville jouit d'une localisation stratégique à l'angle de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau. Le REM ainsi que le futur lien structurant de transport collectif à l'étude pour le boulevard Taschereau redéfinissent la notion de proximité et le positionnement du centre-ville de Brossard, ainsi que les déplacements entre les différents pôles de services à l'échelle régionale.

1.2.2 LOCALISATION DU CENTRE-VILLE

La Ville de Brossard s'est appuyée sur des critères liés à la forme urbaine, l'identité, le potentiel de développement économique et les réseaux de mobilité pour déterminer la localisation de son nouveau centre-ville. Le secteur Panama a été retenu en raison notamment de la présence d'institutions et d'équipements municipaux notables, de son histoire, de sa localisation centrale et de la convergence d'infrastructures de mobilité structurantes.



Carte 1 - Contexte géographique

- Boulevard Taschereau
- - - Limite municipale
- Réseau de métro
- Réseau express métropolitain
- Rayon de 1 km autour de la station de REM
- Territoire du PPU centre-ville
- Pôle de services suprarégional
- Pôle de service régional
- Station de REM Panama

0 100 250 m

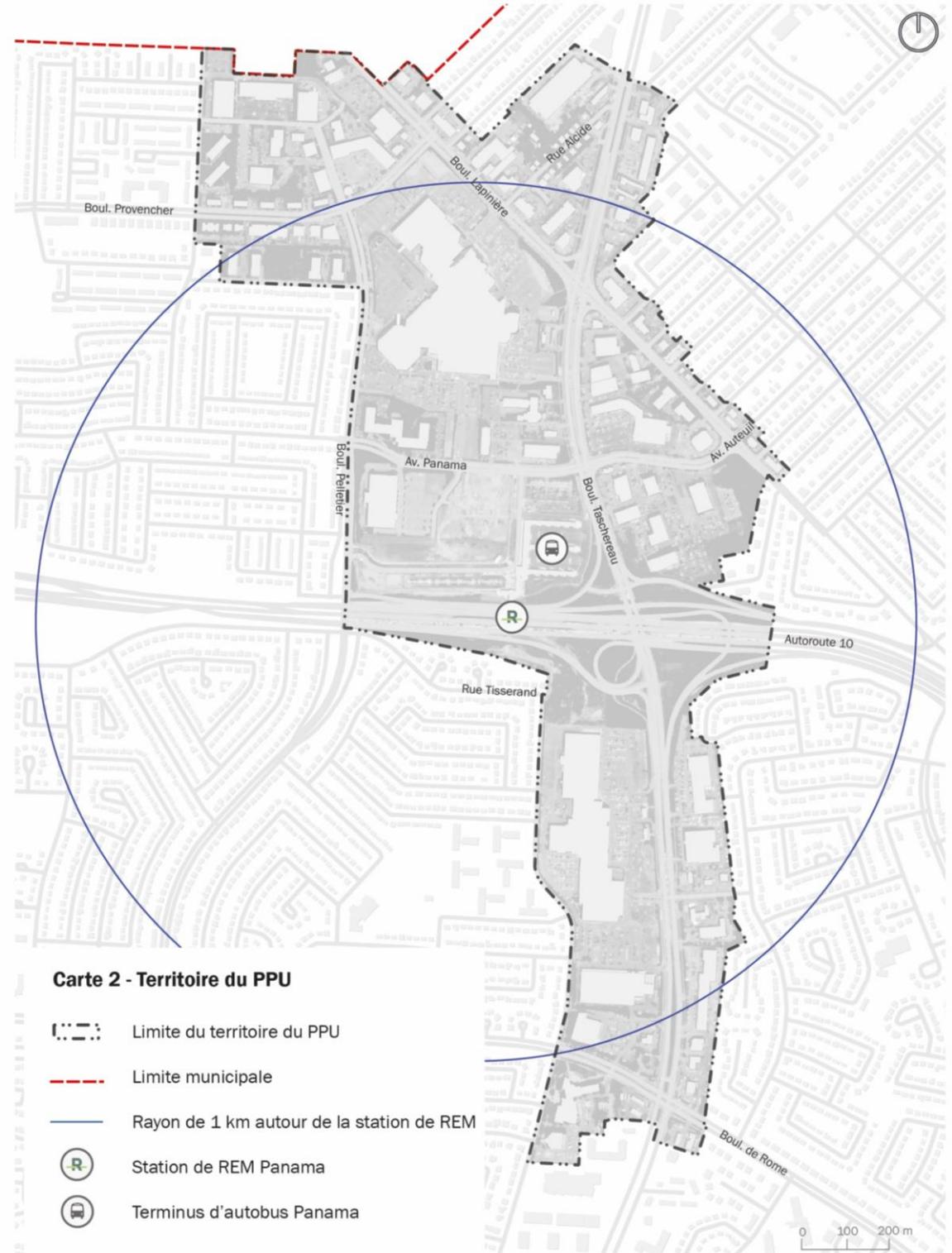
1.2.3 TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le centre-ville de Brossard bénéficie d'une localisation stratégique au carrefour d'axes de transport routier et collectif structurants. Aussi, il se situe en partie dans une aire TOD qui se déploie dans un rayon d'un kilomètre autour de la station Panama du REM. Le terminus d'autobus Panama, au nord, renforce la desserte en transport collectif en étant le point de départ pour les autobus en direction de Longueuil et de plusieurs villes de la Montérégie, ainsi qu'un lieu de transit important pour de nombreux usagers.

La nouvelle station du REM Panama, ainsi que l'infrastructure de transport collectif structurante en planification sur le boulevard Taschereau transformeront les habitudes de mobilité de la population. Toutefois, leur implantation et leur opération soulèvent des enjeux de cohabitation importants entre les divers usagers qu'il importe de prendre en considération.

L'espace dédié à la mobilité occupe une superficie importante. L'emprise de l'autoroute sous la propriété du MTQ correspond à 20,2 hectares et le boulevard Taschereau a une emprise de 9,75 hectares. L'ensemble des voies de circulation totalise une emprise de plus de 46 hectares.

Ce territoire principalement commercial est bordé par des quartiers résidentiels construits dans les années 1960 à 1980, qu'il importe de considérer pour l'intégration de futurs projets immobiliers.



1.3 CONTEXTE HISTORIQUE

1.3.1 SUBURBANISATION

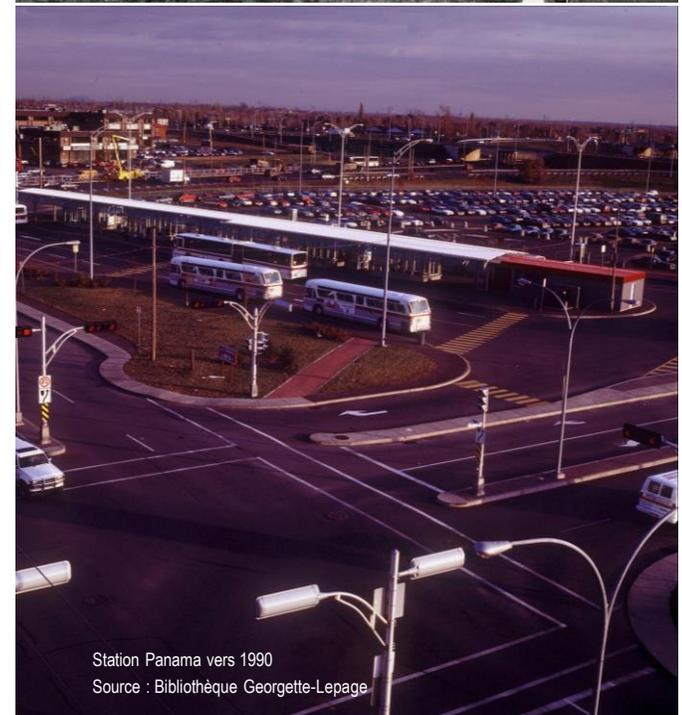
La période de prospérité et la croissance démographique qui suivent la dépression économique des années 1930 et la Seconde Guerre mondiale donnent lieu à un développement marqué des banlieues dans la grande région de Montréal. En 1932, l'inauguration du boulevard Taschereau qui relie le pont Jacques-Cartier à Laprairie stimule le développement et précipite l'étalement urbain sur la rive-sud de Montréal, notamment sur le territoire du futur centre-ville.

La construction du pont Champlain, inauguré en 1962, accélère la croissance démographique et le développement commercial à Brossard. Cette décennie a vu l'implantation de nombreux établissements commerciaux de grande surface aux abords du boulevard Taschereau, qui sont toujours présents aujourd'hui. L'exposition universelle de 1967 a par ailleurs propulsé la construction de motels sur cette artère structurante, témoignant d'un développement étroitement lié à l'essor de l'automobile.

En 1975, l'inauguration du Mail Champlain fait de Brossard une destination importante à l'échelle de la Montérégie. Il se présente rapidement comme un lieu de rencontre pour la population de Brossard et des environs. Encore aujourd'hui, le Mail Champlain occupe une place centrale dans le territoire du futur Centre-ville.

En 1986, l'ouverture du terminus d'autobus au croisement de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau permet de consolider le réseau de transports en commun et fait de ce secteur un point de convergence dont l'importance ne fait que croître au fil des années.

En parallèle, le développement de la ville suit un lotissement traditionnel des banlieues québécoises. Ayant évolué en phase avec la démocratisation de l'accès à l'automobile, le paysage brossardois se compose principalement de bâtiments de faible densité étalés sur le territoire et d'un développement fortement orienté autour des axes routiers.





Immeuble sur l'avenue Panama
Source : Ville de Brossard

1.3.2 VERS UNE DENSIFICATION

Bien que le paysage du centre-ville de Brossard ait peu évolué au cours des 20 dernières années, certains événements en ont bouleversé les dynamiques.

L'ouverture du Quartier DIX30 en 2006 entraîne une vive compétition pour les centres commerciaux du boulevard Taschereau, particulièrement à l'échelle régionale, entraînant une certaine dévitalisation des commerces de cette artère.

Le paysage de la ville s'est aussi largement diversifié au courant des dernières années avec la construction de projets immobiliers de forte densité tels que Solar Uniquartier, le secteur Saint-Laurent et, au cœur même du centre-ville, de nouveaux développements sur les rues Lapinière et Auteuil.

Récemment, la construction de la station du REM a mené à une reconfiguration et une modernisation du terminus d'autobus Panama, faisant de ce nouveau pôle intermodal une plaque tournante des transports publics de la région métropolitaine.

Cette accessibilité accrue au centre-ville de Montréal, la croissance projetée de la population, ainsi que la rareté des terrains à développer à proximité de ce dernier génèrent une pression pour le redéveloppement du secteur. L'absence de nouveaux terrains à développer soulève la nécessité de reconstruire la ville sur elle-même, tout en en faisant un véritable milieu de vie intégré à l'environnement dans lequel il s'insère.

La Ville entreprend donc de planifier le redéveloppement de ce secteur pour en faire le centre-ville de toute la population brossardoise et ce, dans le respect des voisinages construits existants.

1.4

CADRE DE PLANIFICATION

1.4.1 CADRE DE PLANIFICATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

La planification du centre-ville est encadrée par des documents de planification provinciaux, régionaux et locaux. Le développement du centre-ville doit donc répondre aux Orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire (OGAT), au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (SAD), au Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Brossard et aux diverses politiques municipales.

1.4.1.1 Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)

Les grandes orientations du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) guident la planification du territoire à l'échelle métropolitaine. Le présent PPU s'y conforme donc indirectement. La participation d'un représentant du MAMH aux rencontres du bureau de projet a assuré une participation active à la réflexion derrière la planification du centre-ville de Brossard.

1.4.1.2 Le plan d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

La réalisation du PPU doit être en dialogue avec les orientations de la CMM qui visent la mise en œuvre d'une démarche de conception novatrice. Avec son PMAD, la CMM préconise l'aménagement d'aires TOD, c'est-à-dire des quartiers construits autour des points d'accès au transport collectif (stations de métro, gares de train de banlieue et terminus d'autobus) et mieux desservis par les services de proximité. La planification du territoire doit donc atteindre les objectifs du PMAD qui visent notamment à orienter 60 % de la croissance démographique de l'agglomération de Montréal autour des points d'accès au transport collectif métropolitain et à hausser à 35 % la part modale des déplacements effectués en transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2031.

1.4.1.3 La planification stratégique de la Ville de Brossard

Dans sa planification stratégique 2013-2030, la Ville a établi six grands axes de développement qui définissent les priorités d'intervention. Parmi ceux-ci, figure la volonté d'aller vers un aménagement du territoire réfléchi, attractif et urbain dans lequel la densification urbaine et le transport collectif sont des composantes structurantes.



1.4.1.4 La planification municipale

Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Brossard a identifié un seuil de densité minimal de 80 logements à l'hectare pour l'aire TOD Panama. Ce seuil a été établi en conformité avec le PMAD et le schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil, où le seuil minimal de densité résidentielle est également établi à 80 logements à l'hectare. Le plan d'urbanisme comporte quatre grandes orientations d'aménagement dont les moyens de mise en œuvre concernent directement le centre-ville:

- Offrir un milieu de vie de qualité et durable;
- Favoriser la protection et la mise en valeur de l'environnement;
- Une ville avec des réseaux de transport performants et structurants;
- Optimiser le potentiel de développement économique de la Ville dans le respect de sa capacité de payer.

1.4.1.5 La planification stratégique de la Ville de Brossard

Dans sa planification stratégique 2013-2030, la Ville a établi six grands axes de développement qui définissent les priorités d'intervention. Parmi ceux-ci, figure la volonté d'aller vers un aménagement du territoire réfléchi, attractif et urbain dans lequel la densification urbaine et le transport collectif sont des composantes structurantes.



1.4.2 CADRE DE PLANIFICATION EN MATIÈRE DE TRANSPORT

1.4.2.1 Vision commune

La réalisation du PPU du centre-ville de Brossard s'appuie aussi sur de nombreux documents de planification en matière de transport durable dont la politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, le plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM, la vision de transports en commun de l'agglomération de Longueuil, le Plan stratégique du RTL, la politique de mobilité active ainsi que le plan local de déplacement de Brossard.

Ces documents ont comme orientations communes :

- La lutte contre les changements climatiques en réduisant les émissions de GES par le levier d'une meilleure offre en transport collectif;
- L'amélioration de la santé des Québécois par des aménagements qui favorisent le transport actif;
- Une meilleure performance économique et la saine gestion des ressources énergétiques, financières et spatiales en encourageant la transition de l'utilisation de l'automobile vers les transports collectifs et actifs.

1.4.2.2 La politique de mobilité active de la Ville de Brossard

Dans sa politique de mobilité active adoptée en 2017, la Ville souligne l'importance de la perméabilité de la trame urbaine pour favoriser les déplacements actifs. L'échelle humaine constitue l'un des principes directeurs de la politique. Celle-ci vise à créer des milieux qui favorisent la rencontre, la découverte et la socialisation.

Suivant ces orientations en matière de transport, le PPU doit donc favoriser un report modal de la population vers les modes de transport actifs et collectifs en misant sur la transformation du milieu vers un centre-ville à échelle humaine.

1.4.2.3 La mise à jour des études de circulation

La Ville de Brossard a mis à jour les études de circulation existantes pour le territoire du PPU centre-ville. Les résultats de ces analyses identifient des points de congestion en périodes de pointe et prévoient une détérioration des conditions de circulation en période de pointe de l'après-midi après l'implantation du REM. Ces projections soulignent l'importance d'un transfert modal vers la station de REM et la révision des lignes d'autobus du RTL.

1.4.3 CADRE DE PLANIFICATION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

1.4.3.1 Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028

La Stratégie gouvernementale de développement durable vise à favoriser la réalisation de mesures structurantes et stratégiques pour accélérer la transition vers un Québec plus prospère, vert et responsable. Celle-ci compte 5 orientations qui sont fondamentales en matière de planification urbaine :

- i. Faire du Québec un pôle d'innovation et d'excellence en matière d'économie verte et responsable;
- ii. Agir en faveur de la nature et pour la santé;
- iii. Favoriser la participation de tous au développement durable du Québec;
- iv. Développer les collectivités durablement;
- v. Créer un État exemplaire qui agit en faveur de l'innovation

1.4.3.2 La planification municipale

Depuis 2009, la Ville de Brossard a adopté divers documents de planification et de réglementation qui s'appuient sur des principes allant dans le même sens que les orientations gouvernementales. Il s'agit de la politique de l'arbre (2009), la planification stratégique 2013-2030 (2013), la politique environnementale (2013), le plan d'action en environnement.

Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Brossard souligne l'importance d'assurer le maintien de l'intégrité de l'environnement, ou du moins de minimiser les impacts des activités humaines sur son milieu. L'adoption de la politique environnementale en 2013, puis du plan d'action en environnement, visaient à concrétiser cette volonté. La Ville y inscrit sa volonté d'adopter un cadre de gestion environnementale dans une perspective de développement durable, qu'elle décline et précise en actions concrètes.

Le plan d'action en environnement s'échelonnant sur les années 2020-2021 fixe des balises qui afin d'orienter sa planification. Parmi celles-ci, on retrouve la bonification du couvert forestier, l'aménagement de zones de détente ombragées dans les espaces publics et de zones de végétalisation aux endroits appropriés, l'intégration de mesures visant une meilleure gestion des eaux pluviales, l'extension du réseau cyclable et la bonification de l'offre en mobilité autour de la station Panama, l'intégration de critères écoresponsables dans la construction de bâtiments municipaux, ainsi que l'amélioration de la gestion et la valorisation des matières résiduelles.

Le plan directeur des parcs et espaces verts (2020) établit de nouvelles directives en matière de superficie, d'accessibilité et de programmation pour l'aménagement de ces lieux si importants à la qualité de vie des résidents.

En 2020, la Ville a adopté sa première politique d'agriculture urbaine. Celle-ci vise à élargir la pratique de l'agriculture urbaine à Brossard et à mettre en lumière les différents aspects de l'agriculture urbaine qui peuvent être mis en place sur le territoire.

Ces orientations en matière de développement durable engendrent des impacts majeurs pour la planification :

- i. Le PPU doit favoriser l'inclusion sociale et la réduction des inégalités sociales et économiques, notamment en contribuant à la diversification de l'offre en logement sur le territoire;
- ii. Le PPU doit favoriser la création d'un milieu de vie favorable à la transition énergétique et résilient face aux changements climatiques;
- iii. Le PPU doit s'appuyer sur une démarche participative et contribuer à la sensibilisation des citoyens.

1.4.4 ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE SANTÉ

1.4.4.1 L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SANTÉ

La réalisation du PPU du centre-ville de Brossard s'appuie aussi sur une démarche parallèle réalisée en collaboration entre la Ville de Brossard, le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre et la Direction de la santé publique de la Montérégie, soit l'évaluation d'impact sur la santé (EIS).

Le rapport de la Direction de la santé publique de la Montérégie réalisé dans le cadre du présent PPU estime que les environnements physiques et socioéconomiques, desquels dépendent notamment les conditions de vie et les habitudes de vie, contribuent à 60 % de l'état de santé de la population.

L'influence de l'environnement naturel et bâti sur la santé de la population est donc clairement établie. Le milieu de vie dans lequel un individu évolue a un impact sur ses habitudes de vie, notamment sur ses choix en matière de mobilité. Les villes se positionnent donc comme des acteurs majeurs en matière de santé par ses compétences en matière de planification de milieux favorables aux déplacements actifs.

Les stratégies, objectifs et actions du PPU prennent donc en compte les recommandations formulées dans le cadre de l'EIS.



Pour chaque stratégie qui en découle, dans la section 4, le logo d'impact santé ci-contre est illustré.

1.4.4.2 Qu'est-ce que l'évaluation d'impact Santé (EIS)?

Basée sur le partenariat et le partage de connaissances entre décideurs municipaux et professionnels de santé publique, l'EIS permet de poser un regard nouveau sur un projet en cours d'élaboration.

L'EIS permet d'informer les décideurs municipaux des impacts potentiels de leurs actions sur la santé et la qualité de vie des citoyens et d'apporter des solutions réalistes visant à en améliorer les retombées. Aux termes du processus, les décideurs municipaux disposent d'analyses et de recommandations qui tiennent compte de la réalité locale du projet et qui permettent d'en accroître les bénéfices sur la santé.

La Direction de la santé publique (DSP) de la Montérégie est la première au Québec à offrir aux municipalités de son territoire la possibilité de participer à une démarche d'EIS. En s'inscrivant dans un vaste courant international, la DSP innove en soutenant les acteurs municipaux à développer des environnements plus favorables à la santé et la qualité de vie des citoyens.

Source : Direction de la santé publique de la Montérégie



1.4.5 UNE VISION IMAGÉE POUR LE CENTRE-VILLE

Le futur centre-ville est le fruit d'une démarche participative et collaborative, qui a impliqué les acteurs locaux, les experts et les citoyens à travers le processus d'élaboration du présent PPU.

La visualisation de la vision concertée pour le centre-ville s'est déroulée en parallèle de la démarche de planification et a permis de nourrir les différentes stratégies qui composent le PPU².

²LEMAY (2023) Illustration du concept d'aménagement du centre-ville de Brossard



02.

**DÉMARCHE
COLLABORATIVE**

2.1 DÉMARCHE COLLABORATIVE

Cette planification du centre-ville est le résultat d'une importante démarche collaborative impliquant à la fois les acteurs du développement, les organismes publics et la population citoyenne. Dès les débuts du projet, cette démarche a visé à assurer une compréhension commune des enjeux et des objectifs de la planification du territoire et à développer une vision de développement collective à la hauteur des aspirations des brossardoises et brossardois.

2.1.1 LES ACTEURS DE LA DÉMARCHE

2.1.1.1 Le bureau de projet

La démarche collaborative est structurée autour de la création d'un bureau de projet composé des organismes publics qui ont un impact sur la planification. Ainsi, l'Autorité régionale de transport métropolitain, le Centre de services scolaires Marie-Victorin, le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie centre, la Communauté métropolitaine de Montréal, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le Réseau de transport de Longueuil et la Ville de Longueuil ont été représentés dans la réflexion qui a pris la forme d'un processus de conception intégrée.

Le Bureau de projet a suivi chacune des étapes de planification et a bonifié la réflexion tout en intégrant les expertises de chacun des organismes participants. Cinq rencontres ont eu lieu et ont traité des thèmes suivants: démarrage et grands enjeux, diagnostic, vision et scénarios, avant-projet et plan d'action.

2.1.1.2 Le conseil municipal

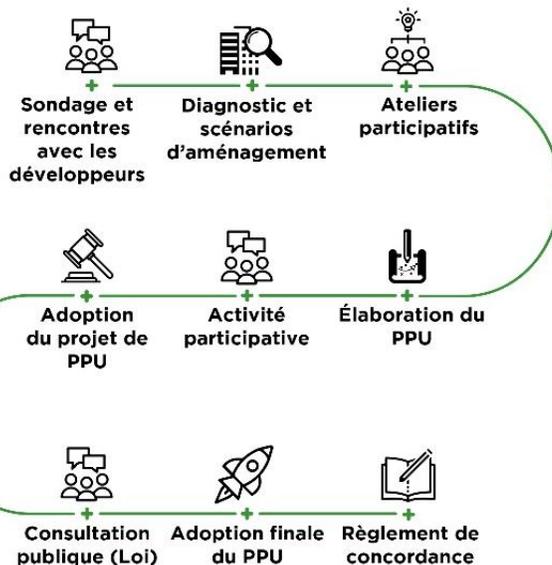
Le conseil municipal de la Ville de Brossard a participé à plusieurs ateliers pour l'élaboration d'une vision et des orientations pour le centre-ville. Ceux-ci ont ensuite été régulièrement interpellés pour participer aux différentes réflexions stratégiques.

2.1.1.3 Le Comité consultatif d'urbanisme

Le comité consultatif d'urbanisme (CCU) a été impliqué à plusieurs moments charnières pour donner son avis sur divers scénarios d'aménagement et pour contribuer aux stratégies d'aménagement.

2.1.1.4 La population

La démarche collaborative a également inclus cinq grandes étapes de consultation élargie. Celles-ci ont permis d'orienter les choix en matière d'aménagement à des moments clés de la planification. Afin d'atteindre un plus grand nombre de personnes, un balado introduisant la planification du centre-ville a été réalisé.



2.1.2 SYNTHÈSE DES ACTIVITÉS COLLABORATIVES

2.1.2.1 Questionnaire en ligne

Le questionnaire en ligne avait pour objectif d'inviter l'ensemble de la population brossardoise à se positionner sur de grands principes d'aménagement en amont de l'exercice de planification. Cet exercice a permis d'explorer des perspectives diverses et d'orienter la prise de décision quant à la vision et les orientations d'aménagement. Au total, 1 975 personnes ont répondu au questionnaire publié au mois d'avril 2021. Une présentation officielle des résultats a été organisée au mois de septembre 2021.

2.1.2.2 Principales réponses sélectionnées

- un centre-ville **de forme compacte**, avec bâtiments de hauteur moyenne, sans tours (55%);
- un centre-ville **où l'on se déplace davantage à pied** (72%) **qu'en auto** (24%);
- un centre-ville composé de **lieux de détente et de relaxation extérieurs** (80%), de **lieux de rencontre extérieurs** (70%) et de **lieux de diffusion artistique et culturelle** (62%);
- un centre-ville conçu dans le **respect de la nature** (66%), pour le **bien-être** (53%) et **inclusif** (47%).

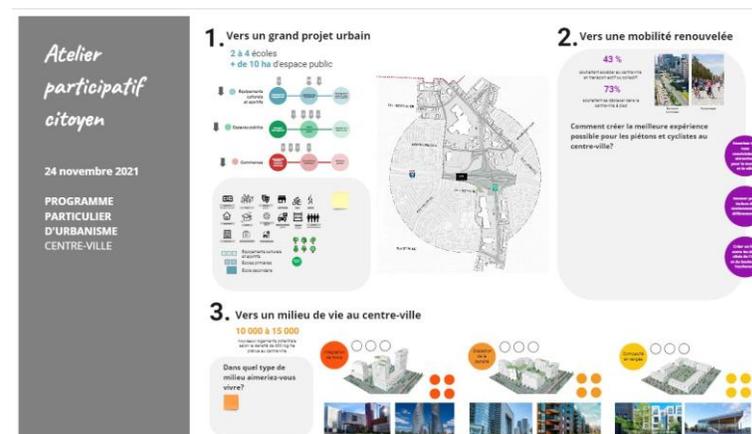
* Le résumé complet des résultats peut être consulté sur le site de brossard.ca

2.1.2.3 Atelier d'idéation

La journée d'idéation visait à recueillir les idées de groupes ciblés et de la population concernant différents thèmes pour répondre aux enjeux du centre-ville de Brossard. Les participants ont été répartis en sous-groupes dans un contexte favorable à l'émergence de propositions. Les acteurs du développement et les groupes communautaires ont été consultés en matinée. En soirée, les citoyens ont pu prendre connaissance des idées discutées plus tôt et les bonifier ou encore proposer de nouvelles idées. En raison de la pandémie de Covid-19, l'atelier s'est tenu en mode virtuel.

2.1.2.4 Principaux commentaires recueillis

- **L'identité brossardoise et la diversité culturelle** devraient être au cœur de la conception des espaces publics;
- Une **diversité d'équipements culturels et sportifs** devrait être accessible pour tous;
- Le centre-ville devrait être un **milieu de vie complet** où l'on retrouve un large bassin d'emplois et une offre commerciale diversifiée à proximité des résidences;
- Le centre-ville devrait être à échelle humaine et **répondre à des besoins diversifiés en matière d'habitation**;
- La **circulation automobile devrait être minimisée** à l'intérieur du centre-ville;
- L'aménagement devrait **soutenir la mobilité active**.



Aperçu du matériel utilisé pour l'atelier d'idéation



2.1.2.5 Consultation citoyenne en portes ouvertes

L'activité consultative s'est tenue le 15 juin 2022 dans le but de dévoiler l'avant-projet du PPU et expliquer les propositions afin d'obtenir une rétroaction de la population. Cette activité a réuni près de 300 participants qui ont pu donner leur avis sur les perspectives d'aménagement du futur centre-ville, bonifier et confirmer la vision du PPU.

2.1.2.6 Les principes clés discutés lors des portes ouvertes :

Fonctions et usages	Aménagement et architecture	Mobilité
« Une mixité des usages proportionnelle à la proximité du centre »	« Une superficie d'espaces verts publics et privés proportionnelle à l'intensité de la forme urbaine »	« Un partage de l'espace proportionnel aux différents modes de déplacement »
<ol style="list-style-type: none"> 1. Intérêt pour des habitations unifamiliales en rangée illustré sur des rues étroites et verdies 2. Fort intérêt pour équipements publics extérieurs (parcs et espaces verts) dans un quartier résidentiel avec services de voisinage 3. Intérêt partagé pour une grande compacité de vie urbaine avec service de quartier 4. Très fort intérêt pour des concentrations urbaines avec fonctions diversifiées (terrasses, illumination, animation culturelle) 5. Désintérêt pour des tours entourées de surfaces pavées et intérêt partagé pour des tours entourées de surfaces végétalisées 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intérêt pour des maisons de ville en rangée avec marge avant verdie 2. Intérêt pour des plex et des petits bâtiments et intérêt faible pour les cours intérieurs entourés de bâtiment 3. Fort intérêt pour des bâtiments compacts en rangée avec de grands espaces verts et des sentiers actifs au sol 4. Très fort intérêt pour des espaces extérieurs de détente et des barres d'habitation avec commerce et espace vert au sol avec surhaupteurs en recul 5. Très fort intérêt pour des bâtiments de hauteurs modérées libérant des espaces publics et commerciaux animés, et faible intérêt pour une tour au design éclectique entourée de végétation 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intérêt plus marqué pour un tramway que pour un service de bus rapide 2. Intérêt significatif pour de larges trottoirs et une zone tampon végétalisée pour séparer les modes de transport 3. Très fort intérêt pour la séparation claire des modes de transport le long des voies 4. Très fort intérêt pour une rue commerciale piétonne ou partagée. 5. Forte préférence et grand intérêt pour des sentiers et parcours piétonniers végétalisés au centre-ville



2.1.2.7 Consultation des principaux propriétaires

Des rencontres individuelles avec les propriétaires des terrains commerciaux situés sur le territoire du PPU en début de projet ont été tenues dans le but d'établir le diagnostic précis de chacun des principaux sites à redévelopper et de connaître les orientations des différents propriétaires.

Au total, sept propriétaires ont été rencontrés. Ces derniers ont également été rencontrés suite au dévoilement de l'avant-projet de PPU pour recueillir leurs commentaires. Ces propriétaires ont par la suite déposé des mémoires qui ont été analysés et considérés dans la rédaction du PPU final.

2.1.2.8 Principaux commentaires recueillis

- Les bureaux devraient être localisés à proximité des grands axes de circulation et **les commerces devraient être implantés de manière à créer une ambiance** sur des petites rues;
- Une **gradation des hauteurs devrait être favorisée** permettant de plus hautes constructions près de la station du REM et de l'autoroute;
- Le boulevard **Taschereau devrait être transformé en un grand axe multimodal** intégrant le transport actif et collectif;
- Les outils de planification devraient permettre une **flexibilité pour la conception des projets immobiliers**;
- Les **attentes en matière d'espaces et d'équipements publics** doivent être claires;
- La **réglementation doit tenir compte de l'évolution des besoins** dans le temps, notamment pour les exigences de stationnement.

2.1.2.9 Atelier stratégique avec le conseil municipal

Afin de mieux détailler les intentions d'aménagement pour le secteur du PPU, le **positionnement du centre-ville de Brossard** a été déterminé en fonction des thèmes stratégiques discutés lors d'ateliers avec le conseil municipal. Chaque gradient représente un de ces thèmes ainsi que l'intention associée à chacun.

Ce positionnement fait partie intégrante de l'élaboration de la vision et des orientations et a guidé les stratégies associées à chacun des thèmes. Chaque thème est repris et précisé pour chacun des sous-secteurs du centre-ville.

A. Habitation



Typologie en immeubles dédiée à des revenus moyens à élevés

Diversité de logements pour des revenus moyens à élevés

Diversité de logements de revenus de revenus

B. Parcs et places publics

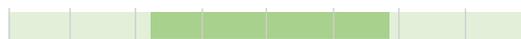


Des espaces verts privés et le minimum d'espaces publics

Des espaces verts privés et un espace public par cadran

Des espaces verts privés avec un grand espace public et un réseau de plus petits espaces publics

C. Commerces et bureaux



Des commerces et emplois dispersés dans le secteur

Une concentration de bureaux sur les grands axes et près des stations du REM

Une mixité des usages répandue sur le centre-ville

D. Forme urbaine

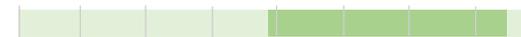


De grands ensembles respectant la densité au zonage plus hauts près du REM et de Taschereau

Des bâtiments en rangée avec animation des rez-de-chaussée et surhauteur en recul près des stations de transport collectif

Des bâtiments à échelle humaine encadrant les rues et espaces publics

E. Design urbain



Design urbain conforme à la réglementation

Design urbain soigné améliorant l'attractivité

Design urbain distinctif axé sur le développement durable qui dynamise le milieu de vie

F. Équipements culturels et sportifs

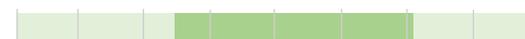


Des équipements implantés sur terrain résiduel après le développement pour répondre aux besoins générés

Des équipements intégrés à la planification prévus à la dernière phase de développement

Des équipements comme ancrage communautaire construits simultanément avec les phases de développement

G. Architecture



Balises pour une architecture contemporaine sobre

Architecture diversifiée et sobre, dont quelques bâtiments signature

Signature architecturale d'ensemble créant un cachet unique

H. Réseau viaire

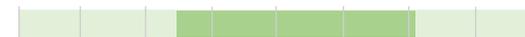


Des logiques de circulation propres à chaque projet

Une nouvelle trame de rues avec des rues d'ambiance partagées

Une nouvelle trame de rues avec une ou des rues d'ambiance piétonnes complétée par un réseau vert

I. Mobilité active et collective



Un réseau cyclable et piétonnier sécuritaire sur les axes existants et une grande place pour la voiture

Un réseau piétonnier et cyclable complet sur de nouveaux axes et traversant les projets immobiliers

Une hypermobilité adaptée aux différents besoins: autopartage, sentiers piétonniers, navette, etc.

J. Stationnement



Des stationnements souterrains et en basilaire privés

Un partage des stationnements privés avec le public

Des stationnements publics souterrains sous place ou parc



03.

VISION ET ORIENTATIONS

3.1 SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE

Le territoire du centre-ville est situé au carrefour de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau, deux axes de transport majeurs à l'échelle régionale. Celui-ci se présente désormais comme un nouveau lieu d'hypermobilité. Sa forme peu dense et peu compacte est appelée à se transformer depuis l'ouverture de la station du REM Panama et avec l'implantation prochaine d'un lien structurant en transport collectif sur le boulevard Taschereau. À l'échelle régionale, la nouvelle connectivité que crée le REM entre le centre-ville et d'autres pôles de services locaux et régionaux soulève l'importance de réfléchir le développement du centre-ville de Brossard en complémentarité avec celui de ces autres pôles de destination. Au niveau local, l'arrivée de ces infrastructures de transport collectif majeures crée une pression sans précédent pour le redéveloppement de ce secteur.

L'aménagement actuel du centre-ville est le reflet d'un mode d'occupation de l'espace basé sur la dépendance à l'automobile. Ses nombreuses barrières physiques, que l'on pense à l'autoroute 10 ou au boulevard Taschereau, ou encore aux vastes aires de stationnement, en font un lieu peu perméable et créent une discontinuité dans la forme urbaine. Son aménagement a également des conséquences importantes au niveau de la formation d'îlots de chaleur et des eaux de ruissellement, en plus d'être associé à une quasi-absence de biodiversité.

Les centres commerciaux qui composent ce territoire, de même que l'artère commerciale qu'est le boulevard Taschereau, sont actuellement en redéfinition face aux changements dans la structure commerciale de Brossard, à la transformation des habitudes de consommation des citoyens et à un taux de vacance croissant qui témoigne d'une pression immobilière accrue.

Les vastes terrains de ces centres commerciaux et leurs aires de stationnement présentent un potentiel de redéveloppement élevé. Ceux-ci pourraient par ailleurs accueillir les 6 381 nouveaux ménages attendus en 2041 et bien plus encore. La localisation centrale et stratégique du futur centre-ville due à la convergence d'infrastructures de transport collectif en fait un lieu de redéveloppement privilégié.

Or, les projets immobiliers à venir induiront davantage de déplacements sur des axes déjà congestionnés en période de pointe, ce qui rend nécessaire l'adoption de solutions de mobilité active et collective et ce, tel que souhaité par les citoyens. La Ville de Brossard a le pouvoir de réduire les distances des déplacements, d'encourager la mobilité active, d'augmenter le couvert végétal et d'améliorer la biodiversité. Il s'agit d'une part d'une opportunité pour utiliser l'aménagement du territoire comme un levier d'action important en matière de réduction des GES et d'adaptation aux changements climatiques et d'autre part, de créer un environnement cardioprotecteur et proactif qui pourrait permettre de réduire les iniquités sociales devant la maladie.

À long terme, les changements qui s'opéreront en matière de mobilité donneront lieu à une diminution de l'utilisation de l'automobile et des aires de stationnement, soulevant l'importance d'intégrer l'aspect évolutif du centre-ville à la planification. La croissance démographique associée à la densification de ce territoire entraînera un besoin crucial d'implanter de nouveaux espaces verts et des équipements publics afin de répondre aux besoins de ces futurs résidents.

3.1 SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE

Les nouvelles constructions devront favoriser une **architecture distinctive** pour marquer la présence d'un **centre-ville durable, animé et d'une grande vitalité commerciale**. La connexion des différents secteurs du centre-ville par une approche basée sur le design urbain promet des solutions complètes à ces enjeux ainsi qu'une expérience urbaine renouvelée.

La nouvelle trame urbaine du centre-ville devrait donc **reconnecter le centre-ville aux quartiers adjacents** et former un lien entre les projets immobiliers à venir. Cette trame doit permettre de vivre une **expérience piétonne attractive, sécuritaire et compétitive à l'automobile**, ce que l'aménagement actuel du secteur ne peut offrir. Des rues sécuritaires et conviviales doivent donc être dessinées, ce qui comporte de nombreuses retombées positives sur le dynamisme commercial, ainsi que sur la santé de la population et de l'environnement.

Arrimé aux trois grandes orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le PPU du centre-ville de Brossard préconise une approche TOD pour **aménager des milieux de vie dynamiques, verts et inclusifs**. Il vise aussi à retisser le réseau vert déstructuré en raison des grandes carences en espaces naturels au centre-ville. Ce faisant, le PPU a pour objectif **d'améliorer la qualité de vie des Brossardois.es** en consolidant les réseaux de transports actifs et en atténuant les impacts des changements climatiques. De plus, en programmant le développement du centre-ville de concert avec la planification métropolitaine, Brossard souhaite contribuer et profiter des retombées d'un **réseau structurant de transport en commun régional** tout en cherchant à améliorer l'expérience de ses usagers.

Enfin, le redéveloppement qui s'amorce représente une occasion unique pour **repenser la forme urbaine** et ainsi jouer un rôle clé dans le bien-être de la population.

La création de **milieux de vie à échelle humaine** représente un défi de taille dans le contexte d'aménagement actuel. Devant la conjoncture démographique, le fort potentiel de ce territoire permet à la Ville de jouer un rôle important pour **répondre aux besoins variés de sa population en matière de logements**, mais aussi pour répondre aux objectifs de métropolitains et nationaux en matière de densification afin de freiner l'étalement urbain. Il réside un important défi dans l'intégration de la densité nécessaire à l'optimisation des infrastructures de transport collectif dans un contexte bâti de faible densité comme à Brossard.

Le PPU du centre-ville de Brossard est l'occasion de **repenser la forme urbaine dans le respect des quartiers résidentiels adjacents** en l'intégrant soigneusement à son environnement.

Afin de répondre aux nombreux défis qui lui sont posés, le centre-ville de Brossard devra **offrir des milieux de vie exemplaires et résilients** qui encouragent une nouvelle manière d'habiter la ville de façon responsable.

3.2 VISION D'AMÉNAGEMENT

Le Brossard de demain ...

est un lieu de vie dynamique, vert et inclusif pour les citoyens, qui a eu l'audace de développer un centre-ville véritablement **durable à la hauteur des aspirations collectives**. Le secteur central s'est transformé, passant d'un mode de fonctionnement axé sur l'automobile à **une nouvelle mobilité diversifiée**, d'un territoire largement pavé à un **quartier urbain écologique exemplaire**, d'un lieu strictement commercial à un **véritable quartier du 15 minutes** faisant le bonheur des Brossardoises et Brossardois. L'aménagement du centre-ville constitue **une réussite de grand projet urbain** cité en exemple au Québec et même ailleurs dans le monde.

Trois grandes orientations se dégagent de la vision :



**LE CENTRE-VILLE DE LA
MOBILITÉ RÉINVENTÉE**



**UN MILIEU DE VIE
COMPLET POURVU D'UNE
NATURE RÉGÉNÉRÉE**



**UN CŒUR
D'APPARTENANCE
REVIVIFIÉE**

3.3 ORIENTATIONS



Perspective d'avenir du boul. Taschereau
Source : L'Atelier Urbain



Parc Martin Luther King à Paris



Perspective d'avenir d'une nouvelle
rue commerciale piétonne ou partagée
Source : L'Atelier Urbain

Le Brossard de demain...

3.3.1 LE CENTRE-VILLE DE LA MOBILITÉ RÉINVENTÉE



Le territoire s'est transformé en véritable centre-ville. Il est diversifié, animé et il est agréable de marcher et de vivre l'ambiance à la fois commerciale, culturelle et naturelle. De partout dans la ville, il est facile de s'y rendre par le mode de déplacement de son choix et une fois sur place, on y circule majoritairement à pied et à vélo. Le boulevard Taschereau, véritable porte d'entrée revampée du centre-ville, arbore désormais un environnement urbain soigné et verdoyant et relie les quartiers entre eux. Une nouvelle esplanade publique agit comme une épine dorsale et offre un parcours varié et ludique, ponctué de places publiques, de fontaines, de sculptures et de kiosques. Enfin, une boucle active permet de contourner l'autoroute 10 et de traverser le boulevard Taschereau afin de relier les quartiers entre eux.

