

Plan  
stratégique  
d'urbanisme

# Grande chemin de la Côte

Ville  
de Boisbriand

# Plan stratégique d'urbanisme

du chemin de la

# Grande — Côte

## CLIENT

### Ville de Boisbriand

940, boul. de la Grande-Allée  
Boisbriand (Québec) J7G 2J7

## COMITÉ DE SUIVI \*

### Denis LeChasseur

Directeur du service d'urbanisme

### Henri-Jean Fillion

Directeur adjoint du service d'urbanisme

### Charles-Élie Barrette

Chef de division, planification et projets

### Gabriel Therrien

Coordonateur en urbanisme

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

### Le Picbois Coop

5392 avenue du Parc  
Montréal (Québec) H2V 4G7

coop@le-picbois.com  
le-picbois.com

### Mathieu Emond

Chargé de projet, professionnel en urbanisme

### Jean-Philippe Laliberté

Professionnel en design urbain

### Frédérique St-Arnaud

Professionnelle en urbanisme

### Estelle Benoit

Architecte paysagiste

### Karl Gauthier

Aviseur

## VERSION

Janvier 2023

## AVERTISSEMENT

Les illustrations et les cartes ont été produites à des fins de recherche et d'analyse seulement.

## PHOTOGRAPHIE

Sauf mention contraire, toutes les photos ont été prises par Le Picbois Coop.

\*

À noter que certaines fonctions des membres du Service d'urbanisme sur le comité de suivi ont changé en cours de mandat. Pour faciliter la compréhension du rapport, les noms et les postes utilisés lors de l'octroi du mandat ont été conservés

# Table des matières

## 1.0 Introduction 4

- 1.1 Mandat et objectifs 5
- 1.2 Démarche du projet 6
- 1.3 Contexte et localisation 8

## 2.0 Diagnostic territorial 11

- 2.1 Lecture du milieu 12
- 2.2 Démarche de consultation 57
- 2.3 Analyse FFOM 60

## 3.0 Vision et orientations 62

- 3.1 Enjeux 63
- 3.2 Vision 66
- 3.3 Orientations et objectifs 68

## 4.0 Concept d'aménagement 71

- 4.1 Prémisses et les balises 72
- 4.2 Concept d'aménagement 73
- 4.3 Affectations et densités 96

## 5.0 Conclusion 98

## 6.0 Références -

- 6.1 Annexes -

# 1.0

# Introduction

1.1 Mandat et objectifs	_____	5
1.2 Démarche du projet	_____	6
1.3 Contexte et localisation	_____	8

## 1.1 Mandat et objectifs

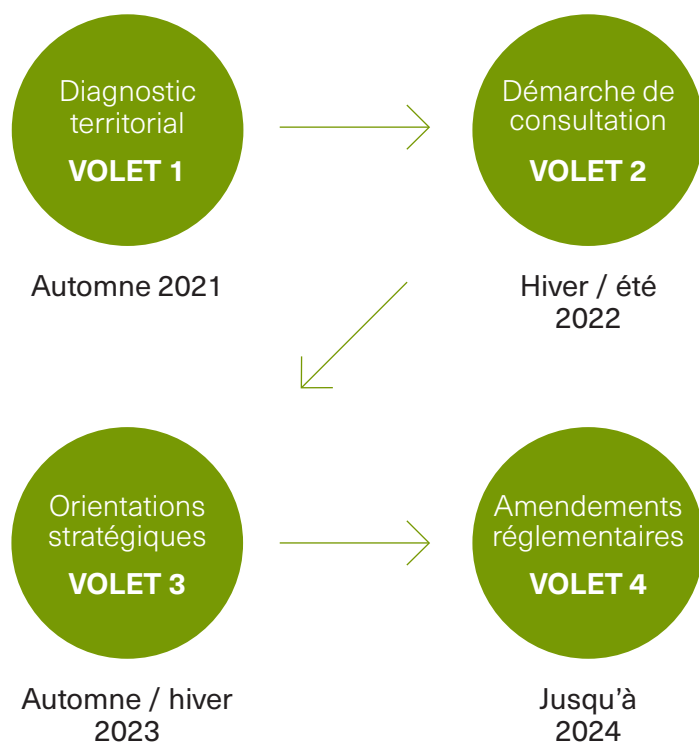
Dynamique et active, Boisbriand subit, au plan spatial, des transformations rapides qui bouleversent le cadre de vie de la municipalité. Cette réalité est notamment observable dans l'axe historique du chemin de la Grande-Côte (route 344), une artère convoitée par des investisseurs désirant réaliser des projets immobiliers. Bordé par de nombreux secteurs sensibles (naturels et agricoles) et déjà fortement urbanisé avec des activités résidentielles, commerciales et mixtes, cet axe ne comporte aujourd'hui que peu de terrains constructibles.

Devant la rareté des terrains et face aux préoccupations des commerçants et des résidents quant aux éventuelles transformations du cadre bâti susceptibles de bouleverser les qualités de son patrimoine paysager, la Ville de Boisbriand se dote d'un Plan stratégique d'urbanisme afin de mieux définir les paramètres de développement et de valorisation du chemin de la Grande-Côte et des secteurs adjacents.

Soucieuse d'impliquer la population dans la présente démarche, une importante démarche de participation publique a été mise en place afin de dégager une vision commune et concertée qui guidera le développement et l'aménagement du chemin de la Grande-Côte et ses abords.

## 1.2 Démarche du projet

La planification stratégique constitue un processus visant à permettre à la Ville de Boisbriand et à la collectivité de s'orienter vers des cibles convenues avec les citoyens et les acteurs clés du milieu tout en tenant compte des enjeux du territoire. Pour ce faire, la démarche de réalisation du Plan stratégique d'urbanisme s'est déclinée en quatre grands volets :



### VOLET 1

Le volet 1 présente un diagnostic territorial qui identifie les contraintes, les forces et les défis du secteur à l'étude. Ce diagnostic s'appuie sur un portrait complet du chemin de la Grande-Côte et de son contexte sur le plan historique et urbanistique, notamment en ce qui a trait aux caractéristiques physico-spatiales, fonctionnelles et paysagères constitutives du chemin de la Grande-Côte.

### VOLET 2

Le volet 2 propose une démarche de consultation publique auprès des citoyens et des acteurs clés du milieu afin de cerner avec précisions les aspirations et les préoccupations de chacun. Des activités participatives ont été réalisées en partenariat avec les forces vives du secteur d'intervention afin de nourrir la réflexion, pour recueillir des informations clés dans la compréhension des besoins et de l'utilisation de l'espace ainsi que pour discuter des enjeux, des solutions envisagées et des visions sur les différentes thématiques.

### VOLET 3

Le volet 3 identifie les grandes orientations qui guideront le développement et l'aménagement du secteur d'intervention en ce qui a trait aux usages, à l'architecture et à l'aménagement du domaine public. Pour chaque orientation dégagée, des principes clés et des propositions stratégiques d'aménagement ont été élaborées au sein du concept d'aménagement.

### VOLET 4 — hors document

Le volet 4 proposera des amendements aux règlements d'urbanisme en vigueur afin de prendre en charge les orientations stratégiques et de guider les prises de décisions en matière de planification urbaine.

La démarche s'est réalisée de concert entre l'équipe du Picbois, le comité de suivi composé du service d'urbanisme de la Ville ainsi que le comité de travail élargi, tout en consultant la population locale sur ses aspirations quant à l'avenir du chemin de la Grande-Côte. Le démarche a également bénéficiée d'une évaluation d'impact sur la santé effectuée par la Direction de santé publique des Laurentides.

### Le comité de suivi

Le comité de suivi s'assure tout au long de la démarche que le projet se déroule en accord avec les objectifs définis. Il participe à l'ensemble des rencontres afin de suivre la progression du projet et de faire le point sur l'avancée des livrables prévus.

- **DENIS LECHASSEUR**, Directeur du service d'urbanisme
- **HENRI-JEAN FILLION**, Directeur du service d'urbanisme
- **GABRIEL THERRIEN**, Coordonateur en urbanisme

### Le comité de travail élargi

Le comité de travail élargi valide les grands livrables du projet. Il est interpellé à trois moments clés de la démarche, soit celui de la validation de la vision et des orientations, la validation du concept d'aménagement ainsi qu'à la présentation du plan préliminaire.

- **ANDRÉ LAPOINTE**, Directeur général
- **ANNICK AUGER**, Directrice - Service du génie
- **CHARLES-ÉLIE BARRETTE**, Chef de division - Planification et projets
- **SYLVAIN BENOIT**, Directeur - Service des loisirs
- **LINDA GRENIER**, Cheffe de division - Environnement
- **DANIEL KAESER**, Conseiller municipal - District Brosseau
- **SIMON SESTO CIFOLA**, Conseiller municipal - District Dugué
- **VINCENT LANCTÔT**, Directeur - Service des communication
- **BRIGITTE CAMDEN**
- **GABRIELLE BUREAU**

### Évaluation d'impact sur la santé (EIS)

Le Plan directeur d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte a fait l'objet d'une évaluation par la Direction de santé publique. Cette évaluation est une pratique innovante qui vise à identifier les impacts potentiels d'une politique ou d'un projet municipal sur la santé et la qualité de vie des citoyens.

L'objectif d'une EIS est de fournir des recommandations aux décideurs afin :

- De maximiser les impacts positifs;
- D'atténuer les impacts négatifs;
- D'éviter l'accroissement des inégalités sociales et, lorsque possible, de les atténuer.

L'EIS est un outil d'aide à la décision permettant de modifier un projet municipal afin de le rendre le plus favorable à la santé possible en tenant compte du contexte de chaque municipalité et des attentes de la population.



L'évaluation d'impact sur la santé est disponible en annexe

### Étude de l'armature commerciale

En complément au Plan stratégique d'urbanisme, une étude sur l'armature commerciale est en cours de réalisation. Cet étude permettra, entre autres, de préciser l'état des commerces et des services à l'intérieur du secteur d'intervention.

