

ANNEXE 4

PLAN PARTICULIER
D'URBANISME DU
**PÔLE
RÉGIONAL**

2025 – 2040



ÉQUIPE DE PROJET – ATELIER URBAIN

Rédaction et conception

Louis-Michel Fournier, urbaniste

Louis Mazerolle, urbaniste

Charlotte Bodnar, urbaniste

Sophie Sayad, urbaniste

Simon Camirand-Contant

Lamiaa Chnayti

Céleste Diehl

Stéphanie Valois, révision (consultante)

ainsi que tou·te·s nos collègues animateur·rice·s qui se sont impliqué·e·s dans la démarche participative.



ÉQUIPE DE PROJET – VILLE DE ROSEMÈRE

Coordination

Catherine Adam

Nathalie Legault

Sonia Montpetit

Daniel Grenier



IMPLICATION ÉLARGIE

202 personnes ont été consultées en ligne et 142 personnes ont pris part à la démarche participative.

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	7
1.1. Territoire de planification	8
1.2. Contexte de planification	10
1.3. Démarche	13
1.4. Historique du secteur	15
2. PORTRAIT DU MILIEU	16
2.1. Formes et fonctions urbaines	17
2.2. Mobilité et accessibilité	21
2.3. Impacts environnementaux	26
2.4. Connectivité écologique	29
2.5. Tissu social et offre en logements	31
2.6. Synthèse	33
3. VISION	34
3.1. Énoncé de vision	35
4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	36
4.1. Orientations et objectifs	37
5. PLANIFICATION	41
5.1. Étapes de consultation	42
5.2. Faits saillants	485
6. MISE EN ŒUVRE	52
6.1. Cadre réglementaire normatif	53
6.2. Cadre réglementaire discrétionnaire Erreur! Signet non défini.	
6.3. Interventions municipales	70
6.4. Plan d'action	72
6.5. Programmes municipaux	83
6.6. Sources de financement	84

LEXIQUE DES SIGLES ET ACRONYMES

ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain

INSPQ : Institut national de santé publique du Québec

LAU : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

MRC : Municipalité régionale de comté

MTMD : Ministère des Transports et de la Mobilité durable

OGAT : Orientations gouvernementales en aménagement du territoire

PIIA : Plan d'implantation et d'intégration architecturale

PMAD : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

PNAAT : Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire

PPU : Plan particulier d'urbanisme

RMR : Région métropolitaine de recensement

SCHL : Société canadienne d'hypothèques et de logement

TOD : Transit Oriented Development

Le masculin est utilisé pour alléger le texte.

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 – LOCALISATION DU PLAN PARTICULIER D'URBANISME DU PÔLE RÉGIONAL	8
FIGURE 2 – SECTEUR D'APPLICATION DU PPU DU PÔLE RÉGIONAL	9
FIGURE 3 – PLACE ROSEMÈRE	10
FIGURE 4 – DIAGRAMME D'INFLUENCE DES OUTILS DE PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LEURS RESPONSABLES	11
FIGURE 5 – SCHÉMA ET ÉTAPES DE RÉALISATION DU PPU	13
FIGURE 6 – ENSEIGNE DE LA PLACE ROSEMÈRE	15
FIGURE 7 – FORME ET GABARIT DU CENTRE COMMERCIAL RÉGIONAL	17
FIGURE 8 – TYPOLOGIES DE BÂTIMENTS COMMERCIAUX	18
FIGURE 9 – VUE DU SITE DEPUIS L'AUTOROUTE 640	19
FIGURE 10 – MORPHOLOGIE ET CONTRAINTES ANTHROPIQUES	20
FIGURE 11 – AMÉNAGEMENTS RÉSERVÉS À L'AUTOMOBILE	22
FIGURE 12 – INTERRUPTION DES TROTTOIRS ET SENTIERS PIÉTONS	23
FIGURE 13 – AMÉNAGEMENTS RÉSERVÉS AU TRANSPORT COLLECTIF	24
FIGURE 14 – AMÉNAGEMENTS RÉSERVÉS À LA MOBILITÉ ACTIVE	25
FIGURE 15 – ÎLOTS DE CHALEUR ET ZONE SENSIBLE AU BRUIT	28
FIGURE 16 – ABSENCE DE MILIEUX VERDIS ASSURANT UNE CONNECTIVITÉ ÉCOLOGIQUE	29
FIGURE 17 – CANOPÉE ET COUVERT FORESTIER	30
FIGURE 18 – MOSAÏQUE DE PHOTOS LORS DE L'ATELIER DE PARTICIPATION PUBLIQUE LE 3 JUIN 2025	47
FIGURE 19 – EXPRIME L'AMBIANCE URBAINE RECHERCHÉE	48
FIGURE 20 – EXPRIME L'AMBIANCE COMMERCIALE SUBURBAINE RECHERCHÉE	48
FIGURE 21 – EXPRIME L'AMBIANCE DE DESTINATION MIXTE RECHERCHÉE	48
FIGURE 22 – PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	49
FIGURE 23 – PLAN D'ENSEMBLE IMAGÉ	50
FIGURE 24 – PLAN D'ENSEMBLE	51
FIGURE 25 – PLAN DES AFFECTATIONS DU SOL	55
FIGURE 26 – RUE COMPLÈTE	57
FIGURE 27 – RUE ÉTROITE	57
FIGURE 28 – RUE PIÉTONNE ET CYCLISTE	58
FIGURE 29 – PLATEFORME DE CORRESPONDANCE	58
FIGURE 30 – PLAN DE MOBILITÉ	59
FIGURE 31 – AMBIANCE BOUL. LABELLE, VUE VERS LE SUD	61
FIGURE 32 – EXPRIME UN EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT APPROPRIÉ POUR UNE PLACE PUBLIQUE D'ENVERGURE	62
FIGURE 33 – EXPRIME UN EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT APPROPRIÉ POUR UN PARC DE QUARTIER	62
FIGURE 34 – EXPRIME UN EXEMPLE D'AMÉNAGEMENT APPROPRIÉ POUR UN PARC BOTANIQUE	62
FIGURE 35 – AMBIANCE DU PARC BOTANIQUE, VUE VERS LE NORD DEPUIS BOUTHILLIER	63
FIGURE 36 – PLAN DES PARCS ET ESPACES VERTS	64

MOT DU MAIRE



Chères Roseméroises, chers Rosemérois,

C'est avec fierté que je vous présente le Plan particulier d'urbanisme du Pôle régional de Rosemère, fruit d'une réflexion collective à laquelle vous avez contribué activement. Ce document guidera la transformation de ce secteur stratégique pour les décennies à venir.

L'évolution des habitudes de consommation affecte la vitalité de cette zone commerciale et par le fait même les revenus fonciers qui en proviennent. Nous nous devons donc de repenser sa vocation pour assurer sa pérennité. Ce secteur, l'un des plus importants îlots de chaleur de notre territoire, offre par ailleurs une occasion unique de reverdir substantiellement notre milieu de vie. De plus, sa position stratégique est reconnue par la Communauté métropolitaine de Montréal comme un espace stratégique de redéveloppement.

Cette transformation nous permettra également de diversifier notre offre résidentielle pour répondre aux besoins de nos familles et de nos aînés. Ainsi, nous pourrons permettre à plus de Rosemérois de demeurer dans leur communauté tout au long de leur vie.

Bien que ce PPU constitue le fondement de cette revitalisation, beaucoup reste à faire alors que la Ville viendra matérialiser ce plan avec une règlementation répondant aux attentes exprimées lors des consultations publiques.

Je remercie tous ceux qui ont participé à cette démarche. Ensemble, nous bâtirons un Pôle régional innovant, inclusif et fidèle à l'identité unique de Rosemère.

Eric Westram, maire de Rosemère



Le Plan particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter une plus grande précision à la planification de certains secteurs.



1. MISE EN CONTEXTE

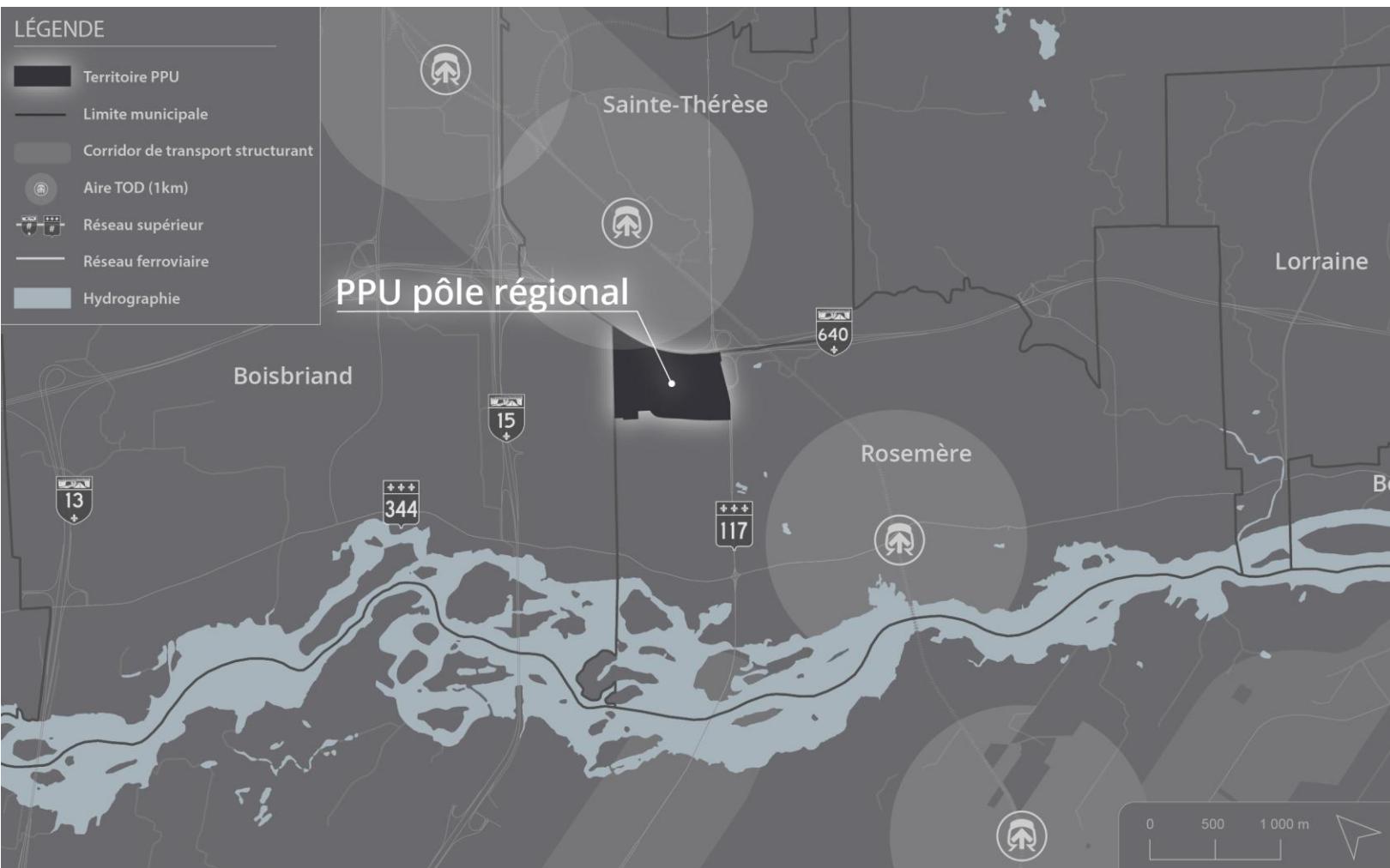
1.1. TERRITOIRE DE PLANIFICATION

SECTEUR D'APPLICATION

Située sur la Rive-Nord de Montréal, dans la région administrative des Laurentides, la ville de Rosemère bénéficie d'un positionnement stratégique. Membre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), elle est desservie par plusieurs infrastructures de transport structurant sa connectivité, dont l'autoroute 640, le boulevard Labelle — route régionale sous juridiction provinciale — ainsi que la ligne de train de banlieue. Ce réseau lui confère une accessibilité appréciable tant à l'échelle régionale que métropolitaine.

Rosemère est délimitée par les municipalités suivantes : Sainte-Thérèse et Blainville au nord, Lorraine à l'est, Laval au sud, et Boisbriand à l'ouest.

Figure 1 – Localisation du plan particulier d'urbanisme du pôle régional



Le secteur d'application du PPU est situé au nord-ouest du territoire rosemérois et couvre essentiellement le site du centre commercial de la Place Rosemère et ses abords. Ce secteur est délimité de la façon suivante :

- Au nord-est, par la limite municipale avec Sainte-Thérèse, soit l'autoroute 640 ;
- Au sud-est par le boulevard Labelle, soit la route 117 (R-117) ;
- Au sud-ouest, par les lots attribués aux secteurs résidentiels et commerciaux d'impact local ;
- Au nord-ouest par la limite municipale avec Boisbriand, soit la montée Sanche.

Il couvre une superficie de 462 890 m². Il s'agit d'un lieu ayant un pouvoir d'attraction régional et qui participe de manière importante aux habitudes des résidents de Rosemère et des villes adjacentes.



Figure 2 – Secteur d'application du PPU du pôle régional

1.2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

LA GENÈSE DU PPU DU PÔLE RÉGIONAL COMMERCIAL

Le secteur de la Place Rosemère, reconnu comme pôle régional commercial, est actuellement soumis à une pression immobilière croissante, notamment en lien avec l'ajout de composantes résidentielles. Cette pression s'inscrit dans un contexte plus large de pénurie de logements, qui touche l'ensemble de la Rive-Nord, incluant Rosemère. L'attractivité du secteur — portée par sa notoriété, sa visibilité, sa situation stratégique ainsi que la proximité de deux gares de train de banlieue — accentue l'intérêt pour son optimisation.

Par ailleurs, les transformations profondes qui marquent la structure commerciale actuelle soulignent la nécessité de repenser le futur de ce site à vocation régionale. Ce contexte particulier a motivé la Ville de Rosemère à entamer une démarche de planification afin de faire évoluer ce secteur en un pôle multifonctionnel à l'image des aspirations de la communauté.

Par l'élaboration du présent plan particulier d'urbanisme (PPU), la Ville se dote d'une vision d'ensemble et d'outils concrets pour encadrer le développement futur du secteur, tant en matière de forme urbaine que d'aménagement et de verdissement. Ce PPU permet également d'identifier et de prioriser les interventions requises pour répondre aux besoins de la population, notamment en matière de logements, d'équipements collectifs et de mobilité durable.

LE PPU DANS LE CONTEXTE DES OUTILS DE PLANIFICATION

Le présent plan particulier d'urbanisme (PPU) s'inscrit dans un cadre de planification territoriale plus large, auquel il se doit répondre conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). À titre de volet du plan d'urbanisme de la Ville, le PPU doit respecter les orientations et les grandes affectations du sol prévues au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC Thérèse-De Blainville.

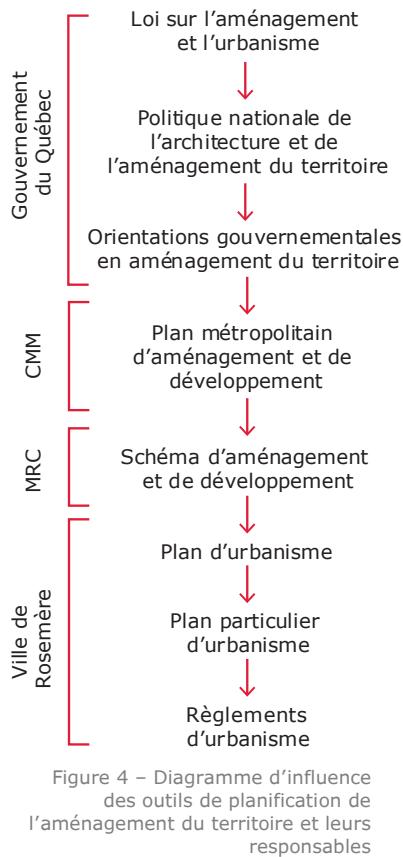
En ce sens, le SAD, auquel le PPU doit être conforme, doit lui-même respecter les documents de planification supérieurs suivants :

- Au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), un outil de planification métropolitaine dont se sont dotées les municipalités du Grand Montréal, où le pôle régional, formé du site de la Place Rosemère et de ses terrains adjacents, est identifié comme pôle commercial métropolitain. D'ailleurs, un projet de règlement, en cours de révision afin de modifier le présent PMAD, identifie ce lieu comme « espace stratégique de redéveloppement » ;



Figure 3 – Place Rosemère

- Aux nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) qui sont entrées en vigueur en décembre 2024 et qui indiquent les objectifs poursuivis par le gouvernement en aménagement du territoire. Elles sont l'une des mesures stratégiques du plan de mise en œuvre 2023-2027 de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT). Certaines d'entre elles, soit l'orientation 4 « Consolider les milieux de vie existants et planifier les transports de façon intégrée afin de favoriser la mobilité durable [et] de répondre aux besoins en habitation [...] » et l'orientation 5 « Mettre à profit les caractéristiques distinctives pour aménager des milieux de vie de qualité », valorisent la création de milieux de vie complets où la mixité des usages est encouragée.



De cette planification découle le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC de Thérèse-De Blainville, qui reconnaît l'importance stratégique du secteur de la Place Rosemère en tant que pôle commercial régional. Ce document, élaboré à l'échelle de l'ensemble des municipalités de la MRC, précise notamment que « la croissance du stock commercial » devrait se concentrer à l'intérieur de tels pôles, dont fait partie le secteur visé par le présent PPU.

Le secteur est ainsi affecté à une « aire commerciale régionale », conformément aux orientations du SAD. Cette affectation permet des usages dominants de nature commerciale, de bureaux et d'autres services. Dans un contexte de modification du plan d'urbanisme, la Ville mène actuellement une réflexion sur l'affectation prévue tant dans le SAD que dans son propre document de planification. Une modification de l'affectation permet d'assurer une cohérence avec le potentiel stratégique de redéveloppement du secteur.

En conformité avec les OGAT et le PMAD, la MRC de Thérèse-De Blainville a adopté, en novembre 2024, un règlement modifiant l'affectation du secteur, désormais favorable à une mixité d'usages commerciaux et résidentiels dans le pôle régional. Ce règlement encadre également la planification à l'aide d'objectifs et de mesures de mise en œuvre, telles que l'établissement d'un seuil minimal de densité brute de 60 logements à l'hectare.