3.3.2 UN MILIEU DE VIE COMPLET POURVU D'UNE NATURE RÉGÉNÉRÉE



Le pavage qui dominait le paysage a fait place à un milieu de vie vert et complet, incluant une canopée généreuse et limitant les îlots de chaleur. Un fort esprit de communauté est créé par la présence de quartiers avec leurs personnalités propres, composés de commerces de quartier, d'écoles, de bureaux, de lieux de sports, de services et de logements répondant à tous les types de revenus. Les grands projets immobiliers ont permis de réintégrer la nature en ville par une densification urbaine intelligente qui s'harmonise aux quartiers résidentiels existants par une gradation des hauteurs et une architecture adaptée.

3.3.3 UN CŒUR D'APPARTENANCE REVIVIFIÉE



Le centre-ville de Brossard est devenu celui des citoyennes et citoyens de tous les quartiers; accessible, inclusif, attractif et à l'image de la collectivité. Lieu de prédilection qui rassemble la diversité de la population de Brossard, il crée un sentiment d'appartenance élargi. De nouveaux espaces publics, de diffusion culturelle et d'art créent une signature résolument brossardoise en son centre. Un parc central municipal, inspiré du parc Martin Luther King à Paris, constitue le cœur et le poumon vert du projet.



04.

STRATÉGIES

4.1 TRAME URBAINE

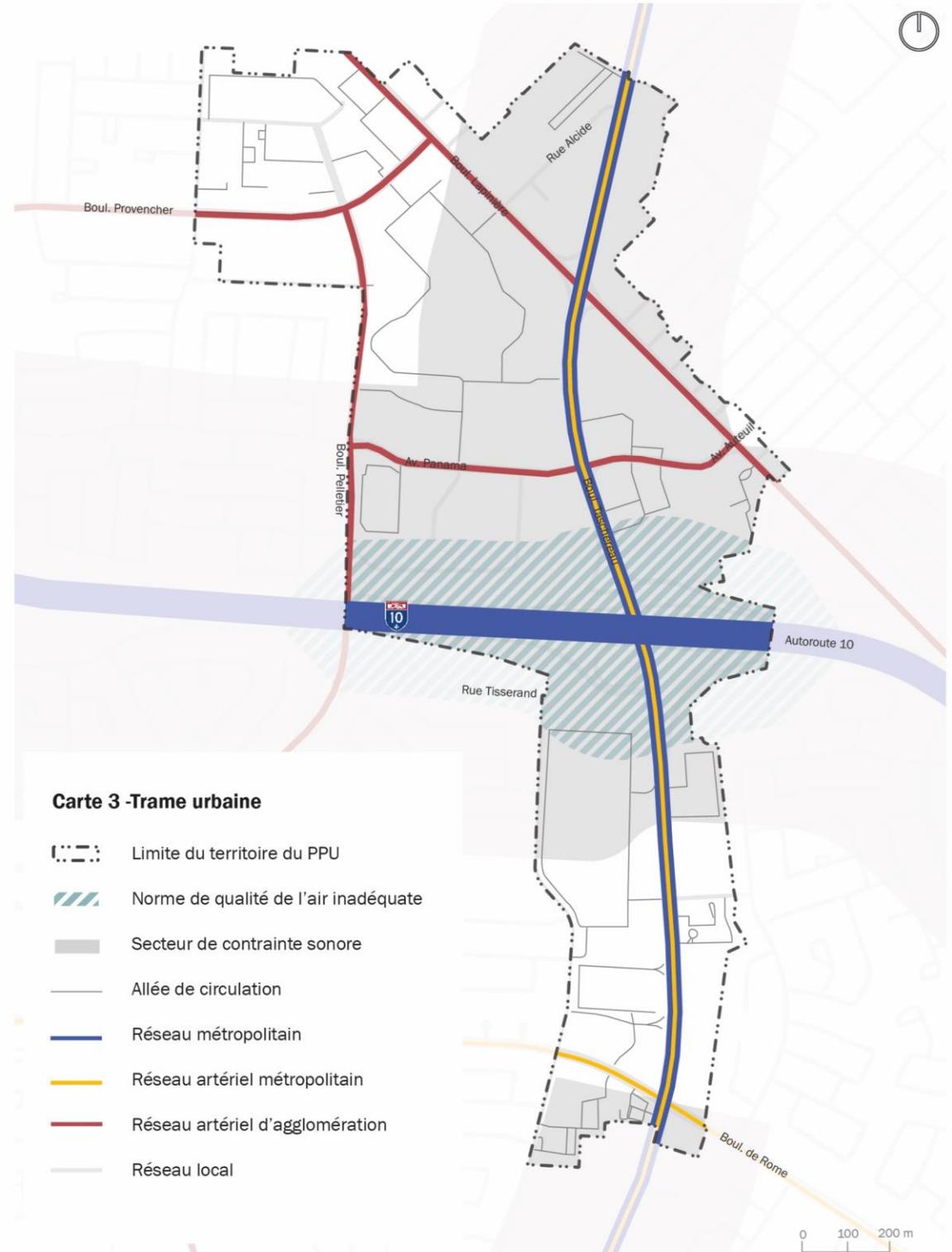
La configuration de la trame urbaine actuelle est à l'origine de nombreuses problématiques auxquelles fait face le territoire en matière de mobilité et de santé humaine, environnementale et économique.

Le secteur est traversé par cinq artères structurantes, soit les boulevards Taschereau, Lapinière et Provencher, les avenues Auteuil et Panama, ainsi que l'autoroute 10.

Cette trame composée de voies de circulation à large emprise forme des méga îlots qui, en l'absence de rues locales, découragent la mobilité active et complexifient les connexions entre les différentes parties du centre-ville. Le redéveloppement du secteur se présente comme une opportunité de reconnexion avec les secteurs limitrophes, jusqu'alors séparés entre eux par de larges artères et des aménagements non adaptés à la mobilité active.

L'autoroute 10 et le boulevard Taschereau, en plus d'être des barrières à la mobilité active, sont à l'origine d'impacts sonores, de vibrations et de pollution atmosphérique.

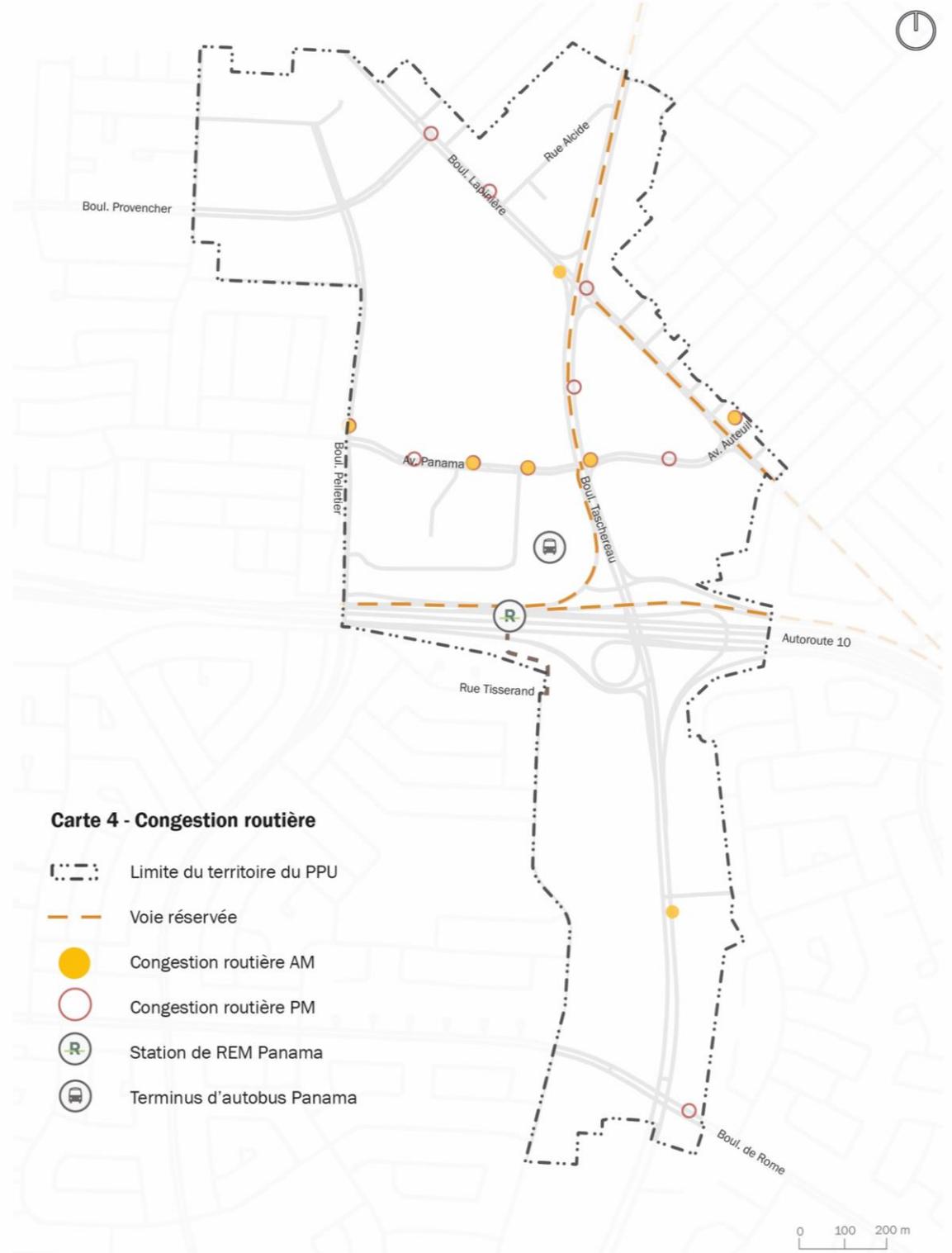
Au sein des îlots, la circulation prend place sur des allées de stationnement planifiées pour une desserte fonctionnelle des grands centres commerciaux conçue pour la voiture uniquement. Cette circulation n'est pas issue d'une logique d'aménagement de quartiers urbains. Ainsi, même si ce réseau structure actuellement la circulation sur les terrains, il ne constitue pas la base d'une trame cohérente adaptée à un centre-ville à échelle humaine.



4.1.1 LA CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER

Les enjeux de congestion sont majoritairement tributaires de la congestion sur l'A10. Ainsi, le réseau viaire est saturé en périodes de pointe au niveau des accès autoroutiers, phénomène qui s'accroît en période de pointe d'après-midi. Cette congestion cause un ralentissement important sur le boulevard Taschereau, de même que sur l'axe Panama-Auteuil. Ceci crée des retards non seulement pour les automobilistes, mais également pour les autobus malgré la présence d'une voie réservée sur le boulevard Taschereau.

Le développement de projets immobiliers aura pour effet d'engendrer de nouveaux déplacements au centre-ville, ce qui nécessite une réflexion globale sur la mobilité, notamment en ce qui a trait à l'importance d'offrir des solutions alternatives aux déplacements automobiles.



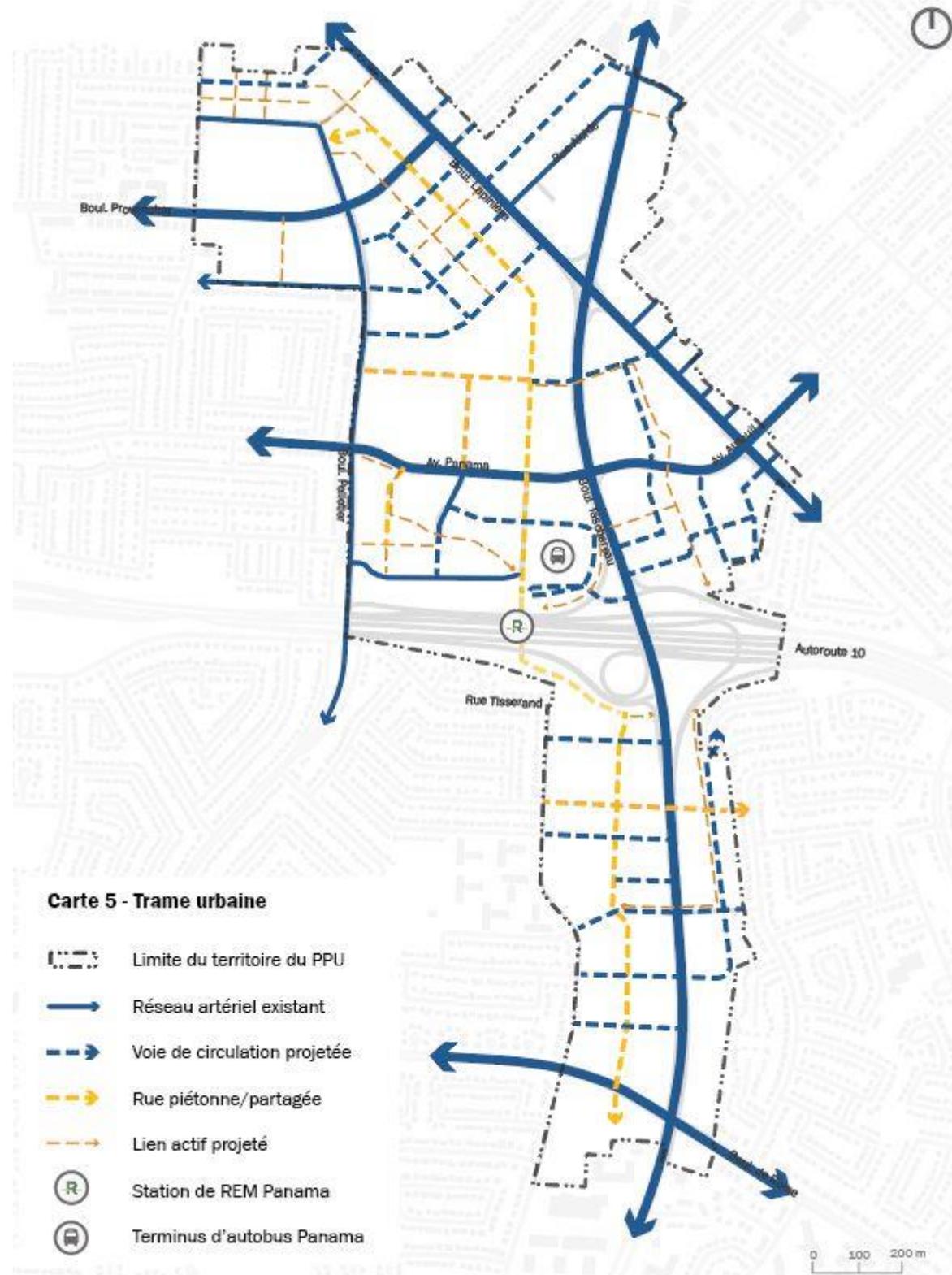
4.1.2 Stratégie de trame urbaine

DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU DE RUES CONNECTÉES, PERMÉABLES ET CONVIVIALES OFFRANT UNE PLURALITÉ DE PARCOURS À ÉCHELLE HUMAINE

La stratégie de trame urbaine mise sur l'arrivée des projets de redéveloppement pour déployer une trame de rues tissée serrée amenant perméabilité, connectivité et axée sur la mobilité active et alternative à l'automobile. Inspirée par d'autres centre-ville à échelle humaine ainsi que par les balises de la certification durable dont LEED ND, la trame vise à générer des îlots de taille réduite à un maximum de 100 mètres offrant des distances de parcours entre les intersections qui favorisent la mobilité active.

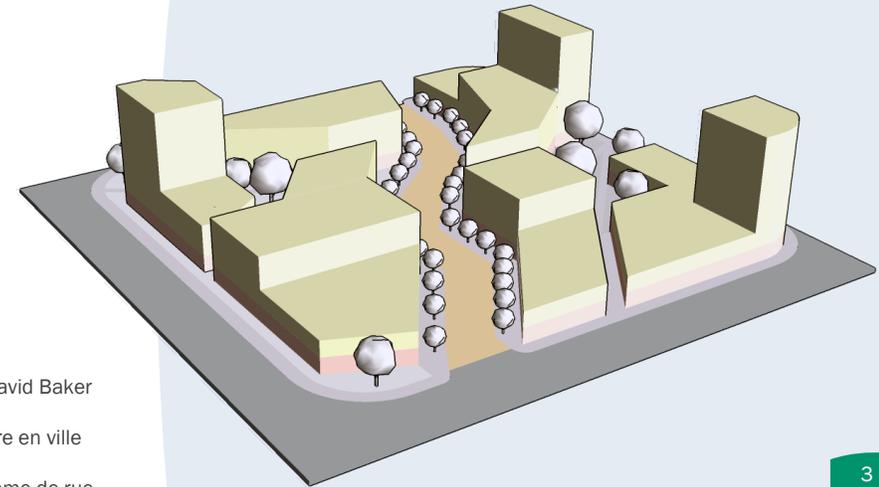
La trame urbaine privilégiée pour le développement du centre-ville aura un impact sur les choix de déplacement des résidents et des usagers qui fréquenteront le centre-ville, ainsi que sur les modes de vie et sur la qualité de vie des résidents. Ces choix, qui concernent tant la mobilité que l'environnement bâti et naturel, doivent permettre des déplacements en modes actifs performants et sécuritaires. De cette façon, l'utilisation des modes actifs sera plus attrayante et sa démocratisation permettra de réduire les émissions de GES ainsi que la sédentarité de la population en favorisant la santé humaine et environnementale. Rappelons que le questionnaire en ligne indiquait que 73 % des personnes répondantes aimeraient se déplacer à pied à l'intérieur du futur centre-ville.

La stratégie de trame urbaine est donc d'offrir un environnement qui soit le plus perméable, sécuritaire et convivial possible pour l'utilisation de modes de transport actif afin d'en faire une réelle alternative à l'automobile.



4.1.2.1 Stratégies

- a. Retisser la trame en priorisant des voies de circulation à la fois piétonnes et cyclables, afin d'accroître la perméabilité et la connectivité des parcours actifs à travers le centre-ville.
- b. Limiter la longueur des îlots à 100 mètres et assurer le respect des lignes directrices des tracés des voies de circulation lors des exercices de planification de projets de redéveloppement.
- c. Augmenter la connectivité du réseau viaire dans les secteurs Mail Champlain, Place du commerce et Lapinière.
- d. Augmenter la connectivité du réseau dans le secteur sud-est de l'A-10 en ajoutant au moins un lien nord-sud et un lien est-ouest entre l'avenue Mario et le boulevard de Rome.
- e. Rendre la trame de rue plus perméable avec des accès plus directs vers le centre-ville lors de futurs projets de réaménagement dans les quartiers adjacents.
- f. Travailler de concert avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable pour réaménager les abords du boulevard Taschereau afin de faire une place importante aux modes actifs, le tout de façon intégrée avec la planification d'une infrastructure de transport collectif structurante.
- g. Assurer la sécurité des usagers du nouveau lien entre la station de REM Panama et la rue Tisserand en améliorant les infrastructures de transport actif à proximité.
- h. Revoir la connexion du débarcadère Tisserand au reste du centre-ville afin de minimiser les impacts de la circulation sur le secteur T.
- i. Assurer un accès fluide pour le transport collectif lors du réaménagement de l'emprise de voies de circulation.



Connexion piétonne

1. Mason on Mariposa, San Francisco. David Baker Architects
2. Promenade Luc-Larivée, Montréal. Vivre en ville
3. Coupe schématique d'une nouvelle trame de rue
4. Pioneer Square, Seattle



4.2 MOBILITÉ DURABLE

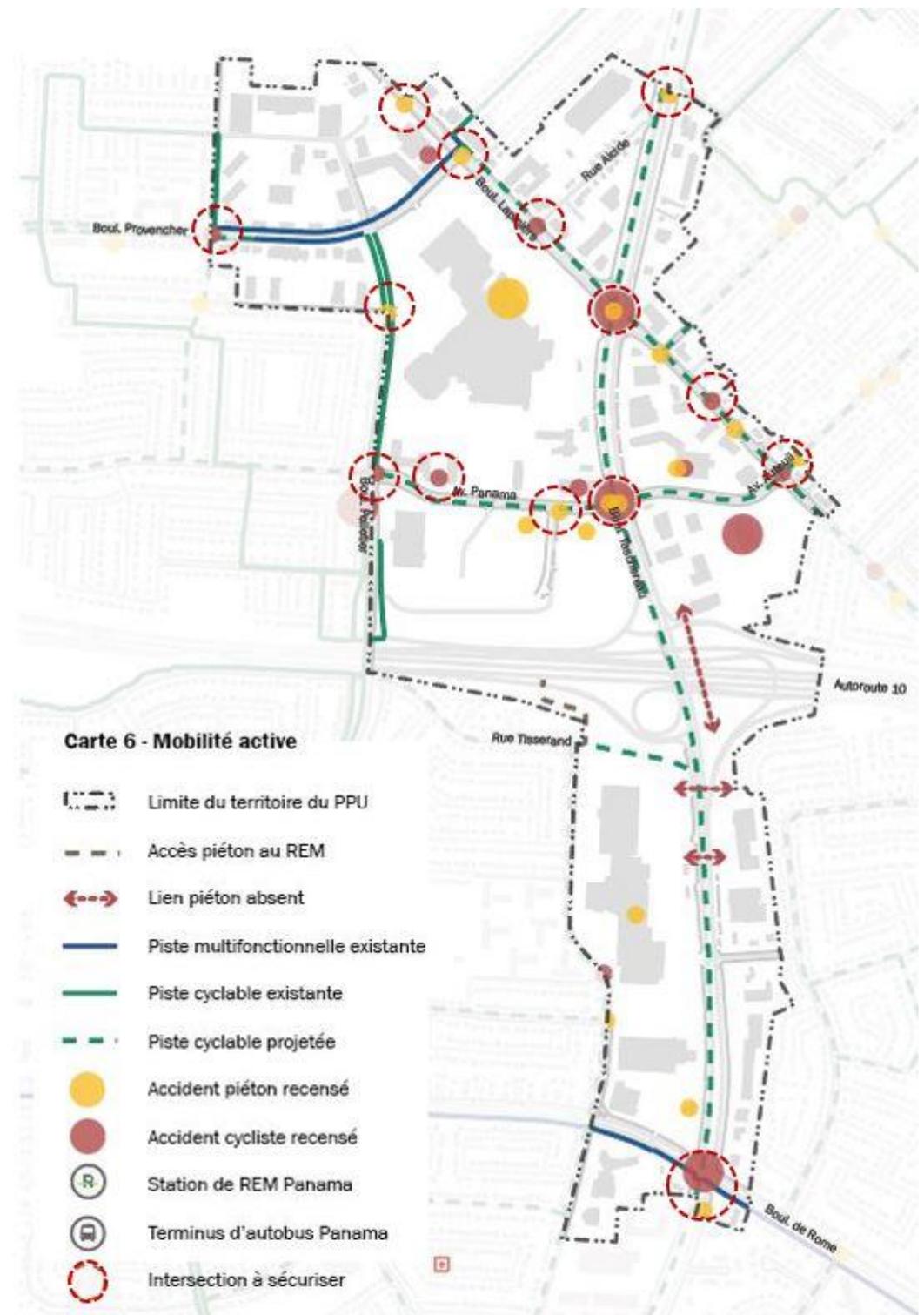
4.2.1 MOBILITÉ ACTIVE

L'aménagement actuel du secteur s'est développé dans une logique axée sur l'automobile et comporte des barrières multiples aux déplacements actifs.

Actuellement, la part modale des déplacements actifs pour la population brossardoise venant dans le secteur pour des motifs en lien avec les commerces est de 9,2 % et de 4,5 % pour la population venant dans le secteur pour le travail.

Le manque de traverses aménagées et l'interruption des pistes cyclables implantées à l'extérieur du secteur, la discontinuité des trottoirs dans les stationnements et sur le réseau local, la configuration actuelle des bretelles autoroutières et la présence de vastes espaces de stationnements sont autant d'éléments qui ont pour conséquence de rediriger piétons et cyclistes vers les principaux axes de circulation, alors que ceux-ci ne sont pas adaptés à la mobilité active. La Direction de santé publique de la Montérégie a d'ailleurs relevé plusieurs intersections accidentogènes le long des boulevards Taschereau et Lapinière pour les piétons et cyclistes.

L'augmentation projetée du nombre de ménages, ainsi que l'augmentation de l'achalandage prévue autour de la station Panama, estimée à 18 303 passagers par jour par CDPQ-INFRA, engendreront une augmentation significative des déplacements dans le centre-ville, notamment les déplacements actifs. Il s'avère donc nécessaire de sécuriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile et pour les encourager.



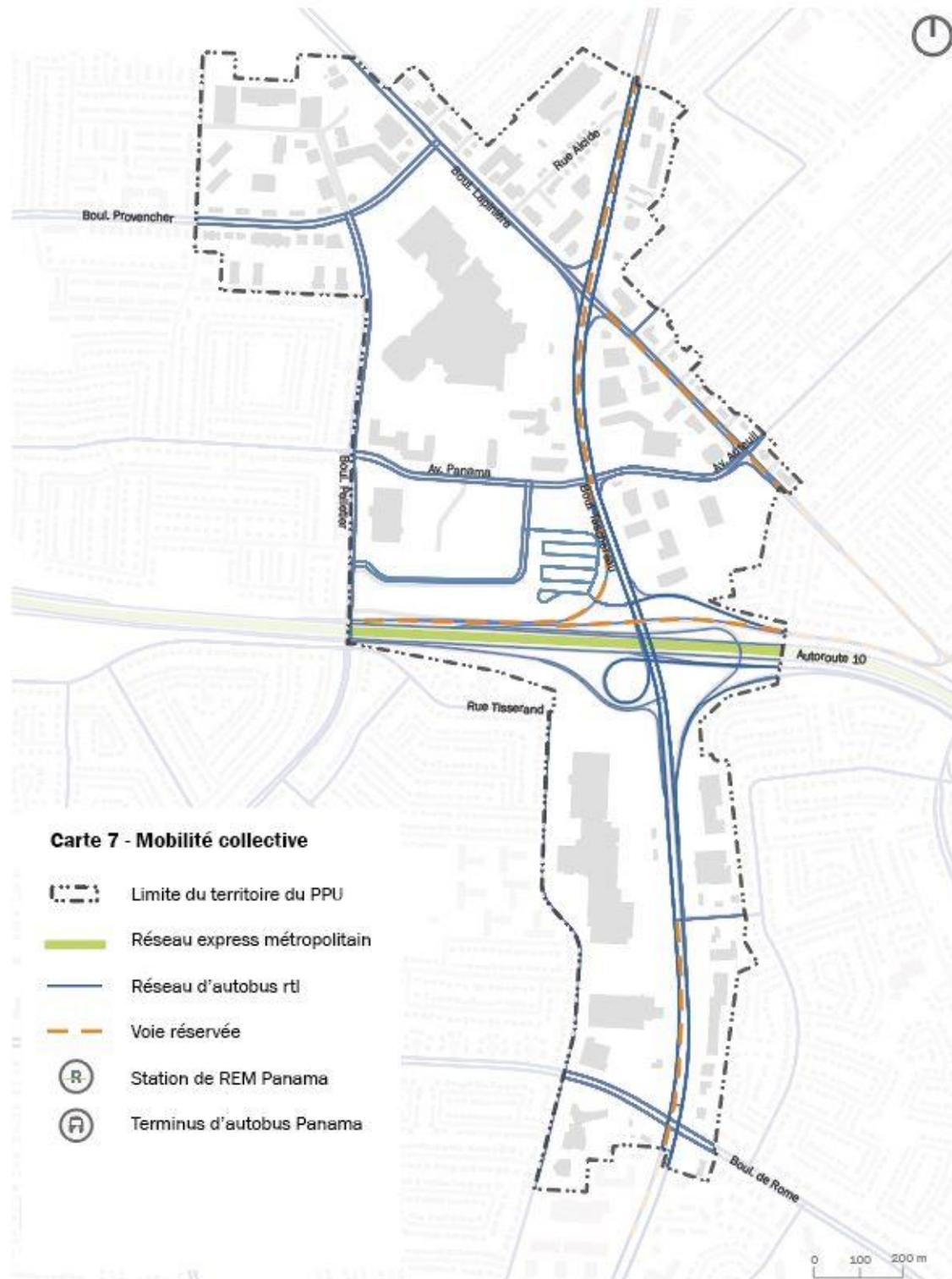
4.2.2 MOBILITÉ COLLECTIVE

Le centre-ville de Brossard est desservi par un réseau de transport collectif qui le connecte non seulement au reste de la ville, mais également au terminus Longueuil et au centre-ville de Montréal. Plusieurs lignes d'autobus sont toutefois impactées par la congestion observée en périodes de pointe.

La mise en fonction du REM a donné lieu à une révision du réseau de transport collectif. Des liens à haute fréquence permettent donc de connecter le centre-ville aux deux autres stations de REM à Brossard. Une amélioration des connexions vers différents points de destination, dont l'hôtel de ville et les équipements publics situés sur le boulevard de Rome, est également prévue. L'ARTM a aussi procédé à l'aménagement d'un débarcadère sur la rue Tisserand. Ces nouveaux aménagements soulèvent un défi en matière de gestion de la circulation vers les rues locales.

Un projet de transport collectif structurant sur le boulevard Taschereau reliant Brossard au terminus Longueuil est à l'étude actuellement. Un mode de transport collectif qui améliorerait l'expérience piétonne et comprendrait des arrêts rapprochés facilement accessibles à pied devrait être privilégié au centre-ville. Un mode de transport collectif avec une structure aérienne serait quant à lui à éviter pour assurer une échelle humaine au secteur.

L'arrimage des différents réseaux de mobilité à la trame s'avère essentiel pour réduire le nombre d'usagers des réseaux routiers, notamment ceux qui accèdent aux infrastructures de transport collectif en automobile. La connectivité et le maillage des réseaux de transport actif et collectif pour accéder aux pôles institutionnels et commerciaux auront également un effet structurant sur la transformation des habitudes de déplacement de la population.



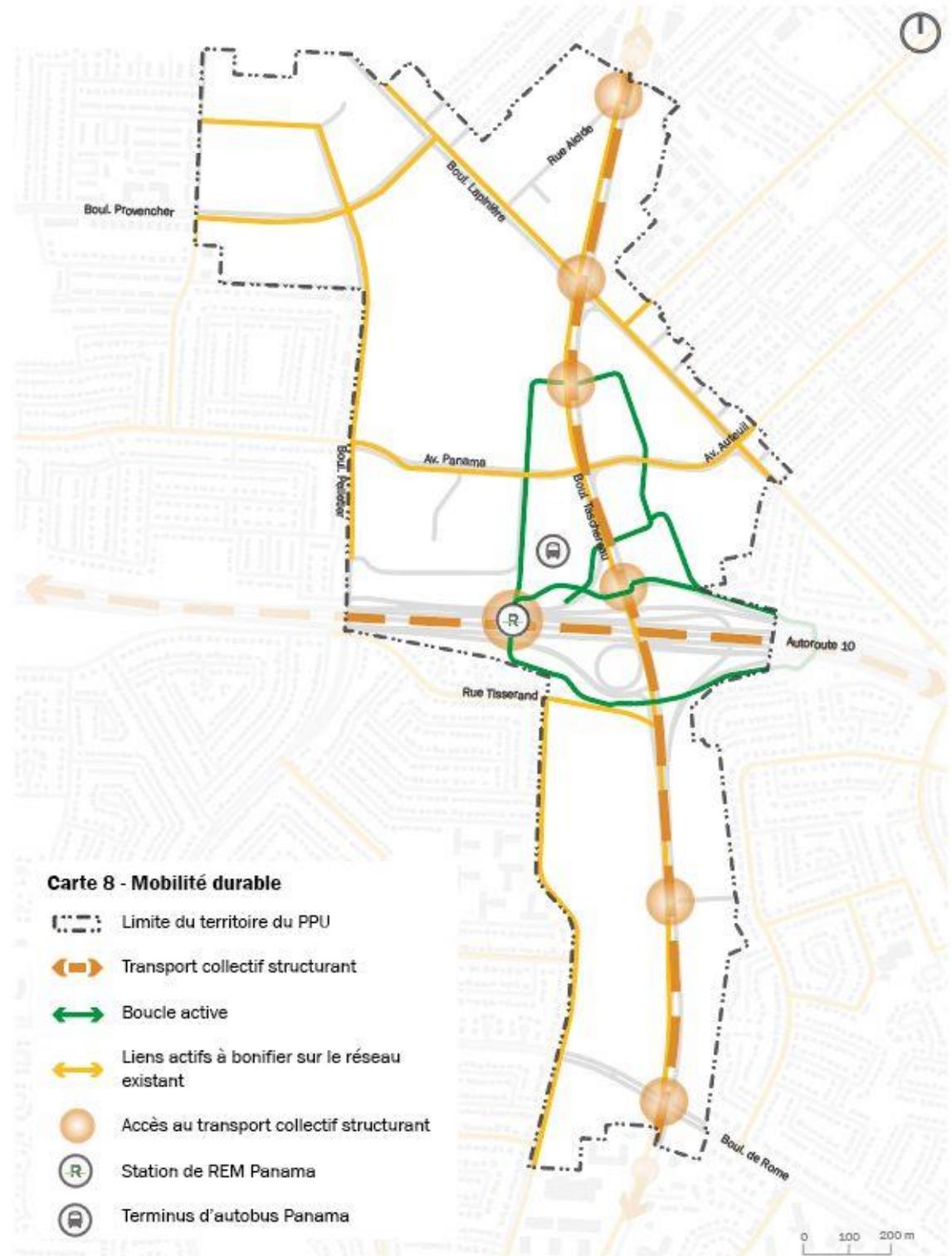
4.2.3 Stratégie de mobilité

UNE AMÉLIORATION DES RÉSEAUX DE RUES, DE VÉLOS, DE MARCHÉ, DE TRANSPORT COLLECTIF ET DE VÉHICULES PARTAGÉS POUR OFFRIR UN ENVIRONNEMENT ENCOURAGEANT LA MOBILITÉ DURABLE

La stratégie mise sur l'approche d'intermodalité, c'est-à-dire sur la mise en œuvre de solutions de mobilité multiples, efficaces et arrimées entre elles. Celles-ci doivent viser à réduire les émissions de GES et la sédentarité de la population et comprendre un important transfert modal vers les transports actifs et collectifs.

Le succès des réseaux de mobilité active et collective réside dans le développement d'un milieu mixte suffisamment dense pour en assurer une utilisation optimale. Une mixité des usages et une densité bien réfléchie de façon à réduire les distances entre les lieux de vie et les destinations seront la clé pour l'émergence d'un centre-ville vivant où l'on se déplace à pied, en vélo ou en transport collectif.

Ainsi, des réseaux aménagés en continu, sur de courtes distances, confortables et sécuritaires qui offrent une réelle alternative à l'automobile doivent être proposés.



4.2.3.1 Stratégies

- a. Concevoir de nouvelles rues publiques afin d'améliorer la perméabilité des déplacements tout en limitant la circulation de transit.
- b. Créer une boucle active permettant de relier les 4 quadrants du centre-ville et qui facilitera les déplacements actifs de part et d'autre des barrières anthropiques (autoroute 10 et boulevard Taschereau).
- c. Boucler les réseaux actifs sur le territoire du centre-ville et reconnecter le secteur aux quartiers environnants en améliorant, sécurisant et bonifiant les parcours de mobilité active.
- d. Soutenir et développer l'offre de solutions de mobilité alternative adaptées aux différents besoins et assurer l'arrimage de ces réseaux entre eux : pistes cyclables, autopartage, vélo partage, sentiers piétonniers, navette électrique, etc.
- e. Prévoir l'aménagement de réseaux de mobilité active attractifs, sécuritaires et intégrés à la route verte et aux réseaux des villes voisines, de même qu'aux endroits stratégiques dans les projets immobiliers.
- f. Assurer l'accessibilité universelle par l'aménagement d'un environnement physique permettant à tous les citoyens de se déplacer librement et en toute sécurité;
- g. Prévoir les aménagements nécessaires dans les quartiers adjacents pour prévenir les impacts de la circulation, notamment en ce qui a trait à l'accès au stationnement ;
- h. Concevoir une nouvelle trame de rues avec une nouvelle esplanade civique ainsi que des rues d'ambiance piétonnes ou partagées.
- i. Disposer les points d'accès (arrêts) au transport collectif à une distance maximale de 500 mètres des résidences;
- j. Réduire les distances à parcourir entre les destinations grâce à l'intégration d'une mixité d'usages et la multiplication des itinéraires possibles.
- k. Encourager le déploiement d'un réseau d'autopartage.



Boulevard urbain

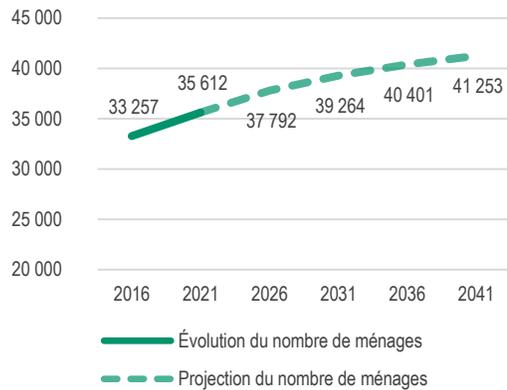
1. Tramway, Oslo
2. Traverse piétonne, Sacramento. MIG
3. Hudson Square, New York. MNLA

Boucle active

4. Pont piétonnier, Chengdu, Chine. Nick Kuratnik
5. Passage piéton. Bentway, Toronto. Tillett

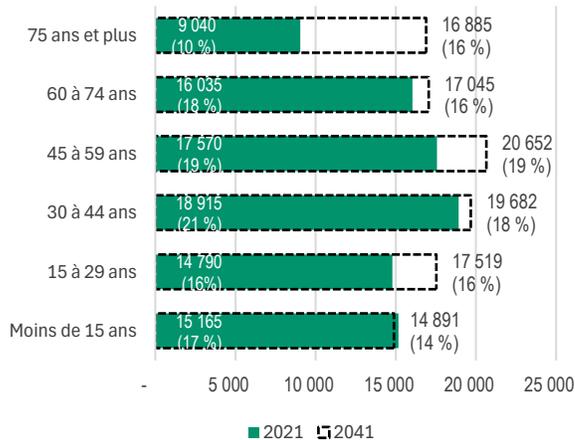
4.3 HABITATION

Projection du nombre de ménages, Ville de Brossard



Source : Institut de la statistique du Québec, 2021

Projection de la population selon l'âge, Ville de Brossard



Source : Statistique Canada, 2021. ISQ, 2023

4.3.1 UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE SOUTENUE

La croissance économique et démographique soutenue qu'a connue Brossard au cours des dernières décennies est appelée à se poursuivre.

En 2021, la ville comptait 90 942 résidents et 36 612 ménages. Selon l'Institut de la statistique du Québec, le nombre de résidents devrait atteindre 106 674 d'ici 2041. Également, la Ville devrait compter 41 253 ménages sur son territoire, ce qui représente 6 381 ménages de plus qu'en 2021. Cette projection pourrait être plus élevée en raison du développement immobilier planifié et attendu au centre-ville.

4.3.2 UNE POPULATION DIVERSIFIÉE

La population brossardoise se caractérise par un léger vieillissement général et se compose d'une diversité des groupes d'âge. Bien qu'une croissance de tous les groupes d'âge soit prévue, celle-ci sera plus marquée pour les personnes de 75 ans et plus, bien que ce soit les personnes de 45 à 59 ans qui composeront le groupe d'âge le plus peuplé. Quant au nombre de personnes par ménage, en 2041, 8 511 ménages seront composés d'une personne âgée de 75 ans et plus, soulevant des besoins spécifiques en matière de typologies résidentielles et d'aménagement.

Soucieuse des besoins particuliers des personnes qui composent sa population, la Ville a identifié dans sa politique famille et aînés l'importance de prendre en considération dans la planification urbanistique les réalités plurielles de vie des familles et des aînés. Cette priorité est partagée par la population qui a participé au sondage sur la planification du centre-ville. En effet, 20,9 % des répondants considèrent comme un enjeu majeur la planification d'aménagements adaptés et sécuritaires pour personnes de tous âges.

Sur le plan de la diversité culturelle, la population brossardoise se distingue de celle de la Communauté

métropolitaine de Montréal par sa forte diversité. Cette particularité a souvent constitué le cœur des échanges avec la population lors des sessions d'idéation pour la planification du centre-ville. S'étant déclarée ville multiculturelle en 1989, Brossard est caractérisée par une très grande diversité culturelle, qui constitue une richesse et un atout important pour l'essor de la communauté. La proportion de la population immigrante a augmenté significativement depuis le début des années 1990. Bien que certains quartiers accueillent une proportion plus importante d'immigrants, ceux-ci sont répartis sur l'ensemble du territoire.

4.3.3 RÉDUCTION DE L'ABORDABILITÉ RÉSIDENTIELLE

L'accès à des logements abordables soulève des préoccupations pour de nombreux citoyens et organismes communautaires à Brossard. En 2020, le taux d'inoccupation des logements atteignait 3 % à Brossard. En 2022, le taux publié par la SCHL pour la zone d'enquête qui inclut Brossard, Boucherville et Saint-Lambert se limite à 2,3 %.