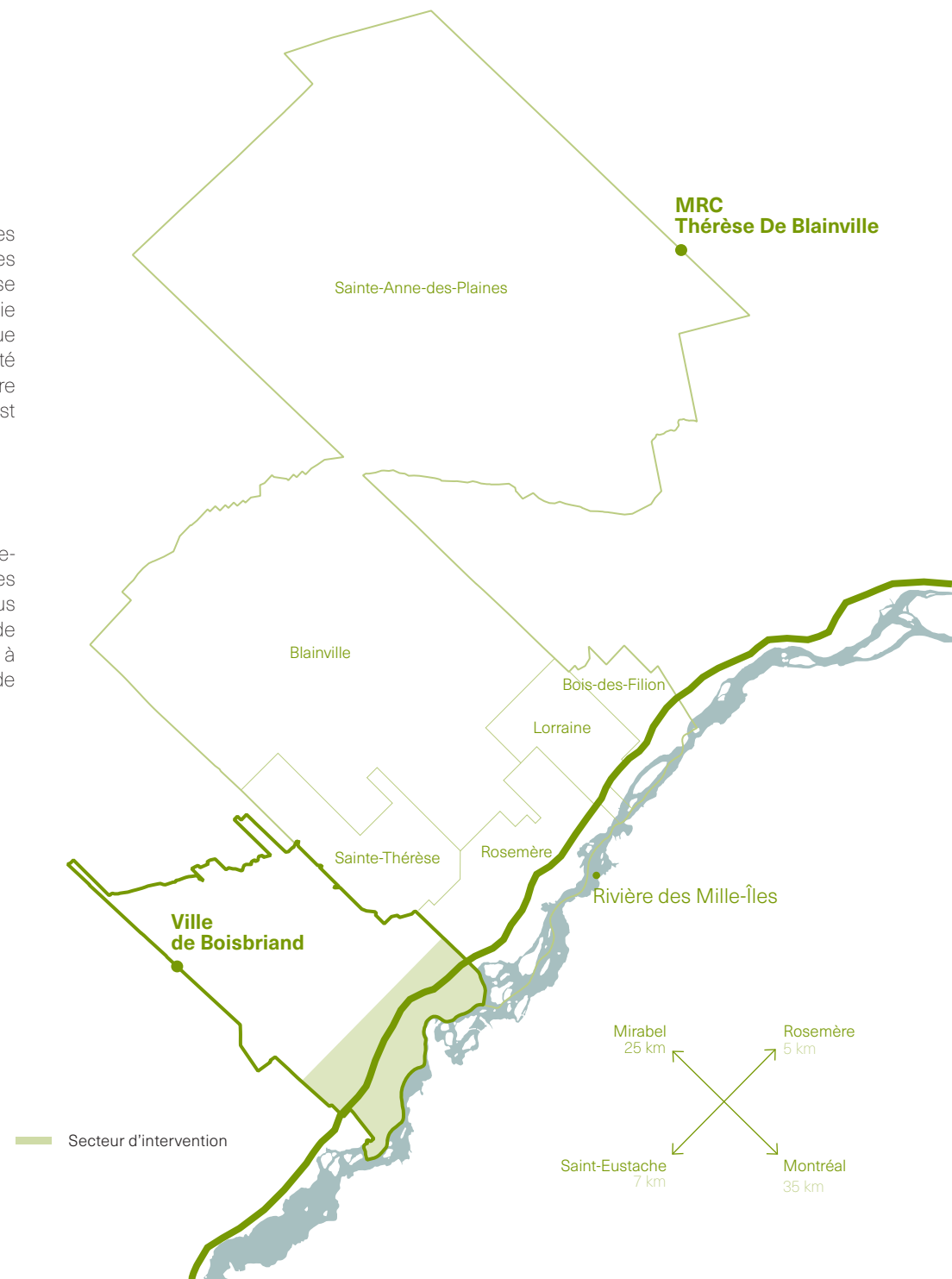
## 1.3 Contexte et localisation

### BOISBRIAND

La Ville de Boisbriand est située à l'entrée de la sous-région des Basses-Laurentides dans la MRC de Thérèse-De Blainville. Elle partage ses limites avec d'autres villes de la couronne nord, soit Saint-Eustache à l'ouest, Rosemère à l'est, Sainte-Thérèse au nord-est et Mirabel au nord. La ville, située à proximité de Montréal, fait partie de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Aussi, d'un point de vue géomorphologique, la ville se rattache à la plaine de Montréal et cette spécificité géographique, topographique et pédologique influence l'occupation de son territoire et le développement de Boisbriand. Longeant la rivière des Mille-Îles, son identité est fortement liée à cet élément de son territoire.

### CHEMIN DE LA GRANDE-CÔTE

Le secteur d'intervention du Plan stratégique d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte (route 344) correspond au tronçon du chemin situé à l'intérieur des limites administratives de la Ville de Boisbriand en bordure de la rivière des Mille-Îles. Plus précisément, ces limites correspondent à la montée Sanche du côté de la Ville de Rosemère à l'est et au corridor autoroutier A-13 du côté de la Ville de Saint-Eustache à l'ouest. Les îlots de part et d'autre du chemin de la Grande-Côte, incluant les berges de la rivière des Mille-Îles, correspondent aux limites nord-sud du secteur à l'étude.



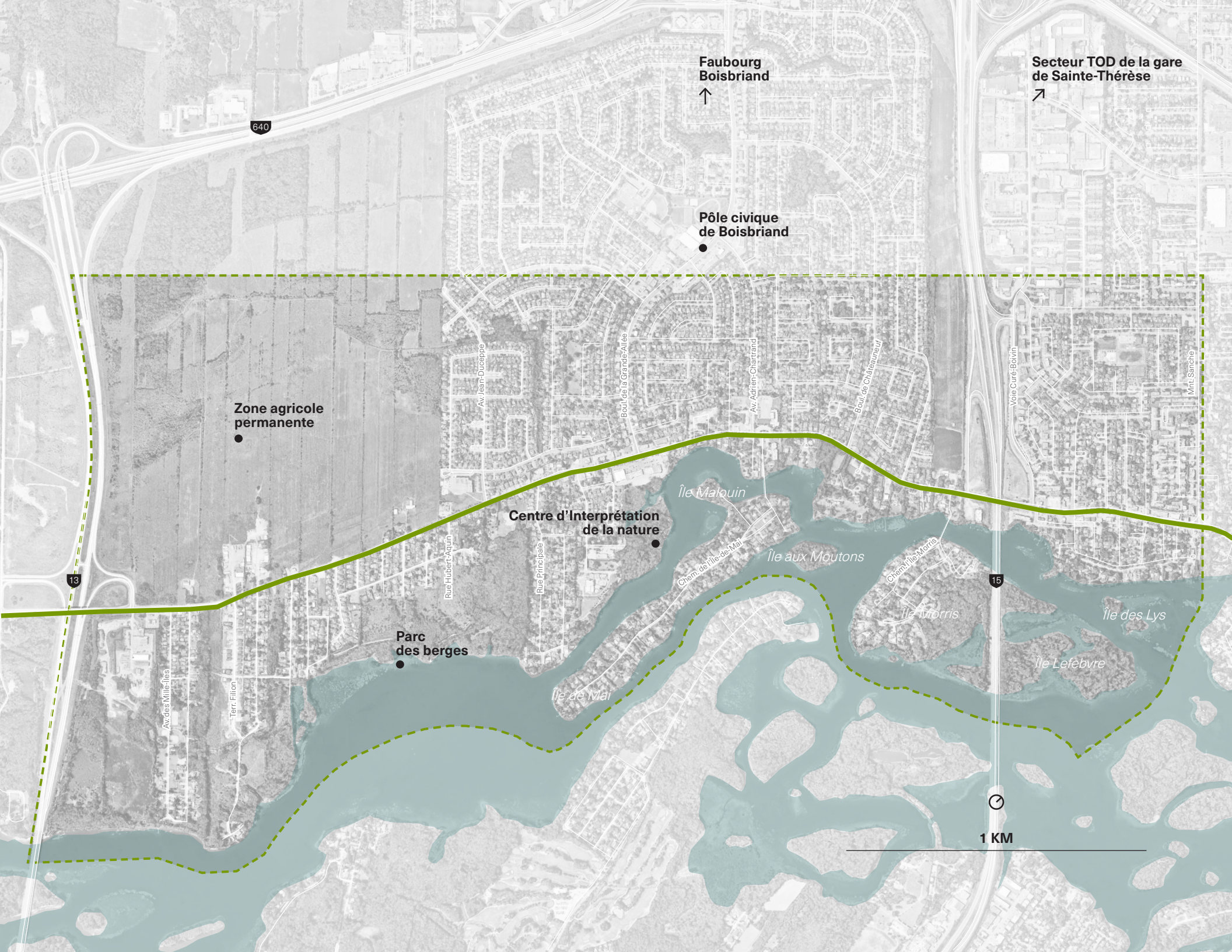


Ville de Montréal

Ville de Laval

Rivière des Mille-Îles

Chemin de la Grande-Côte



Faubourg  
Boisbriand



Secteur TOD de la gare  
de Sainte-Thérèse



Pôle civique  
de Boisbriand

Zone agricole  
permanente

Centre d'Interprétation  
de la nature

Parc  
des berges

Île Malouin

Île aux Moutons

Île Morris

Île des Lys

Île Lefebvre

Île de Mai

Chemin de l'Île de Mai

Chemin Île-Morris

Av. Jean-Duceppe

Boulevard de la Grande-Allée

Av. Adrien-Chartrand

Boulevard de Châteauguay

Voie Curé-Bolin

Mnt. Sanche

13

640

15



1 KM

# 2.0

# Diagnostic

2.1 Lecture du milieu	12
2.1.1 Analyse historique	12
2.1.2 Analyse de la forme urbaine	20
2.1.3 Analyse de la mobilité	35
2.1.4 Analyse paysagère	41
2.1.5 Analyse réglementaire	48
2.2 Démarche de consultation	57
2.3 Analyse FFOM	60

## 2.1 Lecture du milieu

### 2.1.1 Analyse historique

L'identité de la Grande-Côte véhicule bien les grands temps de développement de Boisbriand. C'est en lisant son histoire depuis la création de la seigneurie et en retraçant les grands événements, les activités économiques, sociales et la façon dont s'est construite la municipalité qu'il est possible de saisir l'identité de la Grande-Côte.

#### 1673-1720

NAVIGATION ET  
TRAITE DE LA  
FOURRURE

#### 1720-1780

CONCESSION DES TERRES  
DE LA SEIGNEURIE ET  
ESSOR DE L'AGRICULTURE  
DU BLÉ

#### 1780-1830

PEUPLEMENT  
DES BASSES  
LAURENTIDES ET  
COMMERCIALISATION  
DU BLÉ

#### 1827-1850

DÉCLIN DÉFINITIF DU BLÉ  
ET PROGRÈS CONSTANT  
D'AUTRES CULTURES

#### 1718

Concession de  
la seigneurie des  
Mille-Îles.