Cette affectation modifiée, applicable au périmètre du présent PPU, permet une diversification des usages et d'opportunités de développement, dans une perspective qui affirme la vocation commerciale et mixte de ce pôle régional.

LA PORTÉE DU PPU

S'inscrivant dans ce contexte de planification, le plan particulier d'urbanisme (PPU), à l'horizon 2040, permet à la Ville d'identifier les moyens à privilégier pour transformer le secteur en un milieu de vie de qualité et pour en améliorer l'environnement bâti et naturel. Fondé sur une vision partagée et des orientations issues d'un processus participatif, le PPU établit les balises qui guideront le développement du pôle régional.

Il vise à affirmer l'attractivité de ce secteur stratégique et à le positionner comme un milieu de vie inclusif, durable et de qualité à l'échelle locale et régionale. Le document propose également une série de stratégies d'intervention ainsi qu'un programme de mise en œuvre adapté aux objectifs poursuivis.

Dans la foulée de son adoption, la Ville procédera à la modification de ses règlements d'urbanisme afin d'assurer une pleine conformité avec les nouvelles dispositions du SAD. Bien que certaines exigences soient déjà prévues à la réglementation en vigueur, les outils urbanistiques disponibles via la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme feront l'objet d'une réflexion approfondie afin de répondre aux attentes formulées par la MRC. Si nécessaire, de nouveaux règlements pourront également être produits, notamment un règlement sur le zonage incitatif et un règlement relatif à l'amélioration de l'offre en matière de logement social, abordable et familiale.

1.3. DÉMARCHE

SÉQUENCE DE RÉALISATION DU PLAN PARTICULIER D'URBANISME

La réalisation du plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le pôle régional s'est appuyée sur la participation de plusieurs acteurs à chaque étape de la démarche. La population, les acteurs du milieu, les élus et des experts ont été invités à exprimer leurs préoccupations et leurs aspirations, lesquelles ont contribué à façonner la vision présentée et consolidée dans le présent document de planification.

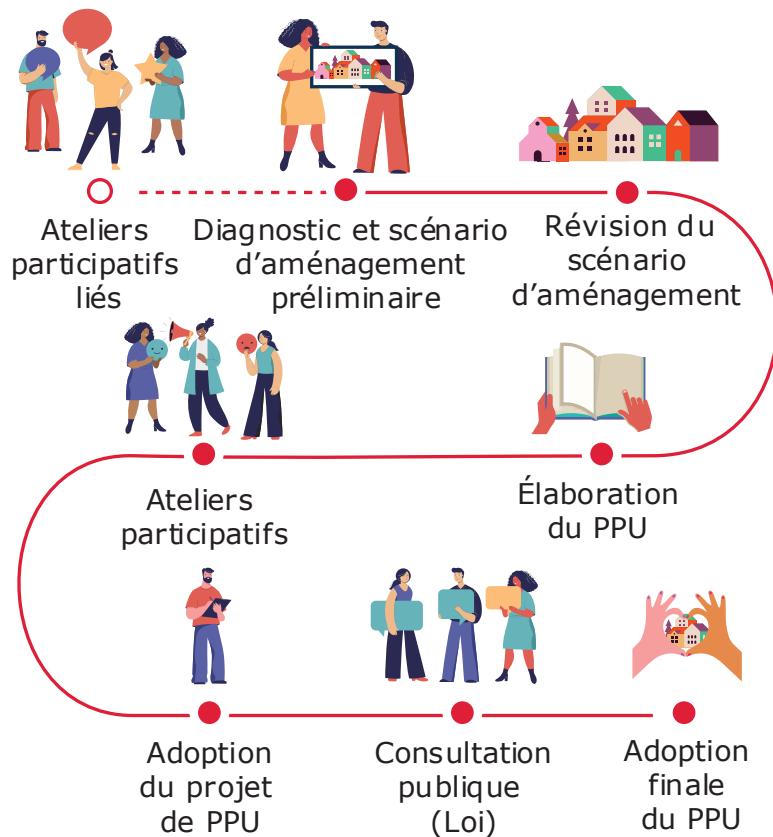


Figure 5 – Schéma et étapes de réalisation du PPU

« Le centre commercial avec pour seule vocation la vente au détail sera graduellement remplacé par des centres multifonctionnels. Même aujourd'hui, le consommateur ne veut plus simplement magasiner ; il cherche à se divertir, à faire des rencontres sociales, à être épater. Certains pôles commerciaux se transformeront pour devenir des lieux où l'on peut vivre, travailler, se divertir et, bien sûr, magasiner. » (Altus, novembre 2009)

DÉMARCHES PARTICIPATIVES RÉALISÉES

L'élaboration du présent plan particulier d'urbanisme s'appuie sur les différentes démarches participatives menées dans le cadre de la réalisation de divers documents de planification. Les préoccupations, enjeux et suggestions exprimés par les citoyens à l'égard du secteur du pôle régional ont été analysés et ont contribué à alimenter la vision de développement de ce secteur à portée régionale.

DÉMARCHES PARTICIPATIVES SUR LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS DE LA VISION URBANISTIQUE

Mai 2019
140 participants

Éléments liés exprimés :

- Cohérence d'ensemble du secteur
- Mixité fonctionnelle, tant horizontale que verticale
- Augmentation de l'offre résidentielle
- Planification de milieux de vie complets favorisant le rapprochement entre résidences pour aînés et services
- Cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielle et commerciale
- Aménagement d'un marché public
- Implantation de stationnements étagés ou souterrains pour optimiser le foncier
- Intégration de la mobilité active et collective
- Amélioration de la connectivité piétonne et cyclable entre les terrains voisins et la Place Rosemère

Décembre 2022
plus de 1 670 participations

Éléments liés exprimés :

- Potentiel élevé de requalification
- Promotion d'une architecture et d'un design urbain de grande qualité
- Diversification de l'offre résidentielle et mixité fonctionnelle pour répondre aux besoins évolutifs de la population
- Vision d'ensemble cohérente pour la planification
- Complémentarité des fonctions urbaines
- Rehaussement des critères environnementaux pour les nouveaux développements
- Amélioration de la gestion de l'eau
- Encouragement de la transition écologique de la ville
- Garantie d'une desserte en transport actif et collectif

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA MRC

Septembre 2024
47 participants

Éléments liés exprimés :

- Augmentation significative du nombre de logements, modifiant le ratio de population dans le secteur
- Hauteur de bâtiment élevée, non homogène avec les secteurs adjacents
- Maintien d'un pôle commercial régional
- Capacité des infrastructures en amont du développement
- Réduction des nuisances liées au bruit, à la poussière et à la circulation
- Gestion du stationnement

1.4. HISTORIQUE DU SECTEUR

OUVERTURE DU CENTRE COMMERCIAL

Le 13 août 1975, la Place Rosemère a été inaugurée avec l'ouverture de 70 boutiques, dans le cadre d'un projet immobilier mené par le promoteur Ira Young and Associates, alors évalué à 13 millions de dollars (La Presse, 1975). Le centre commercial accueillait alors un magasin Woolco (aujourd'hui Walmart) et une épicerie Dominion.

AGRANDISSEMENTS DE LA PLACE ROSEMÈRE

Un premier agrandissement en 1991 a permis l'installation du magasin La Baie, ainsi que l'ajout de 90 boutiques. En 2002, un second agrandissement a ajouté 65 boutiques aux 165 déjà existantes, portant la superficie locative totale à environ 79 800 m². La popularité du pôle est affirmée. Le maire Yvan Deschênes mentionnait alors à La Presse que : « Cet agrandissement donne une autonomie à notre région qui dessert la population des Basses-Laurentides, une région de près de 250 000 habitants. » En effet, le taux de fréquentation s'élevait à 8 000 000 de consommateurs annuellement en 2001 (La Presse, Jean-Paul Charbonneau, 2001).

DÉVELOPPEMENTS COMMERCIAUX

Le secteur était autrefois boisé (Sainte-Thérèse, 1970) et voué à un zonage résidentiel. C'est en 1997, à la suite d'une modification du SAD, que l'aménagement commercial y a été autorisé. Cette même année, le Réno-Dépôt (aujourd'hui Rona+) y ouvre ses portes. Par la suite, des permis de construction sont délivrés en 2000 et 2001 pour les bâtiments qui accueillent aujourd'hui le Canadian Tire et le Village des Valeurs.



Figure 6 – Enseigne de la Place Rosemère
Source : La Presse, Paul-Henri Talbot, Février 1976



2. PORTRAIT DU MILIEU

2.1. FORMES ET FONCTIONS URBAINES

Les formes urbaines définissent l'organisation physique et spatiale du secteur. Elles se rapportent à la morphologie du site, incluant la topographie, le découpage parcellaire, le réseau viaire, les bâtiments et les espaces publics.

Les fonctions urbaines, quant à elles, renvoient aux usages et aux activités qui coexistent dans l'espace urbain et qui en façonnent l'occupation.

UN SECTEUR MONOFONCTIONNEL À REDÉVELOPPER

Le pôle régional présente une offre commerciale importante, totalisant près de 124 000 m² de superficie dédiée principalement à la vente au détail. Chaque année, les commerces du secteur attirent environ 7,5 millions de visiteurs, la majorité étant concentrée autour du centre commercial régional de la Place Rosemère.

L'ensemble des bâtiments du site sont d'un seul étage, à l'exception de l'ancienne succursale du magasin La Baie, avec des hauteurs variant entre 5 et 10 mètres. Par ailleurs, le périmètre visé par le PPU est enclavé par des quartiers résidentiels de faible densité, dont l'implantation tourne le dos au pôle commercial et ne présente aucun lien fonctionnel direct avec celui-ci.

Ce secteur est aujourd'hui caractérisé par un potentiel élevé de redéveloppement, attribuable à la sous-utilisation du sol et à l'évolution des habitudes de fréquentation. Une réflexion est d'ailleurs déjà amorcée par le propriétaire du site concernant sa transformation. Une évaluation menée en 2016 sur le potentiel commercial du secteur concluait à une saturation du marché (Demarcom, septembre 2016). Les changements observés depuis dans les habitudes de consommation des Québécois pourraient confirmer ou accentuer ce constat si une mise à jour de l'étude était réalisée.

Dans un contexte où les villes périurbaines cherchent à accroître leur densité, les grands sites commerciaux apparaissent comme des opportunités de transformation. L'ajout d'une fonction résidentielle dans le secteur permettrait non seulement de maximiser la valeur foncière du site, mais également de soutenir — voire de dynamiser — l'activité commerciale existante, tout en contribuant à l'émergence d'un quartier complet, où il serait possible de vivre, de travailler et de se divertir.



Figure 7 – Forme et gabarit du centre commercial régional



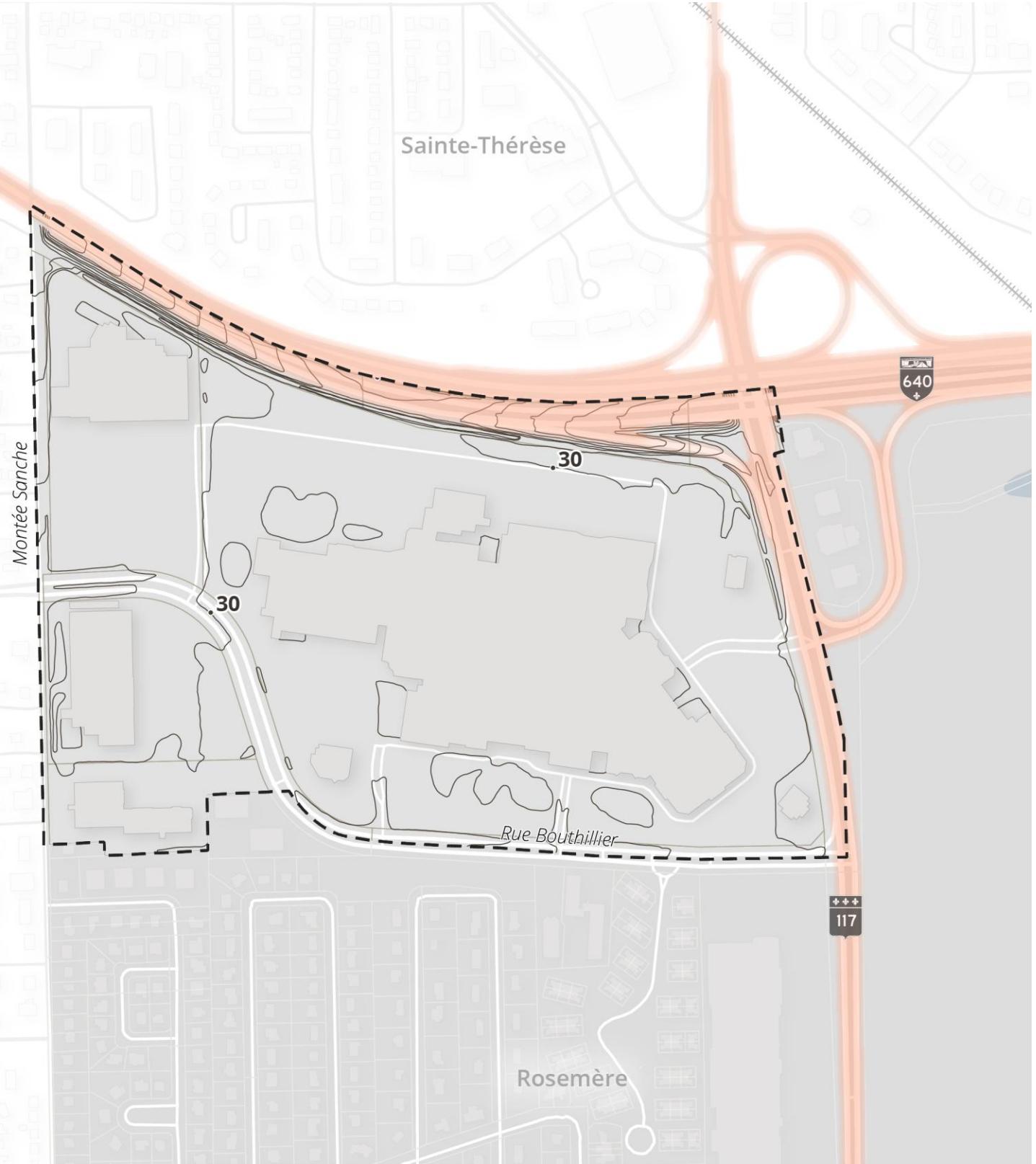
UNE TOPOGRAPHIE, UN CADASTRE ET UN RÉSEAU VIAIRE À L'IMAGE D'UN CENTRE COMMERCIAL

Le secteur est structuré par une trame composée de voies de circulation à large emprise, formant des méga-îlots. L'absence de rues locales au sein de cette trame décourage la mobilité active et complexifie les connexions entre les différentes parties du site. À titre d'exemple, le plus grand de ces îlots couvre une superficie de 269 400 m² (26,9 ha), ce qui représente environ 65 % de la superficie totale visée par le PPU.

Les bâtiments sont implantés sur un site à la topographie homogène, sans variation marquée du relief. L'aménagement surélevé de l'autoroute 640 offre par ailleurs un point de vue dégagé sur le secteur.



