



ANNEXE B du règlement numéro REG-360

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME 2016-2035



CHAPITRE 1	INTRODUCTION	2
1.1	Le territoire et la planification régionale	2
1.1.1	Secteurs visés par le PPU et secteurs centraux	3
1.1.2	La planification à l'échelle régionale	3
1.1.3	Réseau électrique métropolitain (REM)	5
1.1.4	Réseau rapide d'agglomération	5
1.1.5	Construction du nouveau pont Champlain	5
1.1.6	Prolongement du boulevard du Quartier	6
1.1.7	Modification de l'offre de stationnements incitatifs	6
1.1.8	Revitalisation du boulevard Taschereau	6
1.2	Principes généraux d'aménagement	7
1.2.1	Respect des principes du TOD	7
1.2.2	Favoriser l'acceptabilité sociale et l'adhésion	8
1.2.3	Faire une place de choix au transport actif	8
1.2.4	Favoriser l'accessibilité universelle	8
1.2.5	Favoriser la cohabitation et l'interconnectivité des différents modes de déplacement	8
1.2.6	Créer un milieu de vie convivial	9
1.2.7	Optimiser la performance environnementale et favoriser les saines habitudes de vie	9
1.2.8	Soutenir la vitalité économique	9
CHAPITRE 2	LE BOULEVARD TASCHEREAU	11
2.1	Le boulevard Taschereau	11
2.1.1	Le rôle et l'importance du boulevard Taschereau	11
2.1.2	Le premier programme particulier d'urbanisme du boulevard Taschereau	11
2.1.3	Les suites du premier PPU (2000-2015)	12
2.1.4	Secteurs prioritaires de redéveloppement	13
2.1.5	Changer l'image du boulevard Taschereau	14
2.2	Principes spécifiques d'aménagement de Taschereau	16
2.2.1	Secteur Panama	16
2.2.3	Secteur Portobello	19
2.2.4	Secteur Rome/Pelletier	20
2.2.5	Secteur du commerce automobile	21
2.2.6	Secteur Taschereau Est	21
2.2.7	Secteur Auteuil	22
2.2.8	Secteur Taschereau Nord	22
2.2.9	Secteur Place du Commerce	23
2.2.10	Secteur Mail Champlain	23

CHAPITRE 3	LE SECTEUR QUARTIER/LAPINIÈRE/DIX30	26
3.1	Le secteur du Quartier/Lapinière/DIX30	26
3.1.1	Secteur TOD du Quartier.....	27
3.1.2	Secteur Lapinière.....	29
3.1.3	Secteur Chevrier.....	29
3.1.4	Secteur du Golf.....	30
3.1.5	Secteur Quartier Nord.....	31
3.1.6	Secteur du Square.....	31
3.1.7	Secteur DIX30	31



CHAPITRE 1 INTRODUCTION

CHAPITRE 1 INTRODUCTION

1.1 Le territoire et la planification régionale

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

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

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

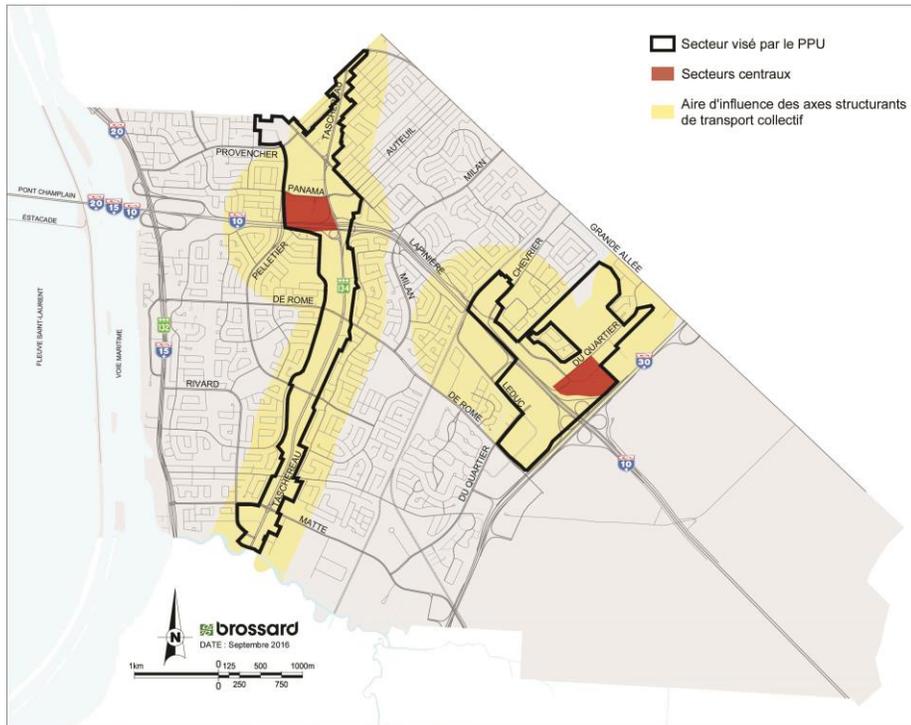
À Brossard, certains secteurs ont déjà fait l'objet d'un PPU : c'est notamment le cas du boulevard Taschereau et de ses abords en 1999-2000, du secteur Marie-Victorin/Saint-Laurent en 2007 et du Quartier DIX30 en 2008.