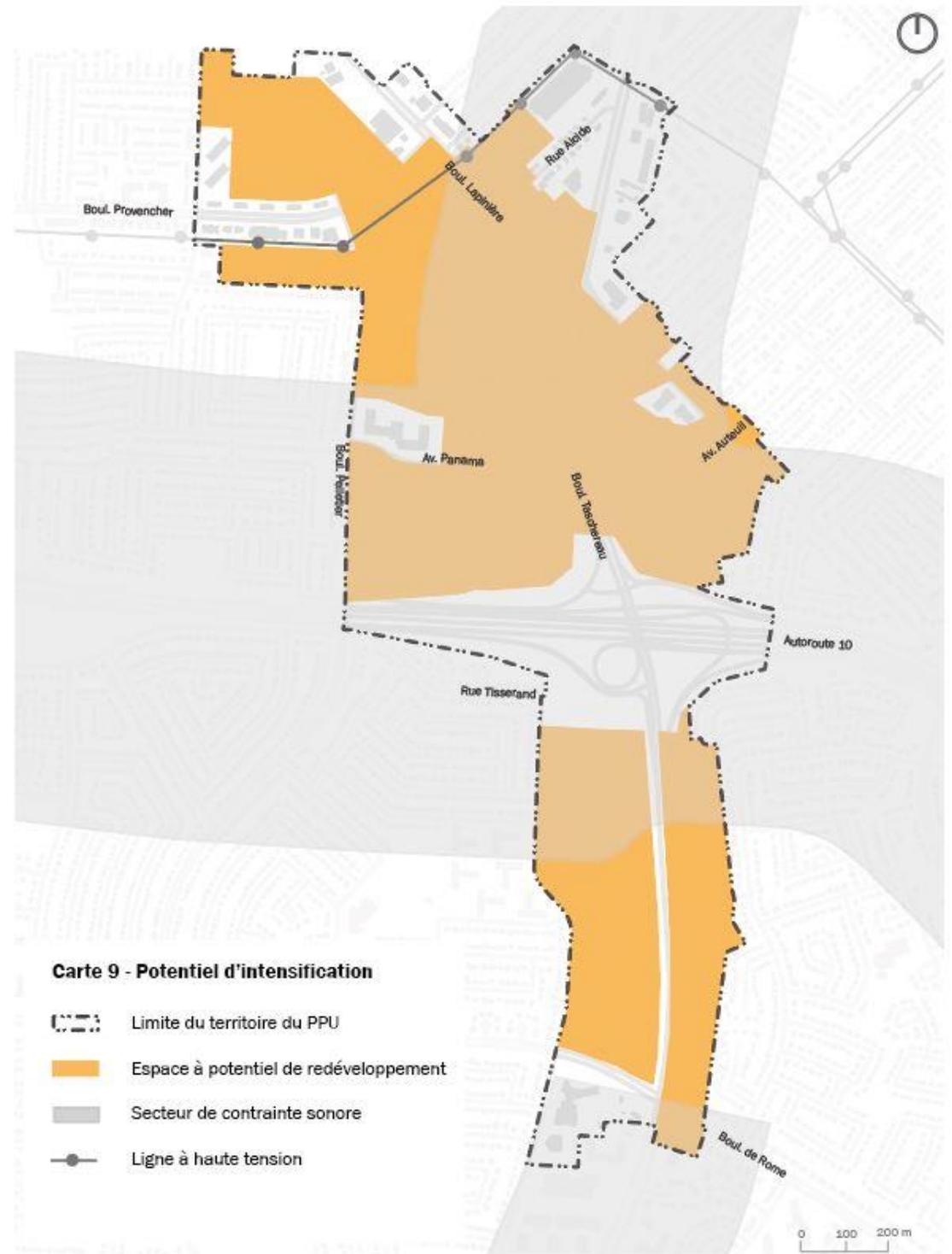
À Brossard, le prix moyen des loyers connaît une hausse dans toutes les typologies de logement. Ce prix moyen était de 1 192 \$ (toutes typologies confondues) en 2021, dépassant celui de la RMR à 981 \$. Il est à noter également que 8,8 % de la population brossardoise (7 900 personnes) vit sous le seuil du faible revenu et que les deux tiers de celle-ci ont un besoin urgent de se loger adéquatement.

Le parc de logements sociaux compte actuellement 108 logements à Brossard. En décembre 2020, 699 demandeurs pouvant être admissibles à un logement subventionné par l'Office municipal d'habitation de Longueuil (OMHL) étaient en attente d'un logement répondant à leurs besoins.

4.3.4 DE NOUVEAUX BESOINS À COMBLER

Le territoire se caractérise par un potentiel de redéveloppement élevé en raison d'une sous-utilisation du sol, de changements dans les habitudes de fréquentation, de la convergence de services de transport en commun, notamment avec la station de REM et de sa nouvelle proximité avec plusieurs pôles de destination importants. Plusieurs de ces sites font déjà l'objet d'une réflexion par leur propriétaire quant à leur redéveloppement. Le potentiel de redéveloppement des terrains dans l'aire du PPU totalise une superficie de plus de 77 hectares.

Dans un contexte de densification du centre-ville, les sites commerciaux seront appelés à se transformer. En plus de rentabiliser leur valeur foncière, l'ajout de la fonction résidentielle au centre-ville permettra de conserver voire stimuler le dynamisme commercial du secteur et de créer de nouveaux quartiers complets où les résidents pourront y vivre, y travailler et s'y récréer.



4.3.5 Stratégie d'habitation

CONSTRUCTION D'UNE DIVERSITÉ D'HABITATIONS RÉPONDANT AUX DIFFÉRENTS BESOINS DE LA POPULATION EN TAILLE ET EN ABORDABILITÉ

La stratégie d'habitation mise sur une densification résidentielle des sous-ensembles, actuellement monofonctionnels. La superficie importante des terrains à potentiel de redéveloppement permet d'accueillir la croissance anticipée et même davantage. Cette opportunité de redéveloppement représente une occasion à saisir pour redéfinir des milieux d'accueil et faire de ce territoire un véritable milieu de vie accessible à tous les types de ménages et pour des personnes de tout âge.

Les nouveaux logements devront tenir compte des projections en ce qui concerne notamment les groupes d'âge et la taille des ménages, et de la volonté municipale de proposer des milieux de vie inclusifs et accessibles par une offre diversifiée des modes de tenure.



4.3.5.1 Stratégies

- a. Assurer une diversité de fonctions au centre-ville en préservant le caractère résidentiel à proximité des quartiers environnants établis.
- b. Assurer la construction d'une diversité de typologies résidentielles afin de répondre aux besoins des différents types de ménages.
- c. Viser et soutenir la construction de 15 % de logements sociaux et de logements abordables (en location ou en copropriété) au sein du territoire du centre-ville.
- d. Assurer une distribution des logements sociaux et abordables sur l'ensemble du territoire du centre-ville et non de façon concentrée afin de soutenir la mixité et l'inclusion sociale.
- e. Planifier une offre diversifiée de logements répondant aux besoins des ménages sans enfants ou composés d'aînés ou des familles.
- f. Adopter une politique d'habitation qui repose sur un portrait exhaustif des besoins actuels et futurs en matière d'habitation à l'échelle de la municipalité.
- g. Planifier la construction de projets immobiliers en parallèle avec l'aménagement d'équipements collectifs et d'espaces publics.
- h. Exiger des normes de construction particulière pour les bâtiments construits dans des secteurs de contrainte sonore et / ou de qualité de l'air inadéquate.



Coopérative d'habitation

1. Coteau vert, Montréal

Intégration harmonieuse avec le quartier avoisinant

2. Allée Bellevue, Québec. Vivre en ville

Logements sociaux

3. Habitations Saint-Michel Nord, Montréal. La presse

Typologies résidentielles variées

4. Malmö, Suède. Mandawork

5. Rue de Verdun, Montréal. Arrondissement de Verdun

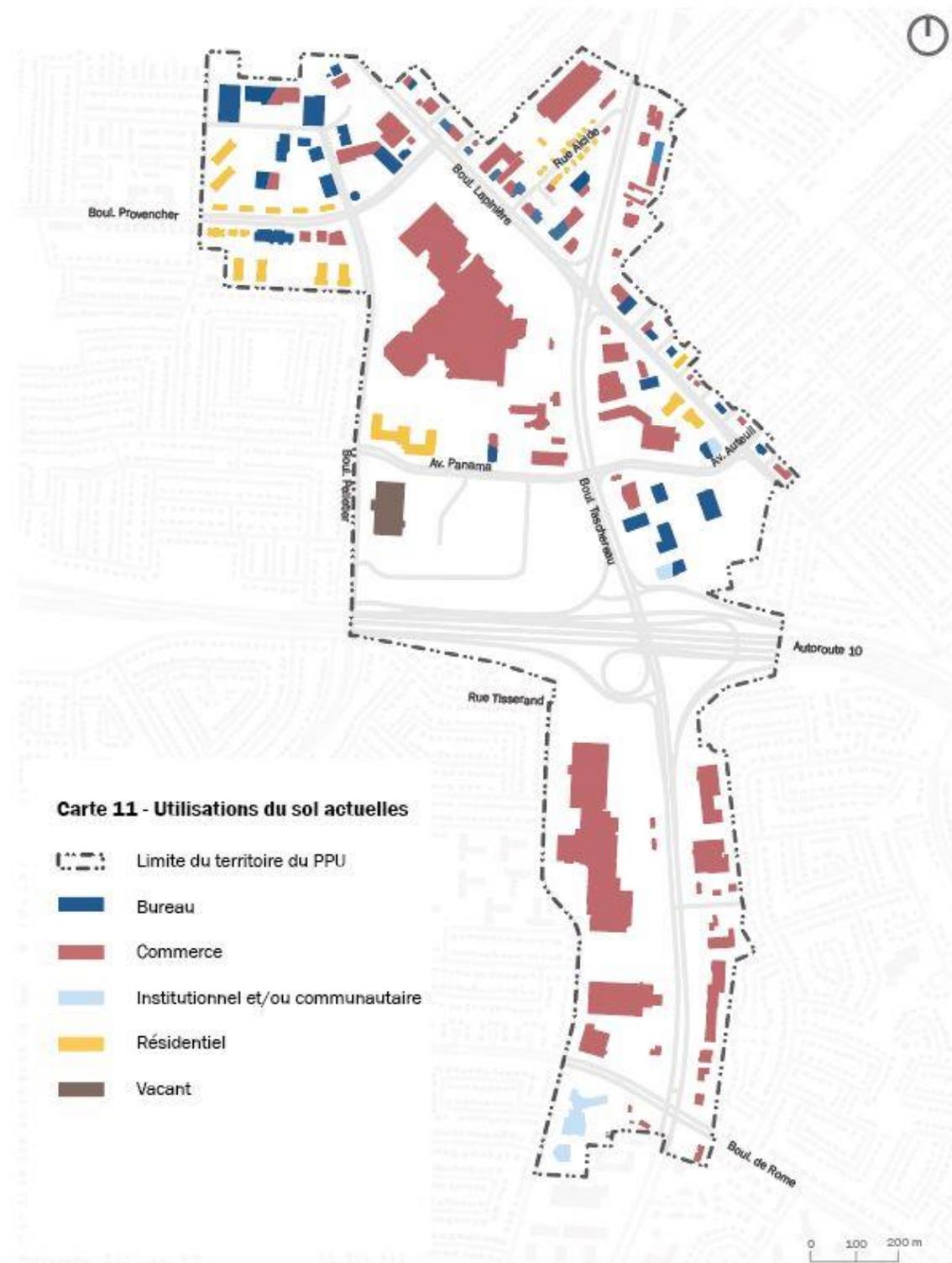
4.4 COMMERCES ET EMPLOIS

4.4.1 UNE OFFRE COMMERCIALE EN RESTRUCTURATION

En 2011, le boulevard Taschereau constituait l'un des quatre pôles commerciaux principaux de la Rive-Sud de Montréal. Depuis, la structure commerciale de la ville s'est modifiée et le secteur connaît une dévitalisation de certains de ses sites commerciaux.

Le développement du Quartier DIX30 et la place grandissante du commerce en ligne ont donné lieu à une transformation des habitudes de consommation des individus. Ces changements ont un impact bien visible dans le secteur: relocalisation de commerces au Quartier DIX30 ou fermetures. L'offre commerciale est aujourd'hui en redéfinition, ce dont témoigne notamment le Mail Champlain avec une offre de plus en plus axée sur l'expérience et sur les commerces de première nécessité. Les boulevards Taschereau et Lapinière comprennent quant à eux plusieurs commerces qui répondent aux besoins des différentes communautés culturelles présentes sur le territoire brossardois (épicerie, restaurants). Ces établissements constituent une destination et répondent à une demande bien spécifique.

La fonction de bureaux occupe une part significative de l'espace et en fait un des principaux pôles d'emplois de Brossard. Son fort potentiel de développement et de consolidation pourrait assurer une optimisation de l'occupation du sol et renforcer la mixité d'usages. Le rayonnement régional, la localisation, la disponibilité d'espaces à potentiel de redéveloppement et la convergence d'infrastructures de transport sont autant de facteurs qui permettront de consolider ce pôle d'emplois et de redynamiser la fonction commerciale.



4.4.2 Stratégie de commerces et d'emplois

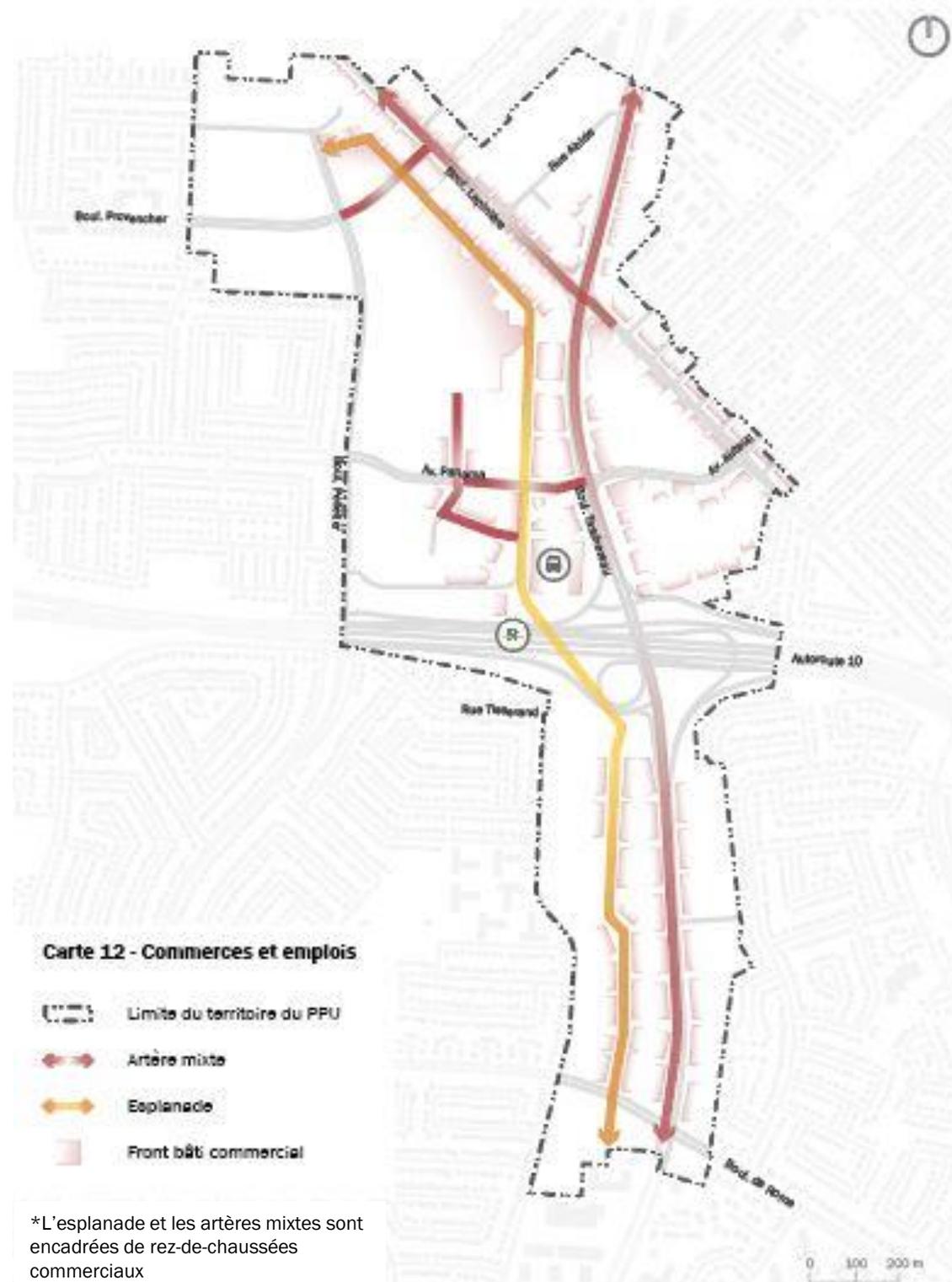
ASSURER UNE MIXITÉ DE COMMERCES, DE BUREAUX D'AFFAIRES ET DE RÉSIDENCES À PROXIMITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF, LE LONG DES PRINCIPAUX AXES ET D'UNE NOUVELLE RUE D'AMBIANCE POUR STIMULER L'ATTRACTIVITÉ DE LA CLIENTÈLE ET DES ENTREPRISES

La stratégie de commerces et d'emplois vise à faire évoluer le secteur vers un nouveau modèle de quartier mixte et habité pour en faire un réel centre-ville. On tend vers un équilibre des fonctions et une saine mixité entre commerces, habitation, services publics et espaces verts et récréatifs.

Les bureaux d'affaires et les commerces d'ambiance se déploient à proximité des infrastructures de transport collectif et actif stimulant ainsi l'attractivité des futures entreprises.

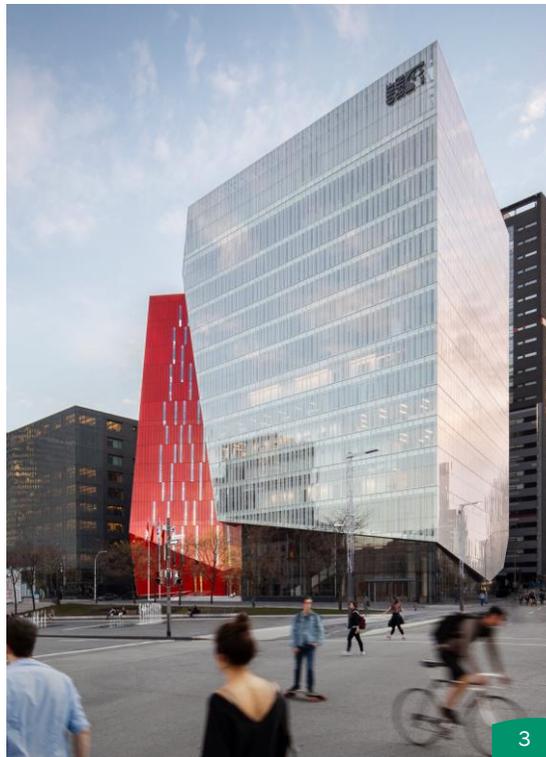
L'axe Taschereau est requalifié, passant d'une forme commerciale monofonctionnelle à une mixité de commerces le long de ses abords pour y réintroduire, lors des redéveloppements immobiliers, en plus des rez-de-chaussée commerciaux, une proportion d'entreprises de bureaux ou services en sus des nouvelles habitations projetées.

Une nouvelle rue d'ambiance de type esplanade civique et à priorité piétonne, traversera le territoire du centre-ville et offrira une expérience commerciale distinctive et une destination quotidienne pour les résidents du centre-ville.



4.4.2.1 Stratégies

- a. Intégrer une mixité de fonctions (commercial, emploi, habitation, institutions) dans les différentes parties du centre-ville pour obtenir des milieux de vie complets.
- b. Assurer la présence d'usages commerciaux aux abords des principales voies de circulation, tel qu'identifiées à la carte 12.
- c. Bonifier l'offre de bureaux à proximité des points d'accès au transport collectif.
- d. Prévoir des usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments pour créer une animation sur une nouvelle rue d'ambiance, sur les artères structurantes et près de la station du REM.
- e. Diversifier l'offre de locaux commerciaux pour différentes tailles de commerces, incluant de petits établissements pour encourager des entreprises indépendantes locales, en identifiant des superficies maximales pour certains locaux commerciaux.
- f. Inciter l'établissement de commerces et services répondant à des besoins quotidiens, comme des commerces alimentaires et des pharmacies.
- g. En collaboration avec Développement économique Longueuil (DEL), identifier de nouveaux créneaux et entreprises spécialisées à attirer.
- h. Encadrer l'implantation des bars et restaurants avec terrasses afin d'assurer une cohabitation harmonieuse avec les résidences du secteur.



Rue commerciale

1. Pearl street, Colorado. Boulder
2. Crowel architects

Centre d'affaires animé

3. Îlot Balmoral, Montréal. Provencher_Roy
4. Espace de travail, Montréal, Space
5. Bureau haute performance, Amsterdam, Benthem

4.5 ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS



4.5.1 PLANIFIER POUR UNE POPULATION EN CROISSANCE

L'arrivée de nouveaux ménages sur ce territoire nécessitera l'aménagement de nouveaux équipements collectifs accessibles pour tous. Cette offre renouvelée devra être faite en adéquation avec le profil sociodémographique de cette nouvelle population. Les besoins des utilisateurs, les influences culturelles et ethniques ainsi que la capacité d'entretien de la Ville constituent des facteurs à considérer pour l'aménagement de parcs, d'espaces verts et de lieux culturels, sportifs, artistiques et académiques.

4.5.2 LES MILIEUX DE GARDE À L'ENFANCE

Le territoire du centre-ville regroupe actuellement quatre milieux de garde reconnus. L'implantation de nouveaux espaces dédiés aux milieux de garde qui répondent aux projections démographiques devra tenir compte de la sécurité routière et de la présence de nuisances afin d'assurer leur localisation dans un environnement physique sain et sécuritaire favorisant le développement optimal des enfants.

4.5.3 LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENTS

Actuellement, les écoles sur le territoire de la ville sont pour la plupart saturées. Plus précisément, parmi les écoles et CÉGEP identifiés par les numéros 1 à 4 au plan de la page suivante, trois d'entre elles comptaient des unités modulaires en 2020 afin de suffire à la demande. À long terme, il est prévu que ces unités modulaires soient retirées et remplacées par des locaux formels. Considérant les projets en cours et prévus du CSSMV, les projections de croissance de la Ville pour les 40 prochaines années soulèveront la nécessité de construire approximativement 2 à 4 nouvelles écoles primaires au centre-ville et potentiellement une nouvelle école secondaire.

Les établissements d'enseignement supérieur, quant à eux, connaissent un phénomène particulier : l'ouverture de campus universitaires à l'extérieur des grands centres urbains. L'ouverture d'un pavillon satellite de l'Université de Montréal dans le secteur E et de la future station du REM Quartier témoigne de cette nouvelle tendance.

La fonction d'éducation postsecondaire est déjà ancrée dans le territoire du PPU et à proximité de celui-ci avec la présence d'un CÉGEP et de deux établissements de formation spécialisée. Le territoire se retrouve donc dans une dynamique de compétitivité avec le secteur E pour la consolidation de cette fonction institutionnelle. Or, les orientations municipales relatives à la création d'un centre-ville confirment le territoire du PPU centre-ville comme le lieu privilégié pour l'implantation de nouvelles institutions à Brossard.

4.5.4 LES ÉTABLISSEMENTS DE DIFFUSION CULTURELLE

Actuellement, la ville compte deux salles de spectacle privées à rayonnement régional situées au Quartier DIX30, et des équipements culturels publics dans le territoire du centre-ville. Les équipements publics forment le pôle culturel et civique, composé de la bibliothèque, du centre socioculturel et de l'hôtel de ville, où plusieurs salles de diffusion sont aménagées. Ensemble, les établissements culturels forment un inventaire de 22 sièges par 1 000 habitants, un ratio au-dessus de la moyenne québécoise avec 15 sièges par 1 000 habitants. Toutefois, le redéveloppement projeté nécessiterait, à terme, l'ajout de sièges additionnels et d'équipements culturels.

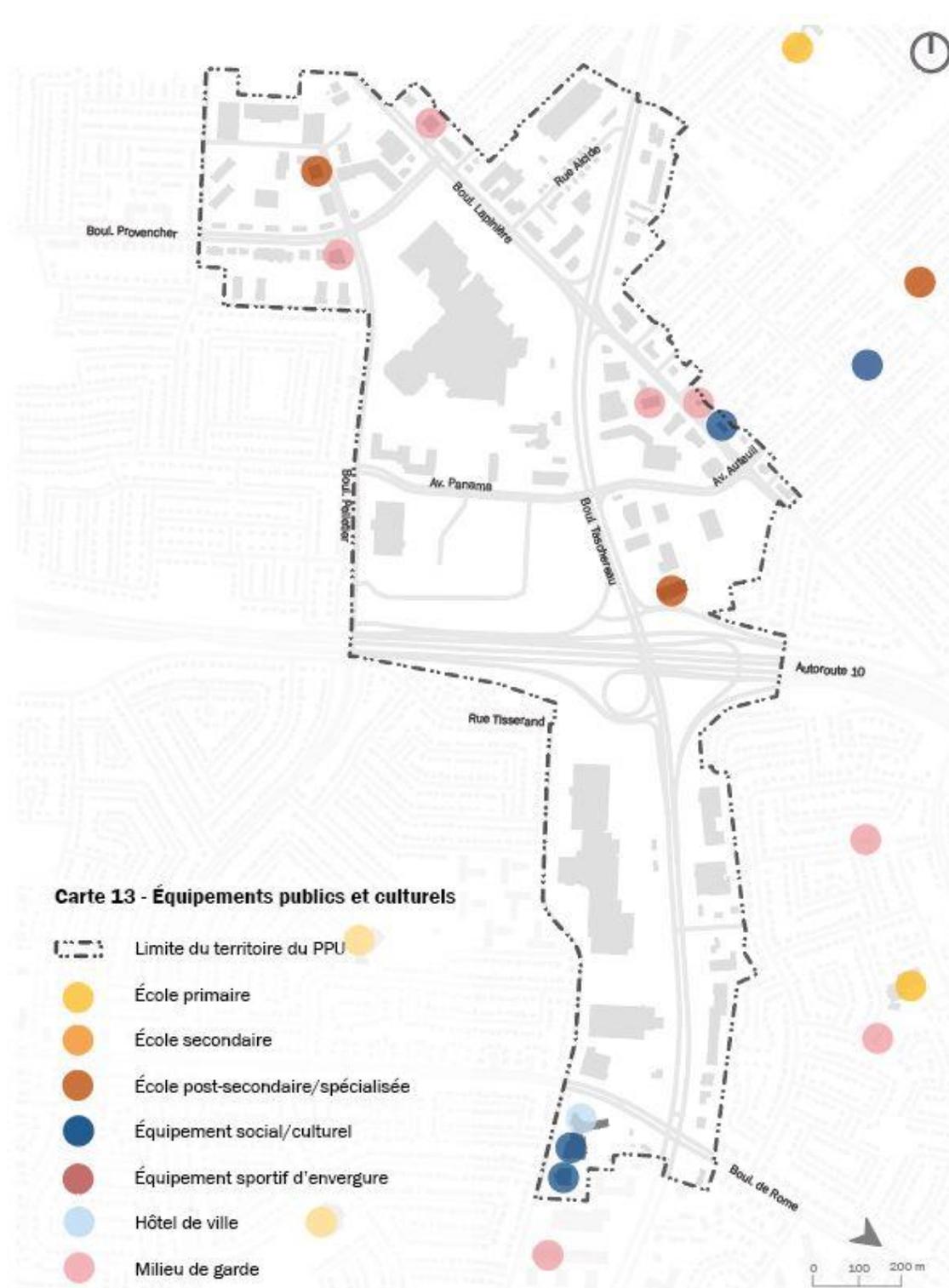
Au cours des dernières années, la Ville a apporté d'importants changements à la bibliothèque Georgette-Lepage pour mettre à jour ses services. Elle a ainsi créé l'espace SODA, dédié aux adolescents ainsi que le Fab Lab, un laboratoire technologique, électronique et robotique. Elle a également réaménagé la partie destinée aux enfants en bas âge. Toutefois, la Ville a observé une fréquentation plus faible des services offerts par la bibliothèque pour la population résidente située à l'est de l'autoroute 10. À cela s'ajoute une demande grandissante projetée par l'arrivée de nouveaux ménages.

4.5.5 LES LIEUX DE PRODUCTION ARTISTIQUES

La Ville de Brossard ne compte aucun espace dédié à la création ou à la production artistique, alors qu'elle observe une demande pour l'implantation d'un pôle culturel de création et de production artistique. Le prix élevé des loyers constitue un frein au développement d'espaces invitants pour les artistes.

Les espaces de rencontre et les lieux de diffusion culturelle et artistique figurent parmi les équipements collectifs les plus souhaités par la population ayant répondu au sondage en ligne sur la planification du PPU. En effet, 68 % des personnes répondantes ont dit souhaiter se déplacer au centre-ville pour fréquenter les lieux de loisir et de culture que l'on pourrait y retrouver.

Actuellement, le reflet de la culture et des arts dans le secteur du centre-ville se fait par la présence d'œuvres d'art dans les espaces publics. On y retrouve trois sculptures et plusieurs œuvres murales, notamment sous le viaduc Pelletier. À l'exception des œuvres représentées à l'hôtel de ville, les œuvres d'art public sont localisées le long de voies de circulation d'où elles sont peu mises en valeur.



4.5.6 Stratégie d'équipements publics et culturels

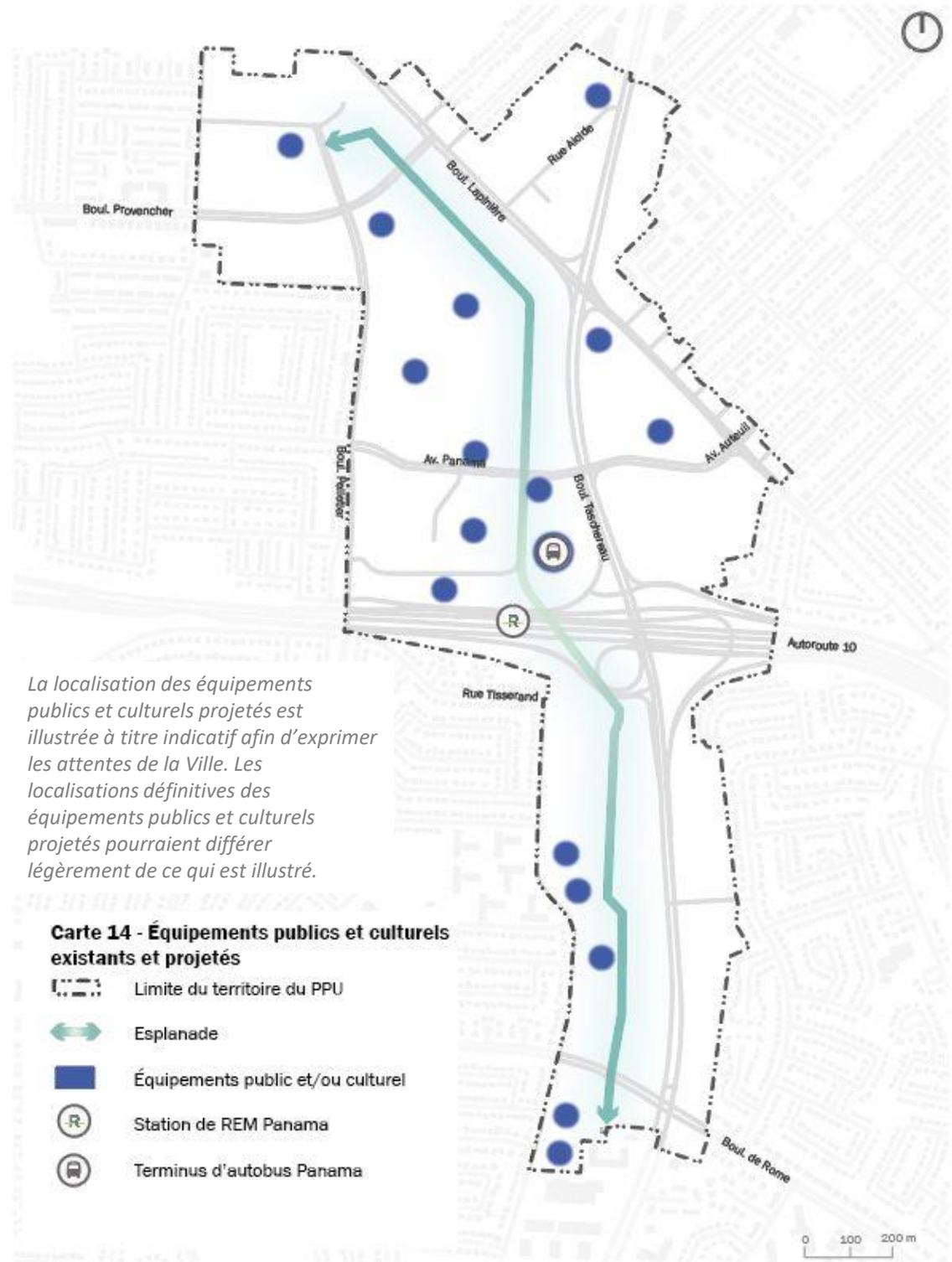
ACQUISITION DE TERRAINS, ENTENTES OU PARTENARIAT AU GRÉ DES PROJETS DE REDÉVELOPPEMENT POUR ASSURER LA PRÉSENCE D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET CULTURELS À RAYONNEMENT MUNICIPAL ET LOCAL

De façon générale, les équipements publics et culturels participent au développement d'un sentiment d'appartenance et ont un impact majeur sur l'attractivité d'un centre-ville. Brossard a su, au fil des années, construire une vitalité culturelle issue de la diversité culturelle de sa population et de son offre culturelle municipale.

La stratégie pour les équipements publics et culturels doit répondre à la double vocation du centre-ville : un cœur civique pour l'ensemble de la population brossardoise et un nouveau milieu de vie pour la population qui viendra y vivre. Cette stratégie à deux volets devra donc assurer la présence d'équipements publics et culturels à rayonnement supra municipal autant qu'à rayonnement local.

La planification des usages publics, communautaires et culturels doit être réfléchi en fonction de l'intensité/densité urbaines prévues puisqu'un milieu de vie de plus grande densité engendre des besoins accrus en matière d'équipements scolaires, communautaires et culturels. Une plus grande densité autorisée devrait donc nécessairement s'accompagner d'une plus grande proportion d'espaces dédiés aux usages scolaires, communautaires et culturels.

Afin d'assurer l'ancrage communautaire des personnes qui résideront au centre-ville, les équipements publics et culturels devront être implantés simultanément avec les phases de développement.



4.5.6.1 Stratégies

- a. Assurer la présence d'équipements publics et culturels requis pour supporter la croissance de la population.
- b. Mettre en place une offre culturelle dynamique à proximité des principaux axes de transport.
- c. Implanter les équipements culturels et publics à rayonnement municipal, régional et suprarégional à proximité des parcs et espaces verts ainsi qu'à proximité des infrastructures structurantes de transport collectif et actif pour en assurer l'accessibilité.
- d. Prévoir et concevoir des équipements publics adaptés à une demande grandissante et à des besoins évolutifs.
- e. Prévoir des terrains pour les nouvelles écoles.
- f. Encourager la mise en place de milieux de garde et privilégier un emplacement à une distance de marche d'un parc.
- g. Réviser les besoins en matière d'équipements publics au fil de la réalisation des phases de redéveloppement afin de bien cerner l'évolution des besoins de la population.
- h. Acquérir des terrains afin de construire les équipements publics nécessaires pour répondre aux besoins identifiés.
- i. Tenir compte du climat nordique et des changements climatiques sur les variations de température dans la conception des équipements publics et culturels afin d'en encourager l'accès au fil des saisons.



1. Campus technologique, Singapour, Perkins+Will
2. Campus Horsens, Danemark, CF Moller architects
3. Sund Nature Park, Copenhague, SLA
4. Centre communautaire Saint-Roch, Québec. CCM2
5. École primaire Les Semis, Longueuil. Leclerc Architectes

4.6 PARCS ET ESPACES VERTS

4.6.1 DE NOUVEAUX BESOINS À COMBLER

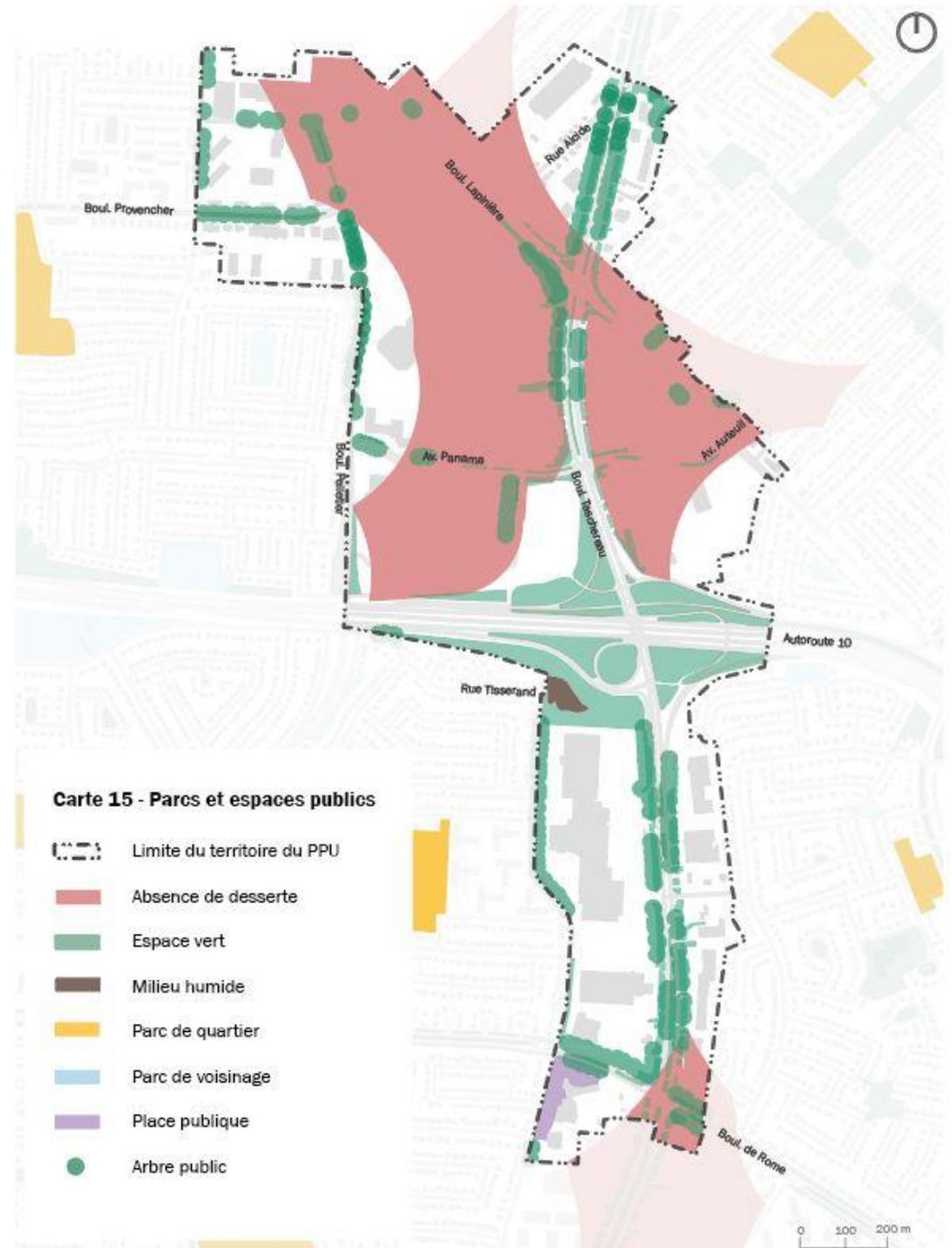
Le territoire du centre-ville comprend peu de parcs et espaces verts. Actuellement, seule une place publique devant la bibliothèque Georgette-Lepage et un milieu humide au sud de l'autoroute 10 sont présents.

Plusieurs parcs de quartier et de voisinage sont présents et aménagés dans les quartiers adjacents. Ceux-ci sont pourvus d'équipements sportifs, récréatifs et de détente. Toutefois, ils sont pour la plupart situés hors des rayons de marchabilité souhaités (300 m) pour qu'ils puissent être considérés comme desservant le territoire du centre-ville.

En 2019, la Ville de Brossard a consulté sa population sur leurs besoins et préférences en matière de parcs⁶. Questionnés sur leurs habitudes de fréquentation des parcs, 92 % des 550 individus ayant répondu au sondage ont indiqué se rendre à un parc à pied. Le tiers des répondants a également dit fréquenter les parcs de deux à trois fois par semaine.

La Ville a également étudié la desserte des parcs sur son territoire et identifié des zones avec une absence de desserte aux parcs existants. Des besoins en aires de jeux pour les jeunes de 12 ans et moins ont été soulevés à l'échelle de la ville. L'offre en parcs et espaces verts au centre-ville devra donc répondre aux besoins actuels et ceux projetés selon les prévisions liées à l'offre future en logements.

⁶ Ville de Brossard(2019) Sondage J'imagine mon parc



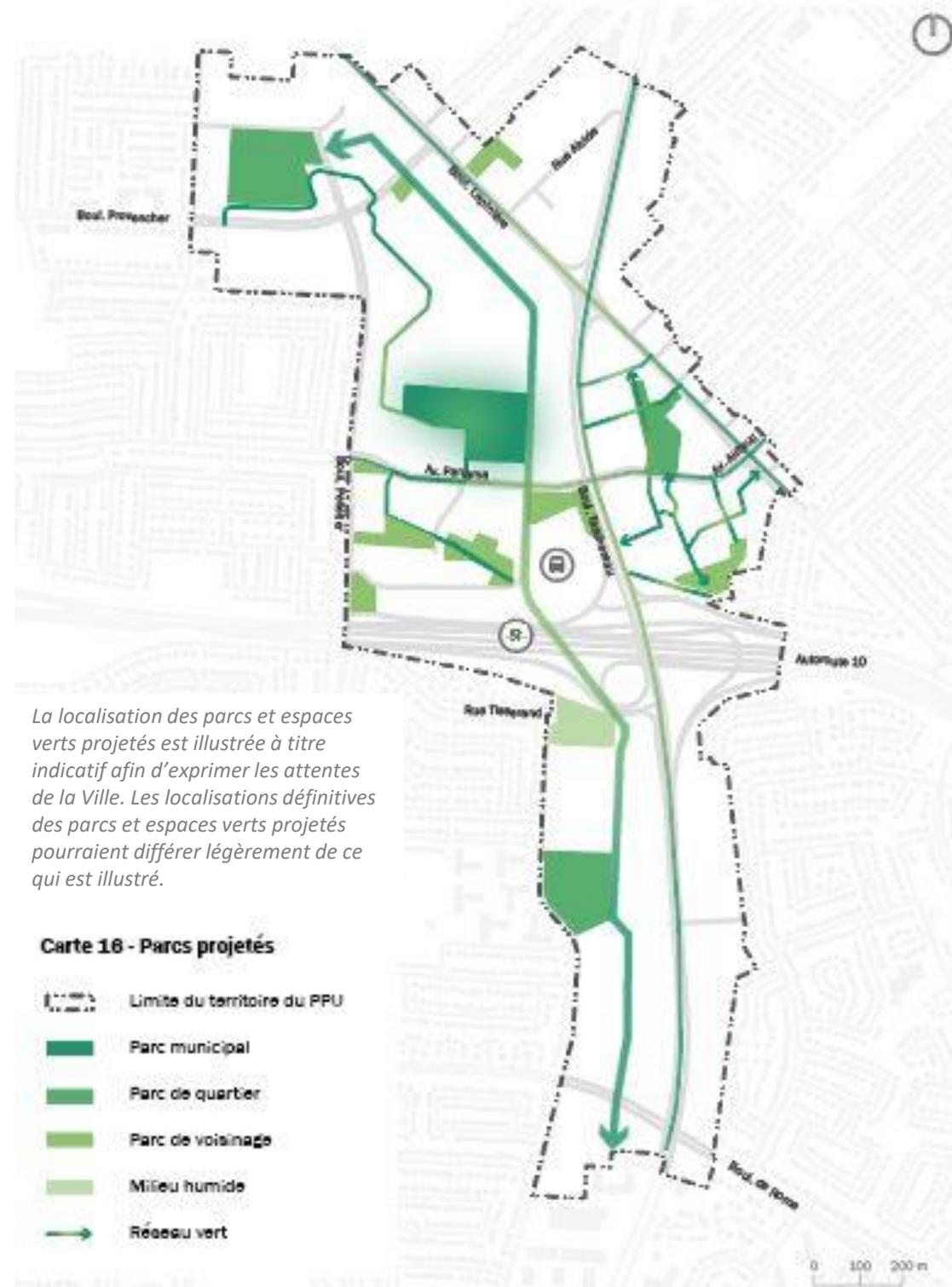
4.6.2 Stratégie parcs et espaces publics

CRÉATION D'UN RÉSEAU DE PARCS ET ESPACES PUBLICS INCLUANT UN GRAND PARC URBAIN AU CŒUR DU CENTRE-VILLE POUR QUE CHACUN AIT ACCÈS À UN PARC À MOINS DE 300 MÈTRES

La superficie de parcs et d'espaces publics aménagés pour les nouveaux résidents du centre-ville devrait viser l'atteinte d'un ratio de 2 ha/1 000 habitants. Selon le modèle théorique de desserte élaboré par la Ville, tous les citoyens devraient avoir accès à un parc de voisinage dans un rayon de 300 mètres de leur résidence et l'accès à un parc municipal.