Figure 9 – Vue du site depuis l'autoroute 640



LÉGENDE

Figure 10 – Morphologie et contraintes anthropiques

- ~~~~ Courbe hypsométrique
- # Côte altimétrique
- ~~~~ Barrière physique
- ~~~~ Limite du PPU
- ~~~~ Territoire municipal
- ~~~~ Réseau routier
- ~~~~ Réseau ferroviaire
- ~~~~ Bâtiment
- ~~~~ Cadastre
- ~~~~ Hydrographie

0 50 100 m



2.2. MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Les dynamiques de mobilité du secteur permettant son accessibilité sont analysées à l'échelle régionale et locale. Les réseaux de transport liés aux déplacements en l'automobile, en transport collectif, à vélo et à pied sont identifiés.

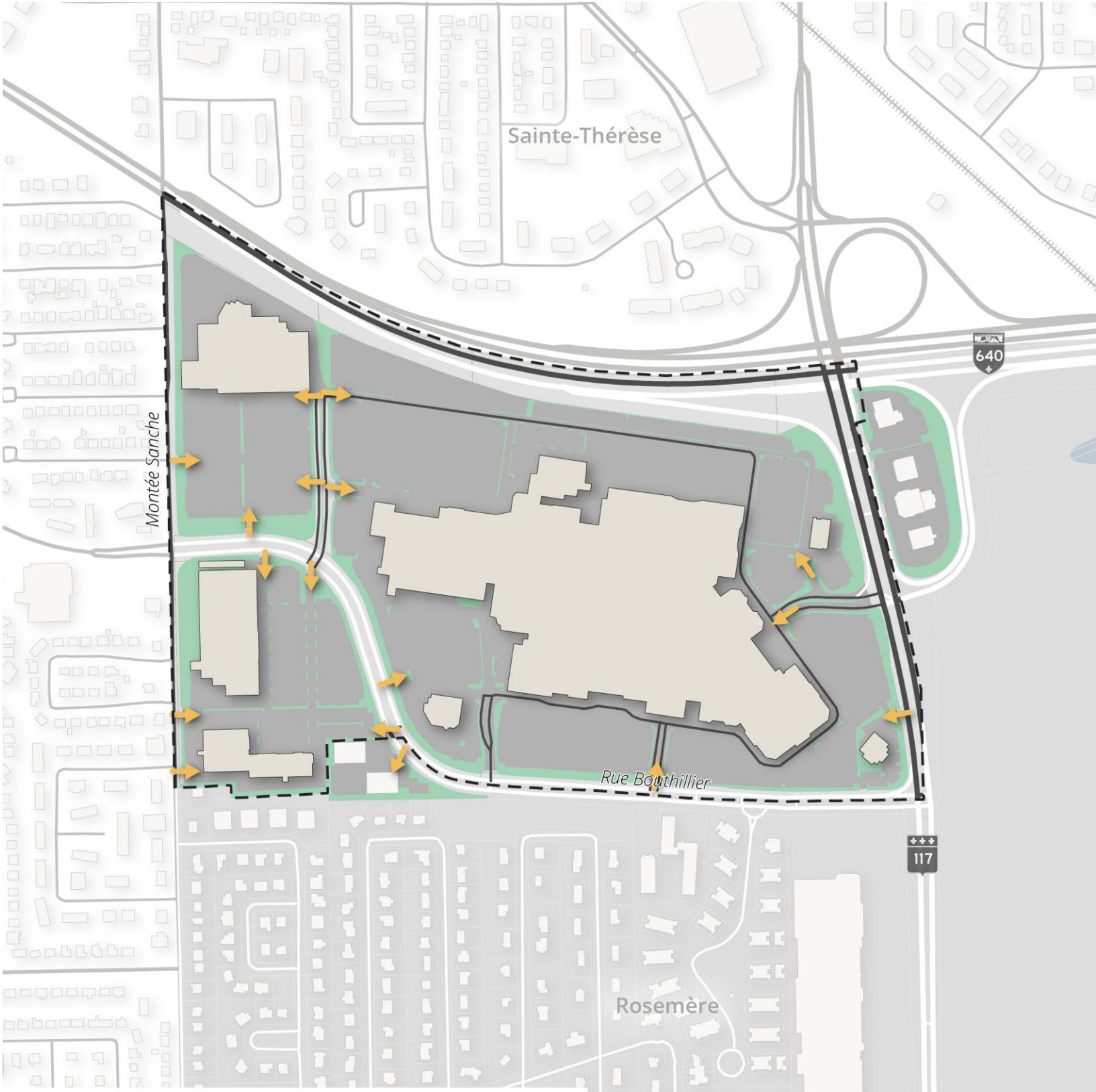
DES RÉSEAUX STRUCTURANTS AXÉS SUR L'AUTOMOBILE

L'aménagement actuel du secteur s'est développé dans une logique axée sur l'automobile et comporte des barrières multiples aux déplacements actifs. En effet, les déplacements réalisés en automobile produits (78,2 %) et attirés (81,6 %), soit ceux partant et arrivant sur le territoire de Rosemère, sont considérablement plus élevés que tous les autres modes de transport confondus (Communauté métropolitaine de Montréal [CMM], 2021).

En ce qui concerne les déplacements vers Rosemère pour des motifs liés aux commerces, la part modale est de 22,8 % pour l'ensemble de la population roseméroise. Elle est de 10,7 % pour les personnes qui s'y rendent pour le travail (Communauté métropolitaine de Montréal [CMM], 2021).

La dominance de l'automobile est également visible dans la configuration du site. Les stationnements de surface et les allées d'accès occupent une part importante du territoire, reléguant les aménagements pour piétons à un rôle marginal. En excluant la superficie bâtie, seulement 9 % des aménagements sont actuellement destinés aux déplacements actifs.

À l'intérieur des îlots, la circulation repose sur un réseau d'allées de stationnement conçu exclusivement pour desservir les usages commerciaux en voiture. Ces aménagements ne s'inscrivent pas dans une logique d'organisation urbaine de type quartier. Bien qu'ils assurent une circulation fonctionnelle sur les terrains privés, ils ne constituent pas une base adéquate pour structurer une trame de rue cohérente en vue du redéveloppement du secteur.



LÉGENDE

- Surface bitumée
- Terre-plein
- Accès
- Allée de circulation privée

- Limite du PPU
- Territoire municipal
- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Bâtiment
- Cadastre
- Hydrographie

0 50 100 m

UNE INEFFICACITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Le secteur est desservi par quelques lignes d'autobus reliant différents points d'intérêt, dont les gares de Rosemère et de Sainte-Thérèse, ainsi que le CÉGEP Lionel-Groulx. Bien qu'elles assurent une certaine connectivité locale et régionale, ces lignes sont vulnérables à la congestion routière, particulièrement en période de pointe. Leur fréquence de passage, fixée à 30 minutes, limite leur efficacité et ne leur permet pas de jouer un rôle de transport structurant.

Par ailleurs, les infrastructures réservées à la mobilité active présentent de nombreuses lacunes. Le manque de traverses piétonnes sécurisées, l'interruption des pistes cyclables existantes, la discontinuité des trottoirs — notamment dans les aires de stationnement et sur le réseau local —, ainsi que la configuration actuelle des bretelles autoroutières et l'omniprésence des stationnements en surface, forcent piétons et cyclistes à emprunter les axes routiers principaux. Or, ces axes ne sont pas adaptés à la circulation active. Cette situation a des répercussions concrètes sur la sécurité. Entre 2014 et 2019, plusieurs accidents ont été recensés dans le périmètre visé par le PPU, incluant huit piétons et deux cyclistes blessés ou décédés au croisement de la route 117 et de l'entrée de la Place Rosemère (Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ], 2014-2019).

Ainsi, l'arrimage des différents réseaux de transport constitue un levier essentiel pour améliorer l'efficacité des déplacements à l'intérieur du secteur et vers celui-ci, en particulier pour les personnes qui dépendent du transport collectif pour accéder à la Place Rosemère. Une meilleure connectivité et un maillage cohérent des réseaux de transport actif et collectif sont indispensables pour favoriser l'accès aux différentes destinations, dont le pôle régional. Cette coordination entre les modes de transport a un effet structurant sur l'évolution des habitudes de déplacement de la population.



Figure 12 – Interruption des trottoirs et sentiers piétons





2.3. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

À l'échelle du secteur, la connectivité écologique permet d'identifier des corridors continus ou fragmentés par l'urbanisation. Son absence, causée par l'aménagement d'infrastructures en milieux naturels, engendre divers impacts négatifs : îlots de chaleur, dégradation de l'air et hausse du bruit ambiant.

UNE GRANDE PRÉSENCE D'ÎLOTS DE CHALEUR

Les surfaces asphaltées, les toitures goudronnées et les matériaux à faible réflectance solaire sont généralement associés aux zones qualifiées de « Très chaud » et « Chaud » selon l'échelle d'identification des îlots de chaleur illustrée à la Figure 15. Ces surfaces présentent une importante différence de température en comparaison avec un milieu forestier de référence (Cerfo, janvier 2024). D'après les données de l'Institut national de santé publique du Québec, la quasi-totalité du site est considérée comme un îlot de chaleur (INSPQ, 2024).

Les impacts suivants sont inhérents à la présence d'îlots de chaleur :

- **Morbidité et mortalité :** « Le phénomène d'îlot de chaleur accentue la fréquence, la durée et l'intensité des vagues de chaleur accablante. Celles-ci comportent d'importants risques de santé publique, puisqu'elles affectent le taux de morbidité et de mortalité de la population exposée en créant un stress thermique chez les individus. Le stress thermique est provoqué par l'accumulation de chaleur par le corps humain et peut s'avérer fatal. » (Anquez & Herlem, avril 2011)¹
- **Pollution atmosphérique :** « L'augmentation des températures aggrave la pollution atmosphérique, et accroît les effets néfastes du smog sur la santé humaine. » (Anquez & Herlem, avril 2011)
- **Qualité de l'air intérieur et extérieur :** « Les îlots de chaleur urbains ont des conséquences immédiates sur la qualité de l'air extérieur, car ils contribuent à la diffusion des polluants et à la formation du smog. En effet, le smog se forme sous l'effet combiné des rayons du soleil, de la chaleur et de divers polluants. Ils participent également à la dégradation de la qualité de l'air intérieur, puisque les hausses de température favorisent la multiplication des acariens, des moisissures et des bactéries. » (Anquez & Herlem, avril 2011)
- **Consommation d'eau :** « Les îlots de chaleur urbains occasionnent aussi une augmentation de la consommation en eau potable. En effet, les aires de rafraîchissements telles que les piscines et les jeux d'eaux ou l'arrosage des zones végétalisées en milieu urbain nécessaire pour contrer les effets de la hausse de la température donnent lieu à une augmentation de la consommation en eau potable. » (Anquez & Herlem, avril 2011)
- **Consommation d'énergie :** « Les îlots de chaleur urbains contribuent à une augmentation de la consommation d'énergie. En période hivernale, l'îlot de chaleur peut être bénéfique, mais en période estivale, il agit sur notre confort. Il en résulte une hausse de la demande énergétique induite par la climatisation. » (Anquez & Herlem, avril 2011)

¹ L'étude sélectionnée est la plus holistique connue sur le sujet au moment de la rédaction.

UN FORT NIVEAU DE BRUIT

La totalité du périmètre visé par le PPU se situe dans une zone jugée sensible au bruit en raison de la proximité de voies de circulation à fort débit. Dans cette zone, le SAD prévoit que des dispositions spécifiques doivent être intégrées à la réglementation d'urbanisme afin de mitiger les impacts liés à l'exposition au bruit.

UNE FAIBLE QUALITÉ DE L'AIR

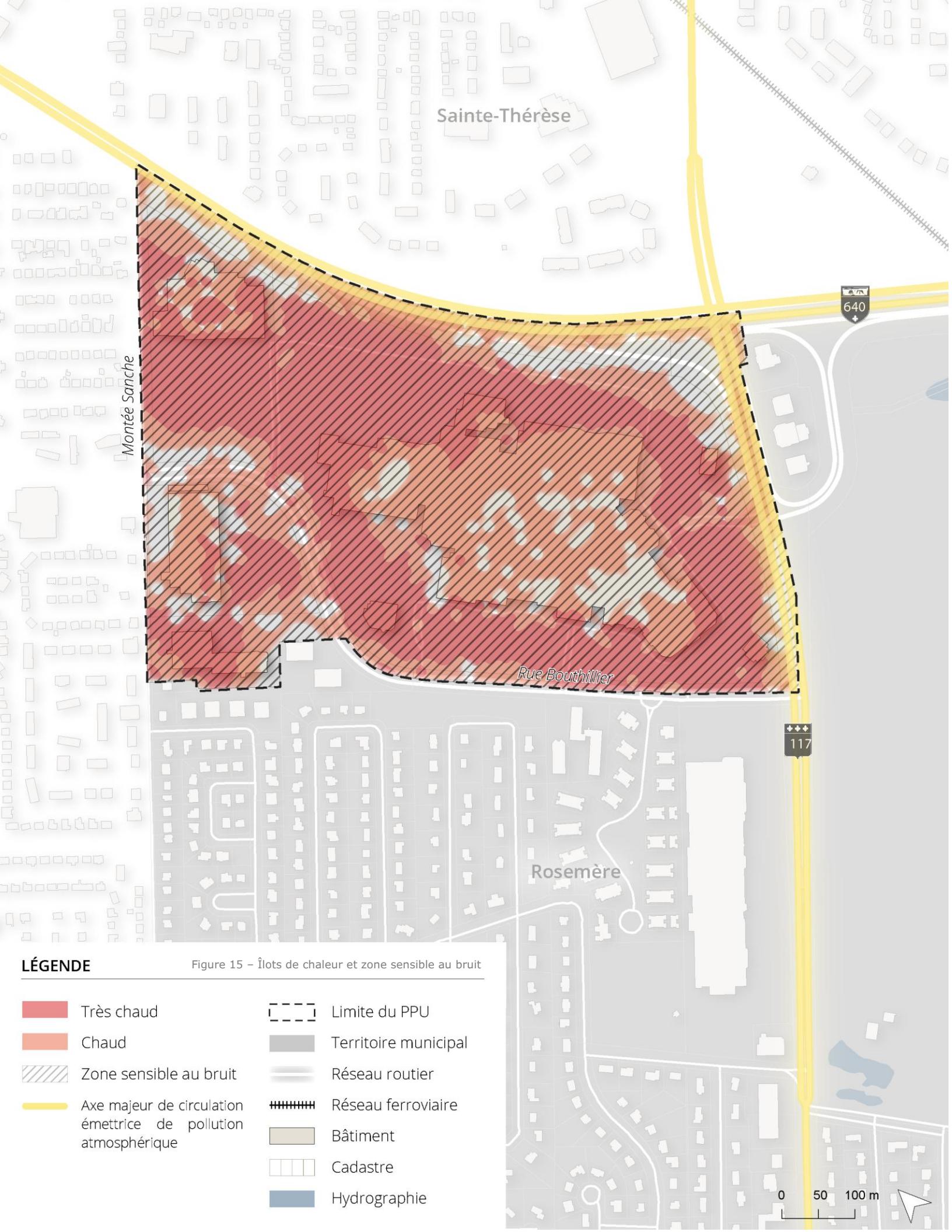
Plusieurs études (Santé Canada, mars 2022) (Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2019) (Health Effect Institute, janvier 2010) soulignent les effets néfastes d'une circulation automobile à haute fréquence sur la qualité de l'air ambiant, ainsi que les répercussions sur la santé. Ces impacts incluent une hausse des risques de mortalité prématuée associée aux maladies respiratoires et cardiovasculaires, aux accidents vasculaires cérébraux et aux cancers du poumon.

Ces mêmes études précisent que la qualité de l'air est généralement détériorée à proximité des voies routières achalandées, sur une distance variant de 100 m à 1 500 m, selon le type de polluant atmosphérique et les conditions de dispersion liées au vent. À cet égard, le site visé par le PPU se situe dans une zone présentant un risque élevé d'exposition à des polluants atmosphériques.

La proximité immédiate de l'autoroute 640 constitue ainsi une contrainte pour l'aménagement d'un milieu de vie sain. Toutefois, certaines mesures de mitigation peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air, telles qu'une végétation dense et bien répartie, une conception architecturale limitant l'exposition directe des ouvertures, ainsi que l'intégration de systèmes de ventilation performants munis de filtres de grade supérieur.

PROLONGEMENT DES RÉSEAUX D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT

La demande supplémentaire en eau potable et en gestion des eaux usées liée aux futurs développements urbains engendrera éventuellement une desserte inadéquate des réseaux d'aqueduc et d'égout existants. De plus, les coûts reliés au prolongement et à l'augmentation de la capacité des réseaux d'infrastructures souterraines orienteront le rythme de la densification du pôle multifonctionnel de la Ville. En effet, l'adéquation entre les coûts des travaux, le fardeau fiscal imposé aux contribuables et aux promoteurs et l'acceptabilité sociale liée à la densification d'un milieu généralement peu dense sera la clé d'un développement responsable et harmonieux. La Ville devra faire en sorte de conjuguer toutes ces variables afin d'offrir des milieux de vies adaptés aux nouvelles réalités (densification, aménagements harmonieux, changements climatiques, offre en logement abordable) tout en respectant un cadre financier rigoureux lui permettant d'offrir un niveau de services à la hauteur des attentes de sa population actuelle et future.



2.4. CONNECTIVITÉ ÉCOLOGIQUE

L'analyse de la connectivité écologique du secteur repose sur l'identification des composantes naturelles présentes sur le site et dans ses abords, telles que la végétation, la canopée, les parcs et les espaces verts. Ces éléments peuvent former des écosystèmes plus ou moins interconnectés à l'échelle du paysage.

UNE ABSENCE DE VERDISSEMENT, DE PARC ET D'ESPACES VERTS

Bien que fortement urbanisée, la Ville de Rosemère est reconnue pour son caractère verdoyant, notamment en raison de la richesse de sa foresterie urbaine (11 km² de forêts), de la qualité de ses aménagements horticoles et de son réseau étendu de parcs et d'espaces verts. À cet égard, Rosemère se distingue au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal par un indice de canopée de 41,4 %, l'un des plus élevés de la CMM (Convercité, janvier 2019).

Toutefois, le territoire couvert par le PPU présente peu de parcs ou d'espaces verts. Bien que des parcs de quartier et de voisinage soient présents dans les quartiers adjacents, dotés d'équipements sportifs, récréatifs et de détente, la majorité de ces installations sont situées au-delà du rayon de 300 m de marchabilité, pour qu'ils puissent être considérés comme desservant efficacement le territoire visé par le PPU.

Selon le Plan de foresterie urbaine de la Ville, le secteur de la Place Rosemère et de ses abords figure parmi les zones prioritaires de plantation, particulièrement lorsqu'on tient compte de la superficie des îlots de chaleur comme facteur d'évaluation (Habitat, avril 2022). Actuellement, seuls quelques segments du réseau viaire sont bordés d'arbres, à l'exception notable du boulevard Labelle (R-117), qui est dépourvu de plantation. Le parc Westgate, situé au sud du site, agit davantage comme une zone tampon entre les usages résidentiels et la rue Bouthillier ; il ne comprend aucun équipement et ne contribue pas à la desserte active du secteur.

Enfin, la faible qualité et la faible diversité végétale des plantations présentes sur et autour du site favorisent l'entretien conventionnel (tonte, élagage, etc.) et ne reflètent pas l'image horticole et verdoyante généralement associée à Rosemère.



Figure 16 – Absence de milieux verdis assurant une connectivité écologique



2.5. TISSU SOCIAL ET OFFRE EN LOGEMENTS

L'analyse du tissu social s'appuie sur des données statistiques concernant les dynamiques démographiques, les projections de croissance et les caractéristiques des ménages, mises en relation avec les données de la MRC et de la province.

UNE POPULATION VIEILLISSANTE ET UNE DENSITÉ STABLE

Selon l'Institut de la statistique du Québec (2022), la population de Rosemère devrait croître de 5,1 % entre 2016 et 2041. Cette hausse globale masque toutefois un recul de 3,1 % de la population âgée de 15 à 64 ans, accompagné d'une augmentation de 42 % chez les personnes de 65 ans et plus (Arpent, 2025).

La croissance démographique faible observée entre 2001 et 2021 (+5,2 %) s'explique notamment par un territoire déjà largement construit depuis les années 2000 et marqué par un faible rythme de redéveloppement résidentiel (Arpent, 2025). En moyenne, seulement 29 mises en chantier ont été enregistrées annuellement au cours des dix dernières années, contre 93 avant 2004.

UNE POPULATION MAJORITAIREMENT PROPRIÉTAIRE

Rosemère se distingue par un fort taux de propriété, atteignant 88,1 %. La valeur médiane des logements y est également 38 % plus élevée que celle observée à l'échelle de la MRC (Arpent, 2025).

UNE GRANDE TAILLE DE MÉNAGE ET DE GRANDS LOGEMENTS

La taille moyenne des ménages à Rosemère est de 2,7 personnes, comparativement à 2,5 dans la MRC. Cette situation peut s'expliquer par la proportion élevée de ménages comptant quatre personnes ou plus (28 %, contre 23 % dans la MRC), ainsi qu'à la prédominance des logements comprenant trois chambres ou plus (Arpent, 2025).

UNE UNIFORMITÉ DU PARC DE LOGEMENTS

L'étude portant sur l'analyse du tissu social indique que : « la maison individuelle compose la majorité du parc de logements rosemérois (81 %). Cette proportion est plus élevée que dans la MRC (56 %) » (Arpent, 2025). Par ailleurs, les logements à but non lucratif (sociaux ou communautaires) représentent seulement 2 % du parc résidentiel. La majorité de ces logements sont destinés à une clientèle âgée de 65 ans et plus (Arpent, 2025).

UN ACCÈS DIFFICILE AU LOGEMENT

L'accès au logement abordable demeure une préoccupation pour plusieurs citoyens et organismes de la région métropolitaine. En 2023, le taux d'inoccupation des logements dans la RMR était de 1,2 % (Société canadienne d'hypothèques et de logement [SCHL], janvier 2024).²

De plus, l'analyse du tissu social souligne : « La mobilité résidentielle des ménages plus âgés quittant leurs grandes maisons pour des logements plus petits pourrait contribuer à attirer de jeunes familles. Cependant, si ces maisons restent trop coûteuses, elles risquent de ne pas convenir aux premiers acheteurs. Par conséquent, les jeunes ayant grandi à Rosemère et souhaitant y rester après avoir quitté le foyer familial pourraient ne pas trouver de logement adapté à leurs besoins et à leurs moyens financiers. » (Arpent, 2025)

² Les taux d'inoccupation ne sont pas disponibles à l'échelle de Rosemère pour des raisons de confidentialité ou de fiabilité statistique.

2.6. SYNTHÈSE

L'ensemble des informations consolidées permet de dégager des constats structurants en lien avec le site et son environnement. L'analyse est organisée autour de quatre axes : les forces, les faiblesses, les opportunités et les contraintes. Cette structuration permet de brosser un portrait concis et opérationnel du secteur à l'échelle du plan particulier d'urbanisme.

FORCES

- Potentiel élevé de développement et de transformation du site ;
- Environnement limitrophe favorable à l'implantation d'un milieu de vie complet, reposant sur une mixité des fonctions ;
- Présence du centre commercial Place Rosemère, reconnu comme lieu de destination et de rassemblement ;
- Projections démographiques en faible croissance, permettant de répondre aux besoins anticipés par une réaffectation partielle du site à l'habitation.