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

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

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

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



Plan 1

1.1.1 Secteurs visés par le PPU et secteurs centraux

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

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

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

1.1.2 La planification à l'échelle régionale

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

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

1.1.2.1. Le plan métropolitain d'aménagement et de développement

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

1. L'aménagement : déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 320 000 nouveaux ménages et 150 000 emplois. À cet égard, le PMAD préconise qu'au moins 40 % de l'urbanisation projetée soit orientée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de SLR (système léger sur rail) et de services rapides par autobus, afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) ; une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD ;
2. Le transport : optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation ; on vise à hausser, de 25 % à 30 %, la part d'achalandage du transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2021, et à 35 % en 2031 ; le développement des réseaux de transport collectif nécessitera des investissements d'au moins 23 milliards de dollars, nécessaires pour augmenter la mobilité durable et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
3. L'environnement : protéger et mettre en valeur les atouts naturels et bâtis (plans d'eau, milieux humides, rives, paysages boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité du territoire ; à ce sujet, on préconise la création d'un réseau récréotouristique métropolitain qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation.²

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

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

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

- l'implantation d'un nouveau mode de transport collectif à grande capacité empruntant le nouveau pont sur le Saint-Laurent ;
- trois principaux corridors métropolitains de transport collectif (métro, Réseau électrique métropolitain (REM) et trains de banlieue) favorisant l'émergence des quartiers TOD à leurs points d'accès et une densification contrôlée des quartiers situés dans leurs aires d'influence (aires TOD) ;
- des modes de transport collectif variés et efficaces ainsi que divers modes de mobilité active permettant de se déplacer aisément au quotidien ;
- des modes de transport collectifs implantés dans les corridors métropolitains (Taschereau, Moïse-Vincent/Quartier, etc.) permettant l'optimisation du territoire à leurs abords ;
- une planification, une localisation et une gestion adéquates des stationnements incitatifs et des voies réservées, assurant un accès optimal pour tous au transport collectif, tout en minimisant leurs impacts sur les milieux de vie limitrophes et traversés³ Projets structurants ayant un impact sur le développement.

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

1.1.3 Réseau électrique métropolitain (REM)

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

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

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

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

En janvier 2015, le gouvernement du Québec faisait une annonce conjointe avec la Caisse de dépôt et placement du Québec pour le financement éventuel de divers projets de transport collectif, dont le système à haute capacité reliant la Rive-Sud à Montréal, dans l'axe de l'Autoroute 10. La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) confirmait, en avril 2016, son intention d'implanter un nouveau réseau de transport collectif de surface de 67 kilomètres qui desservira les banlieues, le centre-ville, l'Ouest de l'île de Montréal et l'aéroport international Montréal-Trudeau avant la fin de 2020, moyennant des

investissements de 5,5 milliards. Ce Réseau électrique métropolitain (REM) sera un train de surface à grande capacité, doté d'un réseau initial de 24 stations reliant, entre autres, Brossard à la métropole via le nouveau pont Champlain.

1.1.4 Réseau rapide d'agglomération

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

1.1.5 Construction du nouveau pont Champlain

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

1.1.6 Prolongement du boulevard du Quartier

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

1.1.7 Modification de l'offre de stationnements incitatifs

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

Selon les hypothèses préliminaires de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'implantation d'un système de transport collectif dans l'axe de l'A-10 permettrait de réduire le nombre de cases de stationnement incitatif à Panama et à Chevrier. Ces cases seraient déménagées du côté est de l'autoroute 30. Ce scénario offre également l'avantage de permettre une éventuelle croissance de l'offre, et ce, sans véritables impacts en milieu urbain considérant les accès directs possibles par les autoroutes.

Un tel transfert :

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

1.1.8 Revitalisation du boulevard Taschereau

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

1.2 Principes généraux d'aménagement

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

1.2.1 Respect des principes du TOD

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

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

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

Avec les trois stations du Réseau électrique métropolitain projetées dans les limites du périmètre d'urbanisation et le réseau rapide d'agglomération (autobus) projeté sur Taschereau et du Quartier, le

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

- ✓ *Le pôle intermodal est la plaque tournante et le moteur du développement urbain.*
- ✓ *Les ensembles de terrains disponibles au (re)développement à l'intérieur des aires de TOD sont en relation avec leur contexte environnant.*
- ✓ *Le réseau des espaces publics (incluant la rue) et des espaces verts occupe une place prépondérante à l'intérieur de l'aire de TOD et contribue à la structurer*
- ✓ *La stratégie de développement durable de la Ville de Brossard est intégrée à la conception et à la mise en œuvre du développement des aires de TOD.*
- ✓ *L'aire de TOD exploite le positionnement stratégique offert par les carrefours de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau (TOD Panama) de l'autoroute 10 et de l'autoroute 30 (TOD Quartier).*
- ✓ *Les aires de TOD, scindées en quadrants (par les carrefours routiers ou autoroutiers), possèdent des caractéristiques (terrains vacants, terrains sous-utilisés, morcelés) qui sont considérées, tout autant que la cohérence d'ensemble.*

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

1.2.2 Favoriser l'acceptabilité sociale et l'adhésion

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

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

1.2.3 Faire une place de choix au transport actif

Un tel principe suppose :

