

MÉMOIRE

Règlements de concordance du PPU du pôle régional de la Place Rosemère

Consultation publique du 27 avril 2026

M. Gianni Biagioni
Bs. SC. Design Architectural
Rosemérois

17 avril 2026

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|---|
| INTRODUCTION | 3 |
| 1. BANDE TAMPON EN BORDURE DE L'AUTOROUTE 640 | 4 |
| 1.1 Enjeux | |
| 1.2 Principe d'aménagement | |
| 1.3 Recommandations | |
| 2. TRAME VIAIRE ET LARGEUR DES RUES | 6 |
| 2.1 Enjeux | |
| 2.2 Principe d'aménagement | |
| 2.3 Recommandations | |
| CONCLUSION | 8 |
| BIBLIOGRAPHIE | 9 |

INTRODUCTION

La Ville de Rosemère a récemment adopté son Plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le pôle régional. Dans un souci de transparence, une séance d'information a été tenue le 23 mars dernier. Bien que la présentation ait été sommaire, mais intéressante, les documents réglementaires de concordance permettent de constater que plusieurs éléments structurants demeurent insuffisamment encadrés.

Le présent mémoire ne vise pas à remettre en question le développement du site. Au contraire, il s'agit ici d'une occasion majeure pour Rosemère et il s'inscrit dans la continuité de mon mémoire déposé lors de la consultation publique entourant l'adoption du PPU. Dans ce contexte, il apparaît pertinent de poursuivre la réflexion afin de bonifier l'encadrement proposé. À la lumière des orientations actuelles en matière de développement durable, il y a lieu d'assurer un encadrement plus rigoureux à travers les règlements de concordance.

Cela dit, le cadre réglementaire actuellement proposé ne permet pas de garantir un milieu de vie à la hauteur des ambitions annoncées. Deux enjeux principaux méritent une attention particulière et d'être bonifiés aux règlements de concordance :

- Un encadrement insuffisant de la zone tampon pour l'usage résidentiel en bordure de l'autoroute 640.
- Un réseau de rues sous-dimensionné pour un pôle régional appelé à accueillir une population importante.

Ces éléments doivent être encadrés en amont, au niveau réglementaire, afin d'éviter une planification au cas par cas et d'assurer une cohérence d'ensemble du développement. Le projet doit reposer sur des bases solides, afin d'assurer un fonctionnement adéquat dès sa mise en œuvre et permettre une évolution harmonieuse au fil du temps. Rosemère s'est construite grâce à l'implication de citoyens engagés. Ce mémoire s'inscrit dans cette continuité, avec pour objectif de contribuer à un développement cohérent et respectueux des générations passées, actuelles et futures.

1. BANDE TAMPON EN BORDURE DE L'AUTOROUTE 640

Le cadre réglementaire actuel permet l'implantation d'un usage résidentiel à proximité immédiate de l'autoroute 640, sans encadrement suffisant de la zone tampon. Cette approche ne tient pas adéquatement compte des impacts connus liés à la proximité d'une autoroute majeure, notamment en matière de bruit, de qualité de l'air et de qualité du milieu de vie.

Le règlement prévoit un recul minimal de **15 mètres** entre l'autoroute et les usages projetés, en plus d'exiger la réalisation d'études acoustiques pour les usages sensibles. Bien que ces mesures reconnaissent la présence de nuisances associées à une infrastructure autoroutière majeure, elles demeurent insuffisantes dans le contexte d'un développement résidentiel d'envergure. « Les concentrations de polluants liés au trafic routier sont les plus élevées à proximité des autoroutes et diminuent avec la distance. » (*Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Avis concernant les polluants le long des autoroutes..., 2017*)

L'approche actuelle repose principalement sur des mesures de mitigation appliquées aux projets, sans encadrer de manière claire les conditions d'implantation des bâtiments en fonction de leur proximité à la source de nuisance.

1.1 Enjeux

Les enjeux associés à cette situation dépassent la simple question d'aménagement et touchent directement la santé et la qualité de vie des futurs occupants. Les études en santé publique démontrent que les impacts des polluants liés aux infrastructures autoroutières se font sentir à des distances de l'ordre de **100 à 150 mètres**. Dans ce contexte, une bande tampon de seulement 15 mètres ne peut être considérée comme une mesure sérieuse de protection. Une telle approche ne permet pas de tenir compte des enjeux de santé bien documentés et à transférer ces impacts sur les futurs occupants.

L'implantation de logements en bordure d'une autoroute soulève des enjeux importants de santé, de qualité de vie et d'acceptabilité sociale. Sans une zone tampon adéquate, les résidents seront exposés à :

- des impacts directs sur la santé liés à la proximité de l'autoroute (qualité de l'air, bruit)
- une dégradation du milieu de vie,
- une perception négative du secteur,
- une diminution du confort et de l'usage des espaces extérieurs.