Scission de la  
seigneurie en deux fiefs  
distincts : la seigneurie  
de Blainville (inclut  
l'actuel Boisbriand) et  
Du Chêne.

#### 1729

Concession de la  
première terre à  
Joseph Phillion.

#### 1740

Concession des terres aux  
premiers colons le long de  
la Grande-Côte aux frères  
Charbonneau. Cela marque le  
début de la période agricole sur le  
territoire.

#### 1800

Écllosion de l'industrie  
laitière.

#### 1831

Arrivée du chemin de fer reliant  
Montréal, au sud, à Québec à l'est et à  
Ottawa, à l'ouest.

L'industrie laitière devient l'activité  
agricole principale des fermes des  
Basses-Laurentides.

Importante production de foin et  
d'avoine qui ont progressivement  
remplacé le blé.

**1920-1960****CYCLE DE VILLÉGIATURE****1960-1985****URBANISATION  
CROISSANTE DU  
TERRITOIRE****1985-2000****INDUSTRIALISATION****2000 - aujourd'hui****CONSOLIDATION  
DES ACTIVITÉS****1920**

Début du cycle de villégiature.

**1945 à 1955**

Apogée de la période de villégiature.

Développement des habitations temporaires.

**1959**

Ouverture de l'autoroute des Laurentides sur la rive Nord.

**1960**

Transformation progressive des chalets de villégiature en résidences permanentes. Le phénomène de banlieue se développe.

**1965**

Arrivée de l'entreprise General Motors à Boisbriand.

**1970**

La municipalité devient la ville de Sainte-Thérèse-Ouest.

**1974**

La ville de Sainte-Thérèse-Ouest devient la ville de Boisbriand.

**2002**

Fermeture de General Motors.

## L'AGRICULTURE COMME POINT DE DÉPART

### La Grande-Côte comme tracé fondateur

Le tracé du chemin de la Grande-Côte prend naissance lors de la colonisation du territoire et l'arrivée de l'agriculture sur les rives de la rivière des Mille-Îles vers 1740. Ainsi, lorsque les premières terres de la seigneurie furent concédées aux premiers colons, c'est en bordure des Mille-Îles, le long du chemin de la Grande-Côte que se sont développées les premières exploitations agricoles. La Grande-Côte, qui se présente comme le premier axe de développement du territoire et la première voie d'accès ainsi qu'une devanture pour la seigneurie des Mille-Îles revêt donc un caractère historique important dans l'histoire de Boisbriand et lui donne une première vocation agricole, activité principale de l'économie du territoire à l'époque.

### Un terrain propice à l'agriculture

Le développement de l'agriculture comme activité privilégiée s'explique également par des facteurs géomorphologiques et pédologiques. Ainsi, le territoire, situé dans la sous-région des Basses-Laurentides se rattache, par ses propriétés physico-spatiales à la plaine de Montréal et plus largement dans les Basses-terres du Saint-Laurent. Alors, la faible topographie de ce territoire situé en bordure de la rivière ainsi que la fertilité de ses riches sols argileux en fait un terrain propice au développement de l'agriculture.

### Un paysage agricole

C'est avant tout pour assurer la survie de la population que l'agriculture se développe. Alors, le paysage de ce temps est marqué par l'arrivée des premières habitations et des maisons de ferme le long du chemin, depuis lequel se déclinent les rangées de champs de blé qui colorent le chemin de la Grande-Côte. Les longues bandes de terres issues du système de rang se succèdent et s'appuient sur les différents cours d'eau dont la source principale est la rivière des Mille-Îles.

## UNE ÉCONOMIE DES PAYSAGES AGRAIRES

### De la subsistance au commerce du blé

Avec l'accélération du peuplement, l'agriculture de subsistance se développe progressivement sur le territoire à partir de 1720. La Grande-Côte se développe et les terres cultivées continuent de s'étendre sur le chemin de la Côte Sud et Rivière-Cachée. À cette époque, on voit apparaître les premiers moulins et la commercialisation de la farine de blé. Ainsi, l'on retrouvera par exemple un moulin à scie sur la Grande-Côte en 1769. Rapidement, toutes les terres de l'actuel Boisbriand sont concédées (en 1793) et c'est sur le chemin de la Grande-Côte que l'activité agricole se fait le plus intense. En face, sur la rivière, certaines îles sont également utilisées pour leurs ressources. C'est le cas par exemple de l'île de Mai où l'on retrouve de la coupe du bois et l'agriculture (qui restera prédominante jusqu'en 1875).

### Diversification des cultures et essor de l'industrie laitière

Le rôle moteur de l'agriculture sur le territoire et la Grande-Côte continuera jusqu'en 1920, mais se transformera progressivement. Le déclin de l'agriculture du blé laissera place à l'essor de nouvelles cultures ainsi qu'à l'arrivée des exploitations laitières sur le territoire. Ces nouvelles cultures et la présence des animaux donnent à voir un nouveau tableau de la Grande-Côte et de ses paysages. Les couleurs du blé s'alternent avec celles de l'avoine, des céréales ou du foin. Les clôtures des paysages d'élevage et la présence des animaux viennent ponctuer les parcelles et couper la longue continuité des cultures.

C'est finalement l'arrivée du chemin de fer en 1876 qui confirmera la prédominance de l'industrie laitière. Les fermes laitières s'imposent dans le paysage pastoral de la Grande-Côte tandis que les produits de ces exploitations sont vendus et exportés.



**Ferme Gustave Desjardins, Sainte-Thérèse-Ouest, 1970**

BAnQ Vieux-Montréal, Fonds Ministère de la Culture et des Communications  
(06M,E6,S7,SS1,D702812-702816), Claude Gosselin



**Ferme Firmin Desjardins, Sainte-Thérèse-Ouest, 1970**

BAnQ Vieux-Montréal, Fonds Ministère de la Culture et des Communications  
(06M,E6,S7,SS1,D702884-702888), Claude Gosselin

## UN TERRITOIRE TOURNÉ VERS LA RIVIÈRE

### Naviguer et explorer sur la rivière des Mille-Îles

Le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles sont intrinsèquement liés. C'est par la navigation et la rivière des Mille-Îles que s'ouvre l'histoire de ce territoire. En effet, avant même l'arrivée des premiers colons sur le chemin de la Grande-Côte, au 17<sup>e</sup> siècle, la rivière des Mille-Îles était une voie de navigation privilégiée pour la traite des fourrures vers l'Outaouais et la découverte du territoire. Plus tard, la rivière jouera un rôle majeur dans le peuplement du territoire et permettra aux colons d'y développer une agriculture du blé.

### Le chemin de la Grande-Côte se tourne vers la rivière

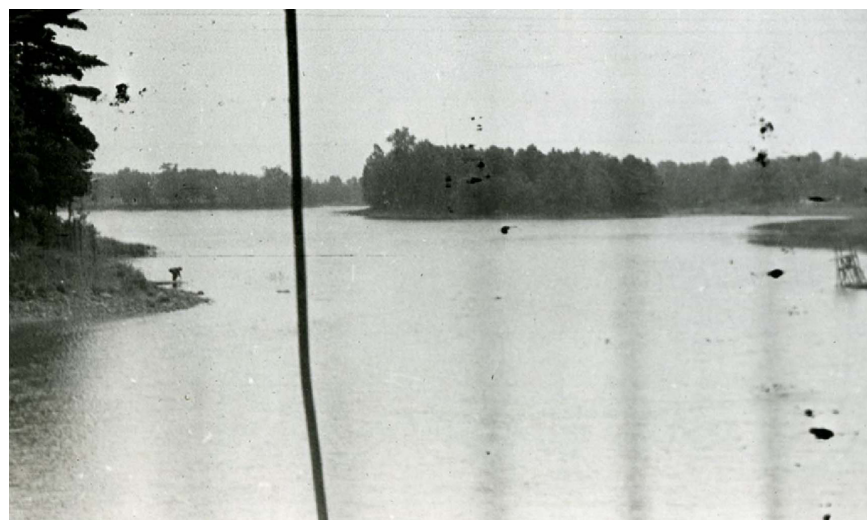
À partir de 1920, l'attractivité de la rivière des Mille-Îles avec ses qualités paysagères et son potentiel récréatif amènera un nouveau visage au chemin de la Grande-Côte et aux rives.

En effet, les qualités paysagères de la rivière des Mille-Îles, ses plages, ses bosquets, ses boisés et l'accès à l'eau attirent la population de la métropole et un cycle de villégiature majeur débute sur les rives de Boisbriand. L'arrivée du train et de l'automobile favorise également l'accès au territoire et le développement de l'ère de villégiature. Cet engouement sera renforcé par l'arrivée de l'autoroute 15 à la fin des années 1950. Alors, le chemin de la Grande-Côte et ses rives se transforment. Les chalets temporaires et estivaux se multiplient le long du chemin en « terrasses » et remplacent une partie de l'agriculture. La rivière des Mille-Îles est investie par les baigneurs, les kayakistes et autres adeptes d'activités nautiques favorisées par le tempérament calme de la rivière. L'archipel de la rivière, indissociable de celle-ci suit ces transformations. Alors, l'île de Mai, l'île Malouin et l'île Morris se dotent de chalets temporaires et participent pleinement à la vie de villégiature.



Pont vers l'île Morris, vers 1947

BAnQ Vieux-Montréal, Collection Seigneurie des Mille-Isles (06M,P664), Photographe non identifié



Pont vers l'île Morris, vers 1947

BAnQ Vieux-Montréal, Collection Seigneurie des Mille-Isles (06M,P664), Photographe non identifié

## L'URBANISATION DU TERRITOIRE

### L'urbanisation du territoire : de banlieue à pôle industriel

À partir de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, l'utilisation de l'automobile qui avait participé au développement de la villégiature sur les rives de Boisbriand va amorcer sa fin. Puisqu'il est maintenant possible de faire aisément le trajet entre Montréal et Boisbriand, les rives ne sont plus perçues comme uniquement récréatives. Alors, les chalets secondaires se muent en résidences permanentes et la vie de villégiature décline progressivement pour laisser place à un territoire à caractère résidentiel avec un important phénomène de banlieusardisation. Cette transformation est appuyée par l'ouverture du Cégep Lionel-Groulx à Sainte-Thérèse et par le développement du système routier, particulièrement avec l'ouverture de l'autoroute des Laurentides en 1959.