La stratégie mise sur l'ajout de parcs et d'espaces verts sur le territoire du centre-ville à la hauteur des besoins qui seront générés par l'arrivée des logements projetés. Une gradation des espaces verts et des espaces publics au sol en fonction de l'intensité/densité urbaines est prévue. La planification d'un milieu de vie de plus grande densité doit permettre une optimisation de l'espace au sol, afin de libérer de l'espace pour assurer la présence de nouveaux parcs et espaces publics sur le territoire du centre-ville.

Cette contrepartie s'avère essentielle pour assurer la qualité des nouveaux milieux de vie du centre-ville et pour répondre aux besoins exprimés par les citoyens et attendus par la ville. D'ailleurs, les exercices de consultation auprès de la population ont révélé des préoccupations environnementales et un désir marqué pour une plus grande présence de la nature et de parcs au le centre-ville.



4.6.2.1 Stratégies

- a. Assurer une présence de parcs et d'espaces publics au sol proportionnelle à la densité: une plus grande densité devrait nécessairement s'accompagner d'une plus grande proportion de parcs et d'espaces verts.
- b. Concevoir un grand parc municipal au cœur du centre-ville, connecté à un réseau d'espaces verts publics et privés reliés entre eux sous forme de corridors verts.
- c. Aménager 2 parcs de voisinage et 2 parcs de quartier afin de répondre à l'offre projetée en logements.
- d. Favoriser des aménagements de parcs naturalisés permettant une variété d'activités et répondant également aux besoins en aires de jeux identifiés pour les jeunes de 12 ans et moins à l'échelle de la Ville.
- e. Localiser les parcs de proximité de manière à permettre à tous les résidents du centre-ville d'y accéder en cinq minutes ou moins à pied (distance maximale de 300 m. entre les parcs et les résidences).
- f. Régénérer une nature en ville pour créer des espaces publics confortables, améliorer la qualité de l'air et la résilience de la ville aux aléas climatiques.
- g. Intégrer l'agriculture urbaine dans l'aménagement des espaces publics et des projets privés.
- h. Préserver les milieux humides existants.
- i. Prévoir dans les bâtiments adjacents aux espaces publics des usages qui assurent la fréquentation de ces espaces à différents moments de la journée.



Esplanade civique

1. Moore Square, Caroline du Nord, Sasaki
2. Rue Aubry, Gatineau. Tourisme Outaouais

Réseau vert

3. Campus médical, New York. Scape
4. Parc Martin Luther King, Paris, Osty et associés
5. Séoul, Luci et City People Light

4.7 FORME BÂTIE

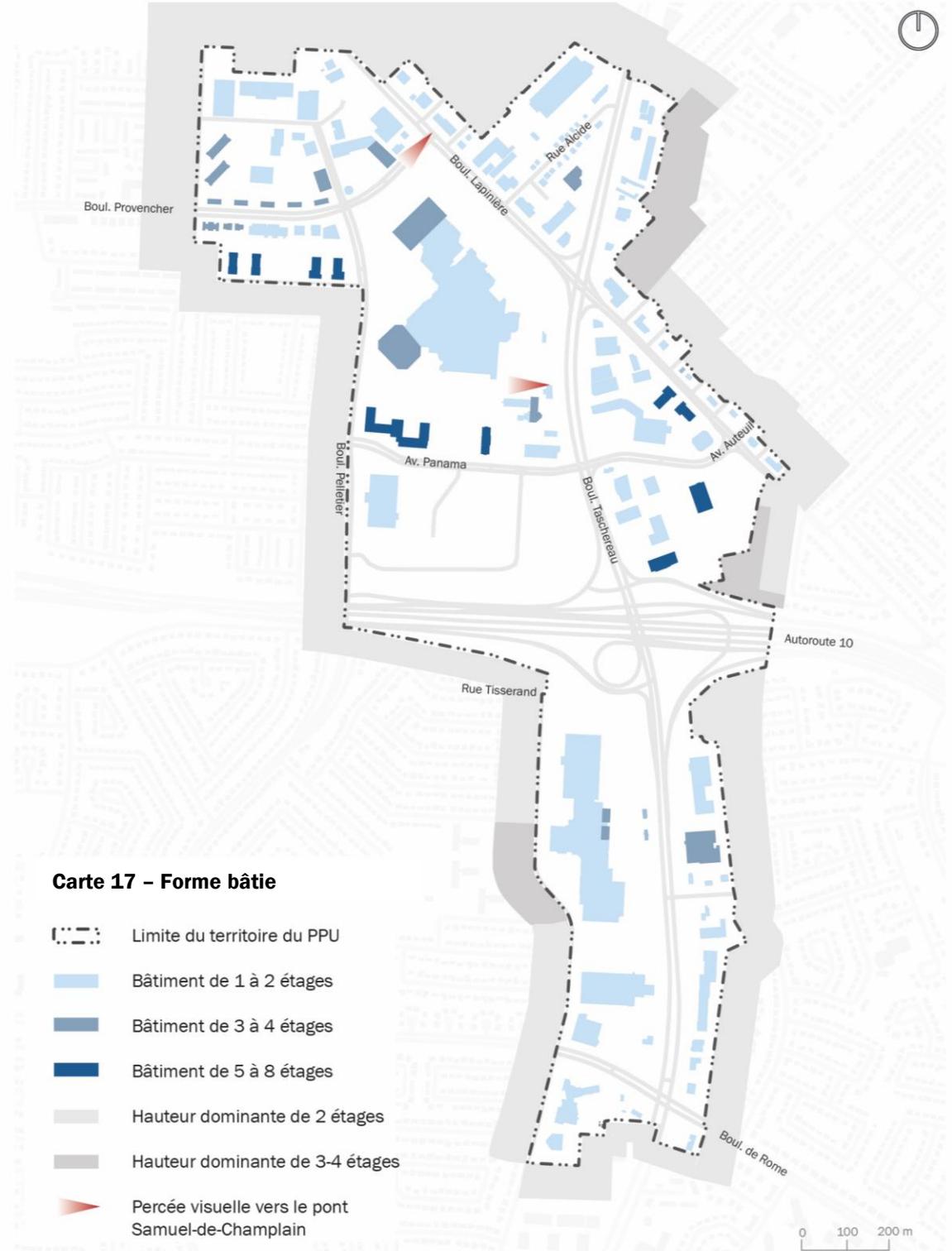
4.7.1 UNE FORME BÂTIE EN RUPTURE AVEC LE PAYSAGE ENVIRONNANT

Les abords des axes de circulation qui structurent le territoire du centre-ville sont caractérisés par la présence de bâtiments de grands gabarits et isolés ainsi que d'ensembles commerciaux généralement d'un à deux étages. Le front bâti de ces commerces est en recul derrière de grandes aires de stationnement, ne favorisant pas une interface commerciale dynamique. L'implantation variée des bâtiments et leur éloignement de la rue créent de nombreuses ruptures dans la continuité commerciale de ces axes structurants.

Le gabarit des bâtiments du territoire du centre-ville est en rupture avec celui des bâtiments situés dans les secteurs adjacents, lesquels sont composés de bâtiments résidentiels de très faible densité. Quelques projets résidentiels atteignant six étages sont implantés ponctuellement à proximité du territoire du centre-ville.

4.7.2 DES PERCÉES VISUELLES À CONSERVER

Plusieurs percées visuelles offrent des vues sur des éléments significatifs du paysage, notamment sur les haubans du pont Samuel-de-Champlain. Les percées visuelles identifiées sur la carte devraient être conservées et mises en valeur.



4.7.3 Stratégie de forme bâtie

UNE GRADATION DE L'INTENSITÉ DE LA FORME BÂTIE S'INTÉGRANT AUX QUARTIERS VOISINS ET ATTEIGNANT UNE INTENSITÉ ÉLEVÉE À PROXIMITÉ DE LA STATION DE REM.

La stratégie de forme bâtie vise à tirer parti de la présence d'infrastructures structurantes de transport collectif. Un redéveloppement du territoire ainsi réfléchi se caractérise par une densité plus élevée à proximité des points d'accès au transport collectif structurant, assurant un achalandage qui optimise les infrastructures de transport et soutient des milieux de vie complets.

L'approche mise de l'avant vise à harmoniser la forme bâtie avec celle des quartiers voisins de plus faible densité. Une augmentation graduelle de l'intensité/densité urbaine et des usages complémentaires sont ensuite prévus vers le cœur du centre-ville. La carte ci-contre illustre les cibles de densités visées.

Les cibles ont pour objectif de prévoir des densités suffisantes pour favoriser les déplacements actifs et l'utilisation optimale des transports collectifs, pour soutenir une mixité d'usages et favoriser une vie urbaine animée, tout en préservant l'essence de la forme urbaine brossardoise, en respectant les capacités des infrastructures actuelles et projetées et en considérant les besoins publics requis pour soutenir ces résidents.

Les cibles de hauteur des bâtiments respectent la même logique, étant plus hautes au cœur du centre-ville pour décroître en périphérie du territoire du centre-ville pour s'harmoniser à celles des bâtiments existants.

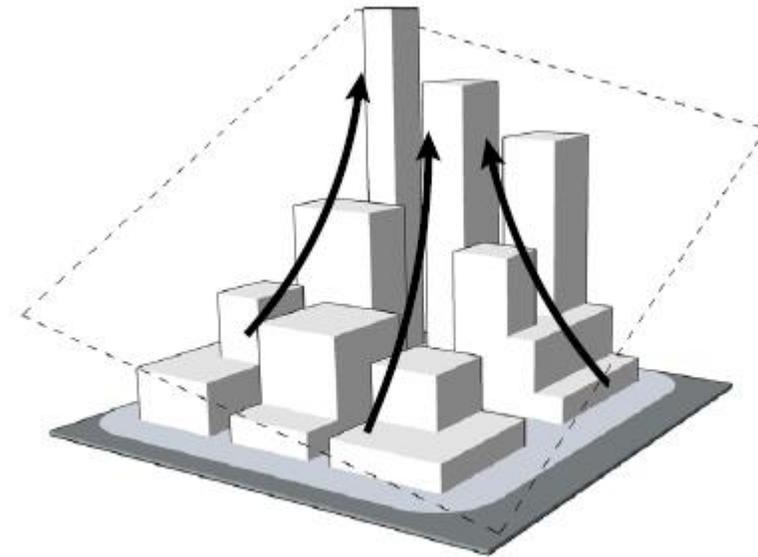


Figure 18 – Gradation de la hauteur

4.7.3.1 Stratégies

- a. Aux abords des quartiers résidentiels adjacents, prévoir des bâtiments de typologies et hauteurs similaires afin d'assurer l'harmonie avec le voisinage existant.
- b. Opter pour une compacité moyenne à élevée du cadre bâti pour renforcer le potentiel de déplacements actifs et sécuritaires..
- c. Prévoir une hauteur dominante limitée et une modulation des bâtiments qui permet de préserver l'échelle humaine tout en dégagant de l'espace au sol pour les parcs et les espaces publics.
- d. Concevoir des bâtiments encadrant les rues et espaces publics notamment par des marges avant réduites aux endroits appropriés tout en assurant suffisamment d'espace pour planter des arbres, des décrochés qui permettent de briser la linéarité des façades et un retrait des étages supérieurs à partir du 4^e étage.
- e. Permettre des pointes de hauteur qui excèdent la hauteur dominante afin de dégager de l'espace au sol et ainsi d'accroître les superficies d'espaces verts publics au sol.
- f. Localiser les pointes de hauteur à des endroits stratégiques tels que les points d'accès au transport collectif structurant afin d'assurer une intensité de fonction plus importante à ces endroits et loin des bâtiments résidentiels de plus petit gabarit.
- g. Encadrer l'implantation, la taille et la modulation des volumes pour les bâtiments de grande hauteur.
- h. Encadrer les superficies de bâtiments et assurer la présence de superficies végétalisées privées proportionnelles à la densité.
- i. Prévoir davantage d'espaces verdoyants et attractifs au sol lorsqu'une plus grande densité est autorisée.
- j. Mettre en place des mesures assurant un confort bioclimatique (vent, soleil, ombrage, etc.) dans un contexte de plus grande densité.
- k. Conserver les percées visuelles existantes lors du redéveloppement des terrains afin de mettre en valeur le contexte paysager.

Intensité 1



Intensité 2



Intensité 3



Intensité 4



Intensités 5, 6 et 7



1

Résidentielle, 2-3 étages
Source: Lasalle, Remax



2

Plex et petits bâtiments, 3-4 étages
Source: Via Capitale



3

Bâtiments compacts, 3, 4 ou 6 étages
Source: iStockphoto



4

Barres avec surhauteur. 6, 8 ou 10 étages
Source: MUV, Montréal



5

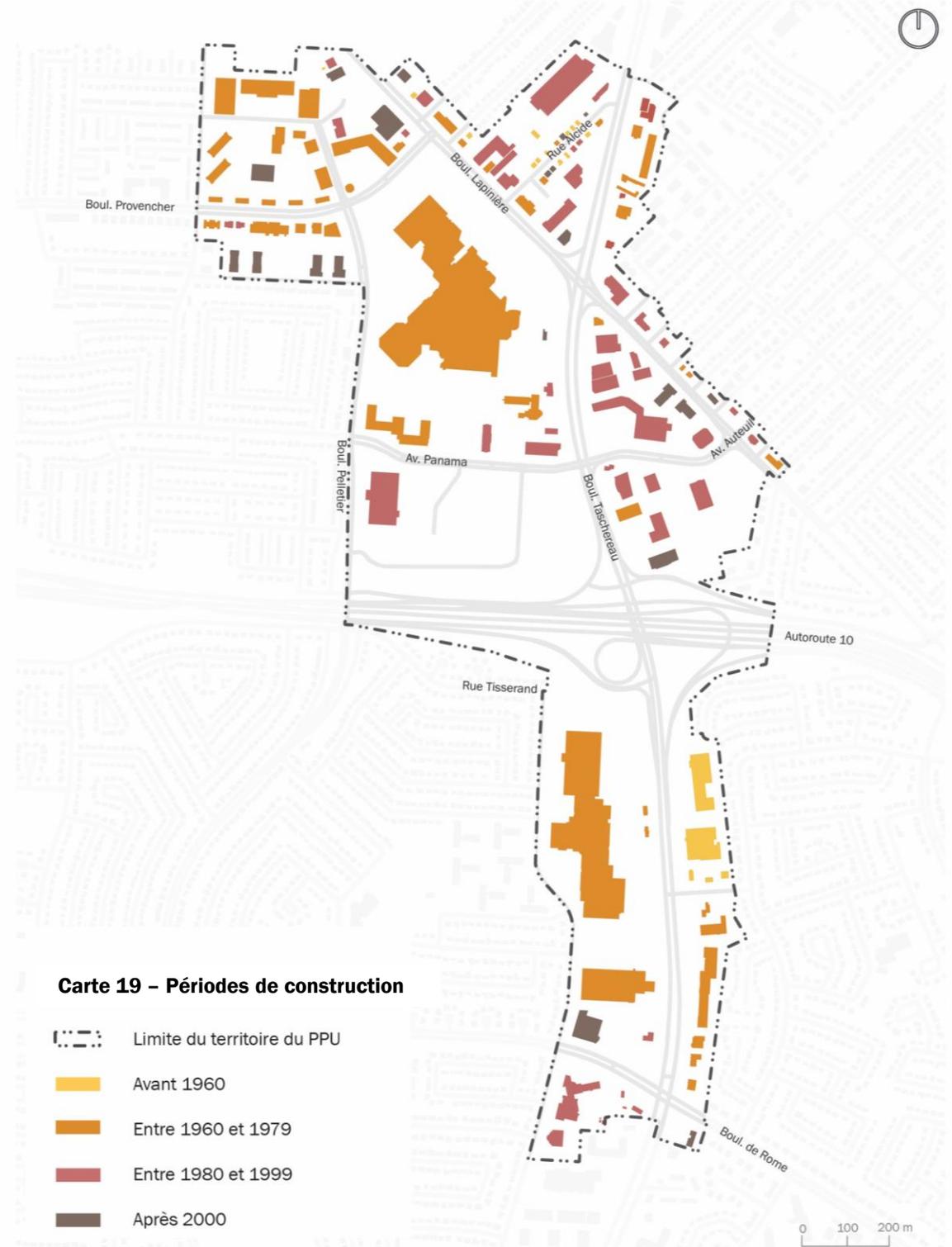
Tours, 10-15 ou 30 étages
Source: Lemay Michaud

4.8 ARCHITECTURE

4.8.1 CARACTÉRISTIQUES TYPOMORPHOLOGIQUES

Le territoire du PPU est composé principalement de bâtiments construits entre 1960 et 1980. Ces bâtiments ont des styles architecturaux éclectiques, bien qu'on puisse observer des tendances selon les décennies de construction.

Les principaux centres commerciaux ont été construits entre 1960 et 1980, faisant du territoire un lieu de destination dès cette époque. C'est également durant cette période que les quartiers résidentiels environnants se sont développés en grande majorité. Ceux-ci présentent des caractéristiques architecturales similaires, à l'exception du secteur A situé à l'est du boulevard Lapinière. Il s'agit de l'un des plus anciens secteurs de la ville. Celui-ci comprend une plus grande variété de styles architecturaux et des bâtiments de plus grande densité en bordure du boulevard. Au cours des dernières années, le secteur A a accueilli de nombreux projets de développement, ce qui a eu pour effet de changer le paysage du quartier. Il s'agit du quartier qui compte le plus grand nombre de constructions après 2000.



4.8.2 TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES

L'architecture résidentielle qu'on retrouve dans les quartiers entourant le territoire du centre-ville se caractérise principalement par des maisons unifamiliales ou jumelées d'un à deux étages. Pour les bâtiments construits après 1960, on observe quelques caractéristiques récurrentes : peu d'ornementation, toiture à deux versants, combinaison de maçonnerie de brique et d'un matériau léger.

Plusieurs petits immeubles d'appartements de 3 à 6 étages sont implantés dans le territoire du PPU et à ses abords. À l'exception des immeubles construits dans le secteur T, cette typologie a été popularisée à partir des années 1980.

Les photos ci-contre (colonne de gauche) représentent les principaux styles architecturaux observés. Ces échantillons illustrent le caractère hétéroclite de l'architecture résidentielle.

Les photos ci-contre (colonne de droite) représentent quant à elles des bâtiments de plus grands gabarits. Ils se caractérisent par des toitures plates, des balcons en projection et une très forte dominance de maçonnerie.



1



4



2



5



3



6

1. Maison de plain-pied de type bungalow, rue Alcide, Source : Google
2. Immeuble à logements sans ascenseur (walk-up), rue Alcide, Source : Google
3. Maison unifamiliale détachée (cottage), rue Tisserand, Source : Google
4. Immeuble à logements, boulevard Lapinière, Source : Google
5. Maison unifamiliale contigüe, rue Pelletier, Source : Google
6. Tour d'habitation de 132 logements, rue Panama, Source : Google

4.8.3 TYPOLOGIES COMMERCIALES ET INSTITUTIONNELLES

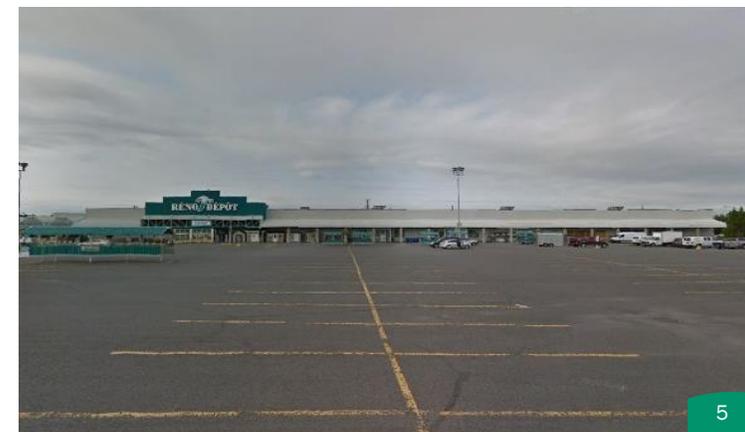
Les bâtiments commerciaux en bordure du boulevard Taschereau, construits entre 1960 et 2000 sont caractéristiques d'un modèle de développement nord-américain.

Ils sont souvent implantés au centre de leur terrain pour les plus grands mails ou en fond de cour, dans le cas des mails linéaires (*strip malls*). Ceux-ci sont formés d'un plan rectangulaire comprenant des entrées individuelles pour chacun des commerces. Dans tous les cas, des aires de stationnement sont aménagées entre les bâtiments et les rues publiques, généralement en façade.

Les bâtiments de type centre commercial et à grande surface sont également formés d'un plan rectangulaire. Ils diffèrent toutefois du mail linéaire par une implantation variée, en retrait de la rue. De grand gabarit, le centre commercial est composé de plusieurs volumes reliés par des corridors intérieurs.

En rupture avec ce modèle, on retrouve les tours à bureaux. Leurs hauteurs varient de 4 à 6 étages dans le territoire du PPU. Ces bâtiments sont généralement très vitrés et marquent une volonté, qui émerge depuis les dernières années, de se tourner vers des styles architecturaux plus contemporains.

Le centre socioculturel Alphonse-Lepage, l'Hôtel de Ville et la bibliothèque de Brossard Georgette-Lepage qui forment le pôle civique ont été construits respectivement en 1987, 1991 et 2001 dans un style contemporain.



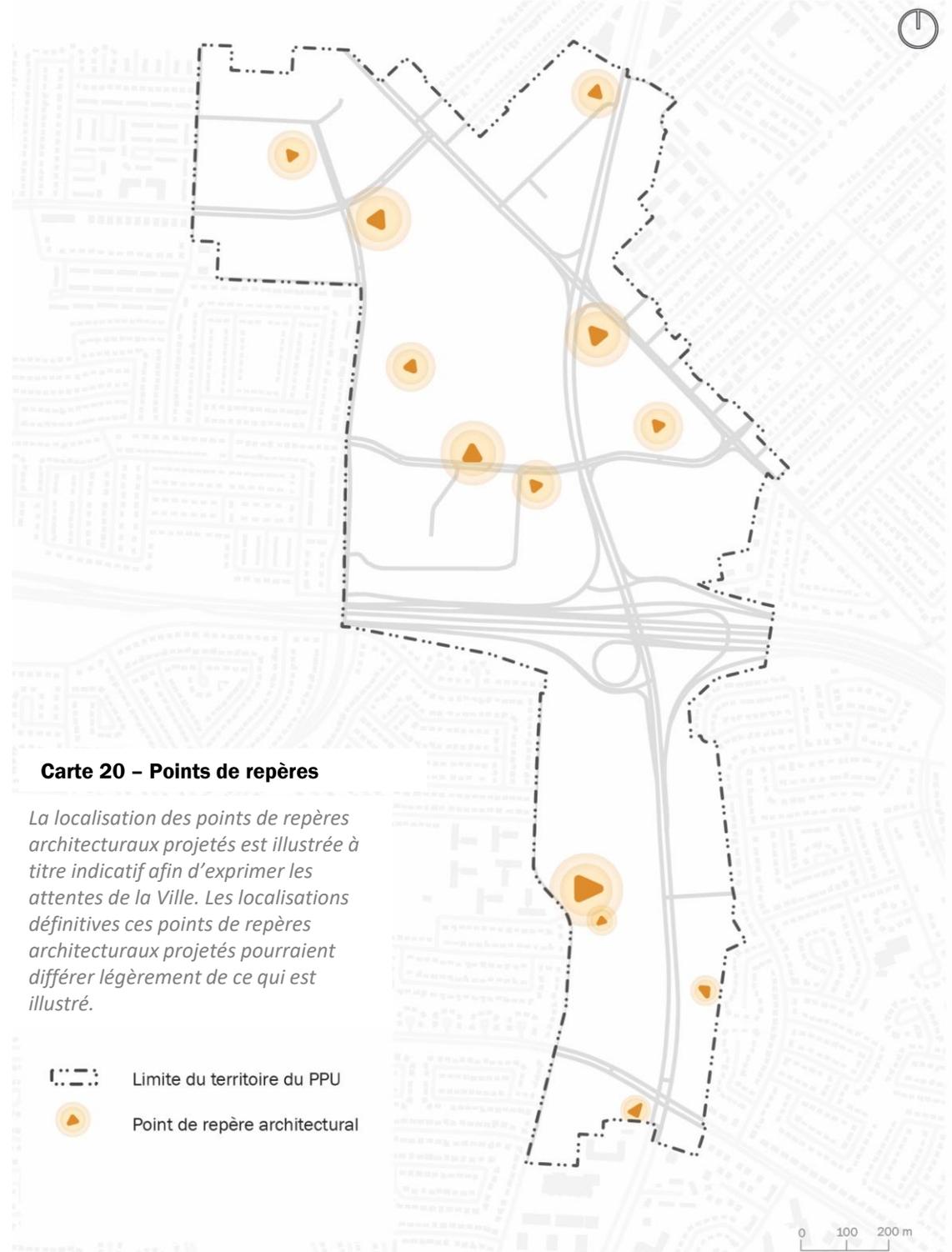
1. Mail linéaire, boulevard Taschereau, Source : Google
2. Immeuble à bureaux, boulevard Taschereau, Source : Google
3. Centre commercial Mail Champlain, Source : Google Earth
4. Immeuble à bureaux, avenue Panama, Source : Google
5. Centre commercial de grande surface, boulevard Taschereau, Source : Google
6. Centre socioculturel Alphonse-Lepage, Source : Ville de Brossard

4.8.4 Stratégie en architecture

EXEMPLARITÉ ARCHITECTURALE CONTRIBUANT À L'ANIMATION DES ESPACES PUBLICS ET AU BIEN-ÊTRE GÉNÉRAL EN PLUS DE CRÉER UNE SILHOUETTE URBAINE DISTINCTIVE COMPOSÉE DE BÂTIMENTS EFFILÉS AYANT CHACUN LEUR SIGNATURE ARCHITECTURALE

La stratégie mise sur la création d'une unité architecturale pour le centre-ville. Le redéveloppement de terrains appartenant à de multiples propriétaires soulève la nécessité d'assurer que les différents projets répondent à une vision d'ensemble. De plus, l'attrait des espaces publics repose en partie sur la qualité de l'architecture, sur le rythme des façades et de l'animation la rue.

La population brossardoise s'est prononcée sur la forme architecturale souhaitée. À cet effet, 54,5 % des répondants au sondage ont dit souhaiter un centre-ville compact, d'une hauteur moyenne sans tour. Lors des sessions d'idéation, il a toutefois été soulevé que des bâtiments de grande hauteur ou des tours bien intégrées pourraient être acceptables, si cela permet l'aménagement d'espaces publics de qualité au sol.



4.8.4.1 Stratégies

- a. Concevoir des bâtiments à échelle humaine qui contribuent à enrichir le paysage.
- b. Établir des balises claires pour favoriser une architecture d'ensemble exemplaire créant un cachet unique.
- c. Favoriser une conception architecturale distinctive au rez-de-chaussée des bâtiments afin de contribuer à l'animation de la rue.
- d. Développer une architecture signature pour chacun des bâtiments de grande hauteur (20 étages et plus) afin d'en faire des repères architecturaux.
- e. Favoriser une mise en lumière sobre et mettant en valeur l'architecture pour les bâtiments de grande hauteur;
- f. Encourager des pratiques de construction de bâtiments écologiques et durables, notamment les toitures vertes.
- g. Concevoir, implanter et orienter les bâtiments de façon à limiter les impacts bioclimatiques et environnementaux engendrés par le bâtiment.
- h. Pour les bâtiments qui bordent un espace public, favoriser une hauteur cohérente à la largeur de l'espace public.
- i. Favoriser la conception de bâtiments jouant un rôle de points de repères iconiques dans des endroits stratégiques.



Architecture signature et point de repère iconique

1. Musée canadien de l'histoire, Gatineau. Gouvernement du Canada
2. Palais des congrès de Montréal

Modulation des volumes

3. Zibi, Gatineau. Zibi.ca

Architecture résidentielle

4. Cité Angus, Montréal. Agora Montréal

Architecture topographique

5. École, Nantes, Phytolab

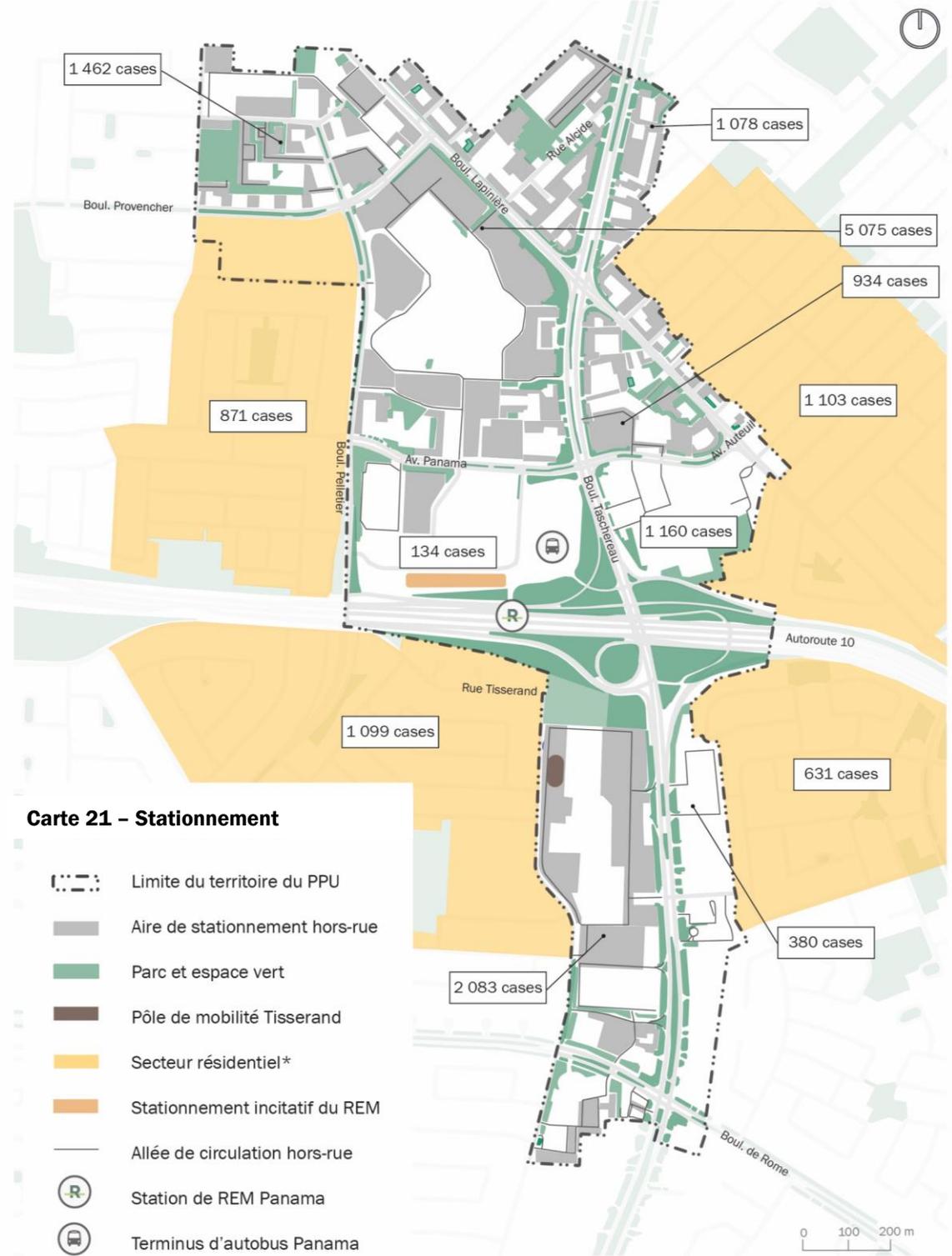
4.9 STATIONNEMENT

4.9.1 L'OCCUPATION DES STATIONNEMENTS

Le territoire du PPU centre-ville compte près de 14 000 cases de stationnement hors rue aménagées sur les terrains des espaces commerciaux, institutionnels et de bureaux du territoire du centre-ville. Un relevé d'occupation réalisé en 2021 indiquait un taux d'occupation de ces stationnements variable, allant de 16 % à 99 %. Les stationnements les plus utilisés étaient ceux qui desservent les bureaux, tandis que les moins utilisés étaient ceux liés à certaines fonctions commerciales.

Un stationnement incitatif de 134 cases de stationnement a été aménagé aux abords de la station de REM Panama. Au moment des comptages en 2021, soit avant l'entrée en fonction du REM, les données montraient une utilisation du stationnement sur rue en semaine allant jusqu'à 40 % pour le boulevard Pelletier à proximité de la station d'autobus Panama et jusqu'à 79 % d'utilisation des cases sur rue dans le secteur A. À titre indicatif, les rues les plus occupées sont les rues perpendiculaires au boulevard Lapinière entre la rue Alfred et l'avenue Auteuil. Dans ce secteur, le taux d'occupation sur rue varie de 31 % à 79 %. Ces places sont situées à une distance de marche d'environ 550 mètres des points d'accès au transport collectif.

Actuellement, le stationnement sur rue est interdit sur les grandes artères qui traversent le territoire du centre-ville. Un système de vignettes pour les résidents des secteurs adjacents à la station du REM Panama a également été mis en place pour éviter que les usagers du REM n'utilisent les rues comme un stationnement incitatif.





Place Portobello



Vue aérienne, Google Maps

4.9.2 Les défis de l'offre en stationnement

La construction de projets immobiliers entraînera une augmentation des déplacements ainsi qu'une demande en stationnement additionnelle pour les nouveaux résidents. Les exigences minimales de cases de stationnement par logement devront toutefois être adaptées à la réalité d'un milieu dense situé à proximité d'un mode de transport en commun structurant, puisque les options de mobilité sont diversifiées.

Répondre aux nouveaux besoins en stationnement constituera un défi important dans la mesure où le territoire est déjà fortement occupé par l'automobile et congestionné en périodes de points, tandis qu'une utilisation décroissante de la voiture est à prévoir en raison de la proximité de la station de REM Panama. Il est à noter également que la demande induite par une plus grande offre de stationnements fausse la perception des besoins réels de la population en la matière et peut avoir pour effet d'encourager l'utilisation de l'automobile et d'engorger encore davantage le réseau viaire inutilement.

L'aménagement de cases de stationnement a également un impact sur la valeur foncière et sur le coût des logements. D'une part, l'espace occupé aux fins de stationnement pourrait être occupé par des usages ayant une meilleure valorisation de l'espace. D'autre part, l'aménagement des cases de stationnement, notamment en souterrain ou en structure étagée, engendre un coût de construction additionnel qui se répercute sur le prix des logements. Dans un contexte de recherche d'abordabilité résidentielle et dans un milieu urbain très bien desservi en transport collectif, les exigences en matière de stationnement doivent être

révisées en tenant compte des multiples solutions de mobilité. À cet effet, des options alternatives à l'automobile ou visant à optimiser l'utilisation des cases de stationnement est à préconiser. À titre indicatif, une meilleure utilisation des cases de stationnement sur rue, la mutualisation des aires de stationnement, la mise en place d'un système d'autopartage et la bonification du réseau actif pour le rendre plus performant devraient être considérés.

Le stationnement sur rue dans les quartiers résidentiels adjacent au centre-ville est actuellement utilisé pour desservir certains commerces et services, ainsi que les usagers des transports collectifs. Une gestion du stationnement sur rue devrait permettre d'offrir de nouvelles cases de stationnement sur de nouvelles rues à l'intérieur du centre-ville tout en minimisant l'achalandage sur les rues résidentielles à l'extérieur du centre-ville et en assurant l'accès de courte durée aux commerces et services.

L'occupation variable des cases de stationnement hors-rue qui desservent les fonctions commerciales, hôtelières et de bureaux représente une opportunité pour une mutualisation des aires de stationnement. Un partage des aires de stationnement représente un défi en termes de gouvernance et d'accessibilité, mais pourrait permettre une optimisation de l'utilisation de ces espaces et du foncier de façon plus générale, en plus de réduire les impacts environnementaux associés.

4.9.3 Stratégie de stationnement

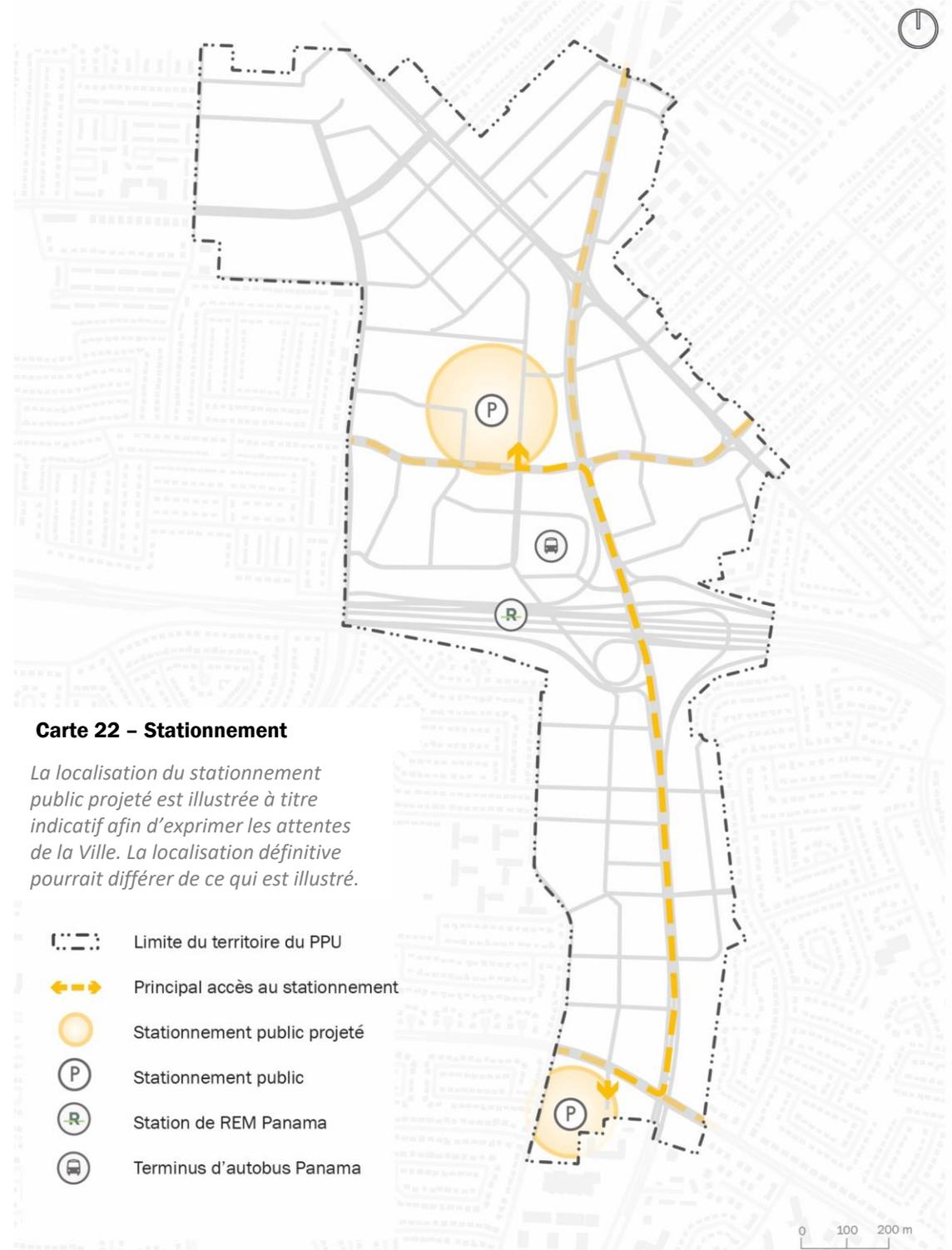
GESTION EFFICACE ET MUTUALISÉE DU STATIONNEMENT AFIN DE CONTRIBUER LIBÉRER L'ESPACE AU SOL POUR LA COMMUNAUTÉ ET LA NATURE

La stratégie de stationnement mise sur une meilleure gestion de l'offre en stationnement qui pourrait s'adapter selon l'augmentation de l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile en solo. Cette stratégie vise à rendre les cases existantes et projetées accessibles à tous les usagers du centre-ville en encourageant une mutualisation des cases et l'ajout de mesures alternatives à la possession de l'automobile, telle l'autopartage. Des ratios minimums mais limités sont prévus.

Afin de réduire l'impact des cases de stationnement sur le paysage, le stationnement souterrain sera favorisé tout comme l'ajout de végétation sur les stationnements de surface et l'ajout de mesures de biorétention. Le tout, afin de contribuer à créer un centre-ville vert et limiter l'impact de la densification.

La volonté est de maintenir un accès facile au centre-ville en automobile, sans que cela se fasse au détriment des autres modes de mobilité ou de la régénération de la nature en ville, qui constituent des principes forts à la planification du centre-ville.