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

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

1.2.4 Favoriser l'accessibilité universelle

Pour y arriver, il faudra :

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

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

Un tel principe suppose :

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

1.2.6 Créer un milieu de vie convivial

Pour y parvenir, la Ville devra prendre des mesures :

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

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

Un tel principe suppose :

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

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

1.2.8 Soutenir la vitalité économique

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

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



CHAPITRE 2 LE BOULEVARD TASCHEREAU

CHAPITRE 2 LE BOULEVARD TASCHEREAU

2.1 Le boulevard Taschereau

2.1.1 Le rôle et l'importance du boulevard Taschereau

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

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

2.1.2 Le premier programme particulier d'urbanisme du boulevard Taschereau

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

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

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

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

La Ville pointait également les éléments de problématique liés :

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

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

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

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

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

2.1.3 Les suites du premier PPU (2000-2015)

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

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

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

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

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

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

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

2.1.4 Secteurs prioritaires de redéveloppement

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

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

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

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

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

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

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

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

2.1.5 *Changer l'image du boulevard Taschereau*

Ce principe suppose :

- de mieux encadrer l'espace public, par une densification notamment aux grandes intersections et à proximité des points d'accès des réseaux de transport collectif. Si certaines grandes intersections ou certaines fonctions stratégiques appellent la construction d'édifices en hauteur, des normes particulières d'esthétique urbaine seront définies dans la réglementation d'urbanisme pour assurer une intégration harmonieuse de ce type de bâtiments ;
- de favoriser, par leur agrandissement ou leur reconstruction, l'implantation d'édifices en bordure du boulevard, de façon à contribuer à l'encadrement de l'espace public ;
- de réduire le nombre et l'impact visuel des cases de stationnement de surface, au profit de stationnement intérieur et, plus généralement, de réduire les surfaces minérales au profit de sols et de toits verts ;
- de conserver, par une réglementation adaptée à chaque secteur (superficie, hauteur, implantation), une échelle humaine à l'espace

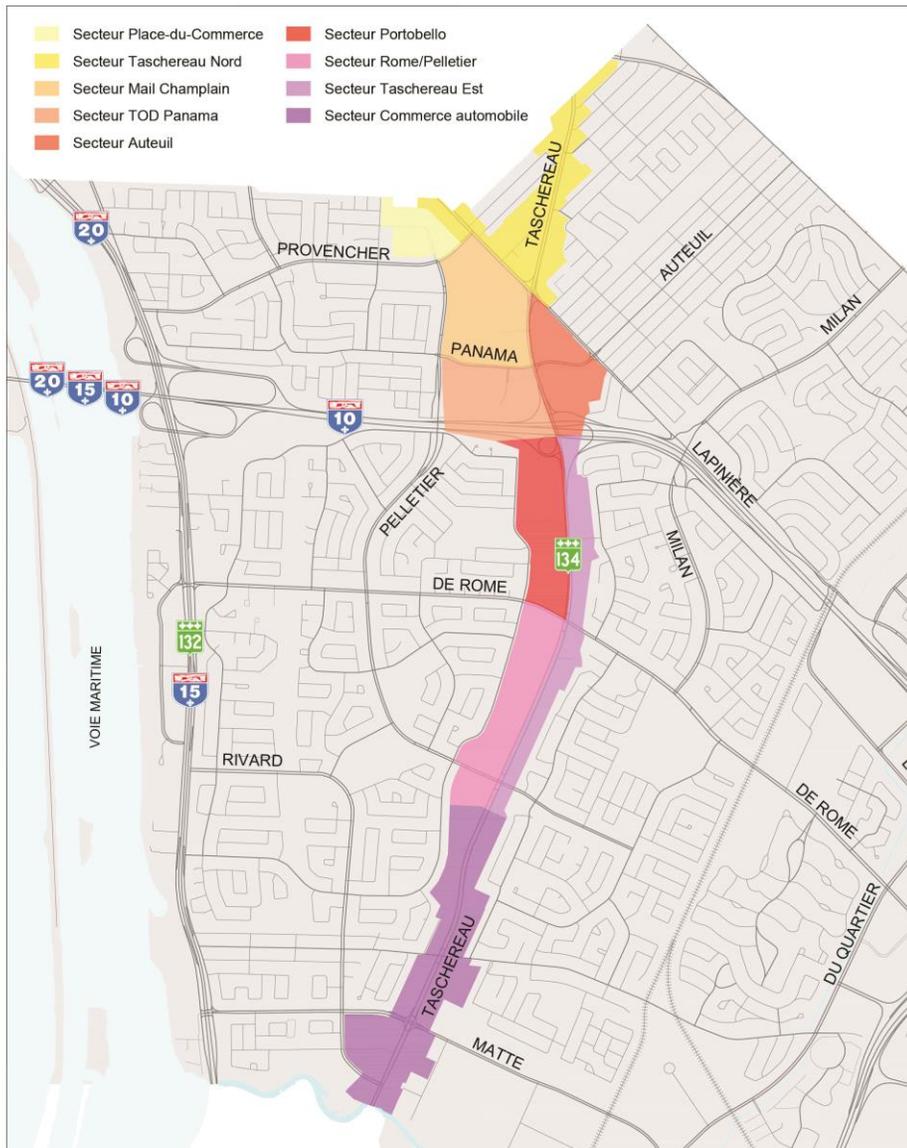
du boulevard, au bâti qui l'encadre et aux plantations qui le bordent ;