OPPORTUNITÉS

- Mobilisation citoyenne favorable à la transformation du secteur ;
- Ouverture de la population à des environnements plus denses et à une trame urbaine plus structurée ;
- Convergence entre les orientations de la Ville, la volonté et l'intérêt des promoteurs et propriétaires de développer un milieu de vie complet ;
- Localisation stratégique et attrayante pour le marché résidentiel ;
- Pénurie de logements abordables sur le territoire encourage leur aménagement.

FAIBLESSES

- Proximité du réseau routier supérieur engendrant des nuisances (bruit, pollution, congestion) et créant des effets de coupure dans le tissu urbain ;
- Accessibilité limitée et environnement hostile pour les piétons et cyclistes ;
- Incompatibilité entre les objectifs de qualité de vie et la présence dominante de stationnements de surface (îlots de chaleur, faible dynamisme, pauvreté de la qualité du milieu et hostilité).

CONTRAINTE

- Voies d'accès sous juridiction du MTMD, limitant la marge de manœuvre municipale en matière d'aménagement ;
- Présence de quartiers adjacents à faible ou moyenne densité, nécessitant une transition graduelle dans le traitement du cadre bâti ;
- Contexte commercial actuel difficile et en transformation ;
- Dépendance municipale aux revenus liés aux commerces du secteur ;
- Concurrence régionale dans les marchés du commerce de destination et des bureaux ;
- Prolongement des infrastructures en adéquation avec le fardeau fiscal
- Besoins importants en stationnement liés au statut de destination du site, en opposition avec les principes d'un milieu de vie intégré.

no

3.
VISION

3.1. ÉNONCÉ DE VISION

LE PÔLE RÉGIONAL - UN MILIEU DE VIE INCLUSIF, DURABLE ET DE QUALITÉ

En 2040, le pôle régional de Rosemère incarne un milieu de vie distinctif et durable, unique sur la Rive-Nord, où nature, innovation et qualité de vie s'articulent en harmonie. Pensé comme un espace inclusif et évolutif, il offre des opportunités variées à toutes les générations, tout en préservant le cachet et l'identité propre de Rosemère. Conçu pour inspirer, ce quartier répond de manière avant-gardiste aux besoins de l'ensemble des Rosemérois et Roseméroises, qu'ils y vivent de longue date ou qu'ils aient récemment choisi de s'y établir.





4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

4.1. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

La section suivante présente les orientations découlant de la vision du PPU, suivies des objectifs et des moyens d'action proposés pour répondre aux enjeux identifiés.

Ces éléments s'appuient sur les modifications apportées au SAD de la MRC en janvier 2025 (règlement n° 24-02) et visent à aller au-delà des ambitions établies, en assurant la conformité des outils d'urbanisme que la Ville modifiera ou adoptera en conséquence.

ORIENTATIONS

1.



Un pôle régional **inclusif**

Le pôle régional allie espaces commerciaux, services et habitats adaptés à toutes les générations. Inclusif et diversifié, il favorise la mixité sociale, la vitalité communautaire et l'accessibilité pour tous grâce à des solutions de transport durables.

2.



Un pôle régional **durable**

Le pôle régional est adapté aux changements climatiques par ses pratiques innovantes en matière de développement durable et valorise les initiatives favorisant la santé de ses occupants et de l'environnement.

3.



Un pôle régional **de qualité**

Le pôle régional offre une architecture harmonieuse, fonctionnelle et esthétiquement remarquable où la santé et le bien-être des occupants sont primordiaux.



ORIENTATION 1 UN PÔLE RÉGIONAL INCLUSIF

INTENTIONS ET OBJECTIFS

La requalification du pôle régional vise à faire émerger un milieu de vie distinctif et emblématique sur la Rive-Nord, à la fois inclusif, accessible et pensé pour toutes les générations. L'accent est mis sur la mobilité active, avec une priorité accordée aux piétons et aux cyclistes, dans le but de favoriser des modes de transport alternatifs à l'automobile.

Le pôle est conçu pour répondre aux besoins diversifiés des Rosemérois et Roseméroises, qu'ils y habitent depuis longtemps ou qu'ils aient récemment choisi de s'y établir. Cela passe par une offre adaptée de typologies résidentielles, de commerces, de services et d'espaces publics. Les aménagements favorisant la transformation des habitudes de déplacement, axés sur une meilleure intégration des modes actifs et collectifs, contribueront également à rééquilibrer l'usage de l'espace en faveur des personnes plutôt que des véhicules et à réduire l'importance accordée à l'automobile dans ce secteur.

Pour y parvenir, les solutions doivent être envisagées à long terme, en anticipant l'évolution des modes de vie et de mobilité. La collaboration d'acteurs tels qu'EXO et l'ARTM sera essentielle pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre du présent PPU.

Les objectifs de cette orientation sont les suivants :

- 1.1 Promouvoir un réseau de transport actif, sécuritaire, confortable et connecté ;
- 1.2 Améliorer la desserte en transport collectif ;
- 1.3 Favoriser le transport durable et la réduction de l'autosolo ;
- 1.4 Atténuer les impacts de la circulation sur le réseau routier ;
- 1.5 Offrir des types d'habitations variés ;
- 1.6 Optimiser l'occupation au sol tout en maintenant un équilibre entre les espaces bâties et les espaces verts.



ORIENTATION 2 UN PÔLE RÉGIONAL DURABLE

INTENTIONS ET OBJECTIFS

Le réaménagement du pôle régional repose sur la création d'un environnement urbain durable et résilient, fondé sur des principes d'adaptation aux changements climatiques, de verdissement accru et de connectivité écologique. Les constructions et infrastructures projetées seront conçues pour répondre aux défis climatiques, en intégrant des matériaux durables et des technologies favorisant l'efficacité énergétique, la gestion des eaux pluviales et la résistance aux événements météorologiques extrêmes.

La réduction des îlots de chaleur — rendue possible par un verdissement accru — contribuera à améliorer la qualité de l'air et le bien-être des usagers. Par ailleurs, la connectivité écologique des nouveaux espaces verts et bleus — par exemple par des parcs et une gestion de l'eau naturelle — favorisera la biodiversité et permettra une intégration harmonieuse des milieux naturels au cœur du tissu urbain.

Ce réaménagement vise à faire du pôle régional un exemple en matière de développement durable, alliant qualité de vie, résilience environnementale et vitalité économique.

Les objectifs de cette orientation sont les suivants :

- 2.1 Adapter les nouvelles constructions et infrastructures en matière de résilience aux changements climatiques ;
- 2.2 Réduire les îlots de chaleur ;
- 2.3 Assurer une connectivité écologique entre les nouveaux espaces verts et bleus.



ORIENTATION 3

UN PÔLE RÉGIONAL DE QUALITÉ

INTENTIONS ET OBJECTIFS

Le réaménagement du pôle régional vise à assurer un cadre de vie et de travail de qualité, reposant sur une architecture durable, fonctionnelle et soigneusement intégrée. Les bâtiments existants et projetés seront conçus ou rénovés à partir de matériaux durables, en tenant compte des besoins évolutifs du secteur.

La bonification, la préservation et la mise en valeur des éléments naturels renforceront l'identité du territoire et sa capacité d'attraction.

Pour améliorer le confort des usagers, des interventions sont prévues afin de réduire les nuisances sonores liées à la circulation, notamment par l'aménagement d'une bande tampon végétalisée et une meilleure organisation des axes de déplacement.

Enfin, la santé et le bien-être des occupants seront au cœur des interventions, notamment par la bonification de la qualité de l'air, l'accès à des espaces verts de proximité et la promotion de la mobilité active.

Les objectifs de cette orientation sont les suivants :

- 3.1 Favoriser une architecture de qualité par la durabilité, la fonctionnalité et l'esthétisme des bâtiments existants et projetés ;
- 3.2 Préserver et mettre en valeur le bâtiment de la Place Rosemère ;
- 3.3 Réduire les nuisances et les risques relatifs aux bruits routiers pour les usages sensibles ;
- 3.4 Assurer la santé des résidents et des visiteurs.



5. PLANIFICATION

5.1. ACTIVITÉ DE PARTICIPATION CITOYENNE

ÉTAPES DE CONSULTATION

Différentes activités ont été menées pour récolter les commentaires et idées de divers groupes de participants.

4
grandes activités participatives

VARIÉTÉ
de personnes et de groupes consultés

+360
participations recueillies

1

26 MAI 2025

RENCONTRE AVEC LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS DU PÔLE RÉGIONAL

2

3 JUIN 2025

CONSULTATION PUBLIQUE EN PERSONNE (GRAND PUBLIC)

3

3 JUIN AU 11 JUIN 2025

CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE (GRAND PUBLIC)

4

11 JUIN 2025

ATELIER PARTICIPATIF AVEC LA COMMUNAUTÉ DES GENS D'AFFAIRES

1**RENCONTRE AVEC LES PROPRIÉTAIRES FONCIERS DU PÔLE RÉGIONAL
OU LEURS REPRÉSENTANTS**

26 mai 2025, 18 h 30 à 22 h 00



Hôtel de Ville, Rosemère



7 personnes participantes (sur invitation)

Déroulement

Après la présentation de la démarche du Plan particulier d'urbanisme (PPU), du concept d'aménagement proposé et des étapes à venir, les personnes participantes ont eu l'occasion de poser leurs questions, de formuler quelques commentaires et idées, et d'échanger dans le cadre d'une discussion ouverte, sans thématique prédéfinie.

2**CONSULTATION PUBLIQUE EN PERSONNE**

3 juin 2025, 19 h 00 à 21 h 30



Externat Sacré-Cœur, Rosemère



116 personnes participantes (grand public)

Déroulement

Après une présentation de la démarche de Plan particulier d'urbanisme (PPU), du concept d'aménagement proposé et des étapes à venir, une période de questions a permis aux personnes participantes de clarifier leur compréhension du projet. Par la suite, les personnes présentes ont été réparties en sous-groupes d'environ huit individus pour discuter des grands thèmes suivants :

- Aspirations pour la transformation du Pôle régional et préoccupations
- Destination régionale et milieu de vie complet
- Parcs et espaces communs
- Concept d'aménagement

Au total, 19 sous-groupes ont été constitués, incluant notamment des groupes anglophones ainsi que des groupes composés de personnes adolescentes. Chaque sous-groupe, accompagné d'une personne facilitatrice, a pu partager ses réflexions et suggestions sur ces enjeux clés. En fin de rencontre, une mise en commun en plénière a permis de présenter les faits saillants des discussions.

3 CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE



3 au 11 juin 2025



citoyen.ville.rosemere.qc.ca



202 personnes participantes (grand public)

Déroulement

Dans une volonté de diversifier les moyens de participation et de rejoindre un plus large public, une plateforme en ligne a été mise en place pour recueillir les avis, commentaires et idées sur les mêmes questions abordées lors de la consultation en personne. Des informations complètes sur le projet de PPU y étaient également disponibles afin de favoriser des contributions éclairées.

4 ATELIER PARTICIPATIF AVEC LA COMMUNAUTÉ DES GENS D'AFFAIRES



11 juin 2025, 8 h 00 à 9 h 30



Bibliothèque, Rosemère



26 personnes participantes (sur invitation)

Déroulement

Après une présentation de la démarche de Plan particulier d'urbanisme (PPU), du concept d'aménagement proposé et des étapes à venir, les personnes présentes ont été réparties en cinq sous-groupes d'environ cinq individus pour discuter des grands thèmes suivants :

- Destination régionale et milieu de vie complet
- Concept d'aménagement

Chaque sous-groupe, accompagné d'une personne facilitatrice, a pu partager ses réflexions et suggestions sur ces enjeux clés. En fin de rencontre, une mise en commun en plénière a permis de présenter les faits saillants des discussions.

FAITS SAILLANTS

L'analyse des résultats issus des différentes étapes de la démarche participative, tant auprès du grand public que de la communauté d'affaires, permet de dégager dix faits saillants. Un rapport détaillé de la démarche participative accompagne ces constats en analysant l'ensemble des commentaires recueillis au fil du processus.

La transformation du statu quo souhaitée

Les consultations démontrent une volonté claire de réinventer le Pôle régional et changer le statu quo. Cette transformation soulève plusieurs opportunités qui sont vues d'un bon œil, à savoir d'en faire un secteur de la ville plus vert, durable et mieux intégré au tissu urbain de Rosemère.

Un projet porteur, qui suscite des inquiétudes bien concrètes

Si la transformation du Pôle régional soulève une certaine adhésion, elle entraîne aussi son lot de préoccupations : pression sur les infrastructures et services publics, hausse anticipée de la circulation, impacts fiscaux, intégration dans la planification municipale d'ensemble, notamment en lien avec le site de l'ancien golf, et effets sur le dynamisme commercial des autres secteurs commerciaux de Rosemère.

Une destination régionale ancrée dans les besoins locaux

Même si la vocation régionale du Pôle est reconnue, les personnes consultées accordent d'abord la priorité à une réponse concrète aux besoins de la population locale. Elles souhaitent que le projet maximise les retombées collectives en matière de qualité de vie, d'équipements publics et d'accès au logement, particulièrement pour combler les besoins actuellement non satisfaits de la population roseméroise.

Une expérience de consommation réinventée, de l'intérieur vers l'extérieur

Les personnes consultées souhaitent que l'offre commerciale du Pôle évolue vers un modèle urbain cohérent, où l'expérience ne se limite plus qu'à l'intérieur des bâtiments. On aspire à des espaces extérieurs animés et verdoyants, qui prolongent naturellement les activités de consommation dans un cadre agréable, propice à la déambulation et à la socialisation.

Un désir fort de verdissement pour contrer les îlots de chaleur urbains

Le verdissement apparaît comme une priorité incontestable des personnes consultées, qui aspirent à voir les vastes stationnements céder la place à des espaces verts. Cette transformation permettrait de réduire l'effet d'îlot de chaleur et de façonner un environnement urbain plus en harmonie avec l'identité verdoyante et emblématique de Rosemère.

Des espaces extérieurs structurants, invitants et verdoyants

Le rôle structurant des parcs, places publiques et sentiers est largement reconnu. Ces espaces doivent soutenir à la fois la vocation de destination du Pôle et sa nouvelle dimension résidentielle. On souhaite y retrouver des lieux de rencontre intergénérationnels, bien aménagés et accessibles toute l'année, qui contribuent à la qualité de vie et au sentiment d'appartenance.

Une mixité générationnelle au cœur du projet

Le futur quartier résidentiel qui prendra place dans le Pôle régional devrait être adapté à permettre aux rosemèrois.es de demeurer à Rosemère selon leurs besoins et leur cycle de vie, selon les personnes participantes. Une sensibilité plus marquée est accordée aux besoins des aînés, des familles et à une offre en logement relativement abordable.

Une mobilité diversifiée à repenser, sans renier l'automobile

Les participants appellent à améliorer l'accessibilité à pied, à vélo et en transport collectif, tout en reconnaissant que la voiture restera incontournable. La fluidité de la circulation, la sécurité des traversées et la transformation du stationnement de surface sont des points d'attention pour la suite du projet.

L'intégration urbaine comme gage d'acceptabilité et de cohérence

L'adhésion au projet repose en grande partie sur sa capacité à s'intégrer respectueusement dans le paysage urbain de Rosemère. Cela passe par une architecture de qualité, à échelle humaine et la modulation des volumes et des hauteurs. Bien qu'on reconnaisse que le futur développement urbain sera bien distinct de ce qui se construit typiquement à Rosemère, les personnes participantes souhaitent un quartier qui s'inscrive avec cohérence et harmonie dans le paysage urbain plutôt que dans la rupture.

Une occasion unique de repenser la place accordée aux stationnements de surface et au mail de la Place Rosemère

Symboles des habitudes de consommation d'une autre époque, le mail commercial et les vastes aires de stationnement extérieures sont jugées comme à la croisée des chemins : on y voit l'occasion de les transformer, de les conserver ou les requalifier en partie. La transformation de ces espaces soulève des opportunités pour décloisonner les usages de l'intérieur vers l'extérieur, verdier le site et insuffler une nouvelle vitalité au Pôle régional.



Figure 18 – Atelier de participation publique le 3 juin 2025

5.2. PLANIFICATION DU SECTEUR