En parallèle de cette transformation du mode d'habiter le territoire, l'activité évolue. D'une part, l'avènement de la voie ferrée en 1876 a été un déclencheur pour l'économie de la région, d'autre part l'arrivée de l'entreprise General Motors en 1965 qui marquera un tournant vers une nouvelle ère industrielle et une accélération de l'urbanisation du territoire. Ainsi, de nouvelles industries émergeront sur le territoire, engendrant des mutations spatiales et paysagères du chemin de la Grande-Côte.



**Usine de montage General Motors, 1974**

BAnQ Québec, Fonds Ministère des Communications  
(03Q,E10,S44,SS1,D74-195), Daniel Lessard



**Usine de montage General Motors, 1986**

BAnQ Vieux-Montréal, Fonds La Presse  
(06M,P833,S5,D1986-0152), Robert Nadon



Photo aérienne de la Grande-Côte en 1964  
Ville de Boisbriand

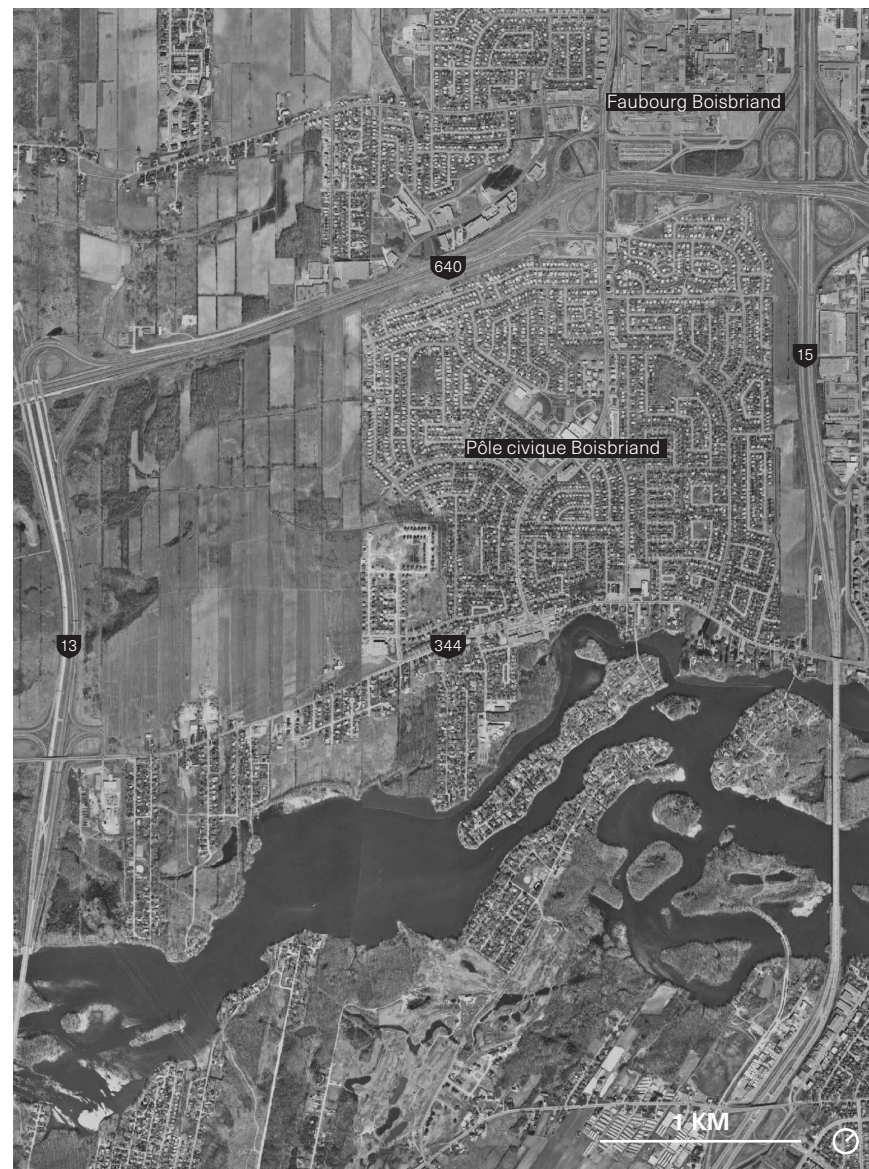


Photo aérienne de la Grande-Côte en 1990  
Ville de Boisbriand

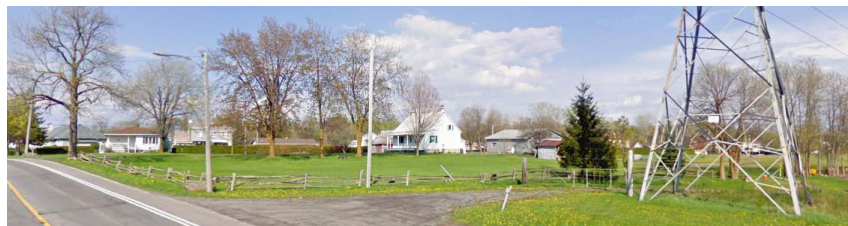
## LA GRANDE-CÔTE AUJOURD'HUI

### Un chemin en pleine transformation

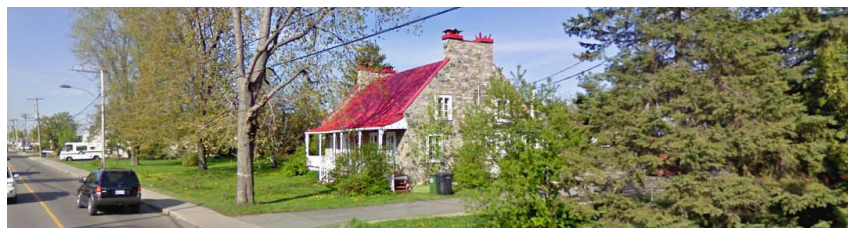
Ce portrait historique permet d'asseoir le chemin de la Grande-Côte dans son rôle fondateur de la Ville de Boisbriand. À travers ces grands temps de développement, le chemin de la Grande-Côte et ses secteurs périphériques gardent aujourd'hui certaines traces historiques, économiques et culturelles qui participent à son identité actuelle, façonnée par l'agriculture et la villégiature notamment.

Toutefois, force est de constater que les abords du chemin de la Grande-Côte ont subi dans les dernières années une pression immobilière importante qui perturbe cette identité. Si les multiples interventions sur le parcellaire et le cadre bâti témoignent de l'intérêt d'habiter ce cadre de vie, ces projets transforment nonobstant les paysages de la Grande-Côte. L'axe du chemin de la Grande-Côte se présente malgré tout comme une bande linéaire structurante aux usages mixtes permettant de relier la ville d'est en ouest. Ce tracé cumule à la fois les fonctions résidentielles et commerciales, mais également celles agricoles et institutionnelles.

2009



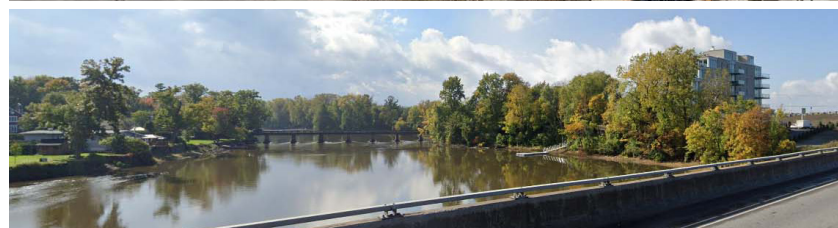
Google Maps



2021



Google Maps



## 2.1.2 Analyse de la forme urbaine

**La démarche d'analyse de la forme urbaine actuelle du secteur d'intervention s'appuie sur une approche typomorphologique. Celle-ci vise à examiner, à travers une perspective historique, différentes composantes de la forme urbaine, en abordant à la fois l'échelle du tissu urbain et celle du paysage architectural. Cette approche permet de reconnaître les caractéristiques physico-spatiales distinctives du milieu établi organisé autour du chemin de la Grande-Côte.**

### LE TISSU URBAIN

#### La trame de rue

À Boisbriand, la route 344 correspond au chemin de la Grande-Côte entre la montée Sanche à l'est et l'autoroute A-13 à l'ouest. Cette route, qui longe la rivière des Mille-Îles, constitue l'axe de développement fondateur pour l'ensemble de la rive nord de la région de Montréal, reliant le chemin du Roy jusqu'à la rivière des Outaouais. Première voie d'accès est-ouest, la Grande-Côte a initialement concentrée les activités sur le territoire boisbriannais pour ensuite se développer avec l'ouverture de nombreuses voies de circulation dans les axes nord-sud.

Au nord du chemin de la Grande-Côte, une artère et des collectrices structurent l'ensemble du tissu résidentiel, respectivement le boulevard de la Grande-Allée, l'avenue Adrien-Chartrand et le boulevard Châteauneuf. Ces voies assurent non seulement un lien direct entre les pôles de quartiers de la Grande-Côte et le pôle civique de Boisbriand, mais agissent également comme principaux accès routiers pour traverser l'A-640. Toujours au nord, les rues locales adoptent une trame curviligne composée de boucles et de culs-de-sacs. Associé au développement des banlieues nord-américaines de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle, ce concept d'organisation spatiale des rues permet de réduire la circulation automobile et d'assurer une plus grande tranquillité et sécurité à l'intérieur des milieux résidentiels établis.

Au sud du chemin de la Grande-Côte, les voies de circulation se distinguent de celles du côté nord par l'orthogonalité de la trame, l'étroitesse des rues et l'absence d'aménagement de rue. Ces traits distinctifs, qui sont également présents sur les îles habitées, témoignent de l'ancienneté de ces développements plus souvent qu'autrement associés à la période de villégiature à Boisbriand.

Les corridors autoroutiers des A-13 et A-15 jouent à la fois le rôle d'infrastructure de transport d'intérêt régional et métropolitain et celui de porte d'entrée principale dans le secteur d'intervention. À l'échelle locale, deux portes d'entrée permettent d'accéder au chemin de la Grande-Côte via deux axes routiers principaux, soit le boulevard de la Grande-Allée et la montée Sanche. Celles-ci sont davantage intégrées au tissu urbain existant.