- d'introduire une certaine mixité dans les édifices bordant le boulevard, en limitant progressivement les surfaces commerciales à une occupation au rez-de-chaussée, et en favorisant une occupation résidentielle ou de bureau aux étages ;
- de repenser l'occupation des arrières-lots, là où la profondeur des terrains le permet, afin d'intégrer ceux-ci dans des îlots à prédominance résidentielle ;
- d'ouvrir de nouvelles voies pour les piétons, cyclistes et autres modes de transport actif, pour créer une perméabilité de la trame entre le boulevard et les quartiers résidentiels ;
- d'adopter des critères de design visant à améliorer l'esthétique de l'architecture, de l'aménagement et de l'affichage ;
- de revoir l'aménagement des emprises du boulevard Taschereau à une échelle humaine, en y intégrant notamment des infrastructures pour favoriser le transport durable (transport actif et collectif), des aménagements favorisant l'apaisement de la circulation et la sécurité des piétons, la plantation d'arbres, des espaces publics et lieux de rassemblement, du mobilier urbain distinctif, etc.

*Plan 2*

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

2.2 Principes spécifiques d'aménagement de Taschereau



Plan 3

2.2.1 Secteur Panama

Bien que Brossard n'ait pas de centre-ville à proprement parler, on peut considérer le secteur Panama comme un secteur central en raison de sa localisation stratégique, des activités économiques qui y sont concentrées, mais surtout en raison du redéveloppement anticipé selon les principes du TOD.

Le potentiel de mise en valeur du secteur Panama est estimé à :

- environ 2 000 nouveaux logements, ce qui représente une densité de plus de 110 logements/hectare sans même tenir compte des usages non résidentiels proposés ;
- environ 500 000 pi² de superficie de plancher d'espaces de bureaux ;
- environ 150 000 pi² de commerces.

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

- l'adoption d'un guide d'aménagement détaillé et d'un PIIA qui tiennent compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, les usages institutionnels (santé, enseignement, public, etc.), de même que les usages commerciaux et de service générant peu d'impacts sur le milieu. Les commerces contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible

- superficie sont permis et des mesures sont prises pour assurer une cohabitation harmonieuse avec les usages sensibles ;
- une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiment afin de favoriser une intégration et une transition harmonieuses par rapport aux milieux résidentiels adjacents (sur Panama et Pelletier). La hauteur des bâtiments pourrait atteindre jusqu'à 30 étages, avec une gradation des hauteurs à proximité du boulevard Pelletier, pour favoriser une transition harmonieuse par rapport au cadre bâti existant. La mixité verticale des usages est favorisée ;
 - une implantation des bâtiments et des usages, de même que la mise en place d'ouvrages afin d'atténuer les impacts du bruit routier ;
 - des bâtiments principaux implantés très près de la rue ;
 - des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
 - le redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée, de façon à former des îlots plus homogènes et moins dépendants des usages actuels ;
 - un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
 - un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages qui favorise la fréquentation du lieu toute la journée et par la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements favorisant les rassemblements, et ce, particulièrement à proximité de la future station du REM ;
 - une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale ;
 - un parcours convivial et animé vers la future station du REM ;
- des stationnements de surface très peu visibles de la rue et très restreints en nombre (à l'ultime, au moins 70 % des cases de stationnement devraient être souterraines ou en structures étagées) ;
 - une réduction de l'offre de stationnement incitatif pour le transport collectif qui se limite aux besoins régionaux et dont l'impact est atténué par des accès stratégiques, une construction souterraine ou étagée, une architecture et des aménagements de qualité. Ces stationnements devraient également être localisés et disponibles pour répondre aux autres besoins en stationnement dans le secteur (commerces, restaurants, visiteurs, etc.) en dehors des périodes d'utilisation pour le transport collectif (soirées et fins de semaines) ;
 - un terminus d'autobus favorisant un transfert modal efficace et convivial des usagers vers la future station (rapidité du transfert, courtes distances de marche, parcours sécuritaire et convivial, etc.) et dont les impacts sont minimisés par des aménagements intérieurs et des accès directs par Taschereau et les sorties d'autoroutes ;
 - une interface esthétique des façades et cours longeant les autoroutes.



Plan 4

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

2.2.3 Secteur Portobello

En continuité avec le concept développé pour le pôle Panama, la place Portobello est, elle aussi, vouée à un redéveloppement. Avec l'implantation anticipée d'une station du REM, au centre de l'autoroute 10, le secteur Portobello devrait avoir une meilleure connectivité avec le secteur Panama et une meilleure accessibilité par transport collectif et actif. La profondeur des terrains et les accès à l'avenue Tisserand offrent également une opportunité remarquable pour favoriser une introduction de la fonction résidentielle.

Le potentiel de mise en valeur du secteur Portobello est estimé à :

- environ 1 500 nouveaux logements à la suite d'une réduction des superficies de plancher commerciales, ce qui devrait excéder une densité de 100 logements par hectare ;
- un potentiel d'augmentation des superficies de plancher à des fins de bureaux.