Cette section présente la planification détaillée du Pôle régional. L'ambiance souhaitée, les aménagements publics et le potentiel immobilier ont ainsi été identifiés pour chacun des secteurs du PPU et sont détaillés aux pages suivantes.

PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Ce plan conceptuel illustre les grandes orientations de la Ville en matière d'aménagement du secteur à l'horizon 2040. Il constitue une représentation concrète de la vision portée par le PPU et vise la création d'un nouveau milieu urbain structuré autour de différentes ambiances, soigneusement modulées afin d'assurer une cohérence entre elles et avec le cadre bâti existant. Ces ambiances se déclinent comme suit :

Ambiance urbaine

Ce secteur présente un cadre urbain de moyenne hauteur, où se côtoient habitations et commerces de proximité. L'aménagement, à échelle humaine, mise sur une intégration harmonieuse dans un environnement verdoyant, propice à la vie de quartier.



Figure 19 – Exprime l'ambiance urbaine recherchée
Source : Atelier Urbain

Ambiance commerciale suburbaine

Ce secteur conserve une vocation commerciale à rayonnement régional. Il se caractérise par la présence de grandes enseignes commerciales et d'espaces de stationnement pour automobiles, en continuité avec le tissu commercial existant.



Figure 20 – Exprime l'ambiance commerciale suburbaine recherchée
Source : Atelier Urbain

Ambiance de destination mixte

Ce secteur accueille des bâtiments de moyenne à grande hauteur ainsi que des espaces publics conçus pour recevoir une clientèle régionale. Situé à proximité du carrefour du boulevard Labelle et de la rue de Bouthillier, ce pôle est destiné à abriter des usages à fort achalandage, faisant de ce lieu une destination attrayante à l'échelle supralocale.



Figure 21 – Exprime l'ambiance de destination mixte recherchée
Source : Atelier Urbain



LÉGENDE

- | | |
|---|--|
| Limite du PPU | Ambiance urbaine |
| Territoire municipal | Ambiance de destination mixte |
| Bâtiment existant | Ambiance commerciale suburbaine |
| ↔ Voie existante | Pôle d'attractivité (Place publique et équipement structurant) |
| ↔ Voie projetée | Pôle de mobilité |
| ↔ Rue piétonne projetée | |
| ↔ Piste cyclable existante | |
| ↔ Piste cyclable projetée | |
| ○ Intersection avec feu de circulation existante | |
| Bande tampon végétalisée | |
| Espace vert/parc - localisation indicative | |

Figure 22 – Plan concept d'aménagement



PLAN D'ENSEMBLE

Ce plan d'ensemble illustre, à titre indicatif, une représentation du développement du pôle régional à l'horizon 2040. Il vise à illustrer la transformation urbaine projetée, en orientant son développement vers la création d'un véritable milieu de vie. Une offre commerciale significative est maintenue dans le secteur tout en respectant les caractéristiques du cadre bâti existant.

La trame urbaine sera repensée par la formalisation de plusieurs voies, formant des îlots propices à un développement à échelle humaine et favorisant les déplacements actifs, notamment à pied et à vélo.

La localisation, l'implantation et la superficie des bâtiments et espaces publics illustrés au plan demeurent indicatives. Elles évolueront au gré des projets immobiliers, dans une logique d'adaptation progressive, contribuant à l'atteinte des objectifs du projet urbain. Chaque projet sera évalué individuellement, dans une optique de création de milieux de vie dynamiques, accessibles et adaptés à l'humain.

Les stratégies de mise en œuvre afin d'encourager des aménagements similaires sont détaillées à la section suivante.



Figure 23 – Plan d'ensemble imagé, 1ère vue
Source : Atelier Urbain



Figure 24 – Plan d'ensemble

Note : la localisation des différentes composantes est illustrée à titre indicatif afin d'exprimer les attentes de la Ville. Les localisations définitives de ces éléments pourraient différer de ce qui est illustré.



6.
MISE EN
ŒUVRE

6.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

Pour le pôle régional, et conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et autres lois municipales applicables, la Ville de Rosemère procédera à une modification de ses outils réglementaires d'urbanisme et autres règlements afin d'en assurer la conformité avec la vision et les orientations d'aménagement énoncées dans le présent PPU. La présente sous-section précise les intentions qui guideront l'élaboration de la réglementation à appliquer au secteur, notamment en ce qui a trait à la forme urbaine, à la planification des espaces verts et à la répartition des intensités urbaines.

AFFECTATIONS DU SOL, HAUTEUR ET DENSITÉ

Normes transversales

Les affectations du sol reflètent la vision du PPU et privilégient des usages adaptés au contexte environnant. La stratégie adoptée consiste à aligner ces affectations sur les trois ambiances définies précédemment : « Urbaine », « Commerciale suburbaine » et « Destination mixte ».

Le plan des affectations du sol tient compte de l'occupation actuelle et projetée du territoire à l'intérieur des limites du PPU. Les affectations visent entre autres à créer des milieux de vie complets, à dynamiser les lieux d'activité économique et pérenniser la fonction commerciale du pôle régional. Les limites des aires d'affectation correspondent généralement aux limites cadastrales et aux voies publiques. La réglementation d'urbanisme pourra ajuster ces limites en fonction des caractéristiques locales, dans la mesure où cet ajustement n'est pas 30 mètres des délimitations illustrées au plan des affectations du sol.

La réglementation d'urbanisme devra garantir le respect des fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans chaque aire d'affectation, ainsi que le respect des normes qui s'y rattachent. Elle devra également prévoir les usages autorisés et les normes relatives à l'intégration d'usages commerciaux au rez-de-chaussée des bâtiments. La localisation de ces espaces commerciaux devra être prévue à proximité des entrées existantes et futures de la Place Rosemère. De plus, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions d'intégration urbaine et de forme urbaine pour les nouveaux bâtiments ou agrandissement par exemple sur les gabarits, les dimensions, les reculs et marges, les façades et l'aménagement des cours et toits.

Bien que l'affectation suburbaine (C) vise à maintenir la présence de grandes enseignes commerciales et de vastes aires de stationnement, ce secteur fera l'objet d'une planification ultérieure et d'une démarche de consultation publique, afin de réviser les usages permis et d'y inclure notamment le résidentiel. La prémissse est de consolider le développement en affectation Urbaine (U) et Destination mixte (M).

Enfin, le phasage du développement du secteur du PPU devra être planifié selon la capacité des infrastructures routières, d'aqueduc et d'égout existantes et futures, et, par défaut, en considérant les projets sur l'ensemble du territoire de la Ville.

Potentiel archéologique

Pour tous travaux d'excavation, la réglementation d'urbanisme devra exiger une caractérisation des sols afin de détecter la présence éventuelle de sols contaminés. Dans une perspective d'archéologie préventive, la réglementation devra également imposer, en amont des travaux d'excavation, la réalisation d'un avis archéologique par une personne compétente en la matière, afin d'identifier le potentiel archéologique du

site. Si un potentiel archéologique est mis en évidence, des mesures devront être définies pour assurer sa préservation et sa mise en valeur, en collaboration avec la MRC.

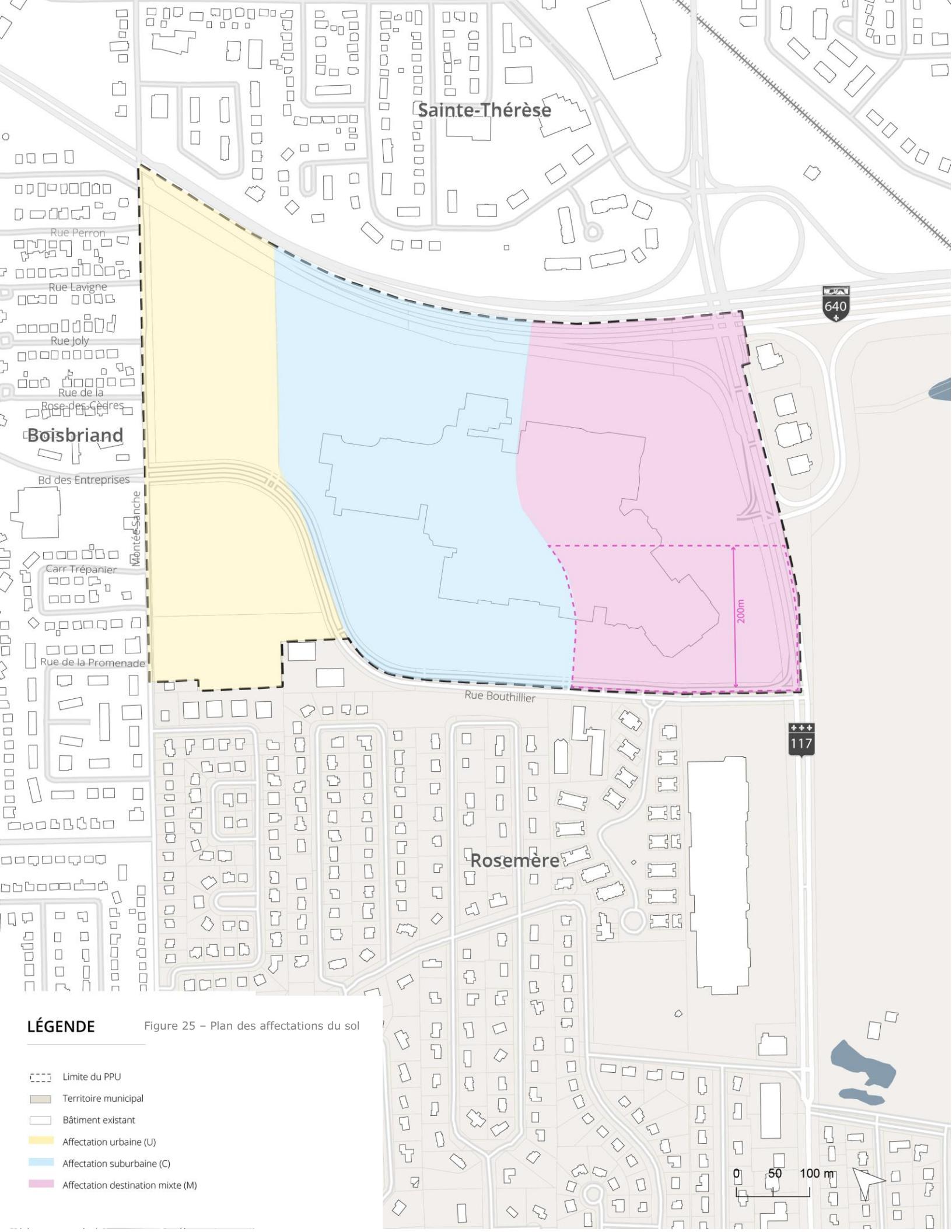
Seuils de densité minimales et hauteurs permises

En outre, chaque affectation prévoit une hauteur maximale de construction et un seuil minimal de densité. La limitation de la hauteur vise à assurer une transition progressive des hauteurs des bâtiments en tenant compte du cadre bâti existant en périphérie du site. La cible de densité minimale vise quant à elle à satisfaire aux exigences du Schéma d'aménagement de la MRC Thérèse-De Blainville, qui prévoit une densité brute minimale de 60 logements par hectare pour les terrains ou parties de terrain destinés au redéveloppement, résidentiel ou mixte.

Le tableau « Application des usages compatibles, des densités et des rez-de-chaussée commerciaux par affectation » présente les hauteurs maximales des bâtiments que les règlements d'urbanisme devront prescrire, ainsi que les seuils de densité brute moyenne exprimées en logements par hectare (log/ha) applicables aux terrains à bâtrir ou à transformer à des fins résidentielles ou mixtes. Ces seuils sont exigés à l'intérieur d'une aire d'affectation où un seuil de densité donné est prescrit, sans avoir pour effet de permettre en moyenne une densité minimale brute inférieure à celle prescrite pour cette affectation. Ainsi, pour l'application des seuils de densité, les projets immobiliers devront atteindre la densité minimale applicable à leur aire d'affectation qui pourra être exprimée dans la réglementation en densité minimale nette équivalant à 1,25 fois la densité minimale brute.

Les considérations supplémentaires suivantes doivent également être prises en compte dans la réglementation d'urbanisme :

- Prévoir des dispositions concernant l'application des hauteurs maximales, afin de garantir une gradation harmonieuse à proximité des quartiers résidentiels de faible densité adjacents, par exemple, un recul des étages supérieures au 4^e étage. Ces dispositions sont donc applicables aux terrains bordant la Montée Sanche et ceux adjacents aux propriétés accessibles par la rue des Mélèzes. De plus, la gradation des hauteurs devra également être respectée de la façon suivante en affectation Destination mixte (M) : une zone de 200 m calculée depuis Bouthillier sera limitée à 6 étages de plein droit et 8 étages en zonage incitatif. Cette hauteur pouvant être graduellement augmentée selon la proximité du projet avec l'autoroute 640, sans toutefois dépasser le nombre d'étages maximal prévu;
- Préciser lorsqu'un projet de redéveloppement se réalise sans qu'une opération de subdivision cadastrale soit effectuée, que la densité minimale est applicable uniquement à la portion du lot spécifiquement concernée par le redéveloppement, et peut être modulée sur ce lot ou partie de lot dans le cadre d'un projet intégré dans la mesure où l'ensemble de celui-ci respecte l'exigence ;
- Prescrire les densités minimales applicables par projet et par affectation (ou par zone) et prévoir le mécanisme d'approbation de la répartition des densités dans le cadre du processus d'approbation du projet (par exemple, être conditionnel à une entente de développement).



LÉGENDE

Figure 25 – Plan des affectations du sol

- Limite du PPU
 - Territoire municipal
 - Bâtiment existant
 - Affection urbaine (U)
 - Affection suburbaine (C)
 - Affection destination mixte (H)

APPLICATION DES USAGES COMPATIBLES, DES DENSITÉS ET DES REZ-DE-CHAUSSÉE COMMERCIAUX PAR AFFECTATION

	Urbaine (U)	Commerciale suburbaine (C)	Destination mixte (M)
Intentions	Caractère urbain à échelle humaine qui mêle habitations et commerces de proximité dans un cadre végétalisé.	Maintien du secteur des grandes enseignes commerciales et des espaces de stationnements pour l'automobile	Les bâtiments de moyenne à forte hauteur et les espaces publics visent à accueillir des visiteurs par ses usages attractifs.
Usages compatibles			
Habitation unifamiliale			
Habitation bifamiliale ou trifamiliale	•		
Habitation multifamiliale	•		•
Commerce de voisinage (classe 1)	•		•
Commerce de quartier (classe 2)	•	•	•
Commerce régional (classe 3)		•	• (1)
Commerce régional lourd (classe 4)	•	○ (2)	○ (2)
Culturel et éducation primaire	•		•
Culte, éducation, santé et social	•		•
Récréatif régional et cimetière	○ (3)	○ (3)	○ (3)
Parc, terrain de jeux et service public	• (4)	•	• (4)
Conservation	•	•	•
Densité			
Densité minimale	60 log/ha brute	s.o.	60 log/ha brute
Architecture			
Nombre d'étages maximal	6	2	8
Nombre d'étages maximal selon le zonage incitatif	8	N.A.	12
Proportion minimale de logements sociaux ou abordable selon le RAOMLAF ³ (%)			10
Proportion minimale de logements familiaux selon le zonage incitatif (%)	10		
Proportion minimale de superficies de plancher du RDC occupées par un usage commercial (%)			40 (5)
Proportion minimale de la largeur de la façade occupée par un usage commercial (%)			20 (5)

Légende

- Compatible.
- La réglementation d'urbanisme reconnaîtra certains usages, mais contingentera leur nombre.
- (1) Les usages spécifiquement incompatibles s'apparentant à ce qui suit sont : Vente au détail de pneus, de batteries et d'accessoires automobiles ; Vente au détail de tondeuses, de souffleuses et leurs accessoires ; Salon funéraire ; Service de réparation d'automobiles (garage) ; Service de lavage d'automobiles ; Service de remplacement de pièces et d'accessoires d'automobiles ; Service de réparation et remplacement de pneus.
- (2) Les usages spécifiquement compatibles s'apparentant à ce qui suit sont : Comptoir fixe (frites, burger, hot-dogs ou crème glacée) ; Comptoir mobile (frites, burger, hot-dogs ou crème glacée) ; Établissement où l'on sert à boire (boissons alcoolisées) et activités diverses (bars, brasseries, discothèque, etc.).
- (3) Les usages spécifiquement incompatibles s'apparentant à ce qui suit sont : Cimetière ; Mausolée ; Crématorium.
- (4) L'usage spécifiquement incompatible s'apparentant à ce qui suit est : Terrain de stationnement pour automobiles.
- (5) Cette proportion se calcul sur l'ensemble de l'affectation et ne peut inclure des superficies de stationnement. Cette proportion peut également être atteinte au moyen d'un ou plusieurs usages permis des classes « Récréatif régional et cimetière », « Culturel et éducation primaire », « Culte, éducation, santé et social », ou par une combinaison de ces classes, en plus des usages de la classe « Commercial ».

³ L'acronyme RAOMLAF fait référence au règlement relatif à l'amélioration de l'offre en matière de logement social, abordable et familiale.

TYPES DE RUES

L'objectif est de faire du pôle régional un milieu de vie tout en maintenant sa vocation de destination. L'accessibilité devra être assurée pour tous les modes de déplacement — à pied, à vélo et en voiture — afin d'en faire un lieu de services de proximité pour la population. Le tracé des voies, publiques ou privées, devra intégrer des aménagements sécuritaires favorisant la circulation, la fréquentation des commerces et la qualité de l'expérience piétonne. De plus, tout passage, voie d'accès, voie de circulation et stationnement devra être végétalisé et conçu selon les principes d'aménagement d'un stationnement écoresponsable développé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal ((CRE), 2019) et basé sur la norme BNQ portant sur la lutte aux îlots de chaleur urbains ((BNQ), 2013).

Toute voie ou tout tronçon compris dans une opération cadastrale ou un projet intégré devra s'inspirer des tracés illustrés au plan suivant, sans obligation de les reproduire fidèlement. Il est toutefois requis de maintenir les connexions entre les rues et les liens qu'elles assurent. De plus, lorsque le type de voie est prescrit, celui-ci devra être respecté conformément aux définitions, illustrations et principes du *Guide de conception et de mise en œuvre de rues apaisées* de Vivre en Ville. (Vivre en Ville, 2020) :

Rue complète : Lorsque l'espace le permet et que la circulation véhiculaire l'exige, une rue complète permet d'offrir des aménagements distincts pour les différents modes de transport, autant actif, que collectif. Cette approche ne vise donc pas systématiquement à limiter l'espace accordé aux véhicules ou à réduire leur vitesse. La figure suivante montre un exemple d'aménagement qui traduit l'esprit véhiculé par ce type de rue. Bien que l'ambiance proposée convienne à différentes emprises, un tel aménagement pourrait s'intégrer sur une largeur d'environ 20 à 40 mètres.

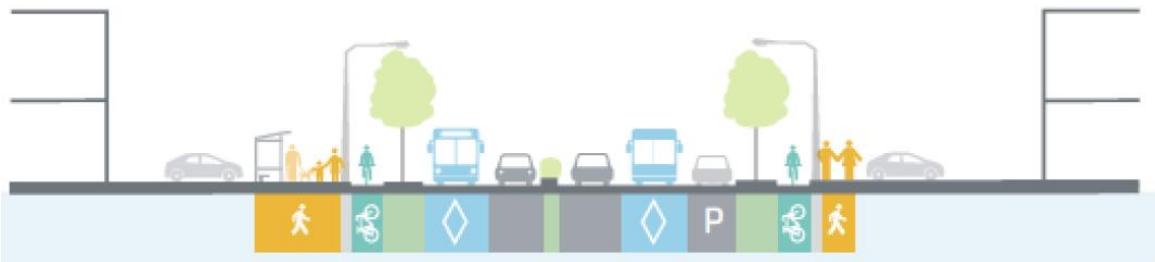


Figure 26 – Rue complète
(Vivre en Ville, 2020)

Rue étroite : Vise à créer, dans des espaces restreints, des rues où la circulation locale s'effectue à des vitesses inférieures, tel qu'à 20 ou 30 km/h. Ces conditions permettent généralement d'éviter la création d'aménagements réservés uniquement aux déplacements cyclables tout en assurant une cohabitation sécuritaire des usagers. La figure suivante montre un exemple d'aménagement qui traduit l'esprit véhiculé par ce type de rue. Bien que l'ambiance proposée convienne à différentes emprises, un tel aménagement pourrait s'intégrer sur une largeur d'environ 10 à 20 mètres.

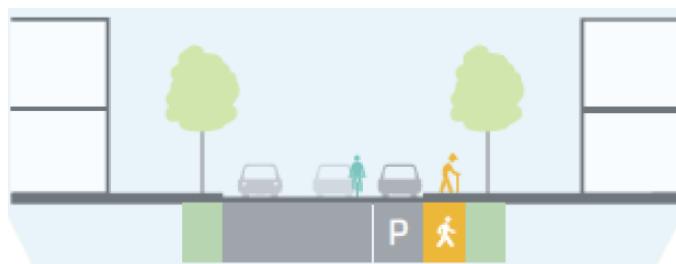


Figure 27 – Rue étroite