Ces enjeux sont d'autant plus préoccupants dans un contexte où une part importante de la population visée pourrait être composée de familles, de jeunes enfants et de personnes plus vulnérables, notamment les aînés.

1.2 Principe d'aménagement

L'introduction d'un usage résidentiel à proximité d'une autoroute doit s'accompagner de mesures d'atténuation suffisantes, intégrées dès le cadre réglementaire. Un milieu de vie de qualité ne peut reposer uniquement sur des mesures techniques de mitigation (mur antibruit, fenêtres performantes) qui enclavent les résidents à leur logement.

Une zone tampon efficace ne doit pas être perçue comme une contrainte, mais comme un élément essentiel pour assurer une transition adéquate entre l'autoroute et le milieu de vie.

La planification doit d'abord assurer :

- une distance suffisante entre la source nuisible et les usages sensibles,
- une transition physique, paysagère et fonctionnelle claire,
- un aménagement du territoire qui protège les milieux de vie en amont, plutôt que de tenter de corriger les impacts en aval.

1.3 Recommandations

- **Recul minimal bonifié pour la zone tampon**

Exiger une largeur minimale de **30 mètres** pour la bande tampon en bordure de l'autoroute 640 et tout usage sensible, incluant l'usage résidentiel afin d'assurer une protection réelle, mesurable et efficace pour les futurs résidents.

- **Intégration au domaine public**

Privilégier l'intégration de cette zone tampon dans une logique de parc linéaire ou d'espace public, afin d'assurer :

- une gestion municipale cohérente;
- une accessibilité contrôlée;
- une valeur ajoutée pour le secteur.

- **Aménagement paysager structurant**

Exiger l'aménagement d'une bande végétalisée dense, comprenant :

- une plantation significative d'arbres, notamment à feuillage persistant (conifères),
- un écran végétal continu contribuant à la filtration des polluants.

Un encadrement adéquat de la zone tampon constitue une condition essentielle à la réussite du projet. Il permet de garantir un milieu de vie sain, sécuritaire et durable, en cohérence avec les attentes des citoyens et les principes contemporains d'aménagement du territoire. À défaut, le risque est de créer des milieux résidentiels exposés à des contraintes majeures, avec des impacts durables sur la qualité de vie et la perception du développement.

Dans cette optique, une distance de **30 mètres** demeure un minimum réaliste afin de permettre l'aménagement d'une zone tampon dense et efficace, contribuant à atténuer les impacts de l'autoroute sur la qualité de vie et la santé des futurs occupants. À l'inverse, une distance de 15 mètres combinée à un simple mur antibruit ne constitue pas une réponse adéquate aux enjeux connus, tant en matière de santé que de qualité de vie pour l'ensemble des citoyens de Rosemère.

2. TRAME VIAIRE ET LARGEUR DES RUES

Le cadre réglementaire actuel permet l'aménagement de voies de circulation de gabarit restreint, s'inscrivant dans une logique de « **rue étroite** » et, dans certains cas, sous gestion privée. Cette approche est transposée dans un contexte qui ne s'y prête pas, soit un développement d'envergure appelé à accueillir un nombre important de nouveaux résidents.

La planification des rues constitue un élément structurant dans le développement d'un quartier. Elle ne doit pas être abordée uniquement sous l'angle de la circulation automobile, mais comme un système global supportant l'ensemble des usages urbains. Dans sa forme actuelle, le cadre ne permet pas d'assurer une trame viaire adaptée aux besoins réels du secteur.

2.1 Enjeux

L'introduction de rues étroites dans un développement de cette ampleur soulève des enjeux majeurs de fonctionnalité et de sécurité. Une trame viaire insuffisante entraîne :

- des conflits d'usage entre véhicules, piétons et cyclistes,
- des enjeux de sécurité accrus, notamment pour les familles et les enfants,
- des difficultés d'accès pour les services d'urgence et d'entretien,
- une congestion accrue aux accès du site et à son fonctionnement.

Dans un secteur appelé à accueillir plusieurs milliers de nouveaux résidents, l'ajout de « rues étroites » est incompatible avec les objectifs de viabilité, de sécurité et de qualité de vie.

2.2 Principe d'aménagement

Une trame viaire constitue l'ossature d'un quartier et doit être conçue en fonction de sa capacité d'accueil et des objectifs de qualité de vie à long terme. Dans ce contexte, les rues doivent être dimensionnées de manière à permettre une cohabitation réelle entre la circulation véhiculaire, les déplacements piétonniers, les modes actifs et les aménagements paysagers.

La réduction excessive de l'emprise routière compromet cet équilibre et limite la qualité des espaces publics. Elles doivent également contribuer à structurer un milieu de vie durable, favorisant la mobilité active, le verdissement et une appropriation harmonieuse de l'espace public, tout en soutenant la performance globale du secteur, tant sur le plan fonctionnel qu'économique.