Les changements dans les habitudes de mobilité résulteront de la mise en œuvre de réseaux de transport multimodaux efficaces. Ce transfert modal aura graduellement un impact sur l'utilisation décroissante des aires de stationnement tant publiques (ex. stationnement incitatif) que privées (nombre de cases de stationnement par logement ou pour les commerces), nécessitant de repenser la gestion des stationnements dans un contexte évolutif.



4.9.3.1 Stratégies

- a. Mettre en place un partage des stationnements privés avec le public, par une mutualisation des cases afin de permettre à tous les citoyens d'accéder au futur centre-ville en voiture de façon abordable voire gratuite pour pouvoir profiter des installations.
- b. Aménager des aires de stationnement partagées de manière à réduire le nombre d'entrées charretières et la superficie de ces espaces minéralisés.
- c. Ajuster les exigences de stationnement en fonction de l'offre de transport collectif évolutive en vue d'une réduction de la place dédiée à l'automobile.
- d. Favoriser la construction de stationnement en souterrain ou étagé afin de réduire l'empreinte au sol des aires de stationnement et harmoniser toute structure de stationnement au paysage urbain.
- e. Aménager les aires de stationnement de surface avec des normes plus respectueuses de l'environnement de façon à limiter leur impact visuel et environnemental.
- f. Prévoir des cases servant de débarcadères, des cases dédiées aux personnes handicapées et aux familles et prévoir des espaces dédiés aux véhicules de livraison afin d'éviter le stationnement en double.
- g. Aménager des cases de stationnement sur rue à l'intérieur du centre-ville et y prévoir des cases avec borne de recharge.
- h. Assurer une gestion de l'offre de stationnement sur rue pour assurer un roulement de l'occupation et éviter les impacts dans les rues adjacentes.
- i. Prévoir des stationnements pour vélos intérieurs et extérieurs.
- j. Prévoir une signalétique pour identifier les stationnements pour automobiles et pour vélos.



Végétalisation de dalles de garages souterrains

1. Parc Grønttorvet, Copenhague. Zinco
2. Zinco

Stationnement écoresponsable

3. Stationnement écologique, Montréal. Phytotechno

Stationnement étagé verti

4. Stationnement étagé, Québec. PMA Architectes

Stationnement sur rue

5. Rue Principale. Ville de Magog

4.10 DESIGN URBAIN ADAPTÉ AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

4.10.1 AMBIANCE URBAINE

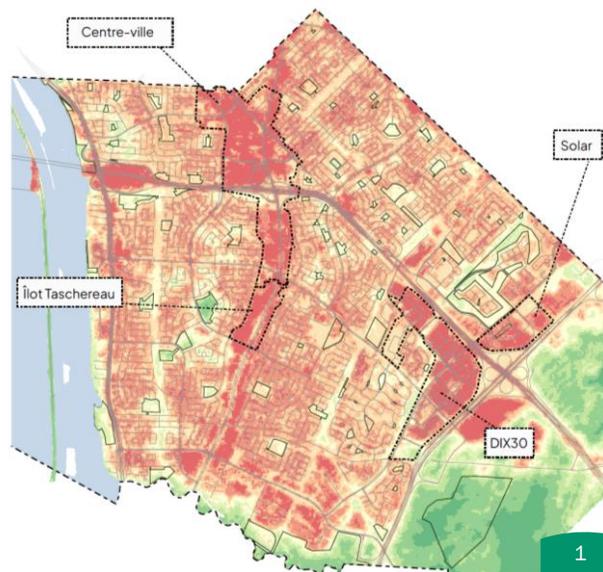
Au-delà des places publiques et des parcs, le design urbain est une approche qui touche l'expérience urbaine dans son ensemble. Or, la configuration actuelle du réseau viaire, l'implantation de bâtiments de grands gabarits et de faible hauteur en recul par rapport à la rue, ainsi que la quasi-absence de canopée le long des grandes artères sont autant d'éléments qui nuisent à l'ambiance d'un centre-ville ainsi qu'à la sécurité et au confort des modes de transport actifs.

En contrepartie, certains secteurs plus résidentiels situés en périphérie sont invitants pour les piétons et cyclistes, notamment aux abords du boulevard Pelletier et de l'avenue Tisserand. L'emprise et l'encadrement de la rue y sont plus soutenus grâce au rythme des façades, à l'implantation plus rapprochée des maisons et à la présence d'arbres matures.

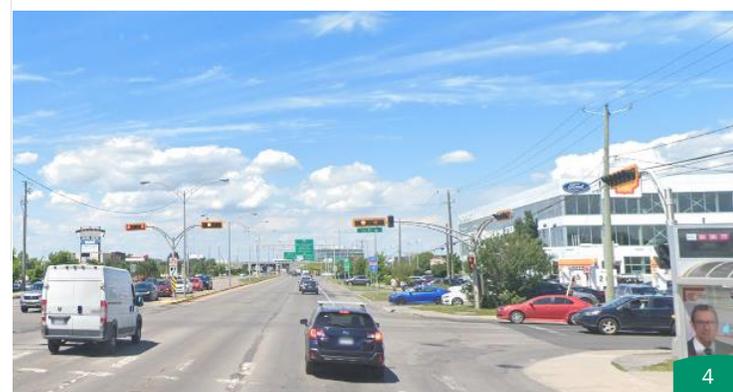
4.10.2 GESTION DES EAUX PLUVIALES ET ÎLOTS DE CHALEUR

La proportion de surfaces imperméables au centre-ville est nettement supérieure à celle des surfaces végétalisées. Les grandes étendues bitumées des rues et des stationnements restreignent l'absorption optimale des eaux de pluie contribuant au ruissellement, à l'accélération de la dégradation des fondations et des infrastructures, en plus de surcharger le réseau sanitaire. De plus, les arbres matures sont quasi absents, ce qui réduit grandement la qualité du réseau racinaire et sa capacité d'absorption profonde et graduelle des eaux de pluie.

La forte minéralisation du territoire provoque d'importants îlots de chaleur qui ont des impacts significatifs sur la santé et le confort des citoyens. L'absence de canopée significative exacerbe le phénomène d'îlots de chaleur par le manque d'ombre et d'évapotranspiration des végétaux. En plus d'avoir un impact majeur sur la qualité de vie de la population, la conception des espaces publics peut intervenir positivement sur la santé environnementale par la gestion des eaux pluviales et l'augmentation de la biodiversité et de la canopée.



1. Températures de surface, 2022. INSPQ
2. Avenue Tisserand. Google Maps
3. Boul. Pelletier. Google Maps
4. Boul. Taschereau. Google Maps



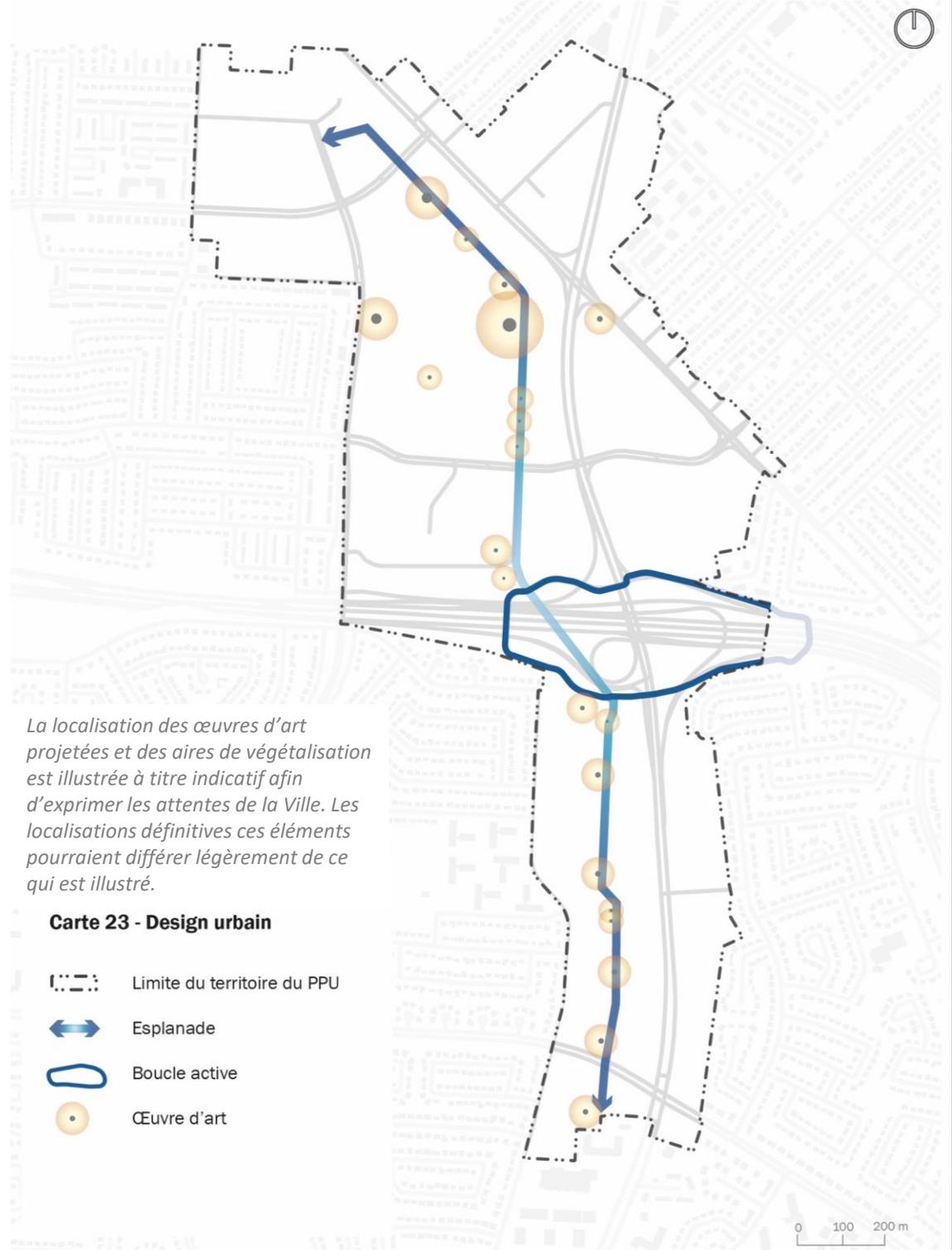
4.10.3 Stratégie de design urbain

VÉGÉTALISATION MASSIVE ET MISE EN VALEUR DE L'EAU EN SUIVANT UNE PLANIFICATION D'ARCHITECTURE DE PAYSAGE D'ENSEMBLE OFFRANT AU CENTRE-VILLE UN ENVIRONNEMENT VERDOYANT QUI AMÉLIORE LA QUALITÉ DE VIE DE TOUS

La stratégie mise sur l'approche de l'échelle humaine et de l'identité brossardoise pour la planification des projets, des rues, des parcs et des espaces publics. L'ampleur des sites de redéveloppement en requalification commerciale rend nécessaire l'ajout d'une nouvelle trame de rues, de parcs et d'espaces publics, sans quoi l'échelle de développement demeurera celle de l'automobile et non celle du piéton souhaité pour le centre-ville. Le tout, afin de créer un nouveau milieu de vie verdoyant à la hauteur des attentes.

Les rues forment un réseau d'espaces publics qui doit être accessible pour tous. En plus de permettre à tous de se déplacer sécuritairement, celles-ci doivent assurer la vitalité des quartiers et rendre attractifs les modes de transport actif et collectif. La planification des espaces publics devrait s'assurer de jeter les bases pour en faire des espaces vivants et animés où l'expérience communautaire y est forte.

Le sondage mené auprès de la population a révélé que la lutte aux changements climatiques est un enjeu prioritaire dans la planification du centre-ville (32 % des citoyens sondés). En adéquation avec la volonté de la population et dans le but de réduire son bilan carbone et de favoriser la transition vers la mobilité active, la Ville de Brossard a identifié l'importance de prévoir des aménagements confortables, sécuritaires et conviviaux pour ses usagers, notamment par une augmentation de la canopée ainsi qu'une augmentation de la résilience de la ville aux aléas climatiques.



4.10.3.1 Stratégies

- a. Intégrer un design urbain distinctif axé sur le développement durable qui renforce le milieu de vie.
- b. Faire de l'intégration de la nature un geste fort tant dans les espaces publics que privés.
- c. Augmenter le couvert végétal en bordure des rues et dans les aires de stationnement de surface.
- d. Maximiser les surfaces végétales et perméables sur les espaces non-construits.
- e. Aménager des bassins de biorétention extérieurs afin de réduire la pression sur les réseaux publics et s'adapter aux changements climatiques.
- f. Assurer l'intégration et la mise en valeur d'œuvres d'arts et d'espaces publics dans les nouveaux projets.
- g. Prévoir du mobilier urbain offrant des haltes de repos et pourvu d'un éclairage d'une intensité de 20 lux.
- h. Créer des aménagements répondant aux normes de d'accessibilité universelle.
- i. Mettre de l'avant un design de rue et d'espaces publics adapté à la saison hivernale, notamment par l'aménagement, les activités pouvant y prendre place et l'éclairage notamment.
- j. Augmenter le nombre d'arbres à grand déploiement.



Végétalisation massive

1. Jardin de pluie, Liverpool. STRI
2. Rivière Dasha, Chine. Aecom
3. Écoquartier d'Estimauville. Ville de Québec

Œuvres d'art

4. Centre commémoratif, Royaume-Uni. George King architects



05.

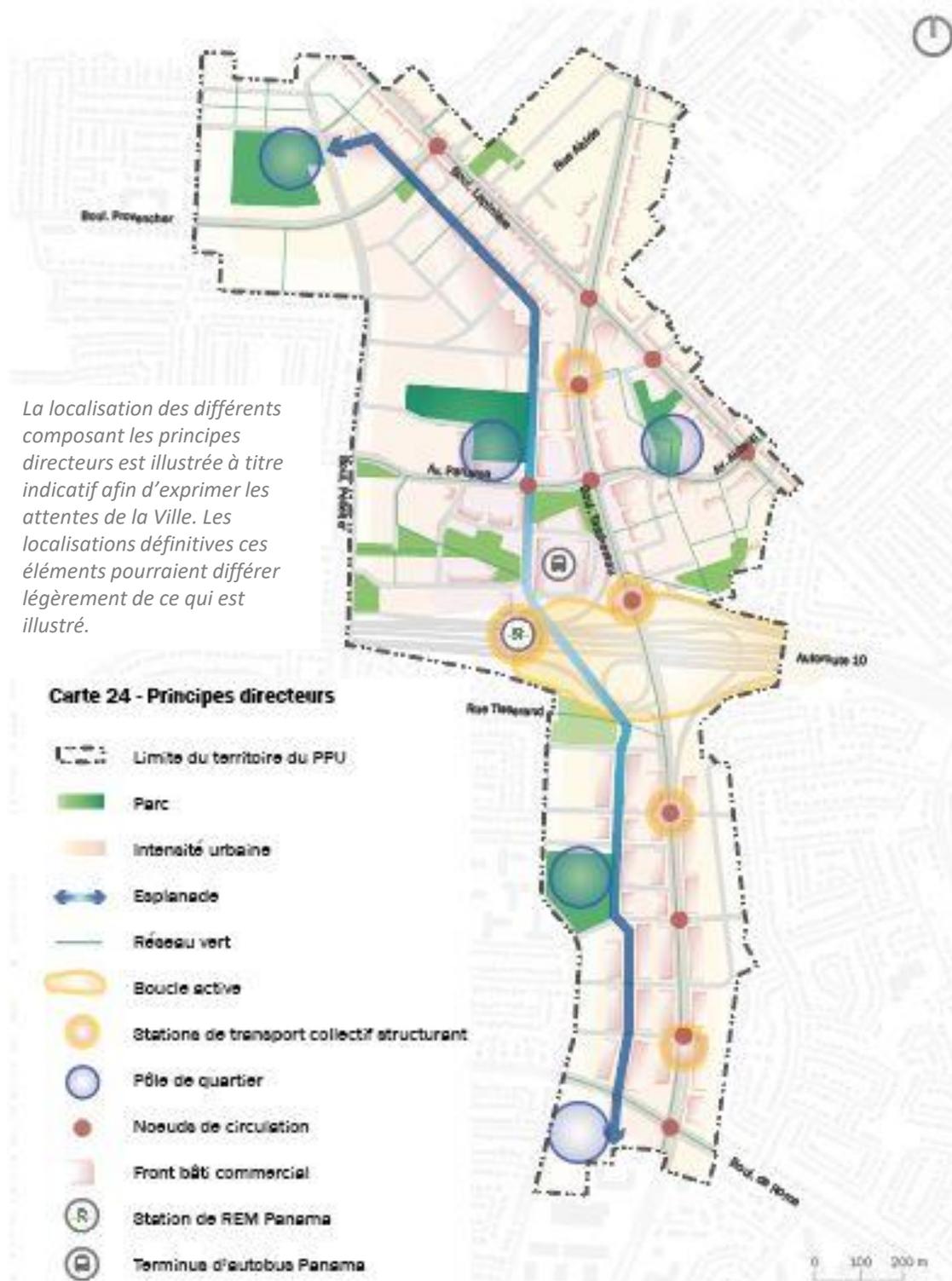
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Et
brossard

5.1 PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Principes directeurs

- L'intensité d'aménagement**, soit la hauteur et la densité de logements respecte une gradation qui s'arrime aux quartiers limitrophes pour croître jusqu'au cœur du centre-ville.
- La perméabilité de la trame urbaine** est assurée par la création de nouvelles connexions actives (piétonnes et/ou cyclables) et de nouvelles rues.
- L'intensité commerciale** est consolidée le long des boulevards et à proximité de la station du REM et du terminus Panama, ce qui permet de rassembler les activités commerciales et contribue à créer des milieux de vie à échelle humaine où les commerces, services et lieux d'emplois sont accessibles à distance de marche.
- Les pôles civiques** constituent une concentration de services communautaires et publics générant une véritable vie de quartier et répondant aux besoins des citoyens. Qu'il s'agisse d'écoles, d'équipements culturels et sportifs ou de services municipaux, ils sont des lieux de rassemblement importants pour la population du centre-ville et des alentours.
- Le réseau vert et les grands parcs** forment un enchevêtrement de liens actifs et d'espaces verts. Ils viennent souder le tissu urbain en offrant des espaces de détente et de loisir en plus d'assurer la perméabilité des îlots, l'animation du domaine public et d'offrir une solution pérenne pour l'adaptation aux changements climatiques.
- Les nœuds de circulation** sont des intersections sécurisées et des points de traverse importants d'un sous-secteur à autre.



5.2 PLAN D'AMÉNAGEMENT

Ce plan représente un futur possible pour
le centre-ville de Brossard

*Les bâtiments sont illustrés à titre
indicatif afin d'illustrer une forme
possible des attentes de la Ville.
L'implantation des bâtiments projetés
pourraient différer dans le respect des
principes de ce qui est illustré.*





06.

MISE EN ŒUVRE

6.1 RÉGLEMENTATION

6.1.1 LA STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Pour son centre-ville, la Ville de Brossard désire mettre de l'avant des outils réglementaires à la fois prévisibles et axés sur les principes de développement durable.

Un règlement qui met en œuvre la vision et qui maximise les retombées collectives

La stratégie développée prévoit un cadre normatif exhaustif favorisant les projets permis de plein droit avec des retombées collectives conséquentes. Des cibles précisant les attentes en termes de retombées collectives sont identifiées pour tout projet excédant les cibles traduites au règlement de zonage.

Pour l'ensemble du territoire, le recours au règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) est possible pour tout projet qui respecte les cibles du PPU et qui répond à la vision de développement. L'imbrication du cadre réglementaire normatif et discrétionnaire assurera le respect des objectifs d'aménagement et guidera le dépôt de projets de développement conformes.

Le recours aux demandes pour des projets particuliers sera possible et visera uniquement à offrir une certaine souplesse pour des projets qui dépassent les cibles traduites au règlement de zonage. Ces projets devront demeurer en phase avec la vision et devront maximiser les retombées pour la collectivité.

Schéma 6.1 - Une stratégie en 3 niveaux valorisant les projets bonifiés



Schéma 6.2 - Cheminement d'approbation d'un projet de développement

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Respect de la vision

Le projet s'inscrit en cohérence avec l'énoncé de vision et les grandes orientations du PPU

Respect de la planification détaillée

Le projet respecte les intentions d'aménagement prévues pour le secteur de planification détaillée, notamment l'emplacement des voies de circulation, la planification des parcs et équipements collectifs et la répartition des intensités urbaines.

Non-respect de la planification détaillée faite par la Ville

Le projet propose une planification détaillée différente de celle prévue à la section 5 du PPU.

Conformité aux cibles

Le projet est conforme à la fourchette de cibles établie au PPU le secteur de planification détaillée, notamment au niveau de la hauteur et de la densité.

Dépassement des cibles

Le projet dépasse la fourchette de cibles établie au PPU pour le secteur de planification détaillée, notamment au niveau de la hauteur et de la densité.

PROJET CONFORME

Conformité à la réglementation

Le projet est conforme aux règlements applicables. La hauteur et la densité prévues permettent de mettre en œuvre le PPU tout en respectant au maximum l'acceptabilité sociale.

PROJET SUPÉRIEUR

Évaluation des projets par un outil discrétionnaire (PPCMOI, changement de zonage, etc.)

Un projet dont la hauteur ou la densité respecte la fourchette de cible prévue au PPU devra permettre d'accroître les retombées collectives, notamment en matière d'habitation abordable, de verdissement et de présence de parcs et équipements publics.

PROJET EXEMPLAIRE

Évaluation des projets par un outil discrétionnaire (PPCMOI, changement de zonage, etc.)

Un projet dépassant les cibles devra permettre d'accroître considérablement les retombées collectives, notamment en matière d'habitation abordable et sociale, de verdissement, de parcs et équipements publics, d'usages viables, de développement durable et d'architecture de qualité.

NOUVELLE PLANIFICATION

Évaluation d'une nouvelle planification détaillée par demande de modification au PPU ou un processus d'approbation discrétionnaire par le Conseil

Les intentions d'aménagement et les cibles proposées devront demeurer conformes à l'énoncé de vision et aux 3 grandes orientations du PPU.

Approbation du projet en vertu du cadre réglementaire normatif et discrétionnaire applicable au centre-ville

Les projets doivent respecter le cadre réglementaire normatif et discrétionnaire spécifique au centre-ville mettant en œuvre la vision d'aménagement.

6.1.2 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE NORMATIF ET DISCRÉTIONNAIRE SPÉCIFIQUE AU CENTRE-VILLE

6.1.2.1 Le respect de la planification détaillée

La réglementation d'urbanisme permettra d'assurer le respect des intentions d'aménagement prévues et des cibles visées pour les secteurs de planification détaillée, notamment en ce qui concerne l'emplacement des voies de circulation, la planification des parcs et équipements collectifs et la répartition des intensités urbaines. La réglementation devra notamment :

- a. Prohiber tout nouveau projet intégré non adjacent à une rue publique;
- b. Prohiber toute opération cadastrale qui ne concorde pas avec le tracé projeté des voies de circulation prévues au PPU. Une voie de circulation publique doit être compatible avec le tracé illustré au PPU, sans toutefois être parfaitement concordant;
- c. Pour les espaces verts existants du centre-ville, accroître la proportion aux fins de parcs et espaces naturels et prévoir des critères visant leur préservation;
- d. Assujettir toute opération cadastrale et toute nouvelle implantation ou agrandissement à l'approbation d'une planification détaillée conforme au PPU en vertu du règlement sur les PIIA. Cette planification devra prendre en compte le contexte d'insertion et répondre minimalement aux objectifs relatifs à la trame de voies de circulation projetées, à la planification des parcs publics et des espaces récréatifs privés, à la planification des usages communautaires et collectifs, ainsi qu'à la répartition des intensités urbaines. La réglementation devra s'assurer qu'aucun projet ne puisse compromettre la mise en œuvre d'une planification détaillée pour un secteur.
- e. Prévoir des densités maximales par projet et des hauteurs maximales situées à l'intérieur des cibles visées.

6.1.2.2 Une forme urbaine encadrée et mettant en œuvre la vision de développement durable

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des normes et des critères d'aménagement de manière à assurer la qualité des projets, leur bonne intégration au sein du territoire et l'atteinte des objectifs du PPU en matière de développement durable.

La réglementation devra notamment :

- a. Prévoir des normes et critères favorables à la création d'un environnement favorables à la mobilité durable et aux aménagements piétons et cyclables au sein des projets afin d'accroître la perméabilité des ilots et la connectivité des parcours ;
- b. Prévoir les usages autorisés et les normes relatives à l'intégration d'usages commerciaux dans les rez-de-chaussée et la présence d'une offre complète de commerces et services au centre-ville en assurant notamment la présence d'usages non-résidentiels aux abords des principales voies de circulation, sur les rues d'ambiance et près de la station du REM;
- c. Prévoir des normes et critères relative à la volumétrie des bâtiments de manière à assurer le respect du principe de gradation des hauteurs, soit plus hautes au cœur du centre-ville pour décroître en périphérie pour s'harmoniser avec la forme bâtie des quartiers existants voisins de plus faible densité et respecter l'échelle humaine ;
- d. Prévoir des normes et critères relatifs à l'encadrement des rues et des espaces publics, à la transparence et l'animation des façades de manière à assurer un rythme dans la conception architecturale;
- e. Prévoir des normes et critères relatifs à la végétalisation des terrains et des bâtiments, à la diversité des plantations, à l'aménagement écologique et au verdissement des aires de stationnement, notamment en encadrant la conception des garages et stationnements souterrains et en assurant une marge d'implantation suffisante des bâtiments pour permettre des plantations de qualité;
- f. Prévoir des normes et des critères relatifs à l'encadrement les tailles et les volumes des bâtiments d'une hauteur de 6 étages et plus, notamment en vue de créer des basiliaires de 4 étages, limiter les dimensions des tours et la distance entre elles, notamment en vue de dégager de l'espace libre au sol pour des espaces verts verdoyants au sol et les plantations, assurer un confort bioclimatique (vent, soleil, ombrage) et conserver certaines percées visuelles sur des éléments significatifs du paysage;
- g. Prévoir des normes et critères permettant d'assurer l'ensoleillement des espaces publics et privés extérieurs en limitant la taille et en prescrivant des normes et critères relatifs à la conception des bâtiments de grande hauteur;
- h. Prévoir des critères relatifs à l'architecture permettant de concevoir des bâtiments à échelle humaine qui contribuent à enrichir le paysage et qui favorisent une architecture d'ensemble exemplaire créant un cachet unique;
- i. Prévoir des normes adaptées à un contexte urbain de centre-ville notamment en matière d'aménagement des espaces libres, d'équipements accessoires, de gestion des déchets, d'aire de chargement et de déchargement ou de bâtiments accessoires;
- j. Prévoir des normes et critères relatifs à la gestion intelligente des stationnements, de manière à prévoir un minimum d'espaces de stationnement pour les usages résidentiels et non-résidentiels et en introduisant la possibilité d'exempter l'obligation de fournir des espaces de stationnement suivant une stratégie de mutualisation, d'implantation d'un système d'autopartage et/ou le versement d'une compensation monétaire;
- k. Assujettir tout projet à l'atteinte des objectifs du Système d'évaluation en développement durable (SEDD) et ajuster les critères actuels afin qu'ils correspondent à la vision.

6.1.3

LES CIBLES DE HAUTEUR ET DE DENSITÉ

6.1.3.1 La carte des hauteurs

La carte 25 présente les cibles de hauteurs maximales des bâtiments que les règlements d'urbanisme devront prescrire. Conformément au mécanisme de dépassement des cibles prévu au présent PPU, un processus discrétionnaire de modification aux règlements d'urbanisme pourra être appliquée à tout projet immobilier qui présente un nombre d'étages supérieur à celui prescrit.

Les limites de hauteur sont basées sur différents facteurs, incluant les intentions d'aménagement des chapitres 4 et 5. L'approche retenue traduit donc la vision du PPU et vise à privilégier une transition progressive des hauteurs qui tient compte du cadre bâti existant et de la desserte en transport collectif. De manière générale, les principes retenus pour fixer les hauteurs sont les suivants :

- a. Le nord de la station du REM accueille la cible de hauteur la plus haute due à la proximité et l'accessibilité au point d'accès au transport en commun structurant et celle-ci diminue vers les extrémités du centre-ville;
- b. Les abords des quartiers résidentiels adjacents et de faible hauteur sont considérés dans les hauteurs maximales autorisées afin que les hauteurs des bâtiments qui leurs sont adjacents soient harmonisées. Il pourrait être requis, dans certains cas où la densité est très élevée (ex: secteurs Panama et Mail Champlain), que les normes de hauteurs traduites au zonage et en bordure des quartiers résidentiels adjacents, soient inférieures aux cibles afin d'assurer l'harmonie avec les secteurs de faible densité.

Pour des bâtiments existants dont la hauteur dépasse la hauteur maximale prescrite à la carte 25, les règlements d'urbanisme pourront prévoir une hauteur maximale supérieure à celle identifiée sur ce plan, afin que ces immeubles soient autorisés de plein droit.

Lorsque la hauteur vise une gradation par rapport à un quartier résidentiel de faible densité, la limite se situe à une distance entre 15 et 45 m de la ligne de lot. Lorsque la limite se situe au centre d'un terrain, la réglementation d'urbanisme pourra prévoir une marge de manœuvre relative à l'application des normes.

6.1.3.2 La carte des densités

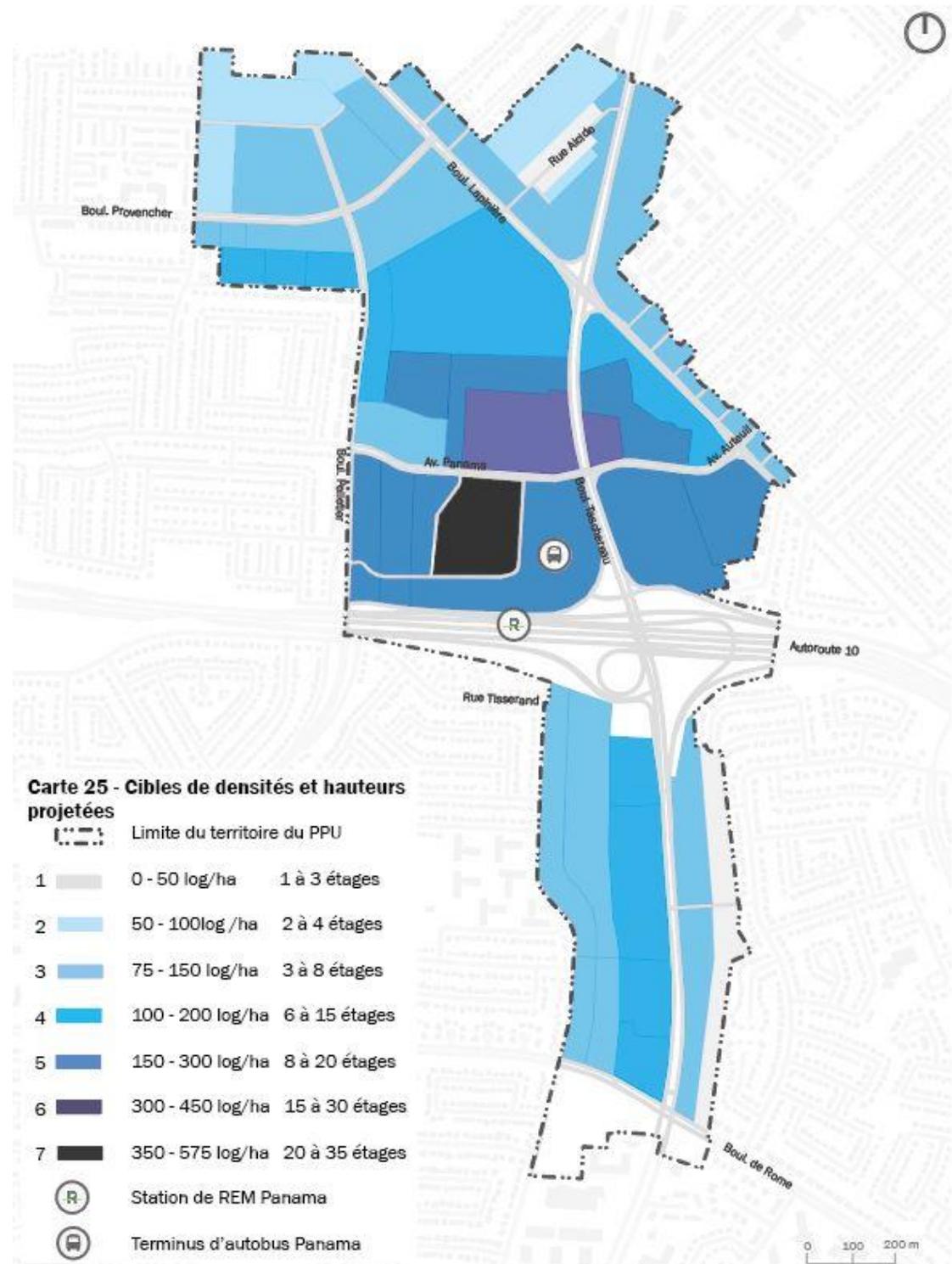
La carte 25 (ci-contre) présente les cibles de densité maximale que les règlements d'urbanisme devront prescrire. La densité (log./ha) prescrit est une cible applicable par secteur.

Conformément au mécanisme de dépassement des cibles prévu au présent PPU, un processus discrétionnaire de modification aux règlements d'urbanisme pourra être appliquée à tout projet immobilier qui présente densité maximale supérieure à la cible identifiée sur la carte 25.

La densité s'applique à un ou plusieurs terrains voués à être développés et inclut aux fins de calcul de la superficie, tout terrain ou partie de terrain voué aux parcs, aux équipements collectifs et aux voies de circulation publiques. La réglementation d'urbanisme devra prescrire les densités maximales applicables par secteur et prévoir le mécanisme d'approbation de la répartition des densités dans le cadre du processus d'approbation du projet.

Les cibles de densité sont basées sur différents facteurs, incluant les intentions d'aménagement des chapitres 4 et 5. L'approche retenue traduit donc la vision du PPU et les stratégies 4.3 et 4.4 qui visent entre autres à optimiser le potentiel d'utilisation du sol par une forme urbaine compacte, à favoriser une modulation des volumes et une variation des typologies de bâtiments et à dégager de l'espace au sol pour les équipements publics et les espaces verts.

Pour des bâtiments existants dont la densité dépasse la densité maximale prescrite au plan 6.2, les règlements d'urbanisme pourront prévoir une densité supérieure à celle identifiée sur ce plan afin que ces immeubles soient autorisés de plein droit.



6.1.3.3 Le mécanisme de dépassement des cibles de densité et de hauteur

Il est possible de dépasser les cibles de densités et de hauteur prescrites à la section 6.1.3 sans contrevenir aux objectifs du PPU. Une telle possibilité s'insère toutefois dans un exercice discrétionnaire ancré dans l'analyse des co-bénéfices, soit l'apport d'un tel dépassement à la communauté. L'évaluation qualitative prend la forme de critères insérés à la réglementation d'urbanisme discrétionnaire et dont l'objectif est minimalement de s'assurer de ce qui suit :

- Le projet offre des parcs et des espaces accessibles au public de plus grandes dimensions;
- Le projet offre des bâtiments ou des locaux pour des usages enviables contribuant à offrir des destinations accessibles au public répondant aux besoins de la population actuelle et future (bibliothèque, musée, salle de spectacle, université, centre des congrès, école, piscine publique, centre communautaire ou sportif public, etc.);
- Les bâtiments du projet présentent une architecture iconique pour les bâtiments en hauteur générant un paysage urbain et une expérience urbaine exemplaire;
- Le projet contribue à la diversification de l'offre en logements et permet de répondre aux besoins en habitation abordable et sociale sur le territoire de Brossard;
- Le projet présente des espaces végétalisés et de récréation de plus grande qualité qui génèrent un environnement verdoyant et une signature écologique;
- L'intensité de l'usage résidentiel projetée est adaptée au site et des mesures visant à minimiser l'impact sur les secteurs adjacents sont prévues notamment en matière de circulation, stationnement et intimité;

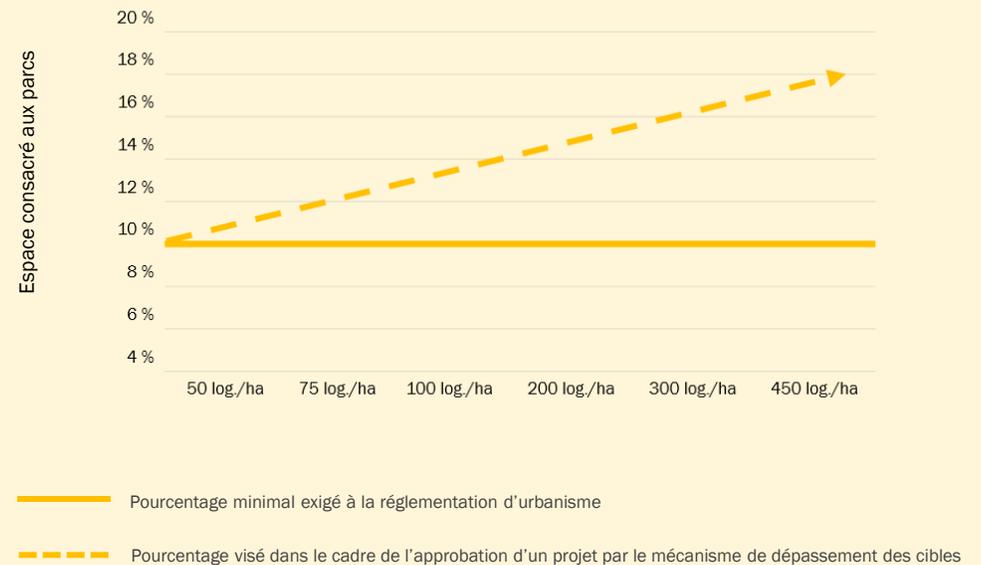
Pour ce type de projet, l'outil du règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), du règlement sur le zonage incitatif ou une combinaison des deux est à privilégier. Les critères d'approbation applicables aux projets devront s'assurer qu'un projet qui dépasse les cibles de densité ou de hauteur respecte les ratios de compensation applicables en matière de :

- Parcs;
- Espaces végétalisés;
- Logements sociaux et abordables.

6.1.3.4 La planification des parcs pour le centre-ville

Afin d'atteindre sa cible de 10 hectares de parcs à travers le centre-ville, la Ville de Brossard entend profiter des projets de redéveloppement pour accroître la présence de parcs publics sur le territoire. À l'exception d'un terrain comprenant un espace vert identifié au PPU, la réglementation normative exigera, conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, une proportion de 10 % des terrains redéveloppés en contributions pour fins de parcs et espaces naturels et ce, peu importe l'intensité planifiée.

Dans le cadre du mécanisme de dépassement, les projets désirant profiter d'un potentiel de développement plus élevé devront planifier davantage d'espaces dédiés aux parcs. Le mécanisme d'approbation discrétionnaire du conseil devra prévoir une contribution conforme aux cibles du graphique suivant. Cette contribution s'accroît plus l'intensité négociée est élevée. La cible est prévue pour chaque secteur de planification détaillée à la section 6.2.

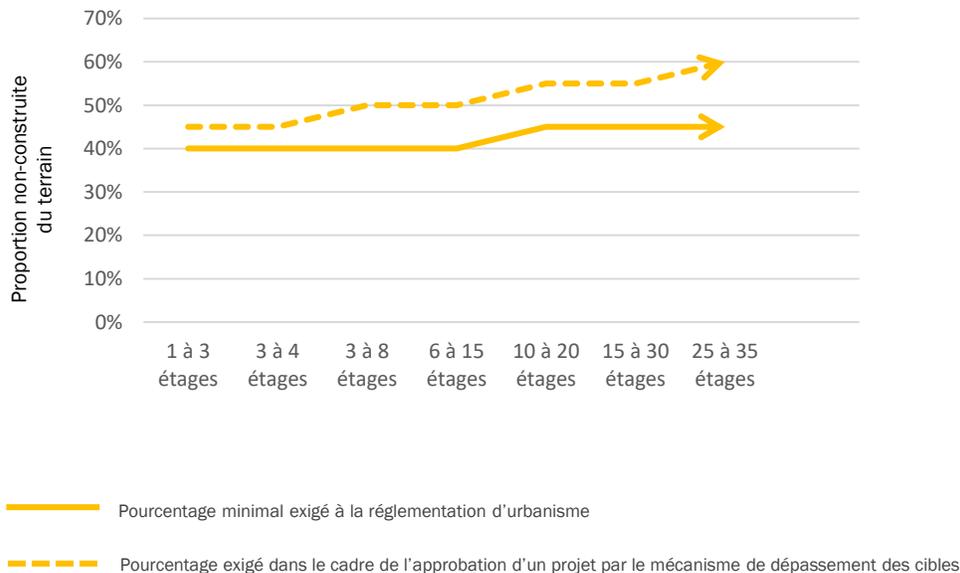


6.1.3.5 Les espaces privés végétalisés

Afin d'atteindre la vision d'un centre-ville verdoyant et conformément à la stratégie de forme bâtie, la Ville de Brossard entend profiter des projets de redéveloppement pour accroître la végétalisation des terrains. La réglementation normative exigera donc une proportion minimale de 30 % de la superficie des terrains libre de toute construction afin d'assurer la présence suffisante de surfaces végétales pour les zones de plus faible intensité et cette superficie augmentera en fonction de la densité. Cette exigence devra être graduée conformément au graphique ci-après en fonction du nombre d'étages et de la densité autorisée pour la zone.

Dans le cadre du mécanisme de dépassement, les projets désirant profiter d'un potentiel de développement plus élevé devront contribuer davantage en matière de végétalisation. Le mécanisme d'approbation discrétionnaire du conseil devra prévoir une contribution conforme aux cibles du graphique suivant. Cette contribution s'accroît plus l'intensité négociée est élevée. La surface végétalisée constitue une proportion nette d'un terrain voué au redéveloppement.