(Vivre en Ville, 2020)

Rue piétonne et cycliste : Sur une rue piétonne, la circulation automobile est interdite ou étroitement contrôlée (résidents, entretien et urgences). La circulation des cyclistes peut y être acceptée, préféablement à vitesse très réduite. Ces liens se raccordent au réseau de transport actif existant et développent les liens absents ou insuffisants. De plus, ces rues sont aménagées selon les principes de l'accessibilité universelle. La figure suivante montre un exemple d'aménagement qui traduit l'esprit véhiculé par ce type de rue. Bien que l'ambiance proposée convienne à différentes entreprises, un tel aménagement pourrait s'intégrer sur une largeur d'environ 5 à 15 mètres.



Figure 28 – Rue piétonne et cycliste
(Vivre en Ville, 2020)

Exigences transversales

Afin d'assurer une concordance entre les intentions décrites et celles applicables, toute opération cadastrale, qui a pour but l'aménagement d'une voie ou allée de circulation publique ou privée, devra se conformer à la réglementation d'urbanisme. De plus, un permis de construction et de changement d'usage doit être conditionnel à une autorisation d'accès au réseau routier supérieur délivré par le MTMD, le cas échéant.

D'ailleurs, l'ajout d'une bretelle d'accès depuis l'autoroute 640 vers le site permettrait aux usagers et habitants une connexion direct au lieu de destination.

DÉPLACEMENT ACTIF ET COLLECTIF ET ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS



Pour encourager la transition vers des moyens alternatifs à l'automobile-solo, le projet prévoit des espaces appelés « plateformes de correspondance » (ou « hub de transit »), localisés au plan suivant de manière approximative. Ces derniers ont pour but de créer des lieux stratégiques qui facilitent l'accès aux modes alternatifs (vélo, vélo en libre-service, taxis, autopartage, bornes de recharge, arrêts d'autobus) et qui répondent au besoin du moment de l'usager. Cette stratégie vise à permettre les déplacements sur de courtes distances.

Figure 29 – Plateforme de correspondance

(Kienzler, n.d.) Les pistes cyclables et trottoirs seront prolongés et adaptés à la sécurité des usagers. Une connexion est-ouest, soit une piste multifonctionnelle, permettra de lier les pistes cyclables de la Montée Sanche et du boulevard Labelle. Cette connexion sera aménagée le long de la voie véhiculaire au nord du site.

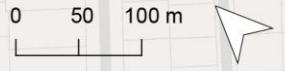


LÉGENDE

Figure 30 – Plan de mobilité

- Limite du PPU
- Rue complète
- Rue étroite
- Rue piétonne
- Piste cyclable
- Espace vert/parc – localisation indicative

Note : la localisation des différentes composantes est illustrée à titre indicatif afin d'exprimer les attentes de la Ville. Les localisations définitives de ces éléments pourraient différer de ce qui est illustré.



ESPACES VERTS ET VÉGÉTALISÉS

Normes transversales

Dans le but de concrétiser la vision d'un pôle régional verdo�ant, la Ville de Rosemère s'appuiera sur l'approche 3-30-300⁴ et entend tirer profit des projets de redéveloppement pour augmenter la végétalisation des terrains. La réglementation d'urbanisme exigera ainsi, par exemple, un couvert arborescent ou une superficie végétale minimale. Une partie de cette proportion pourra notamment être comptabilisée par des aménagements en toiture ou au-dessus d'un stationnement souterrain. De plus, la réglementation exigera que les terrains longeant l'autoroute 640 intègre une bande végétalisée dense, continue et d'une largeur significative, soit d'au moins 10 mètres, afin d'atténuer les nuisances générées par le fort volume de circulation. Cette bande devra comporter une forte proportion d'arbres à moyen et grand déploiement, dont la majorité sont des conifères, agissant comme écran naturel entre les usages résidentiels et l'infrastructure routière. Cet espace ainsi créé devra rester accessible en tout temps afin d'en permettre l'entretien.

Des dispositions relatives à l'aménagement de tout nouvel espace vert, parc, placette, place publique et plantation devront être prévues aux règlements d'urbanisme. Sans s'y limiter, ces dispositions devront notamment assurer, pour toute nouvelle plantation, une diversité d'espèces végétales adaptées au site, résistantes à la sécheresse, à faible potentiel allergène, dont une partie à croissance rapide et à grand déploiement. Aussi, les surfaces végétales devront limiter les espaces gazonnés au profit de prés fleuris composés de graminées et de plantes à fleurs.

La réglementation d'urbanisme permettra l'aménagement de jardins communautaires ou privés, tant au sol que sur les balcons et les toits, dans le but de promouvoir l'agriculture urbaine sous toutes ses formes. Les aménagements mentionnés devront respecter les critères d'accessibilité universelle. Ils devront également intégrer des stratégies de gestion des eaux pluviales permettant leur utilisation comme espaces inondables (par exemple, des parcs éponges), contribuant ainsi à la résilience des infrastructures municipales.

De plus, tout nouvel espace vert, parc et place publique devra se conformer aux différentes ambiances décrites à la présente section, tout en assurant une cohérence dans l'ensemble du secteur. Une diversité de ces lieux est privilégiée en plus d'une cohérence dans l'ambiance recherchée par rapport au milieu d'insertion et besoins des occupants et visiteurs.

L'illustration suivante montre à titre informatif l'impact que peut avoir ces normes visant un fort couvert arborescent sur l'environnement bâti. En effet, cette vue vers le sud représente une ambiance verdo�ante le long du boulevard Labelle.

⁴ Règle de verdissement urbain qui réfère à : voir trois arbres de sa fenêtre, vivre dans un quartier avec 30 % de canopée et à moins de 300 mètres d'un parc.



Figure 31 – Ambiance Boul. Labelle, vue vers le sud
Source : Atelier Urbain

Cession pour fins de parcs

Lors de toute opération cadastrale, tout projet de redéveloppement ou toute demande de permis visant une nouvelle activité ou l'intensification d'une activité existante, la Ville imposera des conditions visant à maximiser l'ajout d'espaces verts dans le milieu de vie. Ces contributions incluront la cession par le propriétaire à la municipalité d'un terrain et/ou de sa valeur représentant 10 % du site visé, conformément au maximum prévu par la LAU. Cette cession ou cette valeur peut être modulée selon le développement du site, sans être proportionnelle, afin de répartir, selon les phases de développement, le fardeau d'une telle exigence. De plus, ce terrain doit être apte à accueillir un parc ou un terrain de jeux selon les vocations et ambiances de parcs, espaces verts ou places publiques décrites ci-bas et devra inclure les bonnes pratiques d'aménagements également détaillées à la présente section.

La localisation des parcs et espaces publics extérieurs indiquée aux plans du présent PPU est présentée de manière schématique; l'objectif est plutôt de privilégier un emplacement assurant un accès public en tout temps et une utilisation conviviale, tant pour les occupants que pour les visiteurs.

Vocations et ambiances

Concrètement, toute planification de nouveaux parcs, espaces verts et places publiques devront respecter au moins l'une des vocations et ambiances suivantes :

- **Parc de quartier**

Les parcs de quartier, pouvant varier de 3 000 à 10 000 m² approximativement, sont destinés à un usage quotidien par les résidents. Ils sont aménagés pour favoriser le jeu et la détente grâce à des modules de jeux, des jeux d'eau, des aires de pique-nique et des équipements de loisir comme des jeux de pétanque.

- **Parc botanique**

Les parcs botaniques visent à créer des milieux riches en biodiversité, propices à la détente et à l'observation de la nature. D'une superficie pouvant varier de 3 000 à 10 000 m² approximativement, ces espaces fortement végétalisés intègrent du mobilier discret, un éclairage minimal, et sont traversés par des sentiers étroits assurant une connectivité avec les autres destinations.

- **Place publique d'envergure**

Les places publiques d'envergure, d'une superficie pouvant varier de 5 000 à 15 000 m² approximativement, sont des espaces dont une portion est minéralisée, conçus pour accueillir des rassemblements de grande ampleur. Elles peuvent intégrer du mobilier urbain modulable, s'adaptant aux besoins événementiels, ainsi que des installations temporaires telles que des kiosques, une scène et un éclairage polyvalent. Des zones de végétation dense sont requises pour assurer une gestion des eaux et une canopée.



Figure 32 – Exprime un exemple d'aménagement approprié pour un parc de quartier
Source : Riverside Park



Figure 33 – Exprime un exemple d'aménagement approprié pour un parc botanique
Source : Parc commémoratif des Franciscains

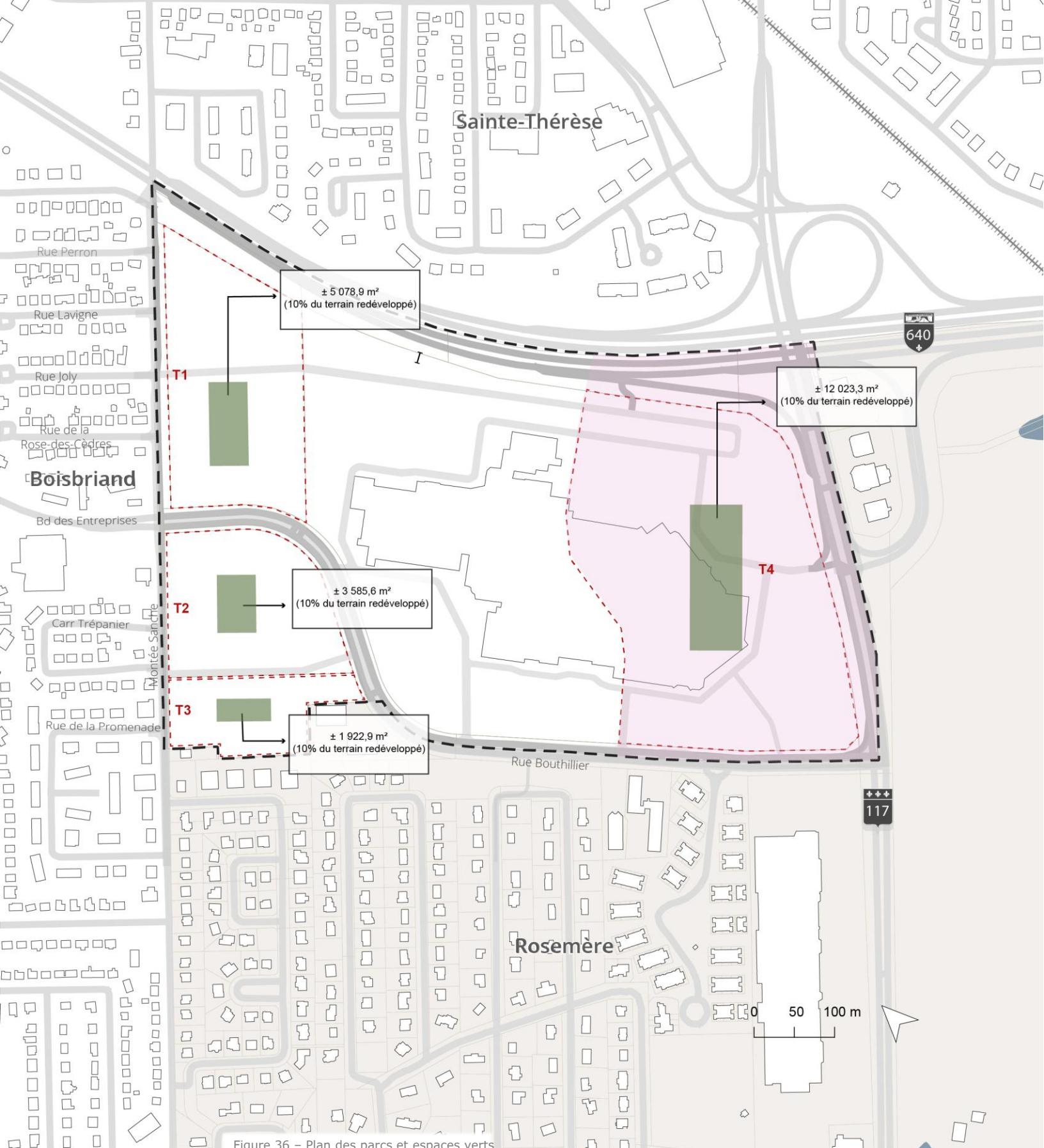


Figure 34 – Exprime un exemple d'aménagement approprié pour une place publique d'envergure
Source : Centre commercial Part-Dieu

L'illustration suivante montre à titre informatif un exemple d'aménagement de parc public. Cette vue représente le parc botanique depuis la rue Bouthillier vers le nord.



Figure 35 – Ambiance du parc botanique, vue vers le nord depuis Bouthillier
Source : Atelier Urbain



Note : La localisation des différentes composantes est présentée à titre indicatif afin de refléter les attentes de la Ville quant aux proportions de cession à des fins de parcs à respecter sur le découpage fictif des terrains redéveloppés (chacun identifié par « T# » et délimité par une ligne pointillée rouge). Les emplacements définitifs des parcs, tout comme ceux des terrains redéveloppés, pourront différer de ce qui est illustré. Par ailleurs, l'affectation « Destination mixte (M) » est reprise au présent plan uniquement à des fins de référence.

ARCHITECTURE

Des normes seront intégrées à la réglementation d'urbanisme afin d'encadrer l'aménagement des espaces communs, en assurant leur conformité aux critères d'accessibilité universelle.

En matière de performance environnementale, les grands projets devront répondre à la réglementation d'urbanisme. Celles-ci viseront à assurer une performance énergétique du bâtiment et réduire son carbone intrinsèque ou opérationnel. Les projets ayant obtenu une certification reconnue délivrée par une tierce partie, permettant minimalement ce qui suit, rencontreront les exigences en la matière indiquées au zonage incitatif :

- d'évaluer les émissions carbone opérationnelles ou intrinsèques du projet; et
- de démontrer une réduction de ces émissions par rapport à un projet de référence

Dans le but de limiter les îlots de chaleur, les toits plats devront atteindre un indice de réflectance solaire (IRS) élevé, tel qu'un IRS de 80. De même, les matériaux utilisés au sol pour les sentiers et trottoirs devront présenter une réflectance solaire (RS) initiale minimale élevée, tel qu'un RS de 0,33. Ces performances doivent être conformes aux indications qui seront prévues à la réglementation d'urbanisme.

En réponse à la pollution atmosphérique générée par les axes routiers à fort achalandage, la réglementation d'urbanisme imposera des seuils maximaux pour certains polluants atmosphériques dans les pièces régulièrement occupées, en s'appuyant, par exemple, sur les seuils établis par la certification WELL (prérequis P-A01) (International WELL Building Institute, IWBI, 2025). Pour favoriser la qualité de l'air intérieur, un haut taux de renouvellement d'air sera exigé, également inspiré de cette certification, de même que l'installation de filtres à air à efficacité supérieure, selon, par exemple, les critères du prérequis P-A12.

À titre de mesure d'atténuation des nuisances sonores liées à la proximité des voies de circulation, la réglementation d'urbanisme devra inclure les seuils suivants, applicables à tout bâtiment comprenant une portion résidentielle ou institutionnelle. Ces seuils devront être validés au moyen d'une étude acoustique :

- Un niveau sonore extérieur n'excédant pas 55 dBA L_{den} au rez-de-chaussée ;
- Un niveau sonore intérieur pour tous les étages n'excédant pas 40 dBA L_{den} (7 h à 19 h) et 35 dBA L_{den} (19 h à 7 h).

En ce qui a trait à la réduction des impacts sur les milieux de vie adjacents et futurs, le règlement de zonage devra prévoir que tout éclairage devra être dirigé vers le bas et limiter son flux lumineux aux limites du terrain.

LOGEMENTS SOCIAUX, ABORDABLES ET FAMILIAUX

La construction d'une diversité de typologies résidentielles est privilégiée afin de répondre aux besoins des différents types de ménages. Pour atteindre sa cible de 10 % de logements sociaux ou abordables dans le secteur, la ville veillera à se doter d'un règlement relatif à l'amélioration de l'offre en matière de logement social, abordable et familial. D'abord, cette cible peut être rencontrée par une compensation financière qui aidera à développer de tels projets sur le territoire de la Ville. Ensuite, le tableau « Application des usages compatibles, des densités et des rez-de-chaussée commerciaux par affectation » présente la proportion minimale de logements sociaux ou abordables applicable à l'affectation « Destination mixte (M) ». De plus, ce même

tableau présente la proportion minimale de logements familiaux. Ce dernier sera plutôt détaillé au zonage incitatif. Malgré ce qui précède, les proportions indiquées au tableau peuvent être revues à la hausse aux règlements respectifs et peuvent être attribuées à toutes affectations. Une distribution équilibrée des logements sociaux, abordables et familiaux à l'échelle du territoire de la Ville visé est donc favorisée afin de promouvoir la mixité sociale et l'accès à la propriété.

STATIONNEMENTS

Dans un contexte où l'abordabilité résidentielle constitue une priorité et dans un milieu urbain bien desservi par le transport collectif, les exigences relatives au stationnement devront tenir compte de la diversité des solutions de mobilité disponibles. À cet effet, plusieurs approches pourront être considérées, notamment :

- la mutualisation des aires de stationnement entre différents usages ;
- la réduction ou le retrait des exigences minimales du nombre de cases de stationnement.

Ces mesures permettront de diminuer les besoins en stationnement ainsi que les coûts liés à leur construction. Par ailleurs, les stationnements étagés ou en souterrain seront à privilégier, et des normes aux règlements devront gérer l'intégration architecturale et les proportions minimales de cases devant être localisées en intérieur ou en souterrain.

Dans une perspective de résilience climatique, afin de créer des îlots de fraîcheur et de limiter les îlots de chaleur, la conception des aires de stationnement devra également s'inspirer des principes de la norme BNQ 3019-190, notamment par l'intégration d'îlots de végétation et la mise en place d'une canopée dense couvrant une proportion significative des aires de stationnement, des voies d'accès et des allées de circulation. Ces exigences se retrouveront dans la réglementation d'urbanisme.

GESTION DE L'EAU PLUVIALE ET RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'EAU

Dans une optique de gestion adaptée des eaux pluviales, notamment lors d'épisodes de précipitations intenses, la réglementation imposera des normes de rétention sur les lots privés et de relâche sur le domaine public.

Par ailleurs, afin de réduire la consommation d'eau potable, les dispositions applicables à toutes les nouvelles constructions et aux agrandissements seront modifiées afin d'y intégrer des mesures de réduction à la source.

GESTION DES DÉCHETS

Dans le but d'éviter la circulation des camions lourds sur l'ensemble du site, la réglementation d'urbanisme prévoira l'obligation d'aménager des espaces de tri mutualisés ainsi que des aires de chargement intégrées aux bâtiments ou aménagées de manière à être dissimulées depuis le domaine public. Ces aménagements devront être planifiés de façon à réduire leur impact visuel et fonctionnel, conformément aux normes prévues au règlement, tout en répondant aux besoins logistiques des usagers.

PLANS D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

Afin de mettre en œuvre la vision de développement et d'atteindre les objectifs établis dans le présent PPU, la Ville de Rosemère utilisera ses règlements discrétionnaires afin d'assurer un contrôle qualitatif sur les projets situés dans le périmètre du PPU. À cet effet, les objectifs et les critères du règlement relatif aux Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) seront introduits pour encadrer certaines interventions.

Critères applicables aux zones « Urbaine » et « Destination mixte » :

- **Lotissement et projet intégré** : Les îlots, lots et implantation en projet intégré devront être dimensionnés de manière à favoriser la marchabilité et la perméabilité du site ;