1 Porte d'entrée de l'A-13

#### Configuration et aménagement :

- Corridor autoroutier et bretelles d'accès
- Proximité avec le milieu agricole (en friche)
- Panneau de bienvenue et art public
- Trottoirs en direction est et ouest (chaque côté)



2 Porte d'entrée du boul. de la Grande-Allée

#### Configuration et aménagement :

- Centralité de quartier à caractère commercial
- Aménagement piéton et paysager de qualité
- Présence marquée d'aires de stationnement



3 Porte d'entrée de l'A-15

#### Configuration et aménagement :

- Corridor autoroutier et bretelles d'accès
- Proximité avec les milieux bâtis et agricoles
- Panneau de bienvenue
- Trottoirs en direction est et ouest (chaque côté)



4 Porte d'entrée de la montée Sanche

#### Configuration et aménagement :

- Milieu bâti à dominance commerciale locale
- Aménagement piéton et paysager de qualité
- Panneau de bienvenue
- Absence de traverses ou trottoirs vers Rosemère



## Les îlots

Comme la trame de rue, les îlots se sont structurés autour du tracé de la Grande-Côte. Plusieurs têtes d'îlots mixtes adoptent une forme longitudinale. Cette sur largeur permet, d'une part, de maximiser le frontage des activités urbaines, et d'autre part, de réduire le nombre d'intersections véhiculaires le long du chemin.

De manière générale, les îlots à l'intérieur du secteur d'intervention sont hétérogènes quant à leur longueur, leur profondeur et leur superficie. Plus au nord, la trame de développement curviligne explique l'irrégularité de la forme des îlots, tandis qu'au sud, l'orientation et la forme rectangulaire des îlots correspondent plutôt au cadastre originel associé à la trame agricole.

Par ailleurs, ces mêmes îlots qui bordent le chemin de la Grande-Côte du côté sud ont la particularité d'épouser le paysage naturel constitué d'une faible terrasse en déclinaison vers les berges de la rivière.

Sur certains îlots mixtes, les fonctions commerciales ou institutionnelles sont contiguës avec la fonction résidentielle. Cette interface est constituée de cours arrière ou d'espace de stationnement, générant dans certains cas des nuisances pour les résidents.



① Îlot mixte / commercial et résidentiel



## Le parcellaire

Le découpage du parcellaire est caractérisé par une grande hétérogénéité. La diversité des lots, en termes de taille et de forme, témoignent de l'évolution historique chargée du secteur d'intervention. Cette irrégularité est certainement plus marquante dans les secteurs de développement plus anciens et aux abords du chemin de la Grande-Côte, tandis qu'on observe une certaine standardisation du lotissement dans les secteurs urbanisés à partir de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

À la hauteur des îles Malouin et Morris, le lotissement qui borde le côté sud du chemin de la Grande-Côte affiche un caractère organique en lien avec la rivière des Mille-Îles. Si de grandes propriétés ont tiré profit de l'environnement riverain, la relation à la rivière est encore aujourd'hui fortement prisée d'où la subdivision des grands lots en plus petits pour accueillir des nouvelles constructions au bord de l'eau.

Certains lots de très grandes dimensions, qui interagissent dans la plupart des cas avec l'activité résidentielle, supportent des fonctions institutionnelles et agricoles ou sont de propriété publique, tels que des espaces récréatifs ou de conservation.

À quelques reprises, certains lots suffisamment grands ont subi au fil du temps des subdivisions cadastrales pour accueillir des projets d'intensification résidentiel. Si la grande majorité des terrains sont construits, quelques terrains vacants de moyenne et grande dimensions sont toutefois visibles aux abords du chemin de la Grande-Côte. À noter que la superficie des terrains vacants identifiés ci-dessous varient entre 1 500 et 3 000 m<sup>2</sup>.



## La canopée et les parcs

Le canopée présente aux abords du chemin de la Grande-Côte est visiblement plus dense près des berges de la rivière des Mille-Îles. Cette densité d'arbres matures est résolument liée aux types d'activités pratiquées autrefois. En effet, près des berges et sur les îles où la villégiature fut développée en rapport avec l'environnement riverain, des couverts végétaux ont été préservés assurant un caractère naturel à l'habitation. On observe également plusieurs ensembles densément arborés près de la rivière, ceux-ci correspondant à des secteurs naturels sensibles. La canopée moins dense du côté nord correspond aux secteurs urbanisés sur les anciennes terres agricoles de Boisbriand. Il s'agit donc ici d'une canopée constituée d'arbres plantés au fur et à mesure de l'urbanisation à partir du milieu des années 1950.

On observe également dans les centralités commerciales de quartier une diminution du couvert végétal aux abords du chemin de la Grande-Côte. Celles-ci présentent des surfaces minéralisées importantes en raison d'aires de stationnement peu plantées.

En ce qui concerne le nombre et la répartition des parcs dans le secteur d'intervention, on observe que seulement deux parcs sont aménagés aux abords du chemin de la Grande-Côte, soit les parcs Dubois et Gabrielle-Roy. Les autres parcs sont situés à l'intérieur du tissu résidentiel. Du côté sud plus spécifiquement, le Centre d'Interprétation de la Nature et le parc des Berges présentent une offre d'activités récréotouristiques complémentaires aux infrastructures récréatives des parcs de quartier.



# LE CADRE BÂTI

## Le profil du cadre bâti

Pour la situation du logement dans le secteur d'intervention du chemin de la Grande-Côte, la période de construction des logements privés occupés est significativement plus ancienne que ce que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire de la Ville de Boisbriand. En effet, une proportion de 11,7 % des 2 955 logements au sein des aires de diffusion retenues ont été construits en 1960 ou avant et 44,3 % ont été construits entre 1961 et 1980. Ces proportions pour l'ensemble des 10 290 logements de la Ville sont respectivement de 5,7 % et de 33,2 %. À l'opposé, les logements privés de constructions récentes, 2006 à 2016, sont proportionnellement moins présents aux abords du chemin de la Grande-Côte (100 logements pour 3,4 %) que sur l'ensemble du territoire de la Ville (750 logements pour 7,3 %).

Possiblement lié à une présence proportionnellement plus marquée de constructions anciennes, un ratio plus grand des logements dans le secteur d'intervention (7,3 %) nécessitent des réparations majeures comparativement à l'ensemble de la Ville (6,4 %).

Le pourcentage des ménages locataires est de 38,1 % ce qui est supérieur à celui de la Ville de Boisbriand qui est établi à 31,8 % en 2016. Ces ménages déboursent en moyenne 858 \$ pour leurs frais de logement mensuels comparativement à 815 \$ pour le reste de la municipalité et 842 \$ pour l'ensemble de la région métropolitaine de recensement (RMR). Une proportion de 28,6 % de ces ménages locataires consacrent plus de 30% de leur revenu pour se loger ce qui est similaire au ratio de la Ville (27,5 %), mais nettement moindre que celui de la RMR (36 %).

De leur côté, les ménages propriétaires, qui représentent 60,8 % des ménages privés habitant dans le secteur d'intervention, consacrent en 2016 en moyenne 1 374 \$ en frais de logement mensuels moyens ce qui est significativement plus que la moyenne pour les ménages propriétaires de l'ensemble de la Ville de Boisbriand (1 186 \$) et que celle pour les ménages de la RMR (1 263 \$). Ces frais mensuels plus élevés s'expliquent en partie par le fait que la valeur moyenne des logements des ménages propriétaires se situe à 326 734 \$ comparativement à 306 079 \$ pour Boisbriand et 366 974 \$ pour la RMR. Malgré un montant plus élevé en frais mensuels, seulement 8,1 % des ménages propriétaires consacrent plus de 30 % de leur revenu pour se loger alors que cette proportion se situe à 11,1 % pour l'ensemble de la Ville et de 15,5 % pour la RMR.

En conclusion, dans les aires de diffusion aux abords du chemin de la Grande-Côte se trouve une proportion plus importante de logements privés occupés construits avant 1980. Comparativement à Boisbriand, la valeur moyenne des logements des ménages propriétaires y est plus élevée et il coûte plus cher de se loger sur cette portion du territoire à la fois pour les ménages propriétaires et les ménages locataires.

## Nombre de logements privés occupés selon la période de construction

Période de construction	Secteur d'intervention		Ville de Boisbriand	Région métropolitaine
1960 ou avant	345	11.7 %	5.7 %	25.7 %
1961 à 1980	1310	44.3 %	33.2 %	32.0 %
1981 à 1990	620	21.0 %	27.0 %	14.3 %
1991 à 2000	425	14.4 %	23.2 %	10.0 %
2001 à 2005	135	4.6 %	3.6 %	5.9 %
2006 à 2010	55	1.9 %	3.6 %	6.6 %
2011 à 2016	45	1.5 %	3.6 %	5.5 %

Source : Statistique Canada, recensement 2016

## Nombre de logements subventionnés

Forme de logement social	Nb. de logements	Adresse
Habitations à loyer modique (HLM)	48	280, Chemin de la Grande-Côte
Coopérative d'habitation (COOP)	40	592, Chemin de la Grande-Côte
Organisme sans but lucratif (OSBL)	-	-
<b>Total</b>	<b>88</b>	

Source : Office d'habitation Thérèse-de Blainville, 2022

Aires de diffusion retenues :

24730061  
24730062  
24730063  
24730142  
24730143  
24730159  
24730160  
24730161  
24730171  
24730247  
24730273

## L'implantation

Les milieux construits aux abords du chemin de la Grande-Côte présentent une grande hétérogénéité en termes d'implantation et de typologies architecturales. Cette diversité du cadre bâti témoigne de manière explicite du côtoiement de différentes périodes de développement à Boisbriand. À noter que le paysage architectural dans les secteurs immédiats et périphériques de la Grande-Côte demeure toutefois largement influencé par la maison unifamiliale isolée.

- ❶ La portion nord présente un cadre bâti résidentiel de type bungalow caractérisé par une implantation pavillonnaire avec des dégagements constants et un alignement régulier des façades avec la rue.
- ❷ Le rythme et l'orientation de plusieurs ensembles de résidences marquent une discontinuité dans le front bâti le long du chemin de la Grande-Côte. Leur façade font pignon sur les rues perpendiculaires et non face à la Grande-Côte.
- ❸ Les poches résidentielles sur les anciennes terrasses de villégiature, notamment celles dans l'axe de l'avenue des Mille-Îles, de la rue Principale et du Carré Dubois, se distinguent du paysage architectural ambiant de banlieue avec des implantations plus irrégulières de maisons d'architecture vernaculaire.