La cible est prévue pour chaque secteur de planification détaillée à la section 6.2

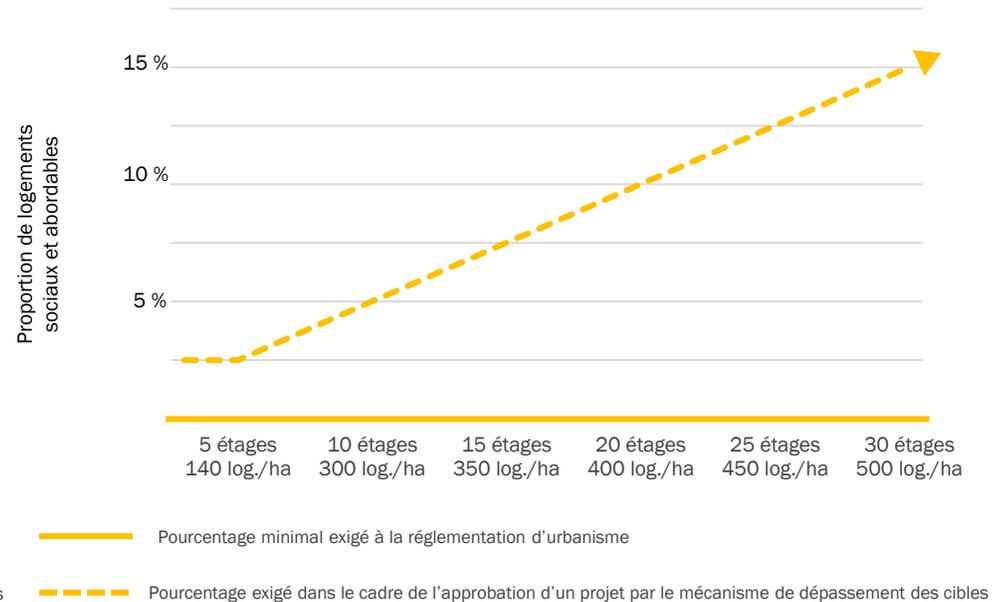


6.1.3.6 Les logements sociaux et abordables

Afin d'atteindre sa cible de 15 % de logements sociaux / abordables à travers le territoire, la Ville de Brossard entend profiter des projets de redéveloppement pour mettre en œuvre sa stratégie d'habitation.

Dans le cadre du mécanisme de dépassement, les projets désirant profiter d'un potentiel de développement plus élevé devront contribuer en matière de logements abordables et sociaux. Le règlement sur les PPCMOI ou le règlement sur le zonage incitatif devra prévoir une contribution conforme aux cibles du graphique suivant. Cette contribution s'accroît plus l'intensité négociée est élevée.

La cible est prévue pour chaque secteur de planification détaillée à la section 6.2.



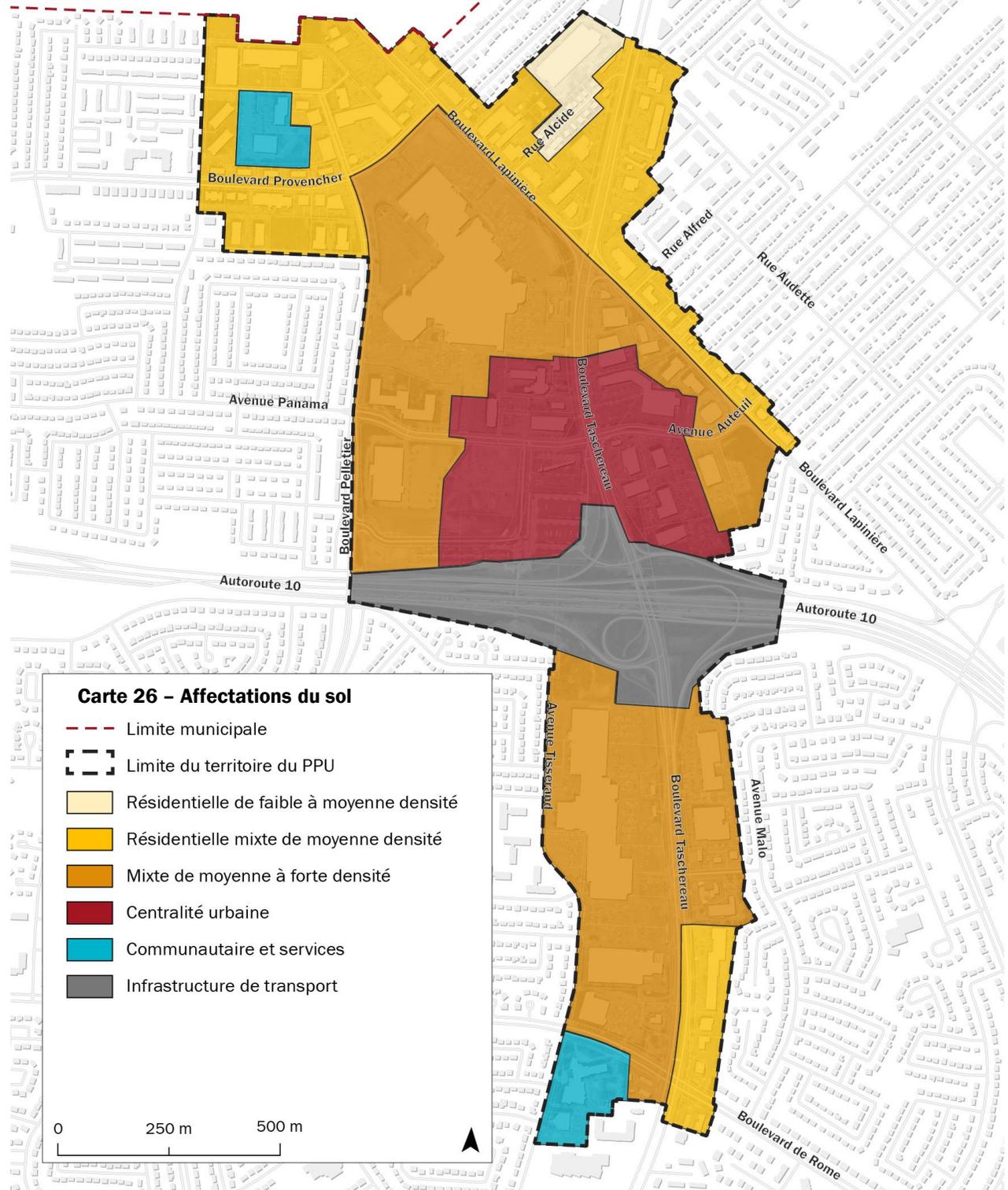
6.1.3.7 Le plan des affectations

Le plan des affectations du sol prend en considération l'occupation actuelle et planifiée du territoire situé à l'intérieur des limites du PPU. Les affectations visent entre autres à créer des milieux de vie complets et à dynamiser les lieux d'activité économique.

La réglementation d'urbanisme devra assurer le respect des fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans chacune des affectations, ainsi que les exigences prescrites à leur égard.

Certaines activités pourraient donc être autorisées sous certaines conditions, et ce, même si elles ne sont pas spécifiquement autorisées dans l'affectation où elles se trouvent. Ainsi, le PPU permet de reconnaître, en l'autorisant de plein droit dans la réglementation d'urbanisme, un usage ayant fait l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré avant l'entrée en vigueur du règlement de concordance au présent PPU.

Le tableau de la page suivante présente les aires d'affectation et les fonctions qui y sont autorisées.



6.1.3.8 Les affectations détaillées

	Résidentielle de faible à moyenne densité	Résidentielle mixte de moyenne densité	Multifonctionnelle de moyenne à forte densité	Centralité urbaine	Communautaire et services	Infrastructures de transport
Fonction autorisée						
Habitation unifamiliale	○	○	○			
Habitation bifamiliale	●	●	○			
Habitation trifamiliale	●	●	●			
Habitation multifamiliale	○	●	●	○		
Habitation collective	○	○	○	○		
Habitation mixte		●	●	●		
Commerces de proximité		●	●	●	○	
Commerces de détail		●	●	●	○	
Services et bureaux		●	●	●	○	
Restauration		●	●	●	○	
Sports et loisirs intérieurs		○	●	●		
Culture et divertissement		○	●	●	○	
Hébergement		○	●	●		
Véhicules de promenade		○	○			
Postes d'essence		○	○			
Débits de boissons			○	●		
Éducation	○	○	●	●	●	
Institution et administration publiques		○	●	●	●	
Lieux de culte		○	○	●	●	
Parcs et utilités publiques	○	○	○	●	●	●

- Fonction dominante
- Fonction complémentaire

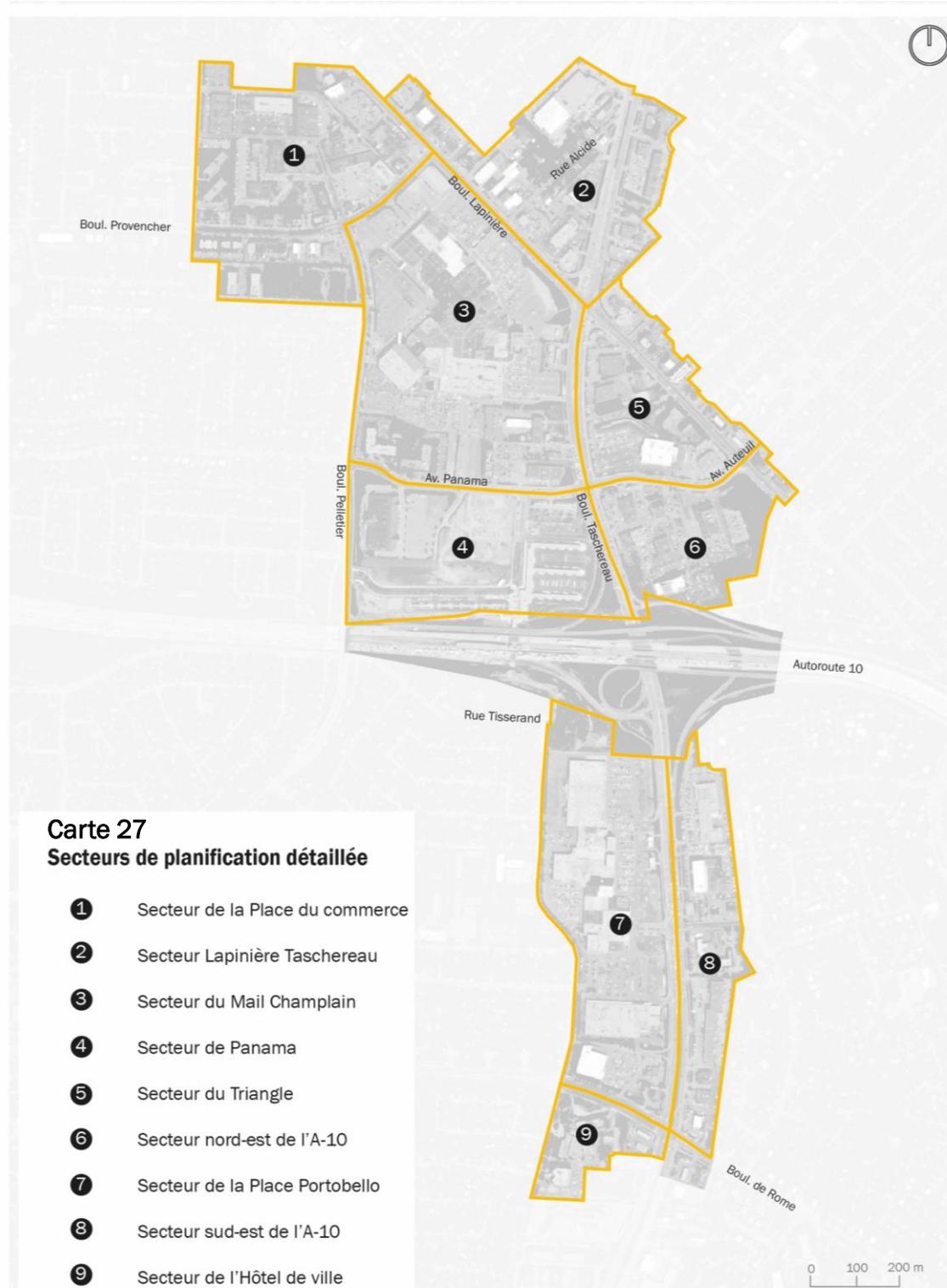
6.2 SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

Cette section présente la planification détaillée des neuf secteurs du centre-ville. La problématique, les intentions d'aménagement, le concept d'aménagement, les cibles de planification, ainsi que l'intensité prévues.

Un exercice de positionnement a été réalisé avec les membres du CCU et du Conseil municipal afin de déterminer les orientations de programmation, d'aménagement et de mobilité. Pour chacun des secteurs, un gradient illustre le positionnement retenu.

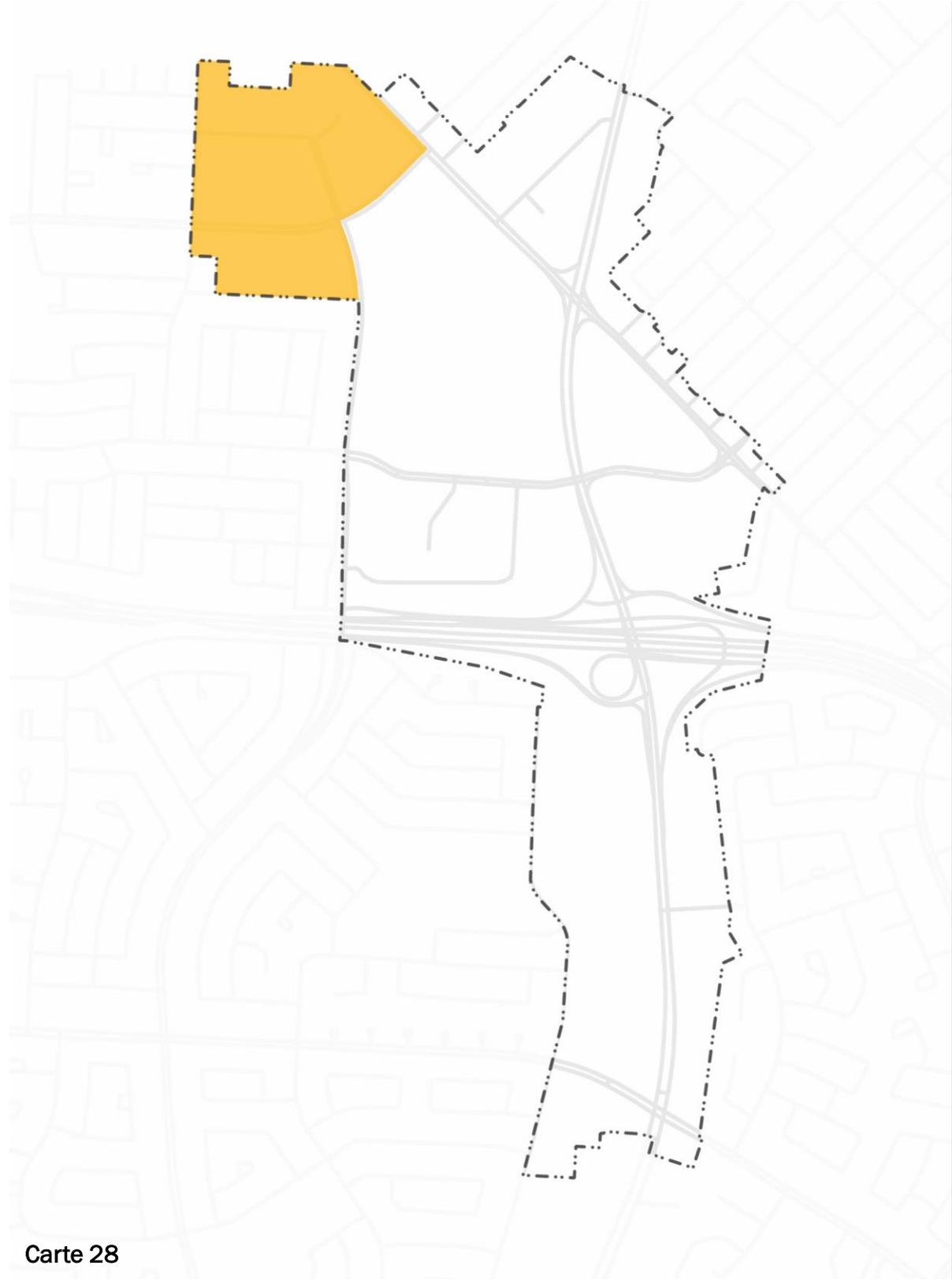
Pour les sites voués à une planification détaillée, des cibles permettent de mettre en lumière les attentes lors d'intensification. Plus l'intensité permise est grande, plus les attentes seront grandes en matière de retombées pour le milieu. Ainsi, dans un secteur où est autorisée une forte intensité, davantage de superficies végétalisées doivent être prévues. Il en est de même pour les exigences en matière de diversification des types de logement, d'aires de stationnement accessibles au public ou encore de construction écologique, par exemple. La nature des investissements demandés est établie en fonction des besoins identifiés et des orientations souhaitées pour les différents secteurs. D'ailleurs l'intensité urbaine, tant en termes de hauteur, de volumétrie ou d'encadrement du domaine public diffère selon le type d'intensification à l'intérieur même d'un secteur.

Le centre-ville est composé de neuf secteurs de planification détaillée dont les intentions d'aménagement diffèrent selon la problématique, la vocation, la localisation et le potentiel d'intensification.



62.1

**SECTEUR DE
LA PLACE DU
COMMERCCE**



6.2.1.1 Situation actuelle

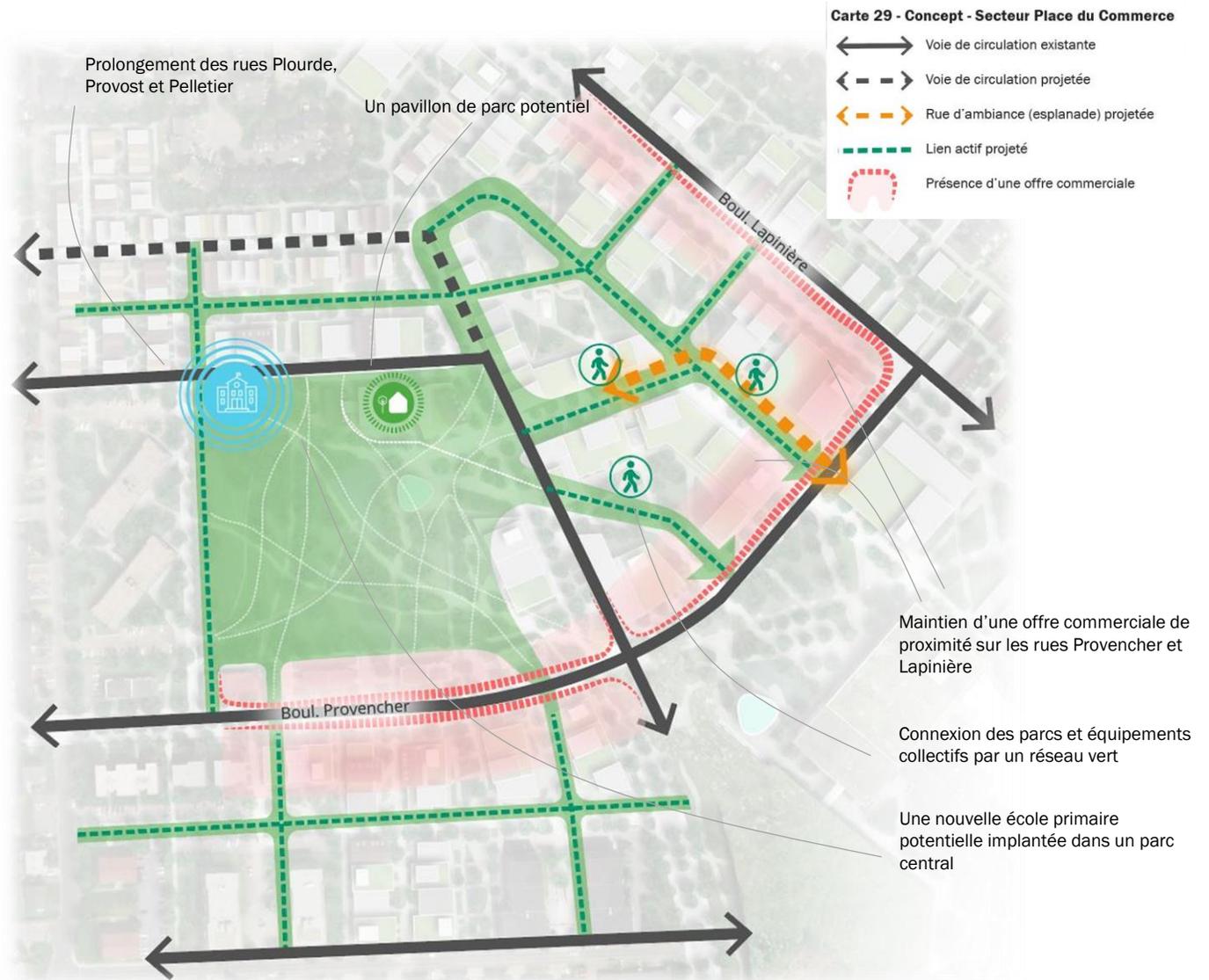
Le secteur de la Place du commerce a une superficie de 23 hectares. Il est composé principalement de commerces et de bureaux en perte de vitalité, ainsi que quelques immeubles d'appartement. La place importante occupée par les stationnements de surface et le manque d'infrastructures de mobilité active sécuritaires et conviviales entre les bâtiments et les autres secteurs en font un milieu peu accessible pour tous les types d'usagers et ce, malgré sa proximité à la station de REM Panama.

La superficie occupée par des sites à potentiel de densification est de 14 hectares.

6.2.1.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour le secteur de la Place du commerce visent à établir les conditions favorables pour en faire un véritable milieu de vie complet, compact, durable et accessible à une diversité de ménages.

- Intensifier le secteur vers une dominante résidentielle prévoyant une importante offre en logements sociaux, communautaires et diversifiés;
- Créer un cœur civique important et central à l'intérieur du secteur qui est destiné au voisinage immédiat;
- Accueillir une nouvelle école et un parc de voisinage;
- Maintenir une offre commerciale sur les boulevards Lapinière et Provencher;
- Aménager de nouvelles rues et des traverses sécuritaires;
- Assurer l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions au paysage urbain environnant.



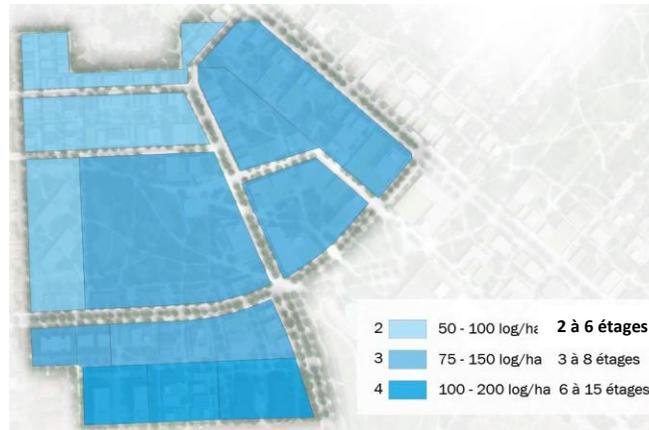
6.2.1.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

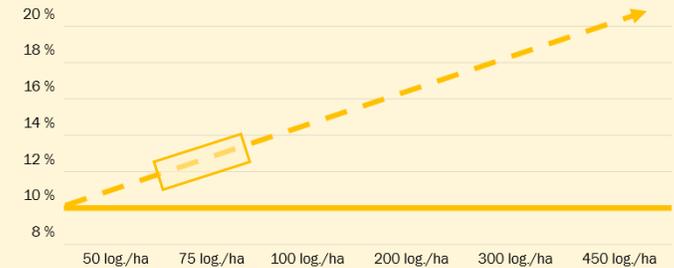
6.2.1.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

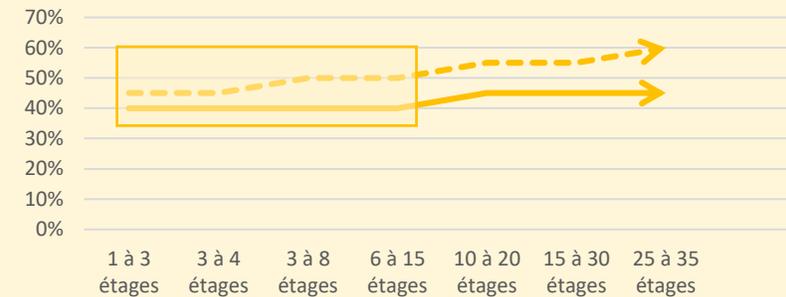
Carte 30 – Cible des hauteurs et densités maximales



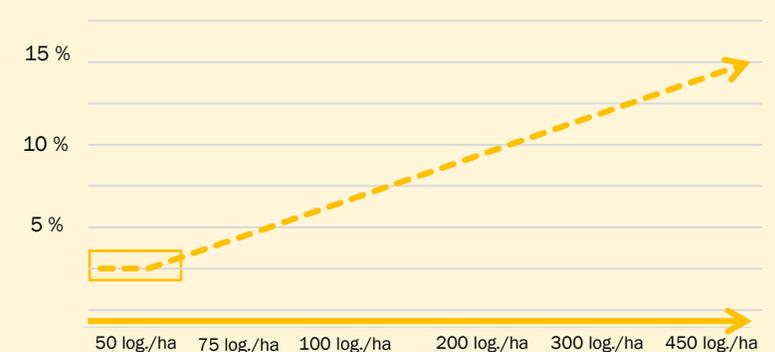
A. Cible en parcs et espaces publics



B. Cible en espaces privés végétalisés



C. Cible en logements abordables et sociaux



— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
 - - - Pourcentage exigé dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles



50 à 200

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



840

logements potentiels



0,5

ha aménagés en parcs (2 ha total en incluant les usages éducation)



2,2

ha d'emprises de voies de circulation



1,5

ha dédié à des usages éducation et/ou publics

6.1.2.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

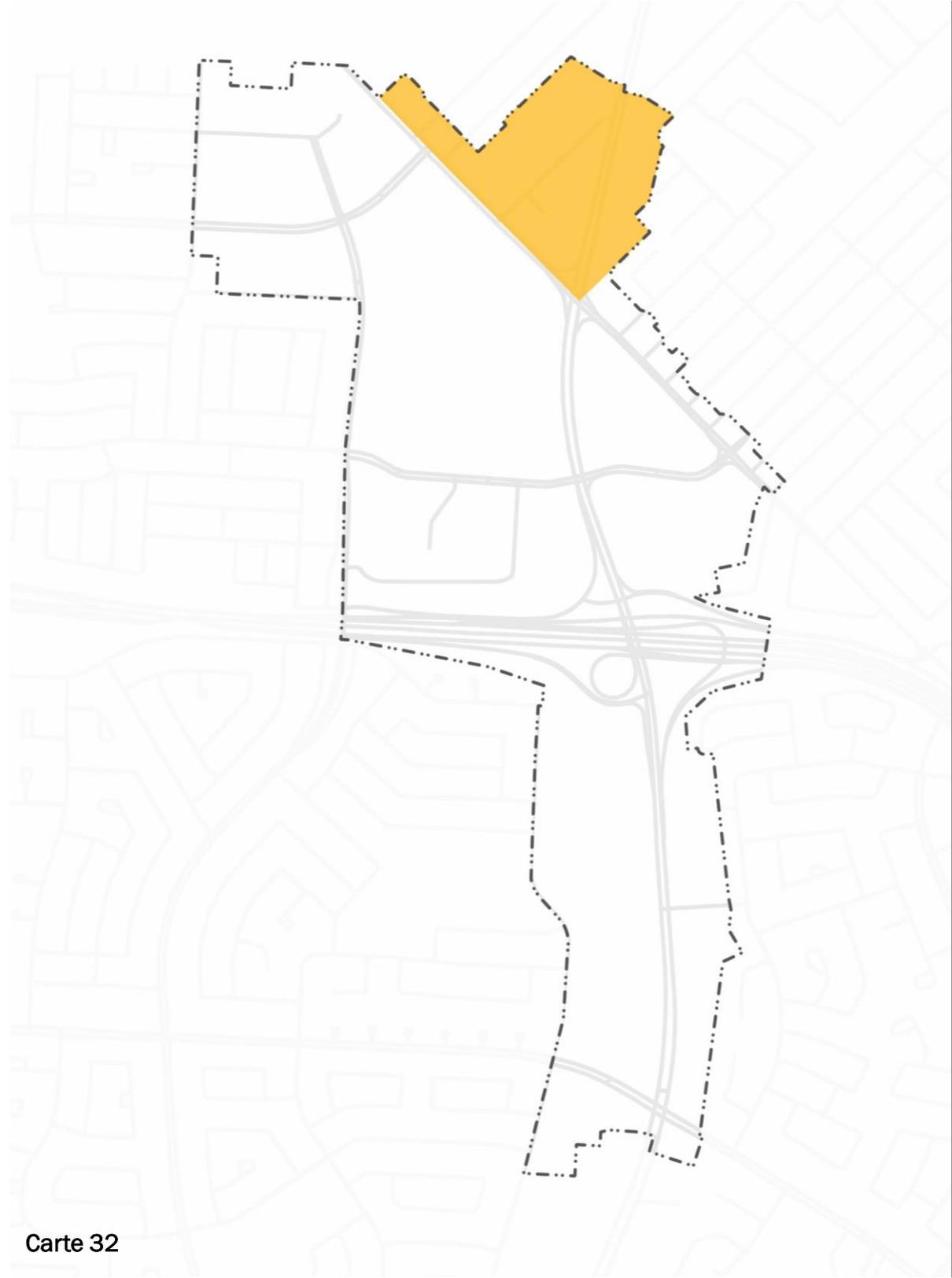


Carte 31

CONCEPT – PLACE DU COMMERCE

62.1

**SECTEUR
LAPINIÈRE-
TASCHEREAU**



6.2.2.1 Situation actuelle

Le secteur Lapinière-Taschereau a une superficie de 15 hectares. Il s'agit d'un secteur à dominante commerciale avec une pochette résidentielle de maisons unifamiliales et de petits plex en son cœur. Il est bordé par les boulevards Taschereau et Lapinière qui accueillent des commerces qui pour la plupart sont en perte de vitesse. Enclavé par ces axes majeurs, le secteur est peu perméable avec son contexte environnant composé de quartiers résidentiels.

Tout comme celle de la place du commerce, la portion commerciale de ce secteur est en perte de vitesse.

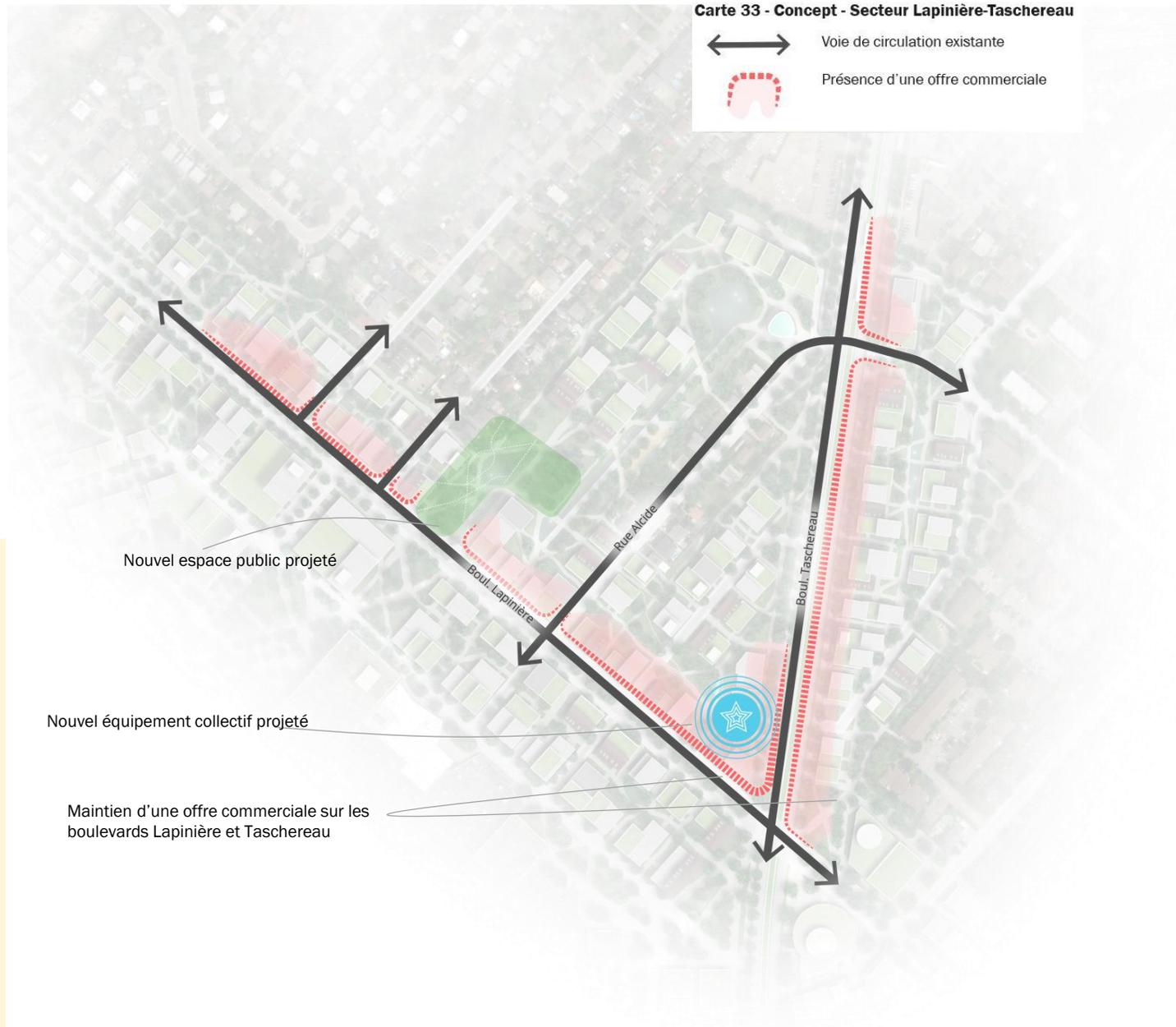
6.2.2.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à préserver le milieu résidentiel existant au cœur du secteur et à intensifier le secteur vers un quartier habité et légèrement plus compact ayant une offre en logements diversifiés.

- Maintenir le milieu résidentiel existant et améliorer sa connectivité avec les quartiers adjacents;
- Maintenir une offre commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments sur les boulevards Lapinière et Taschereau;
- Améliorer les connexions piétonnes et cyclables de part et d'autre des boulevards Taschereau et Lapinière;
- Assurer une compacité du développement s'intégrant bien avec la hauteur des bâtiments dans les quartiers adjacents;
- Accueillir un nouvel équipement public facilement accessible par tous les modes de déplacement.

6.2.2.3 Opération cadastrale

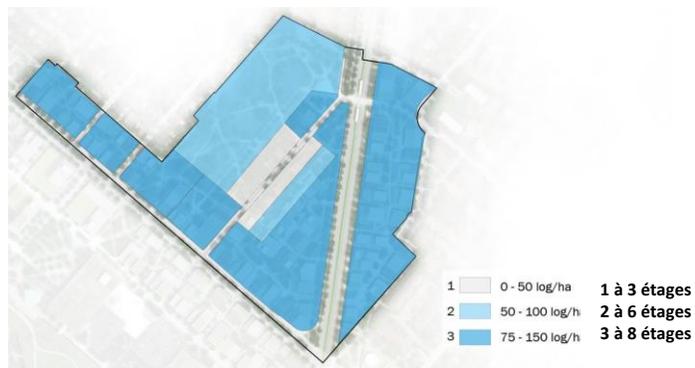
Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.



6.2.2.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 34 – Cibles des hauteurs et densités maximales



50 à 150

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



800

logements potentiels



0,5

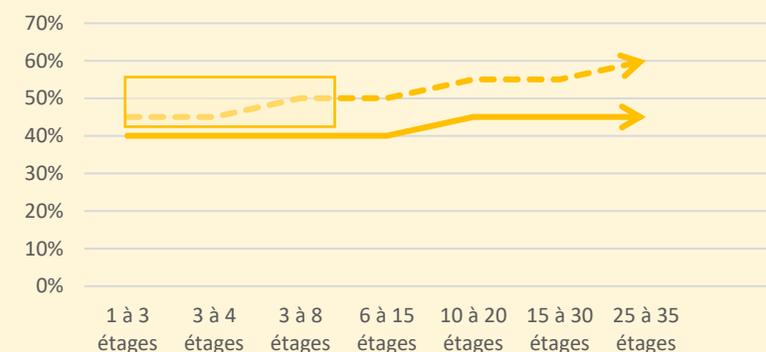
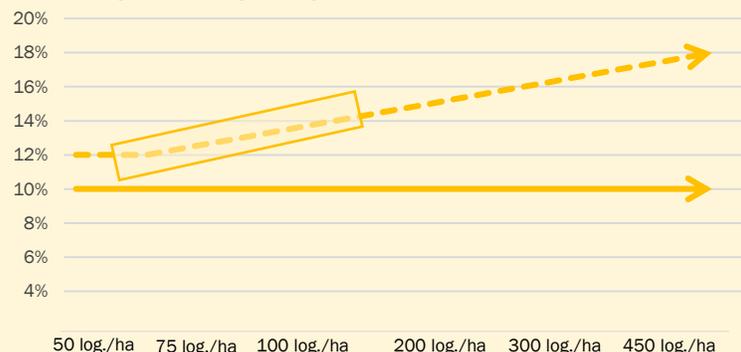
ha aménagés en parcs et espaces civiques



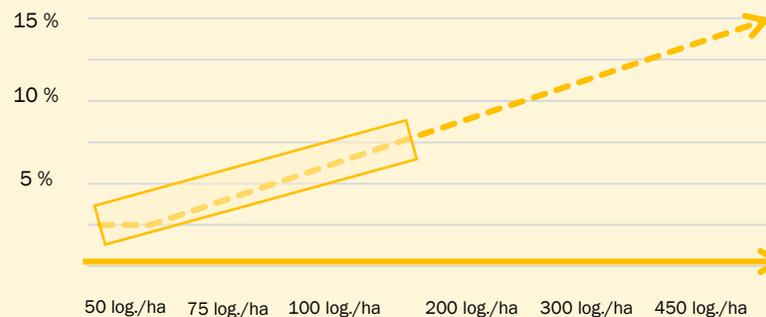
0,5

ha d'emprises de voies de circulation

A. Cible de parcs et espaces publics



C. Cible de logements abordables et sociaux



——— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
 - - - - - Potentialité

6.2.2.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

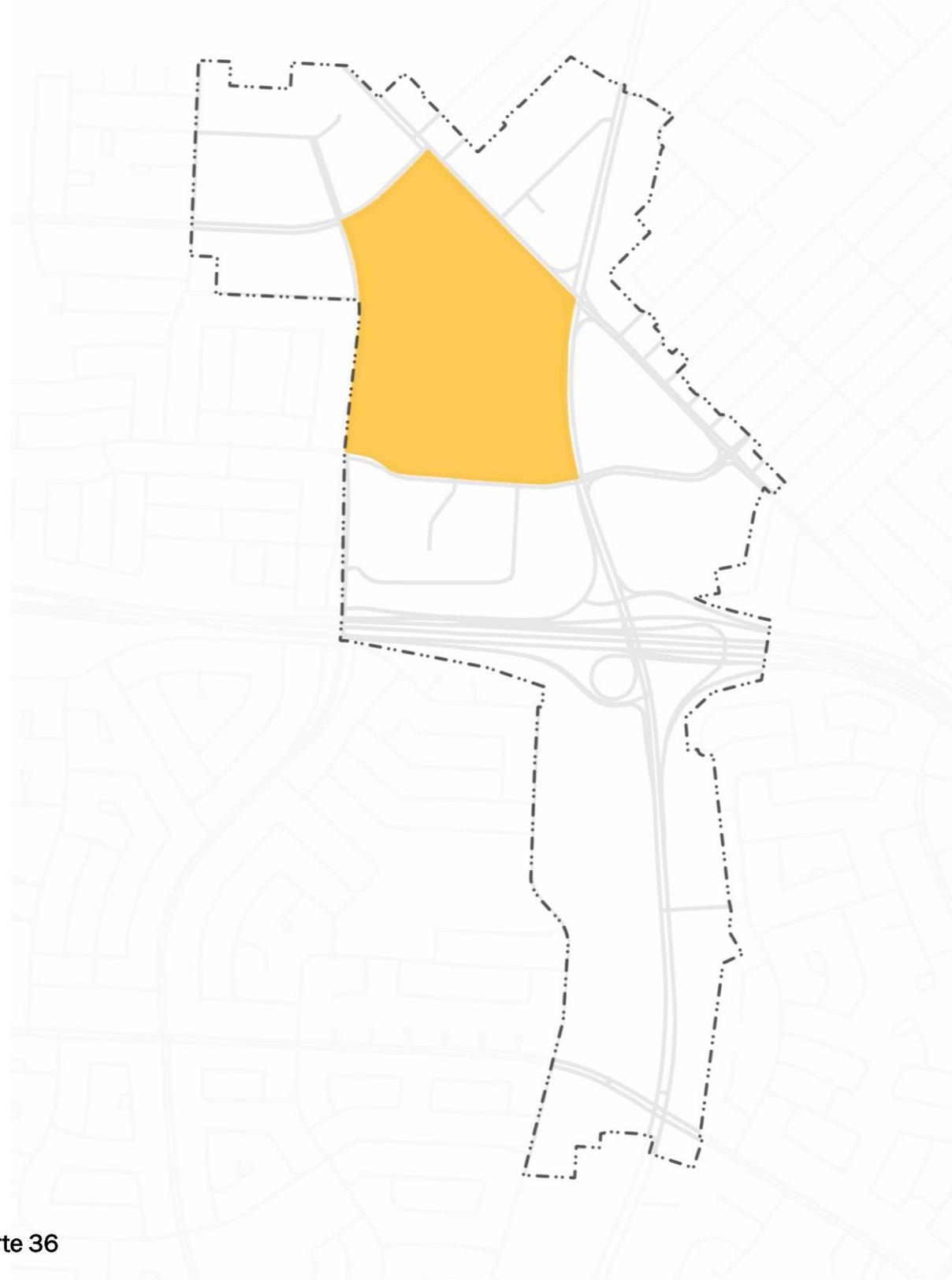


Carte 35

CONCEPT – SECTEUR LAPINIÈRE-TASCHEREAU

623

**SECTEUR
DU MAIL
CHAMPLAIN**



6.2.3.1 Situation actuelle

Le secteur du Mail Champlain a une superficie de 30 hectares. Il est principalement occupé par le centre commercial Mail Champlain et de vastes surfaces de stationnement. On y retrouve également un complexe d'habitations ainsi que quelques immeubles commerciaux en bordure de l'avenue Panama et du boulevard Taschereau. Ce grand îlot n'est structuré par aucune voie de circulation à l'exception de voies d'accès aux stationnements, ce qui en fait un lieu peu perméable. Il est également fortement minéralisé, entraînant des enjeux majeurs en matière de gestion des eaux de ruissellement et de températures de surface.