- **Rues et voies d'accès** : Le tracé des rues et voies d'accès devra s'appuyer sur le réseau, les intersections ou les accès existants afin de minimiser les interventions sur le domaine public. Les aménagements devront comprendre des rues étroites encadrées d'une végétation abondante, compatibles avec l'accès des véhicules d'urgence, ainsi qu'un réseau de transport actif connecté aux espaces verts et publics, aux commerces, aux services, aux institutions et au transport collectif ;
- **Stationnement et zones de livraison** : Le stationnement souterrain est à privilégier, tout en encourageant sa mutualisation. Les aires de stationnement devront être écologiques et conviviales afin de favoriser des parcours sécuritaires pour les piétons et cyclistes, tout en assurant l'intégration des zones de livraison mutualisées au réseau véhiculaire sans nuire aux déplacements actifs ;
- **Bâtiment** : Les projets de construction et d'agrandissement devront prioriser une performance énergétique élevée en favorisant l'application des principes de conception bioclimatique ainsi que la récupération ou l'échange d'énergie entre bâtiments ou entre leurs usages. De plus, des mesures compensatoires et préventives devront être mises en place pour assurer une qualité de l'air intérieur optimale.

L'obtention d'une certification reconnue, délivrée par une tierce partie, évaluant les émissions de carbone intrinsèques ou opérationnelles du projet est fortement encouragée, dans le but de réduire l'empreinte carbone et encourager les impacts positifs du bâtiment sur l'environnement.

L'usage de matériaux durables est également privilégié pour toutes nouvelles constructions et tous agrandissements. En matière de confort acoustique, les projets devront prévoir des stratégies visant à orienter les pièces sensibles, les balcons et les ouvertures à l'écart des sources de bruit existantes ou potentielles. La ventilation naturelle est encouragée, lorsqu'à une distance suffisante de l'autoroute. De même, l'intégration de percées visuelles vers la végétation environnante est encouragée. Les équipements mécaniques devront être localisés de manière stratégique et dissimulés, afin d'en minimiser les impacts visuels et sonores sur le milieu. Les équipements servant à la décarbonation, tel que les panneaux solaires, les murs solaires thermiques et les systèmes de géothermie sont favorisés et peuvent être installés de manière à permettre l'optimisation de leur performance ;

- **Architecture** : Les façades des premiers étages devront être articulées par des jeux de volumes, de matériaux et d'éléments architecturaux (ouvertures, balcons, décrochés), afin d'éviter l'effet de masse et la monotonie. Le traitement en

transparence d'une portion de la façade du rez-de-chaussée est souhaité pour encourager l'interaction avec l'espace public. Pour atténuer la perception de hauteur, les projets devront recourir à des stratégies de modulation architecturale, telles que l'utilisation de matériaux contrastants, l'ajout de retraits, ou encore l'aménagement d'éléments comme des fausses mansardes. Une gradation des hauteurs devra être prévue à proximité des secteurs occupés par de l'habitation de faible densité, afin d'assurer une transition harmonieuse. Pour toute intervention à proximité ou touchant le bâtiment de la Place Rosemère, sa préservation et sa mise en valeur sont privilégiées ;

- **Végétation :** La végétalisation des terrains et des toitures devra être optimisée, en favorisant la biodiversité et la connectivité écologique avec les espaces verts voisins. La plantation de végétation dense et de grande hauteur est également priorisée à titre de mesure de mitigation des nuisances sonores ;
- **Gestion de l'eau :** Des pratiques de gestion optimisée (PGO) devront être intégrées pour les eaux pluviales issues des toitures, terrains et aires de stationnement.
- **Gestion des déchets :** Des espaces mutualisés pour le tri devront être aménagés afin de limiter la circulation des véhicules lourds sur le site.
- **Affichage :** La localisation et la hauteur de l'enseigne éviteront de prédominer dans le paysage urbain, au détriment de la qualité visuelle de l'ensemble du site.

Critères applicables à la zone « Commerciale suburbaine » :

Dans cette zone, les critères viseront à préserver l'esprit des aménagements tels que définis au PPU. Toute intervention liée à l'aménagement ou au réaménagement d'aires de stationnement devra intégrer des mesures pour atténuer les îlots de chaleur et favoriser la gestion durable des eaux pluviales sur le site, conformément aux principes de gestion optimisée (PGO).

PROJETS PARTICULIERS DE CONSTRUCTION, DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE

Le présent PPU prévoit la possibilité de recourir, lorsque pertinent, aux dispositions du règlement sur les Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Cet outil réglementaire permet d'évaluer, au cas par cas, des projets exceptionnels ne respectant pas entièrement les dispositions du zonage ou du lotissement. Tout projet soumis dans ce cadre devra être conforme au plan d'urbanisme tout en étant cohérent avec la vision d'ensemble du PPU, respecter ses objectifs et générer des retombées positives pour la collectivité.

En complément aux critères prévus par le règlement sur les PIIA, les projets autorisés par PPCMOI devront également répondre aux exigences suivantes, sans toutefois excéder les prescriptions au plan d'urbanisme :

- Le projet contribue à la diversification de l'offre résidentielle, incluant des logements abordables et sociaux répondant aux besoins locaux ;
- Il intègre des usages collectifs ou communautaires accessibles à la population (par exemple : établissement d'enseignement, centre communautaire ou sportif, espace de diffusion culturelle) et qui profitent à l'ensemble de la Ville ;
- L'intensité de l'usage résidentiel proposée est adaptée aux caractéristiques du site, et des mesures sont mises en place pour en limiter les impacts sur les secteurs adjacents (circulation, stationnement, intimité) ;
- Des superficies adéquates sont prévues pour les parcs publics et les espaces récréatifs privés ;
- Les usages projetés sont inclusifs, attractifs et renforcent l'identité distinctive du secteur, en cohérence avec la vision du PPU ;
- Le projet se démarque par son caractère innovant et sa conformité avec les principes du développement durable ;
- Les bâtiments proposés présentent une architecture de qualité remarquable.

6.2. INTERVENTIONS MUNICIPALES

En complément aux mécanismes de contrôle du développement, des interventions publiques devront être mises en œuvre pour accompagner celles réalisées par les acteurs privés. Ces interventions sont essentielles pour atteindre les objectifs du présent PPU et concrétiser la vision de faire du pôle régional un véritable milieu vie.

La Ville de Rosemère, en partenariat avec les propriétaires, devra poser un certain nombre d'actions stratégiques. De manière non limitative, les actions suivantes sont prévues :

- L'aménagement de parcs, d'espaces verts et de places publiques ;
- La réfection de certaines infrastructures souterraines afin d'assurer la capacité des réseaux et de soutenir le développement du secteur ;
- Le prolongement du réseau cyclable ;
- La bonification et la continuité du réseau de trottoirs ;
- La réalisation, ou la participation à la réalisation, d'un équipement collectif à vocation régionale ;
- La sécurisation des intersections existantes ;
- L'acquisition de terrains ou l'imposition d'une réserve foncière, au besoin.

FINANCEMENT DES INTERVENTIONS

Ces interventions pourront être financées par les revenus issus de nouvelles taxes foncières et de droits de mutation. En complément, la Ville pourra faire appel à divers programmes d'aide financière gouvernementale afin de soutenir la réalisation de projets porteurs, en lien avec les objectifs de transition écologique ainsi que de lutte et d'adaptation aux changements climatiques. Parmi les programmes pertinents figurent :

- Le 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 ;
- Le Programme de soutien à l'intégration de l'adaptation aux changements climatiques à la planification municipale (PIACC), gouvernement du Québec ;
- Le Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD), gouvernement du Québec ;
- Les programmes d'aide financière de la Communauté métropolitaine de Montréal pour les projets liés à la trame verte et bleue ;
- Le Fonds municipal vert, notamment pour la réalisation de plans, d'études ou de projets pilotes.

Ce dernier programme (Fonds municipal vert) soutient la mise en œuvre de projets à diverses étapes de réalisation, notamment ceux visant à réduire les émissions de carbone et à accélérer la transition écologique. La Ville pourra s'y référer pour concrétiser les intentions du PPU.

COORDINATION ET PARTENARIATS

Par ailleurs, la Ville de Rosemère devra assurer la coordination et exercer son pouvoir d'influence pour la mise en œuvre des actions suivantes :

- La signature d'ententes de développement avec les grands propriétaires fonciers du secteur, afin de définir les principaux paramètres du développement (cession aux fins de parcs, aménagements et infrastructures, contributions mutuelles, échéancier, gestion des travaux, etc.) ;
- Le développement de la desserte en transport collectif en collaboration avec l'ARTM et EXO ;
- La mise en place d'un « hub de transit » avec divers partenaires ;
- Le prolongement du réseau cyclable au nord de l'autoroute 640 en partenariat avec le MTMD et la Ville de Sainte-Thérèse ;
- L'amélioration de la sécurité et de la convivialité du boulevard Labelle, en concertation avec le MTMD ;
- Le verdissement du talus de l'autoroute 640 et la bretelle d'accès depuis l'autoroute vers le Pôle, également avec le MTMD ;
- L'aménagement de la montée Sanche (intersection, trottoirs, etc.) en collaboration avec la Ville de Boisbriand.



Figure 37 – Plan d'ensemble imagé, 2^e vue
Source : Atelier Urbain

6.3. PLAN D'ACTION⁵

ORIENTATION 1 UN PÔLE RÉGIONAL INCLUSIF					
ACTIONS	INTERVENANT IMPLIQUÉ	Cible à court terme	Cible à moyen terme	Cible à long terme	
Objectif 1.1 : Promouvoir un réseau de transport actif sécuritaire, confortable et connecté		2026-30	2031-35	2036-40	
1 Aménager des infrastructures réservées pour lever les contraintes et discontinuités du réseau, telles que des voies cyclables, des stationnements pour vélos, des allées piétonnes, des zones de déplacement sécurisées, des aires d'attente, du mobilier urbain, des abris ou des haltes, ainsi que des mesures de sécurisation des allées et traversées, de modération de la vitesse, de signalisation directionnelle, pour éviter les conflits entre les usagers, et d'adaptation aux conditions hivernales. (P)	Villes de Rosemère et Sainte-Thérèse MTMD Propriétaires privés	En continu			
2 Développer ou bonifier les liens de transport actif existants afin d'assurer une connexion sécuritaire et fonctionnelle vers les services municipaux, les équipements institutionnels (éducation, santé, etc.) et les aires TOD de Rosemère et de Sainte-Thérèse. (P)	Villes de Rosemère et Sainte-Thérèse MTMD Propriétaires privés	En continu			

⁵ Une pastille de couleur vert notée d'un symbole « + » indique que les actions poursuivies de cet objectif sont plus ambitieuses que celles prescrites au SAD. Lorsqu'aucune pastille n'est associée, les actions sont celles découlant du SAD.

(P) Une action portant la lettre « P » indique que celle-ci a été partagée par plusieurs parties prenantes lors des activités de consultation publique.

3	Assurer la connectivité entre les parcours de transport actif et les points d'accès au transport collectif, en ciblant particulièrement la montée Sanche, la rue Bouthillier et le boulevard Labelle (R-117). (P)	Villes de Rosemère et Sainte-Thérèse MTMD Propriétaires privés	En continu
4	Assurer le respect des critères d'accessibilité universelle lors de l'aménagement des espaces publics extérieurs et des points d'accès au transport collectif.	Ville de Rosemère	En continu
5	Exiger l'accessibilité universelle pour l'aménagement des espaces extérieurs et communs dans tout nouveau bâtiment.	Ville de Rosemère	x
6	Mettre en place des liens piétons et cyclables et encourager l'aménagement de rues partagées. (P)	Ville de Rosemère	x
7	Autoriser la fermeture temporaire d'une portion de rue à certaines périodes de l'année afin de créer un espace piétonnier et cyclable éphémère. (P)	Ville de Rosemère	x

Objectif 1.2 : Améliorer la desserte en transport collectif

1	Identifier, en collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable, EXO et l'ARTM, les points d'accès au pôle commercial régional ainsi que les axes de desserte du secteur susceptibles de bénéficier de mesures préférentielles.	Ville de Rosemère EXO, ARTM, MTMD Développeur immobilier	x
2	Assurer un suivi concerté de l'efficacité des mesures déployées pour favoriser le transport actif et collectif, en collaboration avec le MTMD, EXO et l'ARTM.	Ville de Rosemère EXO, ARTM, MTMD Développeur immobilier	x



Objectif 1.3 : Favoriser le transport durable et la réduction de l'autosolo

1	Exiger l'intégration, dans les projets d'aménagement, de solutions favorisant les modes de transport alternatifs à l'autosolo, telles que la mutualisation des aires de stationnement, l'aménagement d'espaces réservés au covoiturage ou à l'autopartage, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements extérieurs et intérieurs, ainsi que des stationnements pour vélos. Ces infrastructures devront être réparties de manière stratégique sur le site, notamment à proximité des arrêts d'autobus, afin d'en maximiser l'accessibilité et l'utilisation. (P)	Ville de Rosemère EXO, ARTM, MTMD Développeur immobilier	En continu
2	Exiger qu'une proportion des cases de stationnement soit aménagée en souterrain et réduire la quantité totale de cases de stationnement exigée. (P)	Ville de Rosemère	x
3	Limiter les accès véhiculaires au pôle commercial régional aux accès existants à partir du réseau routier supérieur.	Ville de Rosemère	x
4	Exiger, lors d'une demande de permis de construction ou de changement d'usage, la présentation d'une permission d'accès au réseau routier supérieur, incluant le boulevard Labelle. En cas de changement d'usage, la permission devra refléter les nouvelles conditions d'exploitation.	Ville de Rosemère	x
5	Encadrer les stationnements étagés et ceux intégrés au bâtiment et aménagés au-dessus du niveau de la rue en exigeant une qualité architecturale élevée.	Ville de Rosemère	x
6	Créer des « plateformes de correspondance » (ou « hub de transit ») visant à offrir une diversité de choix de transport alternatif à l'automobile. (P)	Ville de Rosemère EXO, ARTM Développeur immobilier	x



Objectif 1.4 : Atténuer les impacts de la circulation sur le réseau routier

- | | | | |
|---|---|--|------------|
| 1 | Mettre en place des mesures de mitigation visant à atténuer les impacts de la circulation sur le réseau routier supérieur, en poursuivant activement les démarches de collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable. (P) | Ville de Rosemère
EXO, ARTM
Développeur immobilier | En continu |
| 2 | Mettre en place des mesures de mitigation pour atténuer les impacts négatifs de la circulation sur le réseau routier local. (P) | Ville de Rosemère | x x |
| 3 | Réduire les nuisances associées au transport local des marchandises vers et depuis le pôle commercial régional. | Ville de Rosemère
Développeur immobilier | x |
| 4 | Concevoir des rues, qu'elles soient publiques ou privées, de manière à encourager les déplacements actifs. (P) | Ville de Rosemère
Développeur immobilier | En continu |



Objectif 1.5 : Offrir des types d'habitations variés

- | | | | |
|---|---|---|------------|
| 1 | Diversifier les tailles de logements offerts à l'intérieur du pôle commercial régional, en tenant compte des besoins exprimés par les différents profils de ménages. (P) | Ville de Rosemère
Développeur immobilier | En continu |
| 2 | Favoriser l'introduction de logements abordables ou de modèles d'habitation innovants contribuant à l'abordabilité résidentielle. (P) | Ville de Rosemère
Développeur immobilier | En continu |
| 3 | Exiger l'inclusion de logements sociaux ou abordables dans le périmètre du pôle commercial régional (cible : 10 % pour le secteur) ou de manière équivalente à sa valeur. | Ville de Rosemère
Développeur immobilier | En continu |

4	Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle aux bâtiments et aux aménagements extérieurs.	Ville de Rosemère Développeur immobilier	En continu