- ④ Sur les îles habitées de Mai et Morris, les propriétés présentent une implantation plus organique en relation avec l'environnement riverain. La transformation des résidences secondaires en résidences principales y est clairement visible, notamment avec l'insertion de nouvelles constructions dans une trame de maisons de villégiature plus modestes ou bien avec l'agrandissement du corps principal.
- ⑤ Entre les ponts des îles de Mai et Morris, le cadre bâti est constitué d'une enfilade de résidences cossues qui entretiennent une relation privilégiée avec l'environnement riverain. Conçus dans un esprit de monumentalité architecturale, les bâtiments présentent des dégagements importants avec le chemin de la Grande-Côte et sont généreusement aménagés d'ouvrage extérieurs distinctifs (dépendances, clôture, portail, etc.).
- ⑥ Sur le chemin de la Grande-Côte, l'irrégularité des alignements génèrent un front bâti discontinu de part et d'autre du chemin. Certains immeubles résidentiels et commerciaux, qui par la nature de l'intensité de leurs activités, adoptent des paramètres d'implantation qui diffèrent de l'environnement bâti ou naturel existant. On pense notamment à la présence d'immeubles à caractère commercial de type strip qui accordent une place généreuse à la voiture (grandes surfaces de stationnement situées devant ou tout autour des bâtiments).
- ⑦ À l'extrémité nord-ouest du chemin de la Grande-Côte, de petites habitations affichant un caractère plus rural présentant des alignements variés avec le chemin. Ces habitations entretiennent souvent une relation avec d'autres bâtiments de ferme ou dépendances associés à l'agriculture.

## ⑥ Interface arrière floue

Terrasses Boisbriand, côté sud



## ② Faible relation des façades avec le chemin

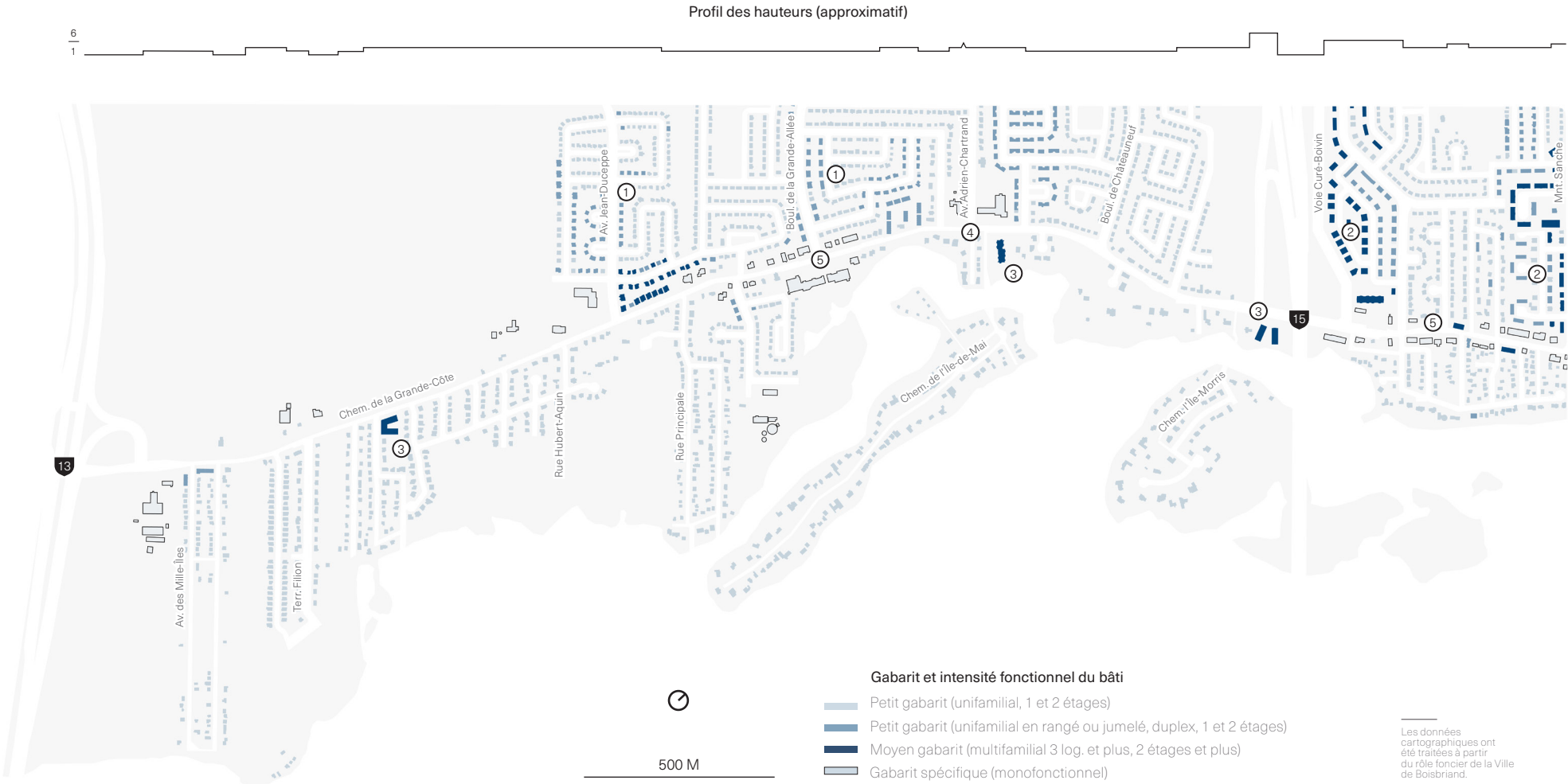
Grappe résidentielle, Croissant Corno

Le gabarit et l'intensité fonctionnel du bâti

La présence de nombreux types de bâtiments hérités de différentes époques sur le chemin de la Grande-Côte met non seulement en évidence la diversité de l'échelle du bâti, mais aussi leur concentration. En effet, on y retrouve une multitude de gabarits en lien avec la fonction.

En termes d'hauteur, le cadre bâti à l'échelle du chemin de la Grande-Côte est caractérisé par un profil longitudinal constant de 1 à 2 étages avec quelques variations plus élevées dépassant les 3 étages, surtout vers l'est.

① Si de manière générale le cadre bâti du chemin et de ses abords présente un grand nombre de bâtiments de petits gabarits, les habitations unifamiliales de 1 étage alternent à certains endroits avec d'autres bâtiments favorisant une plus grande diversité résidentielle. Par exemple, à proximité des artères et des collectrices, le cadre bâti résidentiel se distingue par la diversité des types architecturaux qui y prennent place. On y observe notamment une concentration résidentielle composée de maisons en rangée et jumelées, ainsi que des duplex de deux étages. À noter une concentration d'immeubles multifamiliaux à la croisée de la Grande-Côte et de l'avenue Jean-Duceppe.



- ② Au nord-est du chemin de la Grande-Côte, entre l'A-15 et la montée Sanche, on observe quelques ensembles d'immeubles multifamiliaux de moyen gabarit périphérique au chemin de la Grande-Côte. Situé dans un secteur relativement homogène du point de vue bâti, ces immeubles, de 3 à 4 étages, participent à générer une plus grande intensité et densité résidentielle à l'échelle de Boisbriand.
- ③ Des immeubles avec un gabarit similaire, voire avec une volumétrie plus intense, ont également pignon sur le chemin de la Grande-Côte. De construction plus récente, ils prennent place sur des espaces requalifiés et rompent avec la petitesse des habitations le long du chemin.
- ④ En termes de bâti fonctionnel à caractère spécifique, l'ensemble institutionnel à la hauteur de l'avenue Adrien-Chartrand, qui regroupe le Centre de création et plusieurs immeubles éducatifs, participe activement à l'animation du chemin de la Grande-Côte avec leur gabarit imposant et l'intensité de leur activité.
- ⑤ Les concentrations commerciales le long du chemin de la Grande-Côte regroupent des immeubles avec des gabarits spécifiques qui sont intimement liés à leurs fonctions commerciales. De manière générale, ils sont larges et peu profonds et ne dépassent pas 1 étage. À l'intérieur des fronts commerciaux de quartier, se mélangent aussi d'anciens bâtiments résidentiels de petites tailles reconvertis qui accueillent maintenant un commerce.

### ③ Échelle architecturale en transformation

À droite : Tour à condo (2018)

En bas : Coopérative d'habitation (2021)



## Les courants architecturaux dominants

Parmi les milieux construits aux abords du secteur du chemin de la Grande-Côte, des grandes familles de bâtiments possédant des attributs architecturaux similaires ont été classées. À noter qu'on trouve des déclinaisons de chaque courant le long du chemin. Ce classement dresse donc un portrait du langage et de l'échelle architecturale dominant de la Grande-Côte.



Petit gabarit (détaché)



Maison vernaculaire de type villageois



Maison de type bungalow



Maison de villégiature



Maison de type cottage

Gabarit spécifique



Strip commerciale

Petit gabarit



Maison jumelée



Maisons en rangée



Duplex jumelés



Lieu de culte requalifié  
Ancienne église Notre-Dame-de-Fatima  
aujourd'hui le domicile de la troupe  
*Le Petit Théâtre du Nord*

Moyen gabarit



Immeuble multifamilial



Immeuble de type appartement



Tour d'appartement



Bâtiment agricole

## L'âge du bâti

Si les traces du patrimoine architectural aux abords du chemin de la Grande-Côte témoignent de la longue évolution historique du secteur, celles-ci sont toutefois diffusées sur l'ensemble du tronçon étudié. Urbanisé rapidement à partir du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, l'intensification des constructions génériques sans relation contextuelle aux abords du chemin a non seulement accentué l'appauvrissement du cadre architectural et paysager, mais a contribué certainement à l'étiollement de l'environnement bâti ancien.

À noter qu'un patrimoine architectural plus récent associé à la villégiature est présent aux abords de la rivière et sur les îles. Ce patrimoine bâti, perceptible à partir du chemin de la Grande-Côte, prend la forme de nombreux chalets et met en évidence un paysage patrimonial qui se distingue de celui plus souvent associé au passé agricole à Boisbriand.