S'inspirant des principes d'aménagement du TOD et à l'instar du secteur Panama, la Ville de Brossard favorise :

- l'adoption d'un guide d'aménagement détaillé et d'un PIIA qui tiennent compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, les usages commerciaux et de service générant peu d'impacts sur le milieu. Les usages contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible superficie pourraient être autorisés via un règlement sur les usages conditionnels, de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des usages et de manière à favoriser une certaine animation ;

- une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiment afin de favoriser une intégration et une transition harmonieuses par rapport aux milieux résidentiels adjacents. Ainsi, la portion du secteur Portobello, adjacente à Tisserand, devrait comporter des usages exclusivement résidentiels et des hauteurs de bâtiment de quatre étages ou moins. Le long des boulevards Taschereau et de Rome, une vocation commerciale ou mixte est préconisée et la hauteur des bâtiments pourrait atteindre jusqu'à huit étages. À proximité de l'autoroute 10, les bâtiments pourraient même atteindre 15 étages de hauteur afin de permettre une densité de construction plus élevée à proximité de la future station de transport collectif et afin de favoriser une transition harmonieuse des hauteurs de bâtiment avec le secteur Panama ;
- une implantation des bâtiments et des usages, de même que la mise en place d'ouvrages afin d'atténuer les impacts du bruit routier le long de l'autoroute 10 ;
- des bâtiments principaux implantés près de la rue. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- le redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée, de façon à former des îlots plus homogènes et moins dépendants des usages actuels ;
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes et des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour les usages commerciaux ;
- un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;

- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages, la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements ;
- une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.

2.2.4 Secteur Rome/Pelletier

Malgré une localisation plus excentrique par rapport à la future station Panama, le secteur Rome/Pelletier offre un excellent potentiel de redéveloppement et d'introduction de la fonction résidentielle en raison du taux élevé d'inoccupation des locaux commerciaux, de la désuétude de certains bâtiments et en raison de la profondeur des terrains et de la présence de l'avenue San-Francisco. Le dynamisme de ce secteur est également favorisé par la présence du pôle institutionnel de l'hôtel de ville où l'on retrouve, notamment, la bibliothèque et le Centre socioculturel de Brossard.

Profitant de la proximité du pôle institutionnel de l'hôtel de ville et de la réduction des superficies de plancher commerciales, le secteur Rome/Pelletier devrait permettre la construction de plus de 1 500 logements, en plus de conserver une vocation commerciale ou mixte le long du boulevard Taschereau.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- l'adoption d'un guide d'aménagement détaillé et d'un PIIA qui tiennent compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, de même que les usages commerciaux et de service générant peu d'impacts sur le milieu. Les usages contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible superficie pourraient être autorisés via un règlement sur les usages

conditionnels, de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des usages et de manière à favoriser une certaine animation ;

- une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiment afin de favoriser une intégration et une transition harmonieuses par rapport aux milieux résidentiels adjacents. Ainsi, les portions de terrains adjacentes à San-Francisco devraient comporter des usages exclusivement résidentiels et des hauteurs de bâtiment de quatre étages ou moins. Le long du boulevard Taschereau, une vocation commerciale ou mixte est préconisée et la hauteur des bâtiments pourrait atteindre jusqu'à huit étages ;
- la prise en compte du bruit routier généré par le boulevard Taschereau lors de la planification des projets impliquant des usages sensibles ;
- des bâtiments principaux implantés près de la rue. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- le redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée, de façon à former des îlots plus homogènes et moins dépendants des usages actuels ;
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes et des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour les usages commerciaux ;
- un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages, la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements ;
- une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.

2.2.5 Secteur du commerce automobile

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

- de permettre une gamme complète d'usages commerciaux et de services, incluant les commerces liés à l'automobile, mais excluant les usages contraignants ;
- une hauteur de bâtiments de quatre étages ou moins ;
- un rapprochement des bâtiments de la rue, afin de favoriser un meilleur encadrement du boulevard. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments ;
- la mise en place de mesures de mitigation, afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et commerciaux ;
- une meilleure perméabilité entre les usages commerciaux et les quartiers résidentiels adjacents en favorisant, entre les intersections de rues, l'ajout de sentiers piétonniers ou cyclables.

2.2.6 Secteur Taschereau Est

Le secteur Taschereau Est comporte des terrains très peu profonds. On y retrouve une gamme variée d'usages commerciaux, dont

plusieurs centres commerciaux linéaires, un concessionnaire automobile, plus d'un atelier mécanique, de même qu'une pochette résidentielle (rue Nobel). Ce secteur est généralement adjacent à des terrains résidentiels de faible densité.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- de permettre une gamme complète d'usages commerciaux et de services, excluant les usages contraignants et les commerces liés à l'automobile ;
- une hauteur de bâtiments de quatre étages ou moins ;
- un rapprochement des bâtiments de la rue, afin de favoriser un meilleur encadrement du boulevard. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments ;
- la mise en place de mesures de mitigation, afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et commerciaux ;
- une meilleure perméabilité entre les usages commerciaux et les quartiers résidentiels adjacents en favorisant, entre les intersections de rues, l'ajout de sentiers piétonniers ou cyclables.