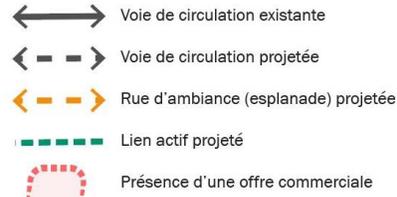
Ce secteur est largement monofonctionnel et de faible densité. Il compte un potentiel d'intensification élevé en raison de sa localisation à proximité d'infrastructures de transport collectif structurant et des réseaux artériels métropolitains.

6.2.3.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à tirer parti de sa superficie importante à potentiel de redéveloppement et de sa localisation optimale pour en faire un quartier urbain mixte vibrant, un modèle de milieu de vie durable à Brossard.

- Aménager une rue d'ambiance piétonne ou partagée, l'esplanade, traversant le secteur et le reliant au reste du centre-ville;
- Structurer le secteur par une trame de rue connectée aux secteurs adjacents et par des liens actifs;
- Aménager un parc municipal de grande envergure au cœur du centre-ville;
- Intensifier l'utilisation du site en redéveloppant les grands stationnements dans un premier temps et, à long terme, le centre d'achats;
- Respecter une gradation des hauteurs décroissante en bordure des boulevards Pelletier et Lapinière.

Carte 37 - Concept - Secteur Mail Champlain



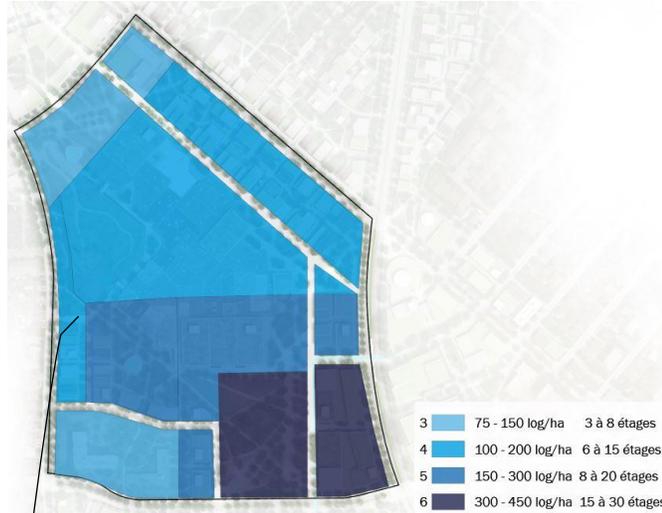
6.2.3.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

6.2.3.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 38 – Cible des hauteurs et densités maximales



*Hauteur réduite en bordure du boulevard Pelletier pour harmoniser avec les hauteurs du voisinage existant



75 à 450

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



3 000

logements potentiels



4

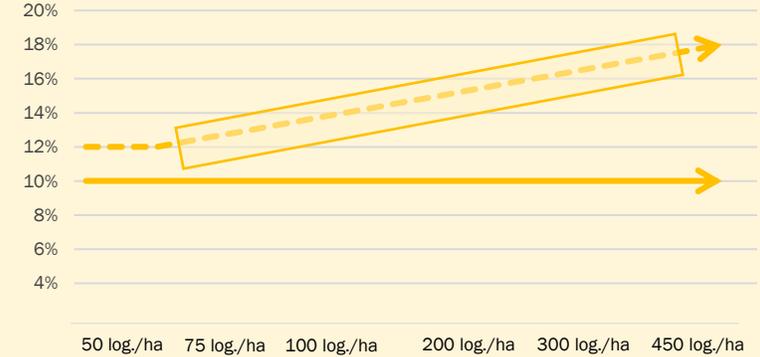
ha aménagés en parcs



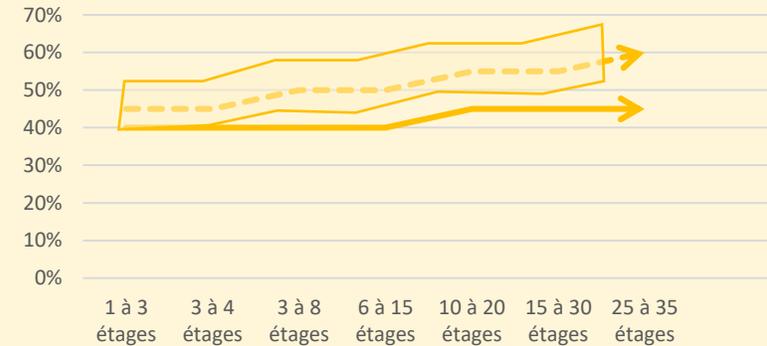
3,7

ha d'emprises de voies de circulation

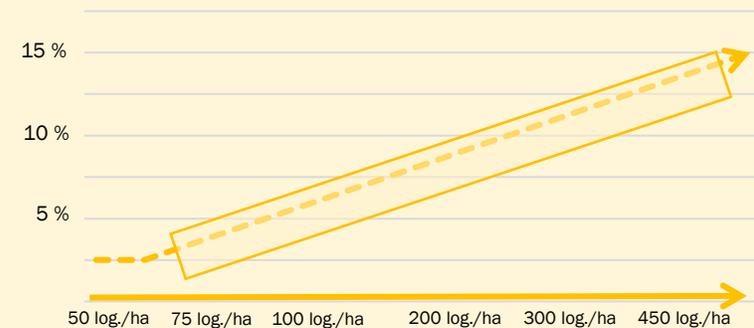
A. Cible de parcs et espaces publics



B. Cible d'espaces privés végétalisés



C. Cible de logements abordables et sociaux



—— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

- - - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.3.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

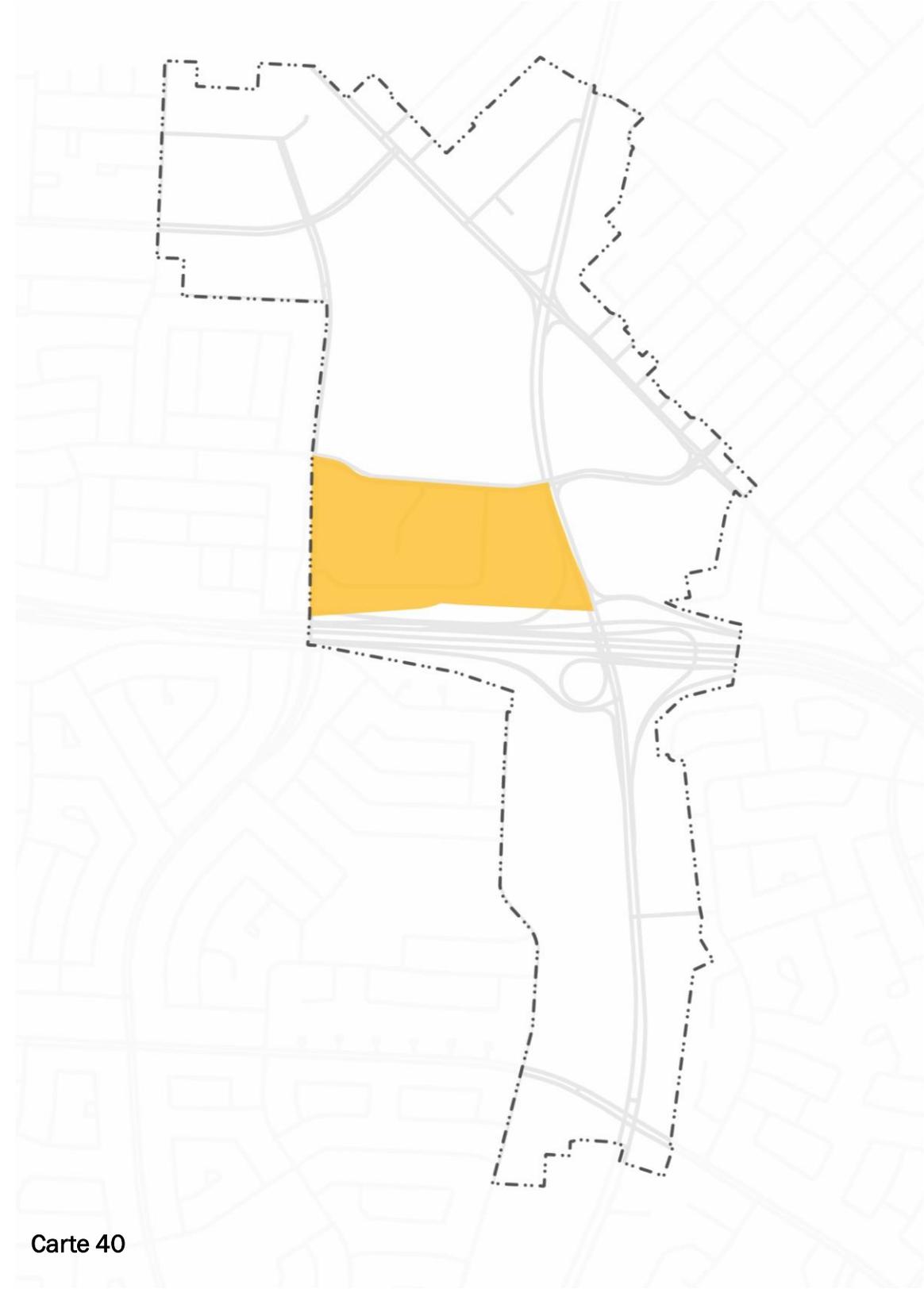


Carte 39

CONCEPT – SECTEUR MAIL CHAMPLAIN

624

SECTEUR DE PANAMA



6.2.4.1 Situation actuelle

Le secteur Panama a une superficie de 17 hectares. Ce secteur est en pleine transformation et comporte, pour l'instant, que très peu de bâtiments et de vastes stationnements fortement minéralisés. Il s'agit d'un secteur névralgique pour les transports actifs et collectifs. On y retrouve la station de REM Panama et le terminus d'autobus Panama, qui génèrent un volume important de déplacements pour tous modes de transport. Bordé par l'autoroute 10 et le boulevard Taschereau, son accès par la voiture s'en trouve tout autant facilité qu'il est difficile d'y accéder via les modes actifs.

6.2.4.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à créer un milieu mixte et dense pour accueillir et tirer profit du fort achalandage généré par les infrastructures de transport. Ce secteur est le cœur du centre-ville de Brossard et une des portes d'entrées de la ville: il doit donc être un lieu d'échanges important qui reflète l'image de Brossard.

- Redévelopper le secteur en intégrant une diversité de fonctions résidentielle, commerciale, de bureaux et d'équipements publics
- Créer un réseau d'espaces publics qui constituent également le cœur de la trame de mobilité active au centre-ville, dont un parc linéaire, une nouvelle place publique ;
- Intégrer une offre commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments situés en bordure de l'esplanade, des principales rues et du boulevard Taschereau;
- Dégager des espaces au sol pour les constructions de forte densité et les connecter au réseau vert;
- Créer la boucle active et une nouvelle trame de rues perméable et assurer l'arrimage entre les différents modes de transport par des aménagements qui favorisent l'intermodalité des transports.



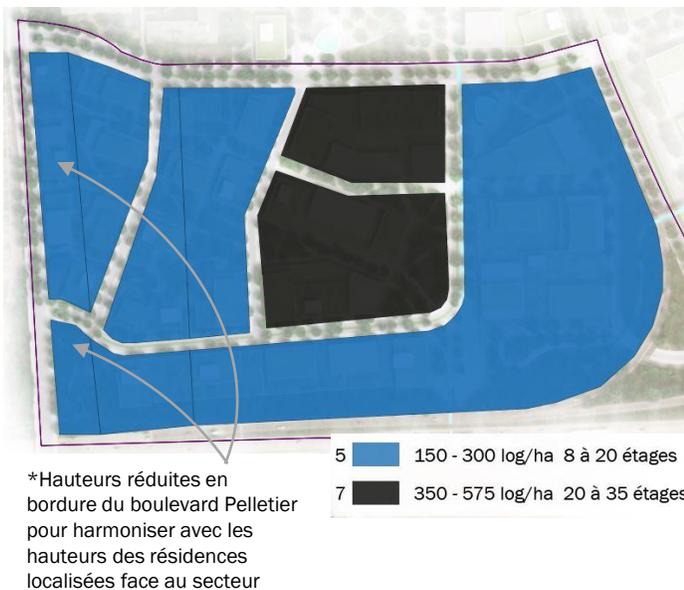
6.2.4.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

6.2.4.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 42 – Cible des hauteurs et densités maximales



150 à 575

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



3 100

logements potentiels



1,5

ha aménagés en parcs et espaces civiques



1,8

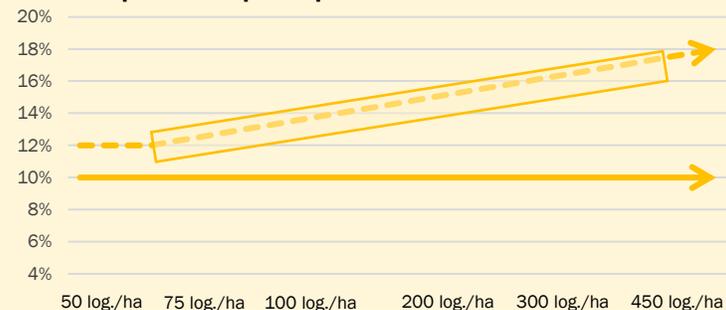
ha d'emprises de voies de circulation



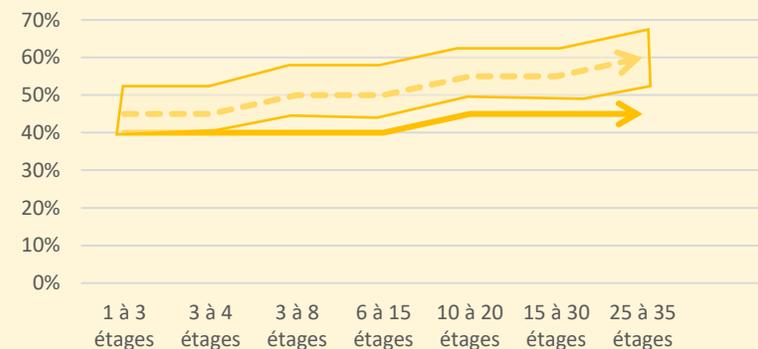
0,5

ha dédié à des usages éducation post secondaire et/ou publics

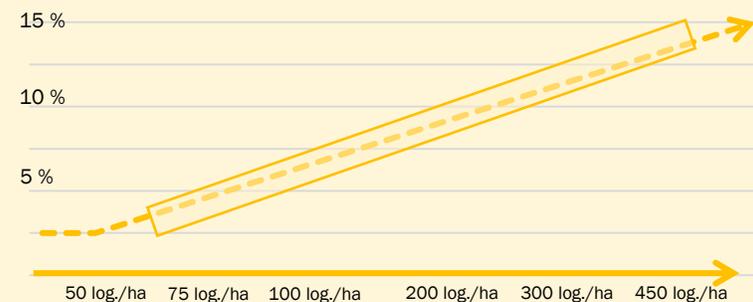
A. Cible de parcs et espaces publics



B. Cible d'espaces privés végétalisés



C. Cible de logements abordables et sociaux



— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
- - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.4.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

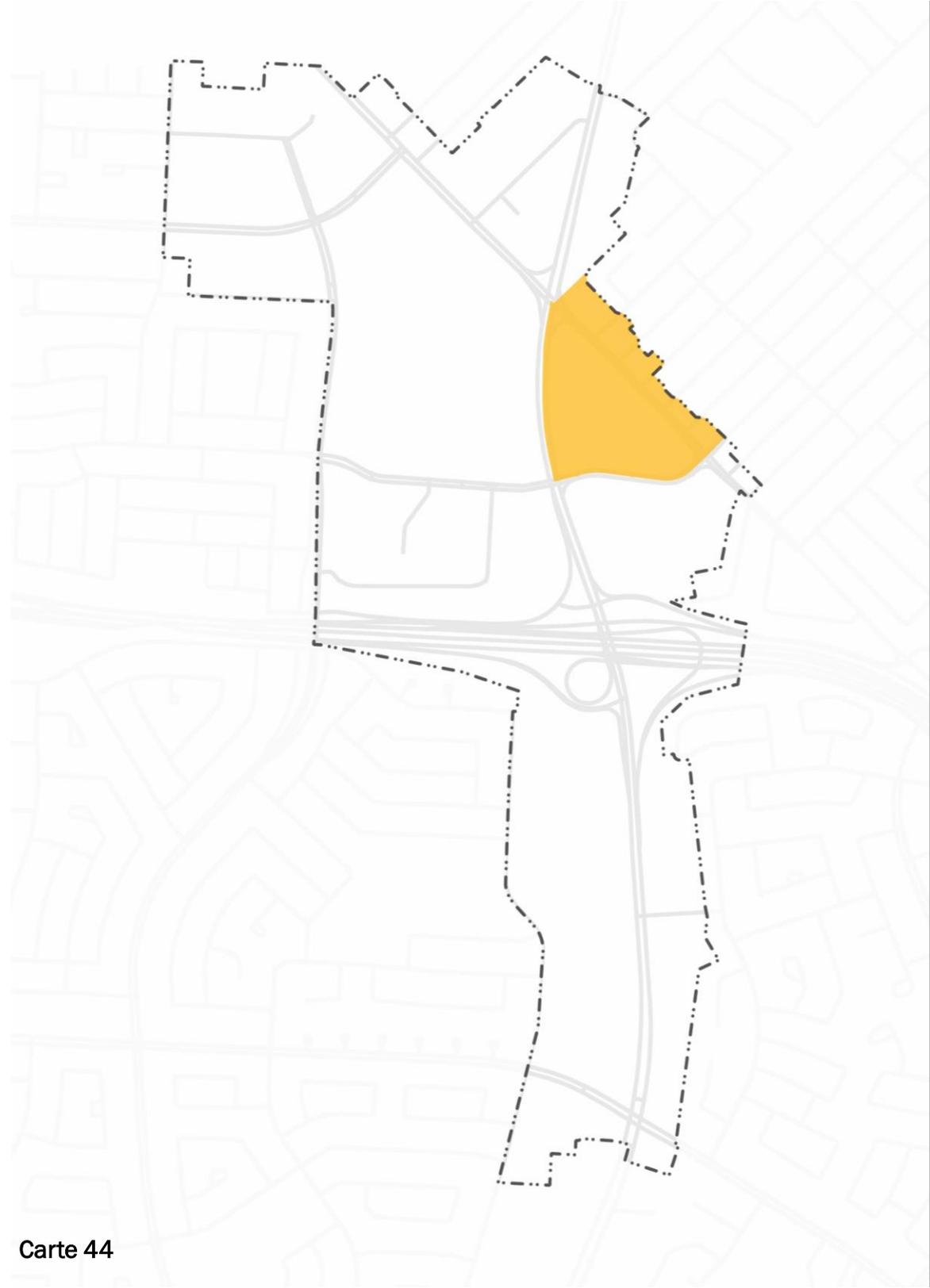


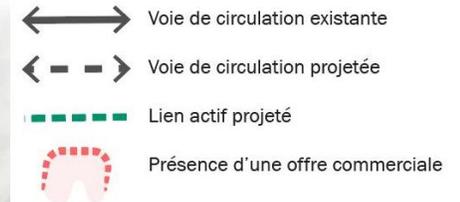
Carte 43

CONCEPT – SECTEUR PANAMA

6.2.5

SECTEUR DU TRIANGLE





6.2.5.1 Situation actuelle

Le secteur du triangle a une superficie de 12 hectares. Il est situé entre les boulevards Lapinière et Taschereau ainsi que l'avenue Auteuil. L'activité y est essentiellement commerciale en marge de Taschereau alors qu'on retrouve des commerces et des résidences aux abords du boulevard Lapinière. Caractérisé par des commerces de détail et de restauration rapide, l'essentiel de ses espaces libres est dédié au stationnement. La minéralisation du secteur et la configuration atypique des lots représentent des défis à relever pour une conception de projets de qualité.

6.2.5.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à faire du boulevard Lapinière une artère mixte et à intensifier l'activité en bordure de Taschereau avec l'intégration de bureaux, de commerces et de résidences. Aménagement d'un parc de quartier en cœur d'îlot.

- Maintenir l'offre commerciale sur le boulevard Lapinière et y intensifier l'usage résidentiel;
- Intensifier l'activité urbaine par une diversité d'usages sur le boulevard Taschereau (bureaux, commerces, résidences);
- Aménager un parc de quartier répondant aux besoins d'une population diversifiée;
- Aménager de nouvelles rues et des traverses sécuritaires;
- Améliorer la perméabilité de l'îlot par des liens actifs.

Architecture signature

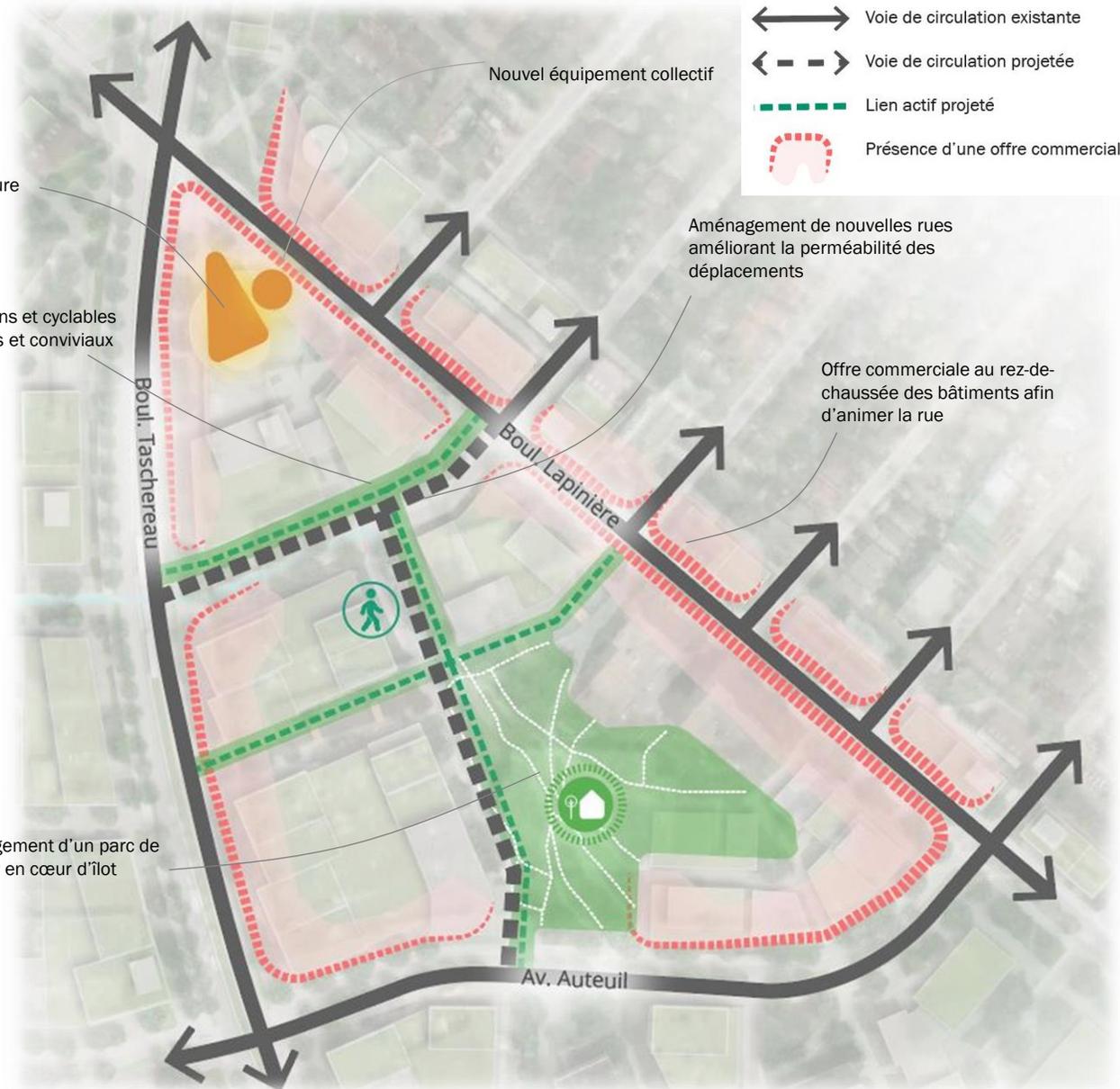
Liens piétons et cyclables sécuritaires et conviviaux

Nouvel équipement collectif

Aménagement de nouvelles rues améliorant la perméabilité des déplacements

Offre commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments afin d'animer la rue

Aménagement d'un parc de quartier en cœur d'îlot



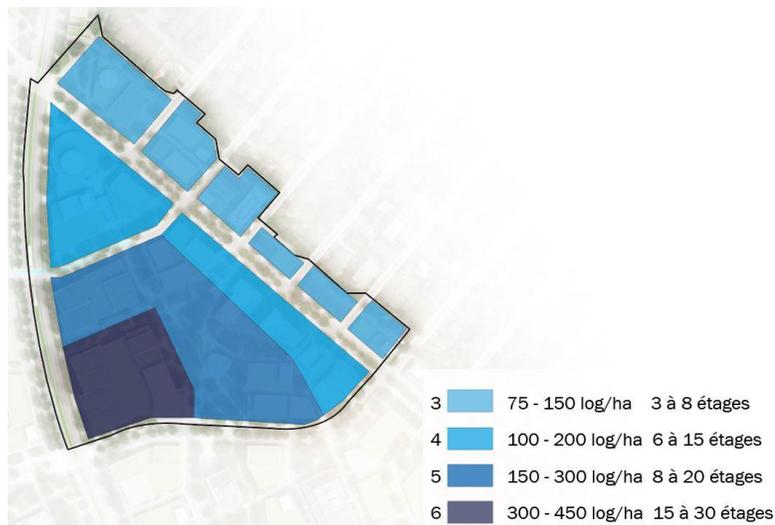
6.2.5.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

6.2.5.4 Cibles et potentiels

Carte 46 – Cible des hauteurs et densités maximales

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.



75 à 450

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



1 000

logements potentiels



0,5

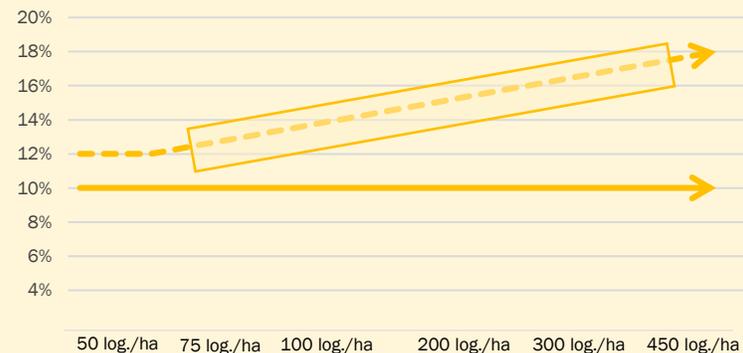
ha aménagé en parc



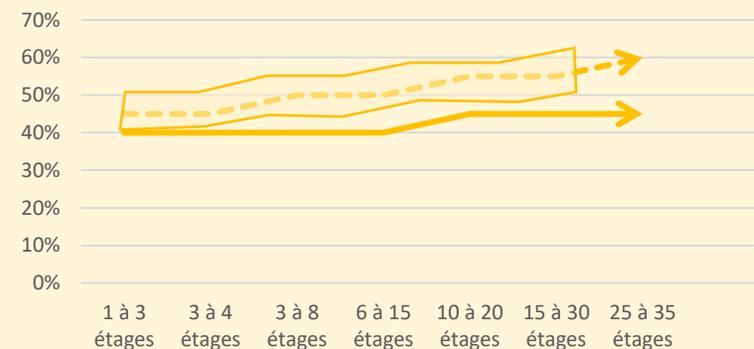
0,7

ha d'emprises de voies de circulation

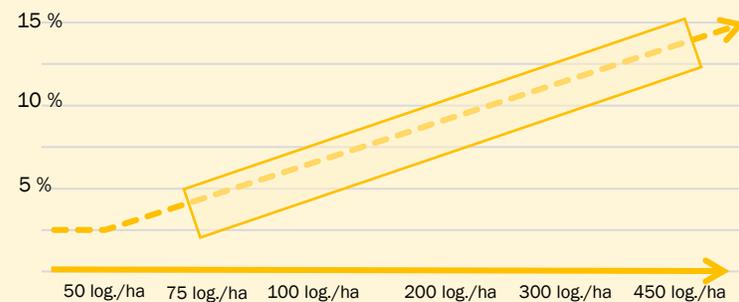
A. Cible de parcs et espaces publics



B. Cible d'espaces privés végétalisés



C. Cible de logements abordables et sociaux



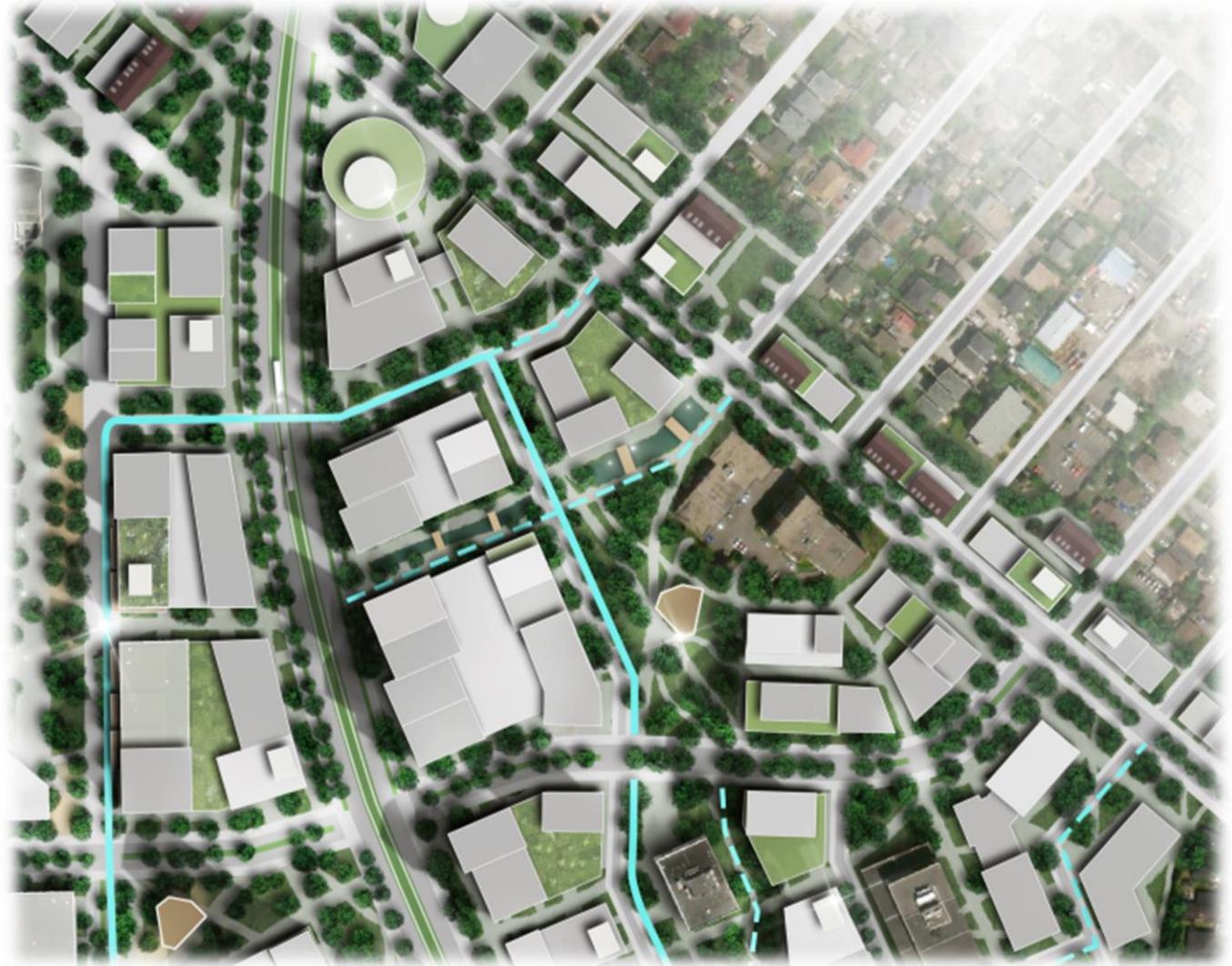
— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

- - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.5.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

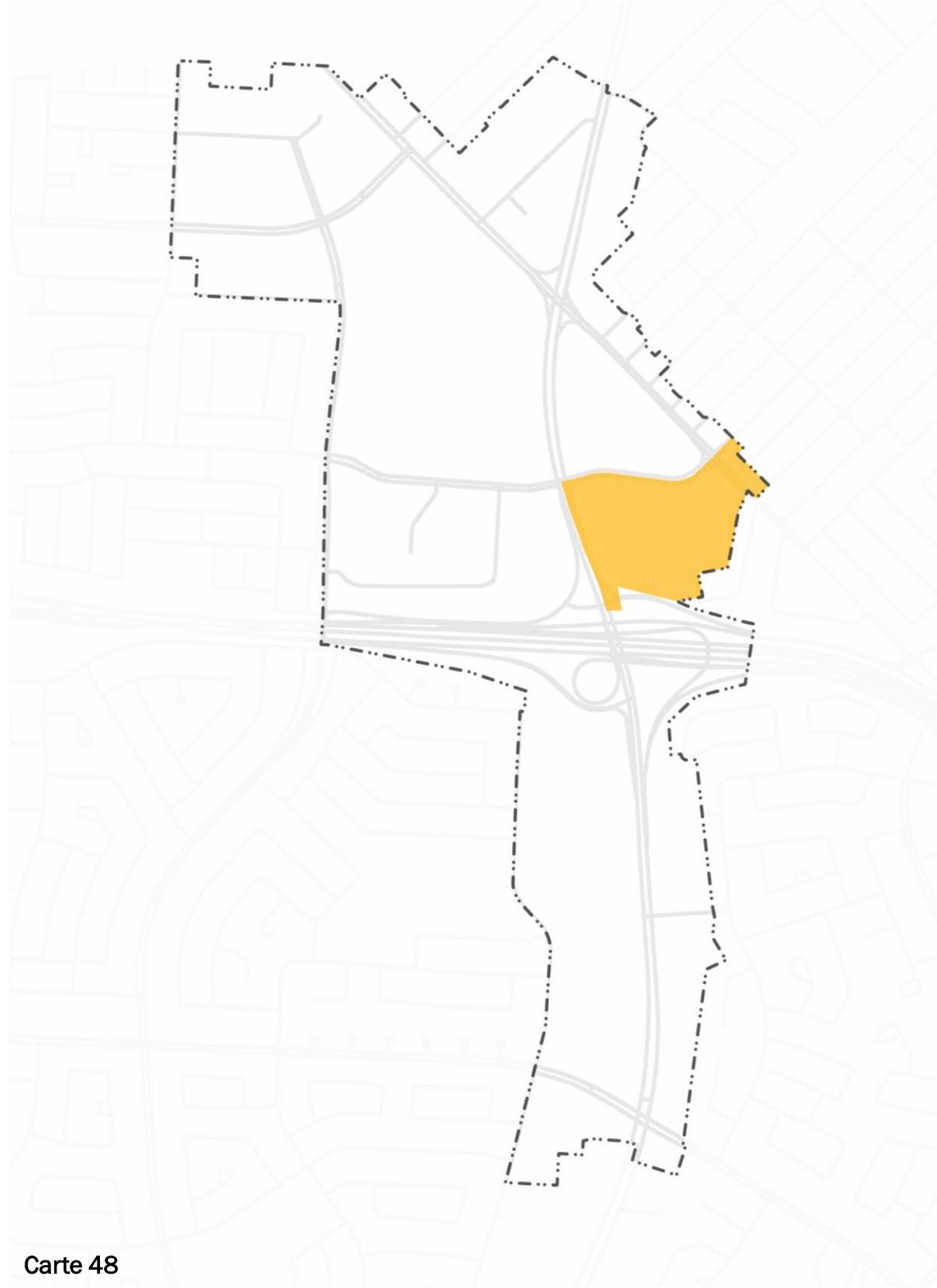


Carte 47

CONCEPT – SECTEUR DU TRIANGLE

6.2.6

**SECTEUR
NORD-EST DE
L'AUTOROUTE-10**



6.2.6.1 Situation actuelle

Le secteur du nord-est de l'A-10 a une superficie de 10 hectares. Celui-ci est compris entre les boulevards Lapinière et Taschereau, l'enclave de l'autoroute 10 ainsi que l'avenue Auteuil et le secteur « B ». D'usage uniquement commercial et institutionnel, il compte de nombreux espaces libres à développer et de vastes étendues de stationnements à redévelopper. Bordé par l'autoroute et le boulevard Taschereau, il est difficilement accessible de façon sécuritaire pour les usagers des modes de transport actifs et collectifs.

6.2.6.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à reconnecter le secteur au tissu urbain environnant. De nouvelles voies de circulation piétonnes et cyclables doivent assurer un accès sécuritaire à la station de REM et au terminus d'autobus, ainsi qu'aux secteurs adjacents. On vise une intensification des activités de bureaux et des commerces.

- Consolider la fonction commerciale en bordure des boulevards Taschereau et Lapinière;
- Faire du secteur un campus de bureaux professionnels de grande envergure comprenant également des fonctions résidentielles;
- Améliorer les connexions piétonnes et cyclables à l'intérieur du secteur et vers les secteurs adjacents;
- Sécuriser les traverses des boulevards Taschereau et Lapinière;
- Réduire la superficie d'espaces minéralisés en favorisant des stationnements souterrains et des stationnements de surface verdis;
- Aménager un parc de voisinage.



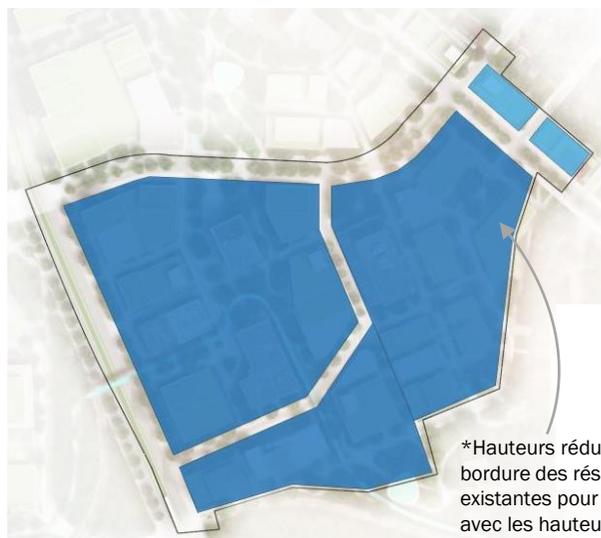
6.2.6.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

6.2.6.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 50 – Cible des hauteurs et densités maximales



3	75 - 150 log./ha	3 à 8 étages
5	150 - 300 log./ha	8 à 20 étages

*Hauteurs réduites en bordure des résidences existantes pour harmoniser avec les hauteurs du voisinage existant



75 à 300

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



1 150

logements potentiels



0,5

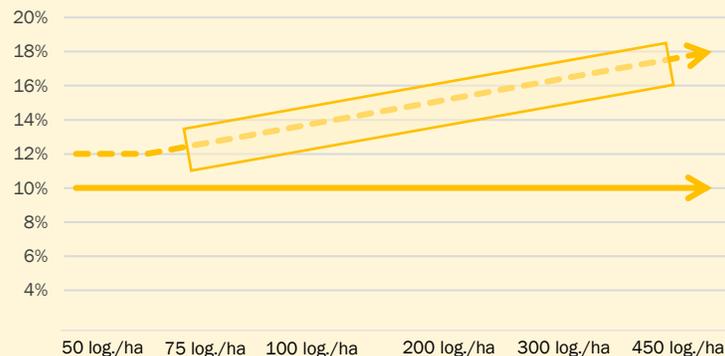
ha aménagé en parc



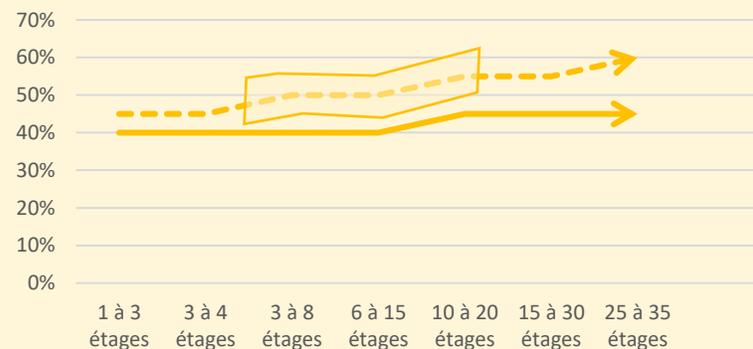
0,45

ha d'emprises de voies de circulation

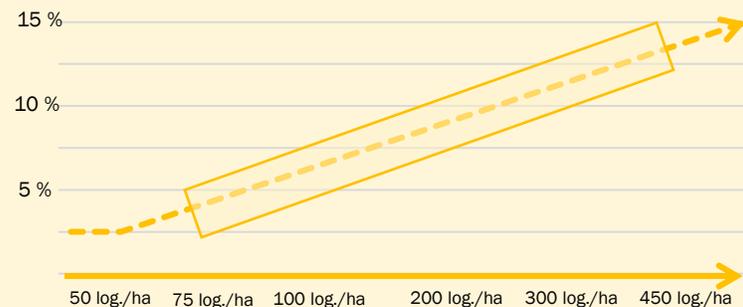
A. Cible de parcs et espaces publics



B. Cible d'espaces privés végétalisés



C. Cible de logements abordables et sociaux



— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

- - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.6.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

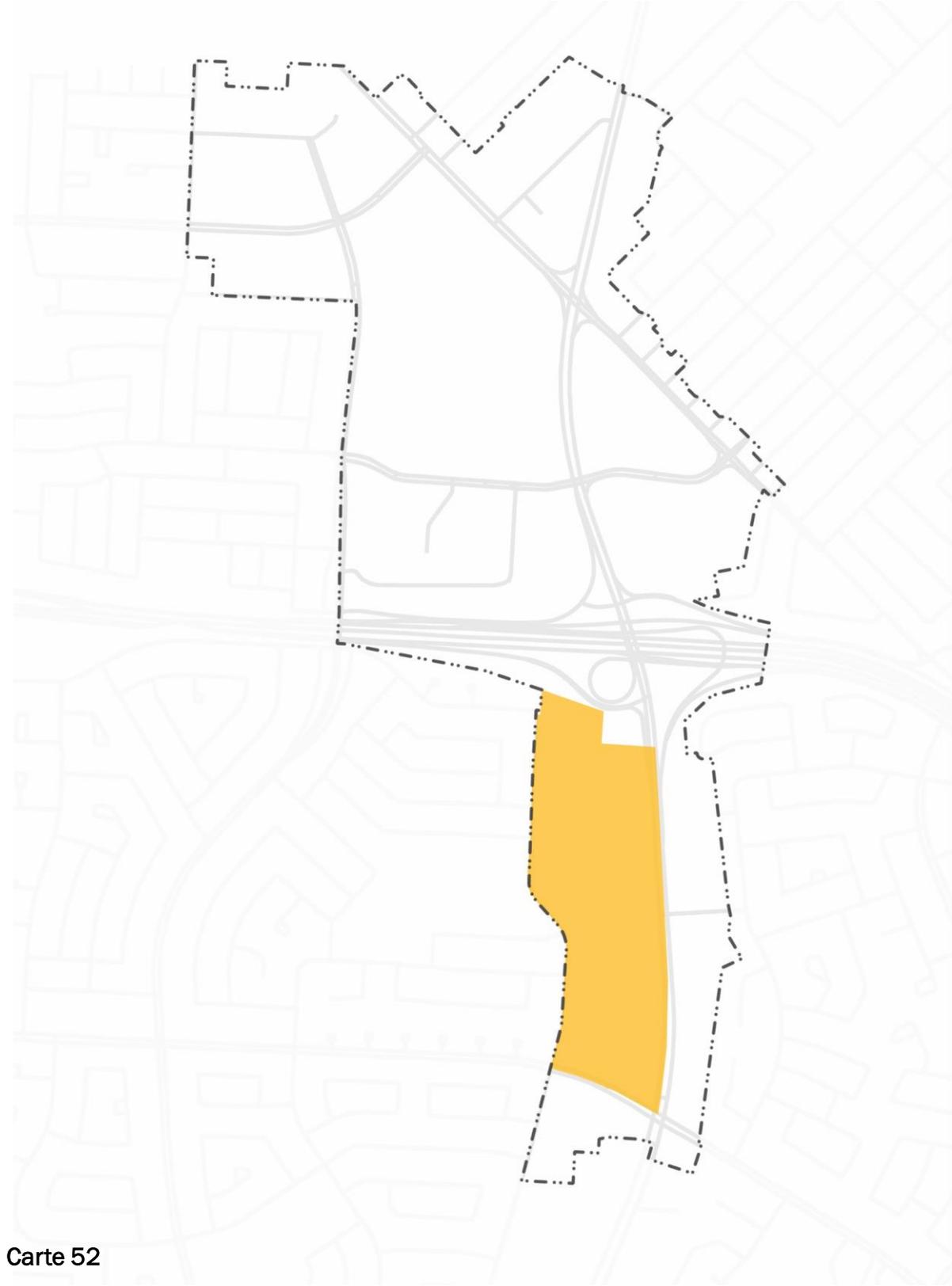


Carte 51

CONCEPT - SECTEUR NORD-EST DE L'A-10

6.2.7

**SECTEUR
PORTOBELLO**



6.2.7.1 Situation actuelle

Le secteur Portobello a une superficie de 22 hectares. Il est caractérisé par la présence du centre commercial Place Portobello et de plusieurs bâtiments commerciaux de grande surface. Le secteur est bordé par un secteur résidentiel composé majoritairement de maisons unifamiliales et de quelques immeubles d'habitation multifamiliaux. Le redéveloppement de ce secteur soulève l'enjeu de la saine intégration au quartier existant tant du développement résidentiel que de la circulation due à la proximité de la station de REM et du terminus d'autobus, accessibles par un passage piéton aménagé sous l'autoroute.