① **Maison Léon-Dion**  
Immeuble patrimonial



② **Maison Abraham-Dubois**  
Immeuble patrimonial



③ **Maison Bélanger**  
Site patrimonial



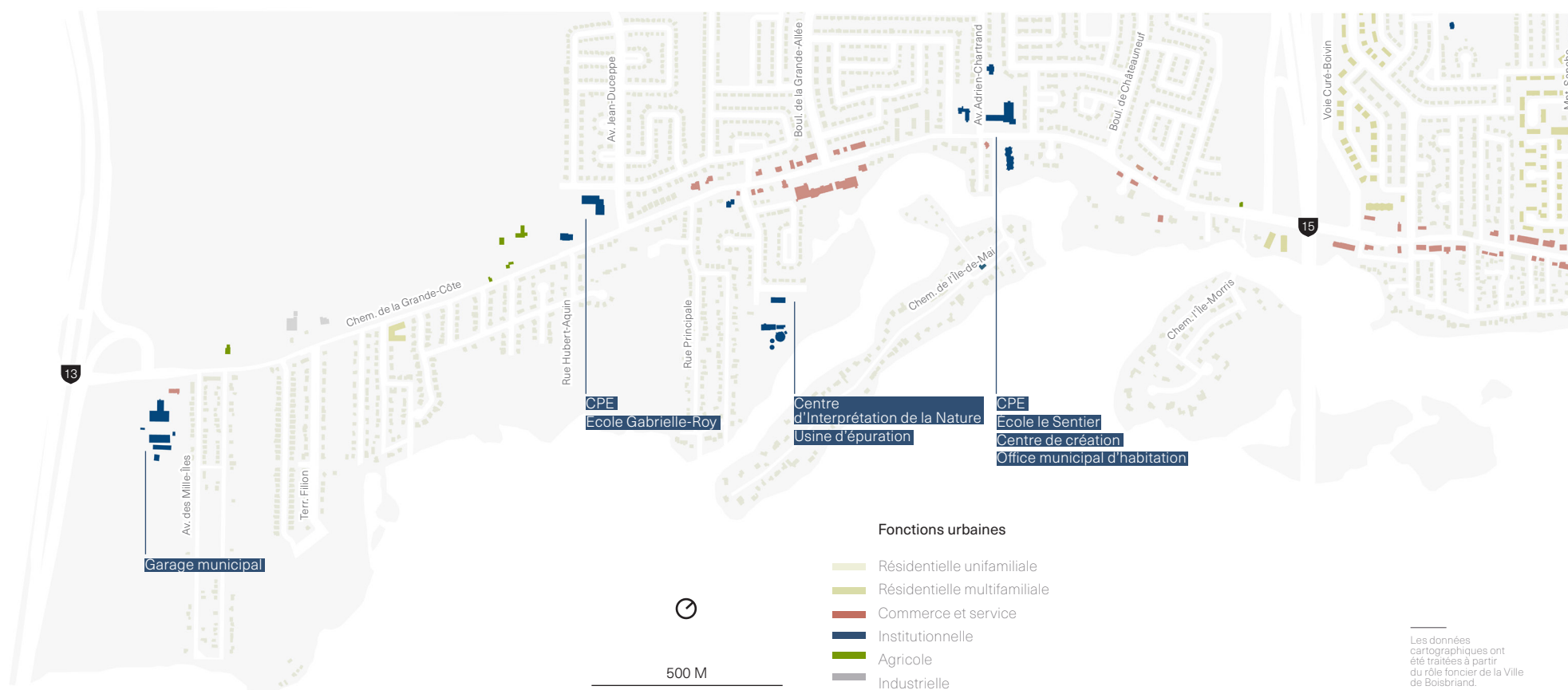
## L'utilisation du sol

Le secteur du chemin de la Grande-Côte et ses abords est un milieu de vie dont la dominance de l'activité résidentielle est clairement visible. À l'échelle du chemin, la distribution des activités présente malgré tout une certaine mixité. Celles-ci sont distribuées linéairement le long du chemin à l'intérieur de secteurs d'activités plus intensifs.

Sous la forme de pôle de quartier, la fonction commerciale se concentre à deux endroits précis sur le chemin de la Grande-Côte. Un premier pôle à l'intersection avec le boulevard de la Grande-Allée et un second entre l'A-15 et la montée Sanche. À mi-chemin entre les deux pôles commerciaux de quartier, une grappe de bâtiments offrant des services professionnels divers s'affichent à travers le tissu résidentiel.

Deux pôles institutionnels s'articulent aux abords du chemin de la Grande-Côte. L'un à l'est, à la croisée de l'avenue Adrien-Chartrand, soutenant des fonctions culturelles, éducatives et un office municipal d'habitation, ainsi qu'un second à l'ouest, regroupant des établissements éducatifs à la hauteur de l'avenue Jean-Duceppe.

À l'échelle du bâtiment, par contre, on observe aucune mixité verticale sur l'ensemble du tronçon à l'étude, par exemple une occupation commerciale du rez-de-chaussée et des activités résidentielles ou de bureaux aux autres étages.



### L'offre de commerces et services

Selon les données récoltées par le Regroupement des gens d'affaires de Boisbriand (RGAB) en date de 2021, 25% des entreprises de Boisbriand sont situées sur le chemin de la Grande-Côte pour un total approximatif de 88 entreprises.

Selon les barèmes établis par la Fondation Rues principales en 2014 — dans son outil d'analyse de la composition commerciale d'artère traditionnelles idéale — l'offre en commerces et services courants et semi-courants est sous-représenté sur le chemin de la Grande-Côte (ex.: épicerie, pharmacie, banque, quincaillerie, vêtement, coiffure, fleuriste), tandis qu'elle est surreprésentée en matière d'achats réfléchis (ex.: services professionnels). Les commerces et services réfléchis comptent 45 établissements, soit plus de 50 % du total. La place occupée par les commerces de restauration et de divertissement demeure, elle, adéquate.

En ce qui concerne les catégories commerciales, la proportion de commerces est largement sous-représentée avec 26 % par rapport aux cibles proposées par Rues principales (entre 40 et 46 %). À l'inverse, les services dominent avec 57 % de l'offre commerciale, soit plus de la moitié du total à l'intérieur du secteur d'intervention de la Grande-Côte.

Plus précisément, dans les deux pôles commerciaux de quartier identifiés, la répartition commerciale par typologie est relativement similaire, avec une majorité de commerces et services réfléchis (voir la page suivante).

### Répartition par typologies commerciales du chemin de la Grande-Côte

Typologie	Nombre	Diversité relative (%)	Diversité idéale ©Rues Principales	Constats
ACHATS COURANTS	8	9 %	entre 10 et 15 %	Sous-représenté
Commerces	8	100 %	66 %	Surreprésenté
Services	0	0 %	34 %	Sous-représenté
ACHATS SEMI-COURANTS	20	23 %	entre 29 et 34 %	Sous-représenté
Commerces	10	50 %	65 %	Sous-représenté
Services	10	50 %	35 %	Surreprésenté
ACHATS RÉFLÉCHIS	45	51 %	entre 33 et 42 %	Surreprésenté
Commerces	5	11 %	35 %	Sous-représenté
Services	40	89 %	65 %	Surreprésenté
REST. ET DIVERTISSEMENT	15	17 %	entre 16 et 21 %	Équilibré
TOTAL	88	100 %	100 %	

Source : Regroupement des gens d'affaires de Boisbriand (RGAB), 2021

### Répartition par catégories commerciales du chemin de la Grande-Côte

Catégorie	Nombre	Diversité relative (%)	Diversité idéale ©Rues Principales	Constats
COMMERCES	23	26 %	entre 40 et 46 %	Sous-représenté
SERVICES	50	57 %	entre 34 et 44 %	Surreprésenté
REST. ET DIVERTISSEMENT	15	17 %	entre 16 et 21 %	Équilibré
TOTAL	88	100 %	100 %	

Source : Ibid., 2021

#### ACHATS COURANTS

Achats fréquents faits avec un minimum d'efforts et situés à courte distance.

#### ACHATS SEMI-COURANTS

Achats fréquents, mais moins impulsif. Ils favorisent la visite de commerces de même nature et invitent les consommateurs à comparer les prix.

#### ACHATS RÉFLÉCHIS

Achats peu fréquents qui sont habituellement plus coûteux. La distance à parcourir importe moins.

#### RESTAURATION ET DIVERSTISSEMENT

La consommation sur place crée de l'achalandage sur la rue et nécessite du stationnement de longue durée.

Source : Fondation Rues Principales, fiche-conseil 12 : la composition commerciale idéale



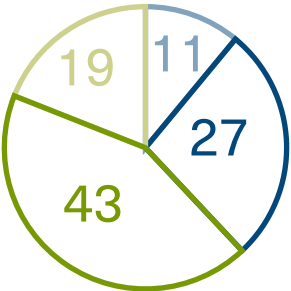
1 Pôle commercial de quartier Ouest  
Secteur des Terrasses Boisbriand