2.2.7 Secteur Auteuil

Le secteur Auteuil se situe entièrement dans un rayon de moins d'un kilomètre de la future station Panama. Du côté sud de l'avenue Auteuil, on retrouve une bonne concentration d'édifices de bureaux, incluant les locaux du Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu, et un vaste terrain vacant. Au nord d'Auteuil, on compte un centre commercial linéaire, des commerces de détail, édifices de bureaux et, sur Lapinière, des édifices à logements. De par sa localisation stratégique, les caractéristiques du cadre bâti (plusieurs bâtiments de plus de 4 étages) et sa proximité d'infrastructures structurantes de transport collectif, ce secteur présente un bon potentiel de mise en valeur.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, de même que les usages commerciaux et de services générant peu d'impacts sur le milieu. Les usages contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible superficie pourraient être autorisés via un règlement sur les usages conditionnels, de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des usages et de manière à favoriser une certaine animation ;
- une vocation commerciale ou mixte est préconisée le long de Taschereau, alors que les terrains donnant sur Lapinière se prêtent davantage à une vocation résidentielle ou mixte ;
- la hauteur des bâtiments pourrait atteindre jusqu'à quinze étages pour les terrains compris au sud de l'avenue Auteuil et huit étages pour ceux situés au nord ;

- la prise en compte du bruit routier généré par le boulevard Taschereau et l'autoroute 10 lors de la planification des projets impliquant des usages sensibles ;
- des bâtiments principaux implantés près de la rue. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur et assurer une transition harmonieuse par rapport aux secteurs résidentiels adjacents de faible densité ;
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes et des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour les usages commerciaux ;
- un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages, la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements ;
- une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.

2.2.8 Secteur Taschereau Nord

Le secteur Taschereau Nord se caractérise par une forte proportion de terrains irréguliers et de dimensions variables. On y retrouve une gamme variée d'usages commerciaux, dont quelques centres commerciaux linéaires, un aréna, de même qu'une rue résidentielle. Ce secteur est souvent adjacent à des terrains résidentiels de faible densité et plusieurs rues font intersection avec Taschereau et Lapinière, ce qui assure une certaine perméabilité avec les quartiers résidentiels adjacents. Certains terrains offrent un potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- la consolidation des activités commerciales, en permettant une gamme complète d'usages commerciaux et de services, excluant les usages contraignants et les commerces liés à l'automobile ;
- une hauteur de bâtiments de quatre étages ou moins ;
- un rapprochement des bâtiments de la rue, afin de favoriser un meilleur encadrement du boulevard. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
- des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments ;
- la mise en place de mesures de mitigation, afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et commerciaux ;
- le redéveloppement, à des fins résidentielles, des terrains présentant un potentiel à cet effet et qui sont situés au nord de la rue Alcide.

2.2.9 Secteur Place du Commerce

Le secteur de la place du Commerce compte essentiellement des édifices de bureaux, un centre commercial linéaire, d'anciens locaux industriels et un centre de distribution de Postes Canada. Le taux de vacance y est relativement élevé et ce secteur présente peu de potentiel de consolidation à des fins commerciales ou de bureau en raison de sa localisation excentrique par rapport aux grands axes routiers et de transport collectif et de la concurrence offerte par les autres secteurs commerciaux. Ce secteur est voué à un redéveloppement à des fins résidentielles à moyen ou long terme.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- le redéveloppement du secteur à des fins résidentielles ou, dans le cas des terrains adjacents à Provencher, à des fins mixtes.

Considérant qu'un tel redéveloppement ne peut se réaliser à très court terme, des usages commerciaux et de services, excluant les usages contraignants et les commerces liés à l'automobile sont autorisés ;

- une hauteur de bâtiments de six étages ou moins ;
- un rapprochement des bâtiments de la rue, afin de favoriser un meilleur encadrement
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes et des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour les usages commerciaux ;
- la mise en place de mesures de mitigation, afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et commerciaux.

2.2.10 Secteur Mail Champlain

Le secteur du Mail Champlain se caractérise par la présence d'un vaste centre commercial, un hôtel, un poste d'essence quelques commerces en site propre, un édifice de bureaux et des édifices à logements. Malgré des investissements récents pour sa rénovation, le Mail Champlain devrait inévitablement souffrir de la concurrence générée par le Quartier Dix30, la progression des ventes en ligne, la fermeture annoncée (Ailes de la Mode) et probable de certains détaillants et de l'évolution des préférences et des besoins des consommateurs. Il est donc raisonnable de croire que la vocation du Mail Champlain puisse évoluer dans l'horizon de planification du PPU. Ainsi, il est probable que les superficies de plancher commerciales soient réduites au profit de bureaux et d'habitations. L'offre excédentaire de stationnement, la localisation stratégique de ce secteur et la proximité de la future station Panama devraient également favoriser ce redéveloppement.