Objectif 1.6 : Optimiser l'occupation au sol tout en maintenant un équilibre entre les espaces bâtis et les espaces verts			
1	Prescrire une densité brute minimale de 60 logements par hectare.	Ville de Rosemère	x
2	Assurer une mixité fonctionnelle au sein des bâtiments et à l'échelle du pôle, en intégrant différentes vocations compatibles. (P)	Ville de Rosemère	x
3	Assurer une offre commerciale et de services de proximité répondant aux besoins quotidiens des résidents. (P)	Ville de Rosemère Développeur immobilier	En continu
4	Prévoir l'aménagement d'espaces libres, connectés et végétalisés, accessibles à la population résidente. (P)	Ville de Rosemère Développeur immobilier	En continu
5	Permettre l'aménagement des toitures. (P)	Ville de Rosemère	En continu
6	Prévoir une marge de recule importante sur la rue Sanche pour y planter des arbres à moyen ou grand déploiement	Ville de Rosemère	En continu

ORIENTATION 2 | UN PÔLE RÉGIONAL DURABLE

ACTIONS ⁶	INTERVENANT IMPLIQUÉ	Cible à court terme	Cible à moyen terme	Cible à long terme
		2026-30	2031-35	2036-40
Objectif 2.1 : Adapter les nouvelles constructions et infrastructures en matière de résilience aux changements climatiques				
1 Exiger la réduction des surfaces imperméabilisées sur l'ensemble du pôle par la déminéralisation des espaces excédentaires et l'augmentation du verdissement. (P)	Ville de Rosemère		x	
2* Exiger une diversité végétale adaptée aux conditions du site pour toute nouvelle plantation, incluant des espèces résistantes aux périodes de sécheresse et comportant une proportion à croissance rapide et à grand déploiement. (P)	Ville de Rosemère		x	
3 Favoriser l'intégration d'infrastructures vertes naturelles ou aménagées dans les projets d'aménagement. (P)	Ville de Rosemère	En continu		
4* Assurer une gestion durable des eaux pluviales, notamment par l'aménagement d'ouvrages d'infiltration et le maintien de l'étanchéité des	Développeur immobilier			
	Ville de Rosemère	En continu		

⁶ Les actions de cet objectif notées d'un astérisque « * » sont tirées en tout ou en partie du Plan d'adaptation aux changements climatiques de la MRC (2023). Cette référence provient de l'action spécifiée au SAD qui demande d'en tenir compte.

	conduites, afin de favoriser l'absorption des eaux dans le sol. (P)	Développeur immobilier	
5	Exiger, pour les bâtiments de grande envergure, d'évaluer les émissions carbone intrinsèques ou opérationnelles du projet, dans le but de réduire l'empreinte environnementale.	Ville de Rosemère	X
6	Exiger l'utilisation de matériaux durables pour toutes nouvelles constructions et tous projets d'agrandissement.	Ville de Rosemère	X
7	Permettre la pratique de l'agriculture urbaine sous diverses formes, incluant les potagers en pleine terre, aux balcons, en serre ou sur les toits, ainsi que les aménagements composés de végétaux comestibles. (P)	Ville de Rosemère	X
8*	Limiter les superficies gazonnées et valoriser plutôt l'aménagement de prés fleuris (ou prairies fleuries) composés de graminées et de plantes à fleurs.	Ville de Rosemère	X
9*	Exiger un cadre de contrôle encadrant les espèces végétales nuisibles.	Ville de Rosemère	X
10*	Sensibiliser les citoyens aux initiatives vertes mises en place par l'ajout d'une signalisation ou d'un affichage éducatif.	Ville de Rosemère	En continu
11*	Concevoir les espaces publics de manière à favoriser leur utilisation en toute saison. (P)	Ville de Rosemère	En continu
12*	Assurer une rétention efficace des eaux pluviales sur les terrains privés. (P)	Développeur immobilier	
13	Permettre l'implantation d'une boucle énergétique et/ou d'un microréseau, tout en autorisant des	Ville de Rosemère	En continu

dispositifs d'emmagasinement énergétique et de gestion de la pointe.

Développeur immobilier

Objectif 2.2 : Réduire les îlots de chaleur

- | | | | |
|----------|--|------------------------|------------|
| 1 | Exiger la plantation de végétation et le développement d'une canopée dense, en particulier à proximité des surfaces minéralisées. (P) | Ville de Rosemère | x |
| 2 | Planifier des zones d'ombrage et de rafraîchissement, notamment en périphérie des parcs et le long des parcours de transport actif. | Ville de Rosemère | En continu |
| 3 | Exiger l'utilisation de matériaux de toiture et de revêtement de sol présentant un indice de réflectance solaire élevé. | Développeur immobilier | |
| 4 | Exiger l'intégration d'îlots de végétation dans les stationnements, en s'appuyant sur les recommandations du Bureau de normalisation du Québec ((BNQ), 2013). | Ville de Rosemère | x |
| 5 | Intégrer des zones ou bandes tampons végétalisées entre le site et les grands axes de circulation, soit la route 117, l'autoroute 640 et la montée Sanche. (P) | Ville de Rosemère | x |
| 6 | Exiger une proportion d'espaces verts similaire à celle proposée par le principe 3-30-300. (P) | Développeur immobilier | |
| | | Ville de Rosemère | x |

Objectif 2.3 : Assurer une connectivité écologique entre les différents espaces verts créés

- | | | | |
|----------|--|------------------------|------------|
| 1 | Assurer la continuité entre les espaces végétalisés du secteur afin de permettre les déplacements de la faune et de soutenir la biodiversité locale. | Ville de Rosemère | En continu |
| 2 | Exiger une plantation diversifiée d'espèces d'arbres. | Développeur immobilier | |
| | | Ville de Rosemère | x |

ORIENTATION 3 | UN PÔLE RÉGIONAL DE QUALITÉ

ACTIONS	INTERVENANT IMPLIQUÉ	Cible à court terme	Cible à moyen terme	Cible à long terme
		2026-30	2031-35	2036-40
Objectif 3.1 : Favoriser une qualité de l'architecture par la durabilité, la fonctionnalité et l'esthétisme des bâtiments existants et projetés				
1 Inclure, dans les projets d'aménagement, des exigences relatives au cadre bâti visant à favoriser la santé et le confort des usagers, notamment par la qualité acoustique, la ventilation naturelle, les liens visuels avec la végétation et la qualité de l'eau. (P)	Ville de Rosemère	x		
2 Répondre aux besoins des usagers par l'aménagement d'espaces publics modulables et flexibles, permettant une diversité d'activités au sein d'un même lieu. (P)	Développeur immobilier Ville de Rosemère	En continu		
3 Régir l'harmonie des formes, des matériaux et des couleurs de l'ensemble des constructions, tout en respectant le cachet architectural propre à la ville. (P)	Ville de Rosemère	x		
4 Exiger le respect de seuils maximaux pour certains polluants atmosphériques dans les espaces occupés des bâtiments.	Ville de Rosemère	x		
5 Exiger des taux de renouvellement d'air favorisant une bonne qualité de l'air intérieur dans les espaces occupés des bâtiments.	Ville de Rosemère	x		
6 Exiger une efficacité accrue des filtres à air installés dans les bâtiments.	Ville de Rosemère	x		

Objectif 3.2 : Préserver et mettre en valeur le bâtiment de la Place Rosemère

- 1 Réaliser des interventions assurant la préservation et la mise en valeur de la Place Rosemère.
- Ville de Rosemère x
Développeur immobilier

Objectif 3.3 : Réduire les nuisances et les risques relatifs au bruit routier pour les usages sensibles

- 1 Exiger que les nouveaux bâtiments respectent les seuils sonores suivants :
– un niveau sonore extérieur n'excédant pas 55 dBA L₁₀ au rez-de-chaussée ;
– un niveau sonore intérieur n'excédant pas 40 dBALd de 7 h à 19 h et 35 dBA L₁₀ de 19 h à 7 h pour tous les étages.
Exiger une étude acoustique démontrant le respect de ces seuils.
- 2 Exiger la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit ambiant par l'orientation stratégique des bâtiments, la localisation des pièces sensibles, des balcons et des ouvertures, ainsi que par l'ajout de végétation dense et de grande hauteur.
- 3 Exiger des mesures visant à réduire le bruit généré par les équipements mécaniques des bâtiments ou s'assurer que ceux installés respectent les niveaux sonores raisonnables.
- 4 Encadrer le transport des marchandises sur le site afin d'en diminuer les impacts sonores.
- 5 Exiger un plan identifiant les zones à risque d'exposition au bruit routier ainsi que les mesures de mitigation prévues pour en atténuer les effets.
- Zonage Ville de Rosemère x

Objectif 3.4 : Assurer la santé des occupants et des visiteurs

- 1 Prohiber la plantation d'espèces végétales présentant un haut potentiel allergène.
- Ville de Rosemère x

2	Réaliser une étude sur la disponibilité en eau potable et la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout en fonction de la densité projetée pour le secteur. (P)	Ville de Rosemère	x
3	Exiger, en amont de tout travail d'excavation, une caractérisation des sols afin de détecter la présence éventuelle de sols contaminés.	Ville de Rosemère	x
4	Exiger, dans une perspective d'archéologie préventive, la production d'un avis archéologique en amont des travaux d'excavation, conformément au guide du ministère de la Culture et des Communications (« <i>Différencier l'étude de potentiel archéologique de l'avis archéologique, 2022</i> »), par une personne compétente en la matière. Dans le cas où un potentiel archéologique est confirmé, déterminer les mesures de préservation et de mise en valeur en collaboration avec la MRC.	Ville de Rosemère	x

NOMBRE TOTAL D'ORIENTATIONS	3
NOMBRE TOTAL D'OBJECTIFS	13
NOMBRE TOTAL D'ACTIONS	66

6.4. PROGRAMMES MUNICIPAUX

La mise en œuvre d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) repose sur une combinaison de leviers, au-delà du seul encadrement réglementaire. En complément des outils normatifs, la Ville peut recourir à des programmes et mesures incitatives afin de soutenir la réalisation de ses aspirations pour le pôle régional. Les programmes suivants en sont quelques exemples.

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLE

Le PPU établit un programme d'acquisition d'immeubles pour son Pôle régional, soit le territoire d'application du présent PPU. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé dans ce territoire pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut 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 Rosemère pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du plan particulier d'urbanisme et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

RÉSERVES FONCIÈRES POUR FINS PUBLIQUES

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

Pour ce faire, la Ville peut imposer une réserve foncière pour fins publiques par voie de résolution.

RÉSERVES FONCIÈRES POUR FINS D'HABITATION

Une proportion de logements sociaux ou abordables est prévue dans le périmètre du PPU. Cette obligation peut être remplie soit par la réalisation de ces logements sur le territoire du PPU, soit par le versement d'une contribution financière équivalente affectée à d'autres projets sur le territoire de la Ville. Lorsque les logements sont réalisés au sein du PPU, leur livraison et leur gestion s'effectuent par acquisition ou cession au bénéfice d'une coopérative d'habitation, d'un organisme sans but lucratif (OSBL) ou d'un office municipal d'habitation (OMH).

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

6.5. SOURCES DE FINANCEMENT

Des sources de financement complémentaires sont disponibles aux paliers supérieurs auxquels les municipalités et villes du Québec ont accès selon une série de critères. L'accès à ces programmes pourrait contribuer à concrétiser les intentions énoncées au PPU.

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.

FONDS MUNICIPAL VERT

Ce fond offert aux municipalités accorde un soutien afin d'aider à accélérer la transition écologique et réduire les émissions de carbone. Ce financement peut soutenir les projets à différentes étapes de réalisation. La Ville de Rosemère pourra s'y référer afin de mettre en place les intentions prévues au présent PPU.

BIBLIOGRAPHIE

- (BNQ), B. d. (2013). *BNQ 3019-190/2013 Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs*. Tiré de <https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNzRxWi163lmbLnVjgAqMF/asset/files/Stationnement%20%C3%A9coresponsable/Norme%20BNQ%203019-190.pdf>
- (CRE), C. r. (2019). *Guide de mise en oeuvre d'un stationnement écoresponsable*. Tiré de https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNzRxWi163lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2019-08-15_stationnement_ecoresponsable_guide_creddo.pdf
- Altus. (novembre 2009). *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective : rapport final*. Communauté métropolitaine de Montréal. Tiré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3488504>
- Anquez, P., & Herlem, A. (avril 2011). *Les îlots de chaleur dans la région métropolitaine de Montréal : causes, impacts et solutions*. Chaire de responsabilité sociale et de développement durable, ESG UQÀM. Tiré de https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_RPP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PDF-ILOTS.PDF
- Arpent. (2025). *Analyse du tissu social et de l'offre en logements*.
- Cerfo. (janvier 2024). *Cartes des îlots de chaleur et de fraîcheur urbains : clés pour les interpréter et les utiliser*. Note technique. Tiré de https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/5644a516-92f7-4d06-aff7-3dfc606f70f0/resource/021c5399-a7b3-4b02-a753-39dda706ab27/download/technote_2023-05_carto_icu.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal [CMM]. (2021). *Portraits territoriaux*. Ville de Rosemère. Tiré de https://www.ville.rosemere.qc.ca/download.php?filename=Portrait_territorial_Rosemere_2021_par_Observatoire_Grand_Montreal.pdf
- Conseil canadien des ministres de l'environnement. (2019). *Lignes directrices sur la surveillance de l'air ambiant, l'assurance et le contrôle de la qualité*. Programme de surveillance national de la pollution atmosphérique.
- Convercité. (janvier 2019). *Portrait de la Ville de Rosemère*. Ville de Rosemère. Tiré de https://www.ville.rosemere.qc.ca/download.php?filename=Portrait_Vfinale.pdf
- Demarcom. (septembre 2016). *Évaluation du potentiel commercial*. Ville de Rosemère.
- Habitat. (avril 2022). *Plan directeur de foresterie urbaine de la Ville de Rosemère : Portrait, diagnostic et stratégie de plantation*. Ville de Rosemère.
- Health Effect Institute. (janvier 2010). *Traffic-Related Air Pollution: A Critical Review of the Literature on Emissions, Exposure, and Health Effects*. Boston, MA. Tiré de www.healtheffects.org
- INSPQ, I. n. (2024, aout 12). Analyse de changement entre la cartographie des îlots de chaleur/fraîcheur 2013-2014 et 2020-2022. (D. Québec, Ed.) Tiré de

<https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/analyse-de-changement-ilots-chaleur-fraicheur-et-indice-intensite-ilots-chaleur-urbains>

International WELL Building Institute, IWBI. (2025). *WELL Building Standard version 2*. Tiré de <https://v2.wellcertified.com/en/wellv2/overview/>

Kienzler. (n.d.). *Mobilitaetsstation*. Offenburg, Allemagne.

La Presse. (1975, août 12). Nouveau centre d'achats. *Dominion advertisement*(E1), 34-B. Tiré de <https://collections.banq.qc.ca/retrieve/7062821>

La Presse, Jean-Paul Charbonneau. (2001, septembre 13). Place Rosemère s'agrandit au coût de 50 millions. *La Presse*, D-11. Tiré de <https://collections.banq.qc.ca/retrieve/4623325>

Moncan, P. d. (2008). *Histoire des centres commerciaux en France*. Mecene.

MRC Thérèse-De Blainville. (2005). *Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Thérèse-De Blainville*. Retrieved octobre 01, 2024, from <https://www.dropbox.com/scl/fi/u2f77yjkrwlwp0qg8x4i/SAD-DC-et-cartes-2005-codification-adm-FINALE-01-03.3-22-01.pdf?rlkey=6zbszhq2h0wcnoblct92qtf20&e=1&dl=0>

Sainte-Thérèse. (1970). [Carte topographique du Québec à l'échelle de 1:10 000]. 31-H-12-100-0302, Comté de Terrebonne. Tiré de <https://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/3887766>

Santé Canada. (mars 2022). *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*. Tiré de https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-99-2022-fra.pdf

Société canadienne d'hypothèques et de logement [SCHL]. (janvier 2024). *Rapport sur le marché locatif*. Canada et régions métropolitaines.

Société de l'assurance automobile du Québec [SAAQ]. (2014-2019). *Rapports d'accidents*. Ville de Rosemère et Ville de Saint-Eustache. Tiré de <https://planglois.carto.com/builder/3430a08d-0d6e-4028-a44e-a31a31e49450/embed?state=%7B%22map%22%3A%7B%22ne%22%3A%5B45.63552673913244%2C73.82219195365907%5D%2C%22sw%22%3A%5B45.632908543211244%2C73.81648421287538%5D%2C%22center%22%3A%5B45.632908543211244>

Vivre en Ville. (2020). Conception et mise en oeuvre de rues apaisées : outils pour concilier accessibilité, convivialité et sécurité sur les rues partagées et les rues étroites. coll. Passer à l'action. Tiré de https://vivreenville.org/media/983126/vivre-en-ville-2020-conception-et-mise-en-%C5%93uvre-de-rues-apaisees-version-accessible.pdf?_carrefour