2.3 Recommandations

- **Emprise minimale pour la rue principale de circulation**

Prévoir une emprise minimale de **20 mètres** pour la rue principale de circulation à l'intérieur du site, afin d'en assurer le bon fonctionnement.

Cette largeur assure une cohabitation sécuritaire et efficace entre la circulation véhiculaire, les déplacements piétonniers, les modes actifs (vélo, micromobilité) et l'intégration de bandes végétalisées. Elle permet également d'intégrer des aménagements favorisant la mobilité durable et la gestion intégrée des eaux pluviales, contribuant à la résilience du secteur face aux enjeux climatiques.

Les rues secondaires pourraient, le cas échéant, être de gabarit réduit (10 mètres), dans la mesure où leur rôle est clairement défini et qu'elles s'inscrivent dans une trame viaire hiérarchisée et cohérente.

- **Cession et gestion publique des rues**

Exiger la cession des rues principales à la municipalité afin d'assurer une gestion cohérente du réseau viaire, une uniformité des aménagements et une pérennité des infrastructures. Le maintien de rues principales sous gestion privée est incompatible avec un développement résidentiel structurant.

- **Planification d'ensemble obligatoire et perméabilité du secteur**

Exiger un plan d'ensemble de la trame viaire assurant :

- un réseau de rues principales et secondaires,
- une hiérarchisation claire des axes,
- une intégration cohérente au tissu urbain existant,
- la continuité des liens favorisant les déplacements actifs.
- d'éviter l'enclavement du site.

La conception de la trame viaire ne doit pas être considérée uniquement sous l'angle fonctionnel, mais également comme un levier de performance urbaine et économique. Une rue bien dimensionnée et intégrée contribue à l'attractivité du secteur, soutient la vitalité des usages en rez-de-chaussée, favorise les interactions sociales et l'appropriation du milieu, et participe à la valorisation du cadre bâti.

À l'inverse, une trame viaire sous-dimensionnée limite ces bénéfices et réduit la rue à une simple infrastructure de circulation, au détriment de son rôle dans la qualité du milieu de vie. Dans un contexte de développement d'envergure, la qualité du domaine public devient un facteur déterminant de succès, tant pour les futurs résidents que pour la valeur et la pérennité du secteur.

Un réseau viaire adéquatement conçu constitue une condition essentielle à la réussite du projet. Il assure un milieu de vie fonctionnel, sécuritaire et durable, tout en contribuant à l'attractivité et à la valeur globale du secteur, en cohérence avec les objectifs contemporains d'aménagement du territoire.

CONCLUSION

Le présent mémoire ne vise pas à remettre en question le développement du pôle régional de la Place Rosemère, mais à en assurer la qualité, la viabilité et l'intégration harmonieuse au territoire existant. Les ajustements proposés s'inscrivent dans une logique d'encadrement réglementaire clair, visant à répondre à deux enjeux fondamentaux : la cohabitation entre le résidentiel et l'autoroute 640, ainsi que la mise en place d'une trame viaire adaptée à un secteur appelé à accueillir une population importante.

L'ajout de plusieurs milliers de nouveaux résidents représente une transformation majeure pour la municipalité. Il est essentiel que cette croissance soit accompagnée d'un cadre structurant permettant d'assurer un fonctionnement adéquat du secteur dès sa mise en œuvre.

Les décisions prises aujourd'hui auront un impact durable sur la qualité de vie des futurs résidents et sur la cohérence du développement à long terme. Il est donc impératif que les balises réglementaires soient définies dès maintenant, afin d'éviter de transférer ces enjeux aux étapes subséquentes de planification.

BIBLIOGRAPHIE

- **Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) (2021)**
Guide de conception d'emprises de rues locales dans un contexte de réduction des surfaces imperméables et d'adaptabilité aux changements climatiques. Montréal : CERIU.
<https://ceriu.qc.ca/system/files/2021-06/Guide-de-conception-d-emprises-de-rues-locales.pdf>
- **Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (2017)**
Avis concernant les polluants le long des autoroutes et recommandations sur les usages aux abords du complexe Turcot. Montréal.
https://santepubliquemontreal.ca/sites/drsp/files/media/document/DRSP_PolAtmospherique_AvisPolluantsAutoroutes.pdf
- **Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2015)**
Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. Québec : Gouvernement du Québec.
https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf
- **Santé Canada (2022)**
Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada. Ottawa : Gouvernement du Canada.
<https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/impacts-sanitaires-pollution-atmospherique-liee-circulation-automobile.html>
- **Santé Canada (2022)**
Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes. Ottawa : Gouvernement du Canada.
- **Transports Canada (2009)**
Rues complètes : améliorer la sécurité des routes au Canada pour tous (Étude de cas 72). Ottawa : Gouvernement du Canada.