Pour ce secteur, la Ville de Brossard favorise :

- un redéveloppement afin d'introduire la fonction résidentielle, consolider le bureau et favoriser une réduction des superficies de plancher commerciales. Pour les bâtiments qui conserveront une vocation commerciale ou mixte, une gamme complète d'usages commerciaux et de services, excluant les usages contraignants et les commerces liés à l'automobile, devrait être autorisée. Les débits de boisson de faible superficie pourraient être autorisés via un règlement sur les usages conditionnels, de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des usages et de manière à favoriser une certaine animation ;
 - une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiment afin de favoriser une intégration et une transition harmonieuses par rapport aux milieux résidentiels adjacents. Le long du boulevard Taschereau et de Panama, une vocation commerciale ou mixte est préconisée et la hauteur des bâtiments pourrait atteindre jusqu'à huit étages ;
 - des bâtiments principaux implantés près de la rue. Une marge avant de moins de huit mètres est préconisée sur Taschereau ;
 - des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
 - un redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée, de façon à former des îlots plus homogènes et moins dépendants des usages actuels ;
 - des stationnements majoritairement souterrains ou étagés pour les usages résidentiels ou mixtes et des stationnements de surface peu visibles de la rue et préférablement implantés sur le côté ou à l'arrière des bâtiments pour les usages commerciaux ;
 - un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la mixité des usages, la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements ;
 - une offre de logements diversifiée favorisant une certaine mixité sociale.



CHAPITRE 3

LE SECTEUR QUARTIER/LAPINIÈRE/DIX30

CHAPITRE 3 LE SECTEUR QUARTIER/LAPINIÈRE/DIX30

3.1 Le secteur du Quartier/Lapinière/DIX30



Plan 5

La Ville de Brossard a connu un développement soutenu au cours des dernières années et devrait notamment accueillir près de 15 000 nouveaux logements, plus de deux millions de pieds carrés à des fins de bureaux, des usages commerciaux complémentaires à l'offre existante et, dans une moindre mesure, des usages industriels et publics.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.1 Secteur TOD du Quartier

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

- environ 2 000 logements, ce qui représente une densité de plus de 90 logements à l'hectare sans même prendre en considération les superficies occupées par les usages non résidentiels ;
- près de 300 000 pi² de bureaux ;

- 575 000 pi² de commerces, incluant potentiellement deux hôtels et un centre de congrès ;
- environ 20 000 pi² d'espaces verts.

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

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

- l'adoption d'un guide d'aménagement détaillé et d'un PIIA qui tient compte des attentes du milieu, de la vision d'aménagement de la Ville et qui assurent un développement durable et de qualité ;
- le déplacement de la bretelle d'accès à l'autoroute 10, en direction de Montréal, afin de minimiser les impacts de la circulation automobile dans le secteur du TOD Quartier et afin d'optimiser le potentiel de développement de ce secteur ;
- la création d'un milieu de vie complet et compact où il est possible de se loger, de travailler, d'accéder à des commerces et services courants et de se divertir sans qu'il soit requis d'utiliser l'automobile ;
- la multifonctionnalité des usages, incluant les usages résidentiels, institutionnels (santé, enseignement, public, etc.), de même que les usages commerciaux et de services générant peu d'impacts sur le milieu ; les usages contraignants et le commerce automobile sont à éviter. Les débits de boisson de faible superficie sont permis, mais

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

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

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

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

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

3.1.2 Secteur Lapinière

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

La Ville de Brossard favorise :

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

3.1.3 Secteur Chevrier

Le secteur Chevrier est occupé par un stationnement incitatif de 2 313 places pour le transport collectif. Ce stationnement est utilisé au maximum de sa capacité et environ 50 % des usagers proviennent de l'extérieur du territoire de l'Agglomération de Longueuil. La présence de cette infrastructure contribue à accentuer les problèmes de congestion routière du secteur C, d'autant plus que la configuration routière du boulevard Lapinière, entre Malo et Chevrier, est particulièrement contraignante sur ce tronçon d'environ 350 m. On y retrouve des voies réservées pour le transport en commun, une voie ferrée et de multiples intersections. Une analyse effectuée en 2014 confirme qu'à lui seul, le stationnement incitatif génère autant de déplacements que l'ensemble des bureaux se trouvant dans le secteur C. Il serait également possible de remplacer ce stationnement par 2 800 logements, sans générer plus de déplacements que ce qui est actuellement observé dans le secteur C.

Dans la perspective de l'implantation éventuelle d'un système de transport collectif à haute capacité, le SAD prévoit des stations à Panama, Chevrier et une autre à du Quartier. Le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) annoncé, en avril 2016, par la Caisse de dépôt et placement du Québec confirme l'aménagement des stations à Panama et Quartier et prévoit une station terminale à l'est de l'autoroute 30. La construction d'une station à Chevrier est cependant incertaine. Le projet de la CDPQ nécessitera donc une modification au PMAD et au SAD afin que la Ville de Brossard puisse l'intégrer dans ses outils de planification et ses règlements d'urbanisme. La démarche de planification détaillée sera donc amorcée dès que les paramètres d'implantation du REM seront connus et dès que le SAD aura été modifié pour en tenir compte.

3.1.4 Secteur du Golf

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

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

Le projet Jardins du Quartier, localisé le long du boulevard du Quartier, est un projet résidentiel multifamilial d'environ 1 400 logements (densité d'un peu plus de 80 logements par hectare), répartis dans des habitations multifamiliales de 8 à 130 logements, dont la hauteur varie de deux étages et demi à huit étages. Ce projet intégrera des espaces récréatifs (détente, jeux, jardins collectifs) ainsi que de multiples sentiers, trottoirs et espaces de stationnement pour vélos. Il inclut aussi des initiatives environnementales, telles des toitures blanches, la plantation d'un nombre important d'arbres, l'installation de bornes de

recharge pour véhicules électriques et un système d'autopartage. Pour ce secteur, la Ville favorise :

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

Le projet *Brossard-sur-le-parc*, localisé dans le secteur constructible de l'ancien golf de Brossard, est un projet résidentiel d'environ 520 logements (densité de près de 40 logements par hectare) composé d'habitations unifamiliales d'un à deux étages et de bâtiments multifamiliaux de deux étages et demi à quatre étages. Pour ce secteur, la Ville prévoit :

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

3.1.5 Secteur Quartier Nord

Ce secteur est compris entre le boul. du Quartier et un important centre de distribution (Ikea). Au nord, il est délimité par un site commercial donnant sur Grande-Allée, dont le rayonnement est plutôt à caractère local. Au sud, il est délimité par la rue Châteauneuf.