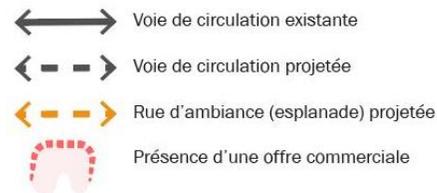
6.2.7.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à encadrer le redéveloppement de manière à en faire un milieu de vie qui conserve une offre commerciale importante et respecte le milieu bâti environnant, ainsi que de prolonger l'esplanade jusqu'à l'hôtel de ville.

- Créer une nouvelle trame de rues connectée aux secteurs adjacents;
- Aménager l'esplanade en l'animant avec des usages commerciaux au rez-de-chaussée et des œuvres d'art;
- Intensifier la fonction commerciale et de bureaux aux abords du boulevard Taschereau;
- Construire une nouvelle école et l'intégrer à un parc de quartier;
- Protéger et valoriser le milieu humide existant;
- Assurer l'arrimage des différents modes de transport qui convergent dans le secteur par des aménagements qui favorisent l'intermodalité des transports sans nuire à la quiétude des rues résidentielles.

Esplanade
Emplacement potentiel pour une nouvelle école adjacente au parc
Œuvres d'art ponctuant l'esplanade
Parc de quartier

Carte 53 - Concept - Secteur Portobello



6.2.7.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.



6.2.7.4

Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 54 – Cible des hauteurs et densités maximales



*Hauteurs réduites en bordure de l'avenue Tisserand pour harmoniser avec les hauteurs du voisinage existant

3	75 - 150 log/ha	3 à 8 étages
4	100 - 200 log/ha	6 à 15 étages



1 900
logements potentiels



75 à 200

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



0,5

ha aménagé en parc (2ha au total parc et éducation/équipement collectif)



1,5

ha dédié à des usages éducation et/ou collectif

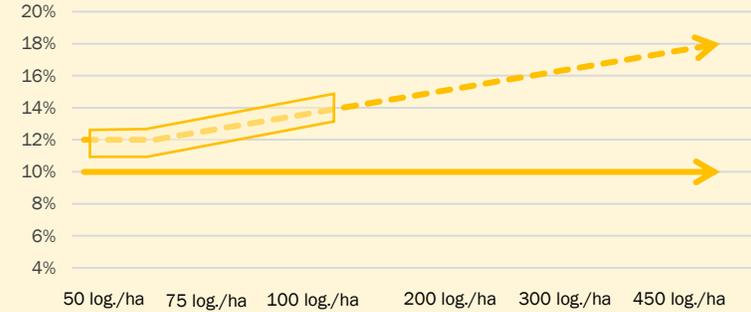


3,2

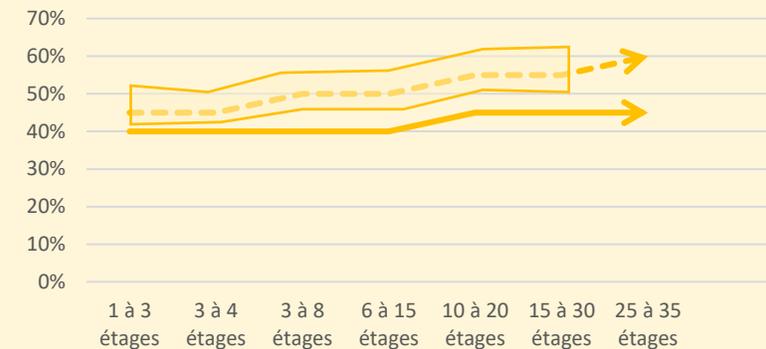
ha d'emprises de voies de circulation

Plan particulier d'urbanisme du centre-ville

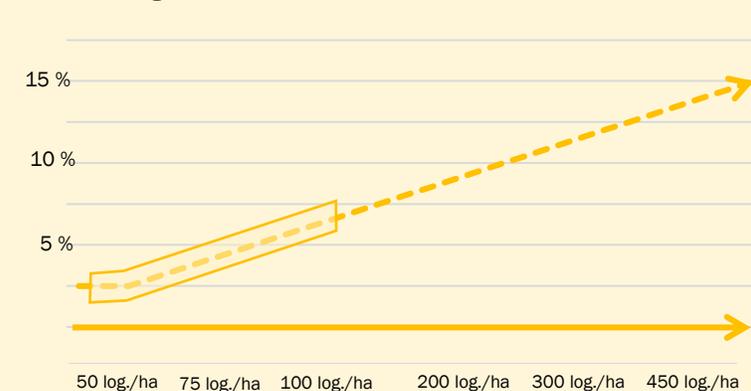
A. Cible en parcs et espaces publics



B. Cible en espaces privés végétalisés



C. Cible en logements abordables et sociaux



——— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

- - - - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.7.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.

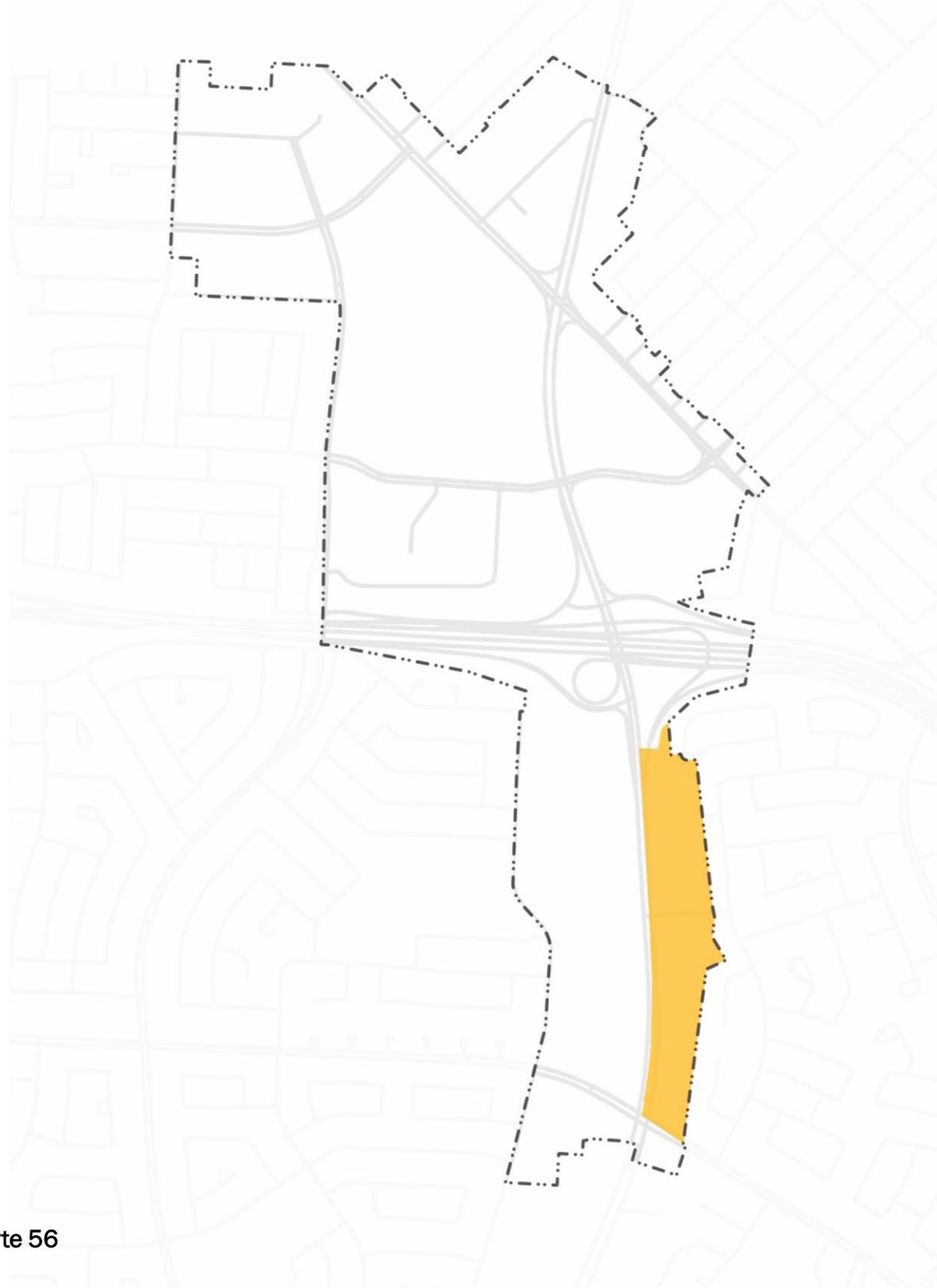


Carte 55

CONCEPT – SECTEUR PORTOBELLO

62.8

**SECTEUR
SUD-EST DE
L'AUTOROUTE-10**



Carte 56

6.2.8.1 Situation actuelle

Le secteur sud-est de l'A-10 a une superficie de 11 hectares. Il est situé entre les boulevards Taschereau et Rome ainsi que l'avenue Malo et l'autoroute 10.

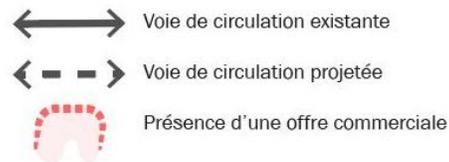
Similaire au secteur Portobello, il est caractérisé par la prépondérance de grandes surfaces commerciales et ne comporte aucun logement. Par contre, la profondeur des lots est moindre et le dynamisme de la majorité des commerces conditionne moins d'opportunités d'intensification.

6.2.8.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à assurer la continuité commerciale sur le boulevard Taschereau tout en permettant une évolution au rythme de la volonté des propriétaires.

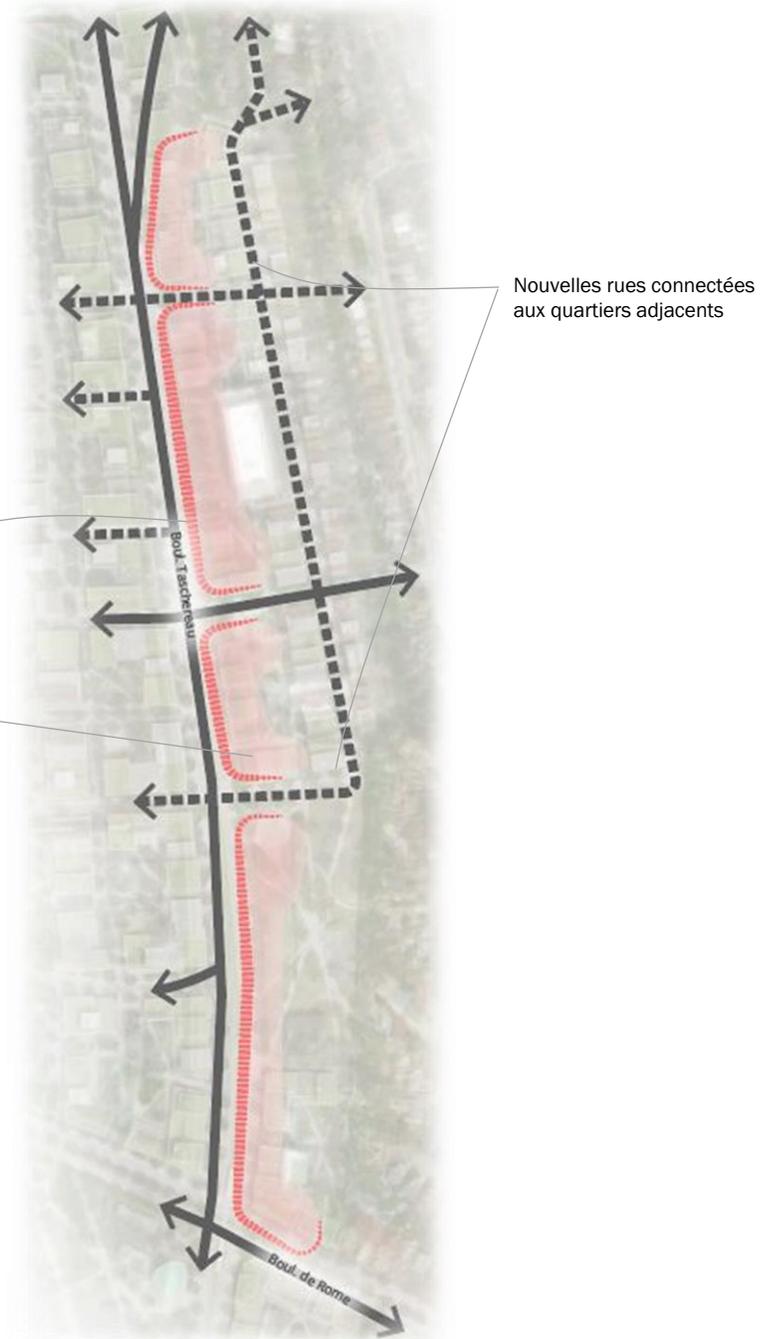
- Favoriser une évolution du secteur vers un redéveloppement mixte qui maintient des commerces au rez-de-chaussée et ajoute une offre en logements diversifiés;
- Aménager des liens actifs facilitant la traversée du boulevard Taschereau, l'accès à la station de REM et au terminus d'autobus;
- Sécuriser les intersections existantes et aménager de nouvelles intersections aux endroits stratégiques;

Carte 57 - Concept - Secteur Sud-est de l'A-10



6.2.8.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.



6.2.8.4 Cibles et potentiels

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.

Carte 58 – Cible des hauteurs et densités maximales



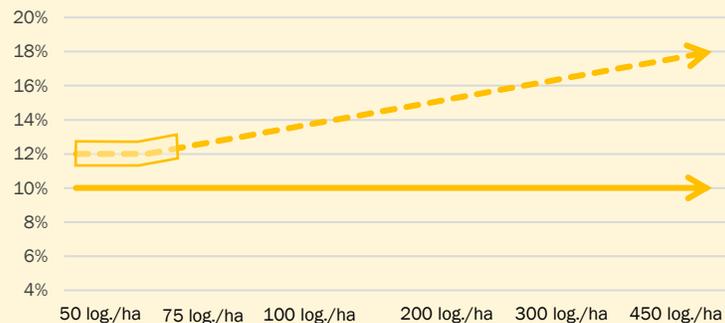
50 à 150
log./ha (densité maximale brute pour le secteur)

1,3
ha d'emprises de voies de circulation

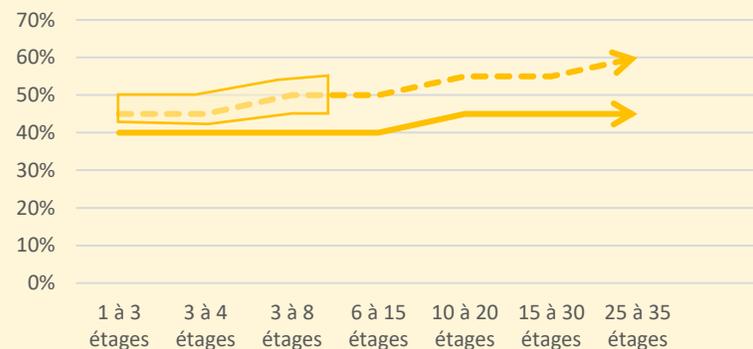
0,3
ha aménagé en parc et équipement collectif

200
logements potentiels

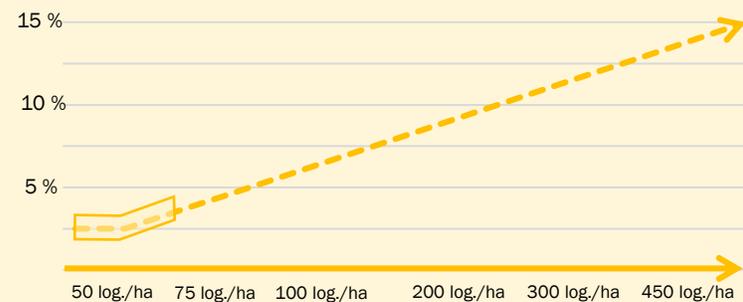
A. Cible en parcs et espaces publics



B. Cible en espaces privés végétalisés



C. Cible en logements abordables et sociaux



— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
 - - - Pourcentage attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.8.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.



Carte 59

CONCEPT – SECTEUR SUD EST DE L'A-10

62.9

SECTEUR DE L'HÔTEL DE VILLE



Carte 60

6.2.9.1 Situation actuelle

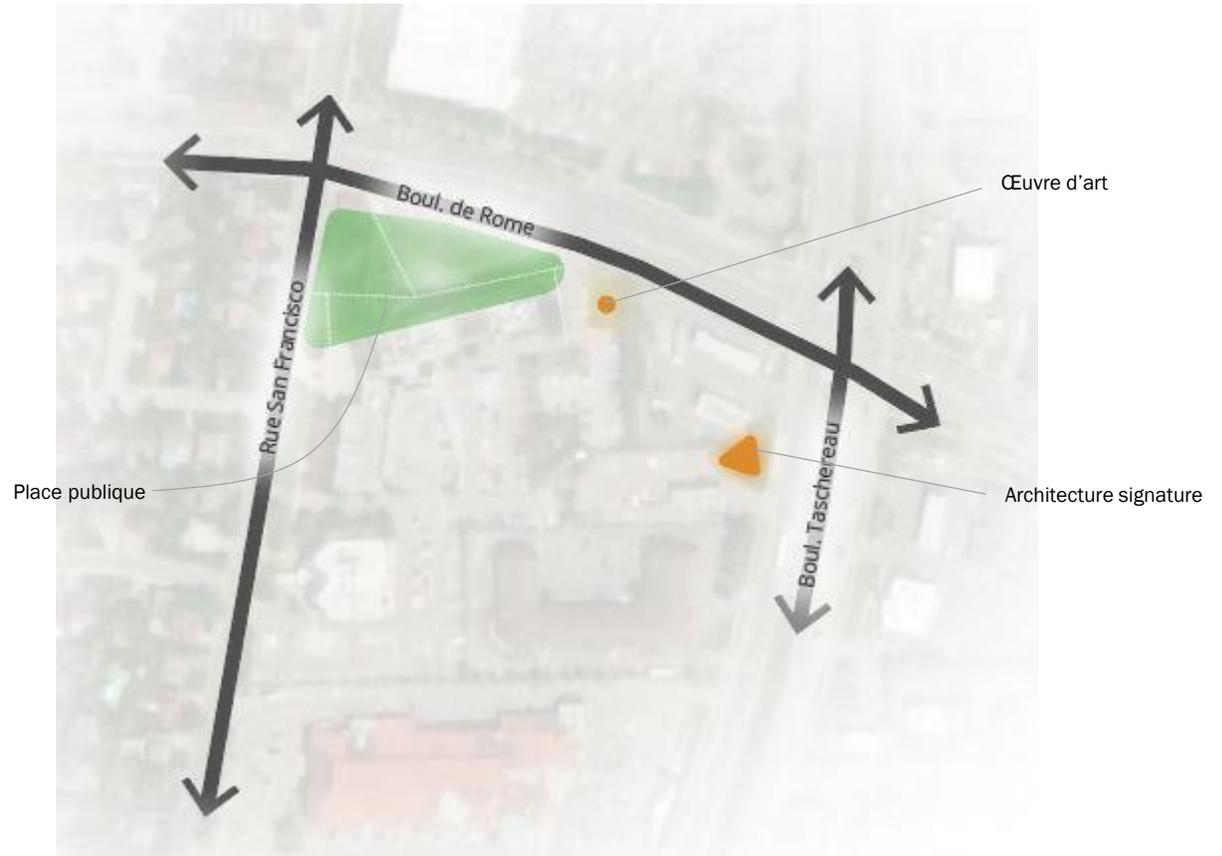
Le secteur de l'hôtel de ville a une superficie de 4 hectares. Il constitue un pôle civique majeur qui comprend l'hôtel de ville, la bibliothèque de Brossard Georgette-Lepage et le centre socioculturel Alphonse-Lepage. À l'intersection des boulevards Taschereau et de Rome, on retrouve une station-service avec dépanneur et restauration rapide. Bénéficiant d'une localisation centrale au croisement des boulevards de Rome et Taschereau, le pôle est toutefois excentré par rapport à la configuration du centre-ville. L'arrivée massive de logement et de citoyens soulève le défi de l'accès à pied et à vélo à ce pôle de culturel majeur.

6.2.9.2 Intention générale

Les lignes directrices édictées pour ce secteur visent à consolider ce pôle civique par des investissements dans l'aménagement des espaces publics. L'objectif est de créer une destination accessible autant à pied, à vélo qu'en auto pour offrir un lieu de service quotidien pour la population.

Une évaluation des besoins en stationnement et du potentiel d'aménagement en sous-terrain pourrait offrir le niveau du sol des nouveaux espaces de parcs. L'espace libéré pourrait aussi accueillir une autre phase bâtie pour consolider les services municipaux dans ce secteur selon les besoins à venir.

- Consolider et valoriser ce pôle d'équipements publics et culturels;
- Connecter ce pôle civique au reste du centre-ville par l'esplanade;



Carte 61 - Concept - Secteur Hôtel de ville

↔ Voie de circulation existante

6.2.9.3 Opération cadastrale

Une rue ou un tronçon de rue visé par une opération cadastrale doit être compatible, de façon générale, avec le tracé identifié au plan concept, sans nécessairement être parfaitement concordant. La rue projetée ou le tronçon de rue projeté doit respecter le statut prescrit lorsqu'il y est indiqué.

6.2.9.4 Cibles et potentiels

Carte 62 – Cible des hauteurs et densités maximales

Les cibles et potentiels sont basés sur la vision énoncée pour le centre-ville et sur les lignes directrices établies pour ce secteur. Toutefois, un projet qui dépasserait la hauteur et à la densité exigées à la réglementation d'urbanisme pourrait être accepté s'il offre davantage de retombées pour le milieu. Celui-ci devrait donc répondre à l'ensemble des cibles prévues en matière de contribution en parcs et espaces publics, en espaces végétalisés et en logements abordables, tel qu'illustré dans les graphiques par la ligne pointillée.



4  100 - 200 log./ha 6 à 15 étages



100 à 200

log./ha (densité maximale brute pour le secteur)



50

logements potentiels



3,4

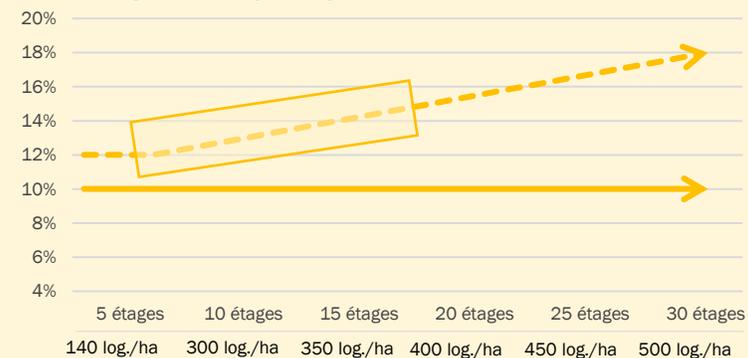
ha aménagé en parc et équipement collectif



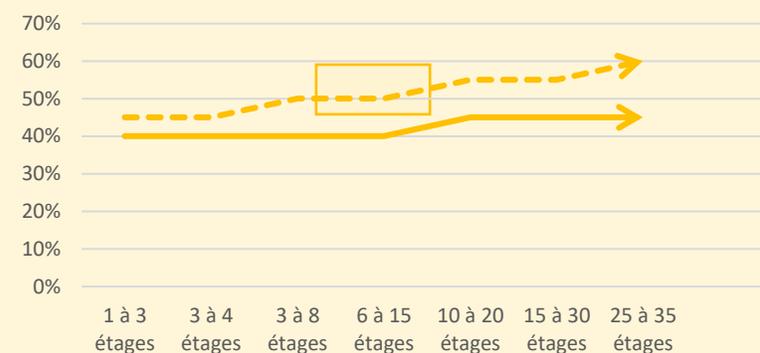
0,13

ha d'emprises de voies de circulation

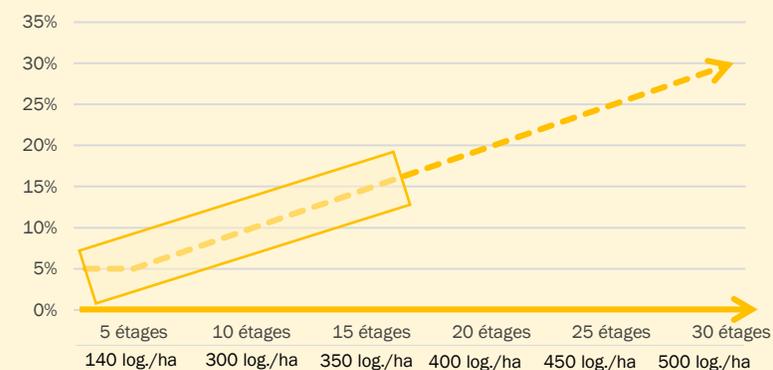
A. Cible en parcs et espaces publics



B. Cible en espaces privés végétalisés



C. Cible en logements abordables et sociaux



 Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

 Pourcentage exigé dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des cibles

6.2.9.5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le plan d'aménagement représente une vision et est présenté 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, ainsi que leur superficie 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.



Carte 63

CONCEPT – SECTEUR HÔTEL DE VILLE

6.3 PLAN D'ACTION

6.3.1 PROJETS STRUCTURANTS À METTRE EN OEUVRE

Outre la mise en place d'un cadre réglementaire bonifié, la transformation du secteur nécessitera l'établissement de priorités d'interventions publiques, notamment en matière d'aménagement de parcs et espaces publics et de réfection d'infrastructures. La Ville entend aussi créer des partenariats et établir des programmes permettant de stimuler la transformation du secteur. Bien que chaque chapitre identifie les actions à mettre en place pour l'atteinte de la vision, cette section se veut une synthèse des projets phares qui contribueront à faire du centre-ville un lieu à la hauteur des aspirations collectives.

Ces actions sont définies en fonction des sept projets publics structurants suivants :

A - Requalification du boulevard Taschereau

B - Parc central – poumon vert et bleu au cœur du centre-ville

C - Esplanade civique

D - Boucle active

E - Pôle de mobilité – un réseau interconnecté d'espaces verts

F - Stationnements intégrés

G - Épicentre des affaires, de la culture et de la communauté

Le caractère multidisciplinaire de ces actions soulèvera la nécessité de créer des comités techniques formés des membres issus des différents services municipaux concernés afin de traiter des enjeux transversaux en amont.

Rappel des stratégies

Pour chaque projet, un rappel des stratégies de la section 3 auxquels le projet répond est illustré.



1. Trame urbaine



2. Forme bâtie



3. Habitation



4. Espaces publics



5. Équipements publics et culturels



6. Commerces et emplois



7. Design urbain



8. Architecture



9. Mobilité durable



10. Stationnement

6.3.1.1

PROJET A REQUALIFICATION DU BOULEVARD TASCHEREAU



La requalification du boulevard Taschereau passera à la fois par le verdissement de son emprise, la bonification et le bouclage des liens actifs et enfin, par l'ajout d'un mode de transport collectif structurant au sol. Elle permettra de créer un centre-ville plus vert, plus urbain et plus convivial le tout, afin d'offrir aux citoyens et aux commerçants un environnement propice à la mobilité durable, au bien-être et à la vitalité économique.

Des partenariats seront requis notamment avec le MTQ et les organismes de transport collectif pour mener à bien ce projet.



Image à titre d'exemple seulement

6.3.1.2

PROJET B

PARC CENTRAL, POUMON VERT ET BLEU AU CŒUR DU CENTRE-VILLE



Le parc central s'inspirera du parc Martin Luther King à Paris. Il proposera un espace de détente et de loisirs, avec des aires de jeux, des jardins partagés, des terrains de sport et des espaces culturels. Ce parc sera conçu pour être accessible et adapté à tous les âges et à toutes les saisons. Le parc sera relié aux autres parcs du secteur par l'esplanade civique et les liens actifs du secteur.

Pour créer le parc central, des discussions devront être effectuées entre la ville et les propriétaires des terrains où est projeté le parc. Le parc se réalisera par phase, en suivant les phases de développement.



6.3.1.3

PROJET C ESPLANADE CIVIQUE



La création de l'esplanade civique se fera en collaboration avec les propriétaires fonciers au fur et à mesure du redéveloppement des terrains.

L'esplanade civique offrira un parcours varié et ludique, ponctué de places publiques, de fontaines, de sculptures et de kiosques. Véritable épine dorsale, elle reliera les différents pôles d'attraction du centre-ville et favorisera la participation citoyenne.

Une diversité d'usages et une mixité commerciale en front de cette esplanade seront essentielles à son succès.



6.3.1.4

PROJET D BOUCLE ACTIVE



La boucle active permettra de relier les quatre quadrants du secteur du centre-ville, soit le nord et le sud de l'autoroute 10, ainsi que l'est et l'ouest du boul. Taschereau, améliorant ainsi la mobilité active dans le secteur. La boucle active est également un segment de l'esplanade civique, en permettant d'attacher entre eux les segments nord et sud.

Son architecture unique contribuera au design urbain du secteur et à son esthétique.

Des partenariats et des ententes seront requis avec les propriétaires des différents terrains où est projetée la boucle active. Ces propriétaires sont notamment le MTQ et la CDPQ en plus de propriétaires privés.



6.3.1.5

PROJET E PÔLE DE MOBILITÉ, UN RÉSEAU INTERCONNECTÉ D'ESPACES VERTS



Le pôle de mobilité permettra à Brossard d'optimiser son hub de transit, qui connectera le centre-ville au REM et aux autres réseaux de transport, en utilisant la boucle active comme lien unificateur. Il sera constitué d'un réseau interconnecté d'espaces verts qui permettra d'unir les différents quartiers du centre-ville, d'optimiser les espaces verts du secteur et de créer un véritable milieu de vie vert.

Les espaces verts et les liens qui les uniront verront le jour au fil des projets de redéveloppement, en partenariat avec les différents propriétaires du secteur autant privés que publics.



6.3.1.6

PROJET F STATIONNEMENTS INTÉGRÉS



L'intégration du stationnement dans le centre-ville passera par plusieurs moyens afin de répondre aux besoins en mobilité des résidents et de leurs visiteurs, des travailleurs tout comme des résidents qui fréquenteront le centre-ville.

Des cases de stationnement mutualisées accessibles au public sont prévues. Ces stationnements devront prévoir des installations qui encourageront les modes alternatifs à l'auto solo, tels de bornes de recharge électriques, de l'auto partage et des espaces sécurisés pour les vélos et ce, en plus des cases régulières.

Pour y arriver, des partenariats seront à prévoir avec des partenaires clés sur le ou les sites visés.



6.3.1.7

PROJET G

ÉPICENTRE DES AFFAIRES, DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNAUTÉ



Le centre-ville de Brossard sera le lieu de destination et de rassemblement de tous les brossardois.se.s : vibrant, unique et à leur image. Les affaires, l'art, la culture et l'éducation seront auront une place privilégiée en complémentarité à la place qui sera faite à la nature en ville. Des lieux permettant les congrès de grande envergure, des musées et autres usages enviabiles uniques y auront leur place.

Les espaces publics et privés seront des lieux privilégiés pour l'art, les activités et les événements culturels et communautaires, sans oublier la place d'établissements d'éducation pour tous les niveaux, autant primaire, secondaire que post-secondaire. Les écoles seront plus urbaines. Créant ainsi un véritable épicode animé.





07.

**PROGRAMMES
ET MESURES
INCITATIVES**

7.1 PROGRAMMES ET MESURES INCITATIVES

La mise en œuvre d'un programme particulier d'urbanisme nécessite des moyens diversifiés qui dépassent l'encadrement réglementaire. Outre ces mesures encadrantes, la Ville devra évaluer les mesures à mettre en place qui encourageront la réalisation de ses aspirations au centre-ville.

Quatre mesures seront à évaluer.

7.1.1 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) pourrait établir un programme d'acquisition d'immeubles pour son centre-ville soit le territoire d'application du présent PPU. Dans le cadre de ce programme, la Ville pourrait acquérir tout immeuble situé dans ce territoire pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle pourrait aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci.

La Ville de Brossard pourrait réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du programme particulier d'urbanisme et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

Programme d'acquisition d'immeubles

« Le développement et la mise en valeur des parties du territoire municipal par des promoteurs publics ou privés ne peuvent se faire que lorsque ces derniers disposent des terrains et des bâtiments requis pour la réalisation de leurs projets. Les acquisitions se font normalement par des transactions de gré à gré entre les propriétaires.

Or, dans certains cas, la réticence des propriétaires actuels à se départir de leurs terrains ou bâtiments, ou le prix élevé qu'ils en demandent, peut empêcher la réalisation de projets comportant des avantages pour la collectivité. Dans d'autres cas, le morcellement d'un secteur en plusieurs propriétés, ou le fait qu'elles appartiennent à une corporation publique qui ne peut légalement les utiliser à des fins autres que publiques, peut empêcher leur mise en valeur.

Afin de parer à ces difficultés, trois types de pouvoirs permettent aux municipalités de jouer un rôle d'intermédiaire dans le secteur immobilier afin d'assurer la disponibilité des espaces requis au développement. Dans tous ces cas, il s'agit de pouvoirs d'acquisition et d'aliénation d'immeubles non pas à des fins municipales, mais plutôt à des fins parapubliques ou privées. L'acquisition peut se faire de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation.(...)

En plus d'acquérir des immeubles, la municipalité peut exécuter des travaux de diverses natures afin d'accroître l'intérêt des promoteurs.

Pour pouvoir adopter un programme d'acquisition d'immeubles au centre-ville, l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le territoire concerné s'avère une condition préalable au recours à ces pouvoirs d'acquisition et d'aliénation. Dans ce cas, la municipalité locale peut notamment :

- acquérir un immeuble de gré à gré ou par expropriation;*
- détenir et administrer l'immeuble;*
- exécuter les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis sur l'immeuble; aliéner ou louer l'immeuble aux fins prévues. »*

Source : MAMH, Guide la prise de décision en urbanisme, <https://www.mamh.gouv.qc.ca>

7.1.2 RÉSERVES FONCIÈRES POUR FINS PUBLIQUES

Plusieurs tracés de mobilité (rue, piste cyclable, lien piéton ou multifonctionnel) et sites pour fins de parcs et d'écoles sont prévus au PPU. Ces derniers nécessiteront une acquisition ou une cession de terrain pour concrétiser ces espaces publics.

Pour ce faire, la Ville pourrait utiliser la réserve foncière pour des fins publiques par voie de résolution pour y arriver.

« L'exercice de ce pouvoir permet à la municipalité d'imposer, pendant la démarche de planification de l'aménagement du territoire, une réserve à des fins publiques pour une période initiale de deux ans et, sur renouvellement, pour une période de deux autres années. L'utilité de ce pouvoir réside dans la possibilité d'interdire des investissements de la part des propriétaires, investissements qui feraient augmenter les coûts éventuels d'acquisition par la municipalité. »

Source : MAMH, Guide La prise de décision en urbanisme, <https://www.mamh.gouv.qc.ca>

7.1.3 RÉSERVICES FONCIÈRES POUR FINS D'HABITATION

Une proportion de logements sociaux est planifiée dans les différents secteurs du territoire du PPU. La livraison et la gestion de logements sociaux passent par une acquisition ou une cession par une coopérative d'habitation, un organisme à but non lucratif ou un office municipal d'habitation.

Pour opérationnaliser ses acquisitions, la Ville pourrait imposer une réserve foncière à des fins d'habitation.

« 29.4 Une municipalité peut posséder des immeubles à des fins de réserve foncière.

Elle peut aussi posséder des immeubles à des fins d'habitation. Elle peut:

- 1° louer un tel immeuble;*
- 2° l'aménager et y installer des services publics;*
- 3° démolir, transporter ou restaurer une construction qui y est érigée;*
- 4° y ériger une construction. »*

Source : Loi sur les cités et villes, article 29.4

7.1.4 PROGRAMME DE REVITALISATION

Afin de stimuler le dynamisme économique et d'atteindre les objectifs du présent PPU, un programme de revitalisation pourrait être mis en place.

Un tel programme peut permettre à la Ville de donner un crédit de taxe ou une subvention à un projet qui remplit ses conditions. La Ville pourrait, par exemple, offrir une aide financière à des commerces qui ont des projets admissibles pour aménager leur établissement. La ville pourrait notamment souscrire au programme Rénovation Québec.

« Malgré la Loi sur l'interdiction de subventions municipales (chapitre I-15), la municipalité peut, par règlement, adopter un programme de revitalisation à l'égard d'un secteur qu'elle délimite, à l'intérieur de toute zone identifiée dans le règlement de zonage, dans lequel la majorité des bâtiments ont été construits depuis au moins 20 ans et dont la superficie est composée pour moins de 25% de terrains non bâtis. »

Source : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, article 85.2

En plus des mesures législatives citées précédemment, d'autres programmes et fonds sont également disponibles pour aider les municipalités à mettre en œuvre leurs planifications.

7.1.5 Programmes gouvernementaux

En plus des programmes s'opérant sur les terrains privés, des aides financières gouvernementales peuvent permettre la réalisation de projets porteurs municipaux. Ces aides permettront d'accélérer la transition écologique ainsi que la lutte et l'adaptation aux changements climatiques.

- Financement pour la réalisation de plans, d'études et de projets pilotes, Fonds municipal vert;
- Programme de soutien aux municipalités dans la mise en place d'infrastructures de gestion durable des eaux de pluie à la source (PGDEP), gouvernement du Québec;
- Programme de soutien à l'intégration de l'adaptation aux changements climatiques à la planification municipale (PIACC), gouvernement du Québec;
- Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD), gouvernement du Québec;
- Programmes d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue, Communauté métropolitaine de Montréal.

7.1.6 Fonds municipal vert

« Le FMV offre aux municipalités un soutien, sous forme de renforcement des capacités et de financement, afin de les aider à réduire la pollution, à améliorer l'efficacité énergétique, à revitaliser les infrastructures publiques et à toujours viser plus haut.

Le Fonds municipal vert (FMV) de la FCM est une combinaison unique de financement et de formation qui tire parti d'une dotation de 1,65 milliard de dollars du gouvernement du Canada afin de donner aux municipalités les outils dont elles ont besoin pour accélérer la transition vers un avenir à faibles émissions de carbone. Notre travail est axé sur cinq secteurs prioritaires, soit l'énergie, les matières résiduelles, les transports, l'aménagement des terres et l'eau.

Dès sa création il y a plus de 20 ans, le FMV a permis de répondre de manière directe aux besoins des quelque 2 000 municipalités membres de la FCM qui représentent plus de 90 % de la population canadienne. L'équipe de la FCM a cocréé le FMV avec ses membres en réaction au sentiment d'urgence croissant concernant le manque de financement alloué aux infrastructures durables.

Le financement offert par le FMV permet de soutenir les projets aux différentes étapes de leur réalisation, depuis les plans et les études jusqu'aux projets pilotes et aux projets d'immobilisations. Découvrez comment obtenir un financement du FMV pour vos plans, études de faisabilité, projets pilotes et projets d'immobilisations. »

Source : Fonds municipal vert,
<https://fondsmunicipalvert.ca/>