Malgré les contraintes liées à la proximité des autoroutes et du centre de distribution, ce secteur offre un excellent potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles. La Ville y favorise :

- une typologie d'habitations variées afin de favoriser la mixité sociale, dont la densité moyenne excède 40 logements à l'hectare ;
- une hauteur de bâtiments de huit étages ou moins ;
- des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
- une trame de rue perméable et adéquatement connectée aux réseaux de transport actuels et projetés, tous modes confondus ;
- des stationnements majoritairement souterrains ou étagés ;
- une implantation des bâtiments et la mise en place de mesures de mitigation, afin d'atténuer les impacts liés à la présence de l'autoroute 30, la ligne de transport d'énergie et le centre de distribution existant.

3.1.6 Secteur du Square

Inauguré au printemps 2013, le Square du Quartier DIX30 a nécessité des investissements de l'ordre de 300 millions de dollars. Il compte environ 80 boutiques et restaurants, de même que 2 000 cases de stationnement souterraines. Le Square se distingue des autres phases du Quartier DIX30 par son caractère plus urbain, ses rues étroites et souvent piétonnières, la présence de bureaux, ses petites boutiques (Tony Pappas, Bella Pella), ses restaurants distinctifs (Mile Public House, Juliette et chocolat) et des boutiques exclusives ou peu

répandues au Québec (Pottery Barn, Apple Store et autres). La clientèle cible est d'ailleurs une clientèle qui recherche des marques réputées et des exclusivités. L'offre commerciale du Square devrait être bonifiée par la construction, en 2016, d'un hôtel.

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

3.1.7 Secteur DIX30

En à peine une décennie, un vaste terrain vacant a été développé pour devenir, avec ses 15 millions de visiteurs annuels, le deuxième regroupement commercial le plus achalandé du Canada. À terme, les promoteurs du Quartier DIX30 estiment même que le nombre de visiteurs annuel pourrait atteindre 22 millions. La stratégie pour y parvenir est de diversifier l'offre, pour ainsi élargir la zone d'influence et l'attractivité du Quartier DIX30. Ainsi, la construction du Square a permis d'ajouter la fonction bureau et des établissements commerciaux distinctifs ou exclusifs. La construction de bâtiments commerciaux, dans le secteur du boulevard du Quartier et de Rome, a permis de bonifier l'offre de commerces de proximité (épicerie, pharmacie, garderie, etc.). Le créneau du commerce récréatif a pris de l'ampleur avec l'arrivée d'Oasis Surf et autres établissements similaires. Des détaillants dans le domaine du meuble se sont également établis sur le boulevard Leduc, etc. Ainsi, la mission du DIX30 de devenir un « one stop shop » se concrétise de plus en plus et ce n'est pas fini. L'annonce d'un investissement de près d'un milliard de dollars dans le développement du TOD Quartier en est la preuve. De plus, les premières phases du Quartier DIX30 (secteurs DIX30 Nord et DIX30 Sud) sont appelées à connaître une intensification de la fonction commerciale et même un redéveloppement.

Dans ce contexte, la Ville de Brossard préconise :

- une répartition des usages, de la densité et des hauteurs de bâtiments afin de réduire la dépendance à l'automobile. Ainsi, le secteur DIX30 Nord devrait être celui où les bâtiments les plus denses et où les grands générateurs de déplacements devraient être implantés ;
 - sauf dans le cas du sous-secteur de l'hôtel Alt sur de Rome, des hauteurs de bâtiment de quatre étages ou moins dans le secteur DIX30 Sud et d'au plus vingt étages dans le secteur DIX30 Nord ;
 - une interface esthétique des façades et cours longeant les autoroutes ;
 - une architecture développée et esthétique des façades donnant sur une rue. Les façades principales et les entrées de bâtiments devraient préférablement donner sur une rue plutôt que sur un stationnement de surface ;
 - des bâtiments principaux implantés près de la rue, lorsque possible ;
 - des mesures pour atténuer l'effet de masse des bâtiments de grande hauteur ;
 - un redéveloppement favorisant une trame de rue fortement interconnectée ;
 - une meilleure desserte en transport collectif et en transport actif, notamment par la construction du pont d'étagement permettant de traverser l'autoroute 10 et l'implantation d'une station du REM à l'intersection du boul. du Quartier et de l'autoroute ;
 - une diminution de la proportion de stationnements de surface ;
 - un milieu de vie à l'échelle humaine en raison des bâtiments implantés près de la rue, de l'animation des façades de bâtiments, la présence de larges trottoirs, un éclairage contrôlé, etc. ;
- un milieu de vie animé et dynamique par la présence de places publiques, terrasses et autres aménagements.