2 Pôle commercial de quartier Est  
Secteur entre l'A-15 et la montée Sanche

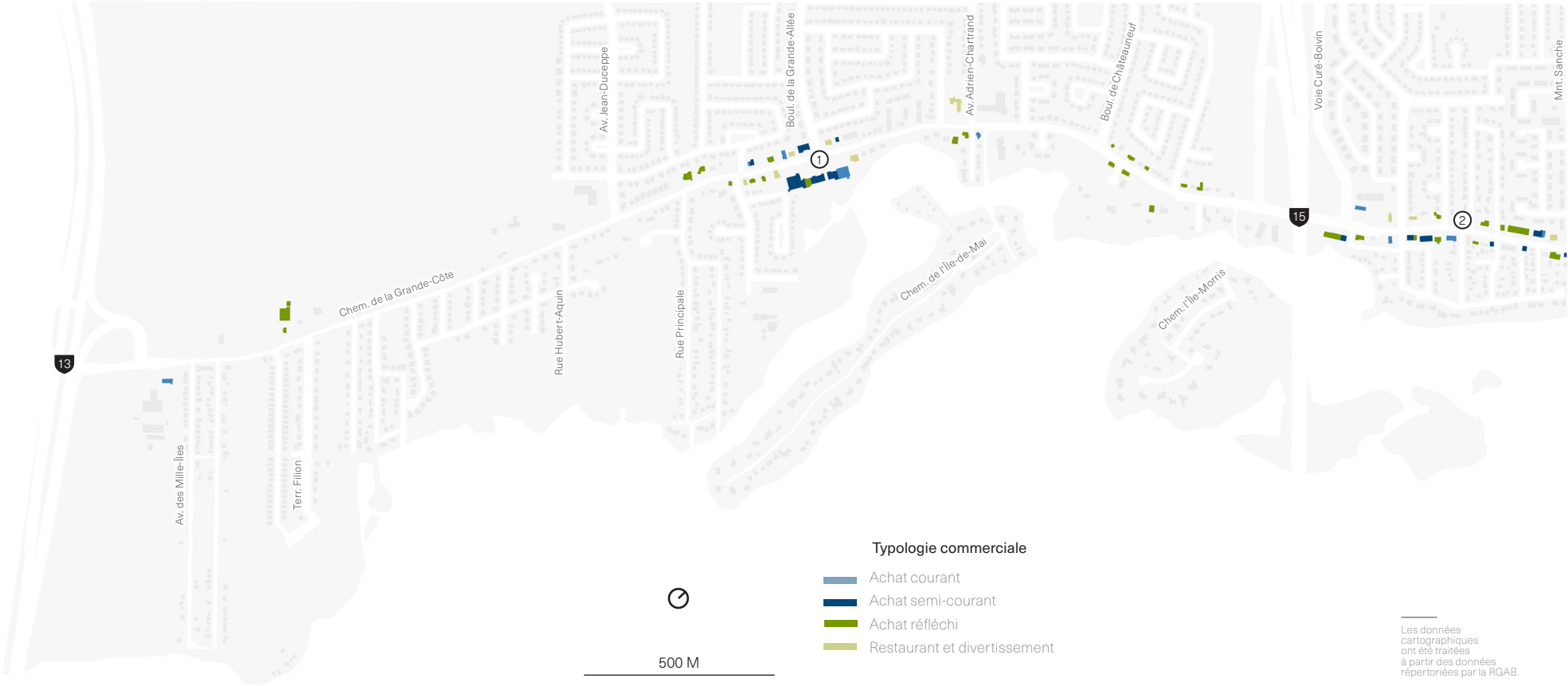
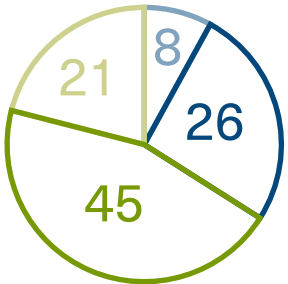
Répartition commerciale par typologie (%)  
PÔLES COMMERCIAUX DE QUARTIER

Grande-Côte Ouest  
Secteur des Terrasses Boisbriand



- Achat courant
- Achat semi-courant
- Achat réfléchi
- Restaurant et divertissement

Grande-Côte Est  
Secteur entre l'A-15 et la mnt. Sanche



## 2.1.3 Analyse de la mobilité

L'analyse de la mobilité pose un regard à différentes échelles sur le chemin de la Grande-Côte en examinant son insertion au sein des réseaux de mobilité (autoroutier, transport collectif, cyclable) et en observant les caractéristiques physiques de la voie et les aménagements sur le domaine public tels que les trottoirs, les pistes cyclables, les voies réservées pour les virages ou les voies de stationnement. Ainsi, l'analyse permet de poser un diagnostic autant sur les liaisons à partir et vers la voie que sur les conditions dans lesquelles prend place la mobilité active et véhiculaire sur le territoire.

## LA STRUCTURE URBAINE

### Le maillage

La ville de Boisbriand est assise au carrefour du réseau autoroutier constitué des autoroutes A-13, A-15 et A-640. Cette localisation permet un accès facile pour les résidents et les entreprises vers plusieurs destinations sur un axe nord-sud comme la Ville de Laval, la Ville de Montréal et la région des Laurentides, mais aussi sur un axe est-ouest en reliant les municipalités voisines. En plus de ces grands axes autoroutiers, le chemin de la Grande-Côte (route 344) assure une desserte locale et régionale dans l'axe est-ouest permettant l'accès au réseau autoroutier (A-13 et A-15) et reliant la ville de l'Assomption à l'est jusqu'à la ville de municipalité de Grenville-sur-la-Rouge à l'ouest.

Principalement enchâssée entre l'A-13 et l'A-15, la portion du chemin de la Grande-Côte de 4,2 km dans la ville de Boisbriand a une identité multiple selon l'échelle d'analyse et le regard qu'on lui porte. Le chemin de la Grande-Côte est à la fois :

- une route régionale portant le numéro 344;
- une voie artérielle au sein du Réseau artériel métropolitain;
- une route panoramique à l'échelle régionale et métropolitaine (PMAD);
- une des deux principales voies collectrices de Boisbriand avec le boulevard Grande-Allée qui la croise pour desservir l'axe nord-sud;
- un des trois principaux liens commerciaux de Boisbriand accueillant une variété de commerces de proximité et spécialisés;
- un tracé fondateur de l'établissement humain de l'occupation du territoire tel que présenté dans le portrait historique.

## La circulation

La circulation sur le chemin de la Grande-Côte est normalement fluide hors des heures de pointe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie dans chaque direction. La vitesse permise sur le chemin est de 50 km/h à l'exception des zones scolaires autour des écoles primaires Gabrielle-Roy et le Sentier où la vitesse est réduite à 30 km/h. La plupart des intersections sont munies d'un panneau d'arrêt à l'exception des intersections au sud de la zone agricole et quelques intersections le long du chemin. Les intersections au croisement des axes autoroutiers et du boulevard Grande-Allée sont munies de feux de circulation avec feux pour piétons.

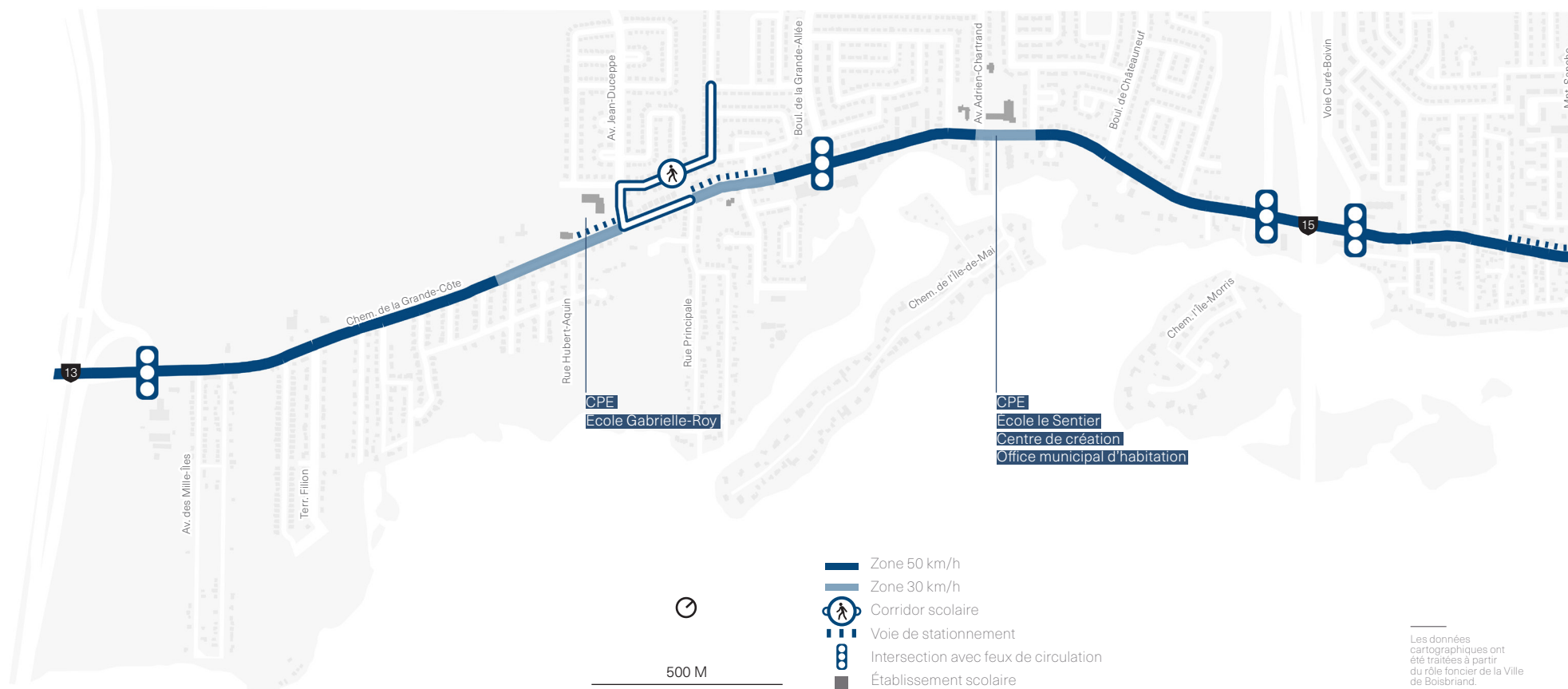
Aux heures de pointe, la circulation devient dense dans les bretelles des autoroutes 13 et 15 et à proximité. Le volume de circulation sur le chemin peut également devenir important lorsque les autoroutes sont congestionnées puisque certains automobilistes utilisent le chemin de la Grande-Côte comme voie de contournement.

## Le stationnement

Le chemin de la Grande-Côte comporte très peu d'espace de stationnement sur rue. Sur les 4,2 km linéaires qui traversent la ville de Boisbriand, une surlargeur de la chaussée de 2,5 m permet d'accueillir deux tronçons de stationnement totalisant approximativement 500 m :

- le premier tronçon (établissement scolaire Gabrielle-Roy) est muni d'une voie de stationnement du côté nord;
- le second tronçon entre la 4e Avenue et la montée Sanche est muni d'une voie avec des cases de stationnement délimitées du côté nord.

L'offre principale en espace de stationnement se trouve plutôt sur les parcelles des différents lieux de destinations commerciales et institutionnelles bordant le chemin de la Grande-Côte.



## Le transport collectif

L'ensemble des lignes d'autobus desservant Boisbriand circulent le long des deux principales voies collectrices de la ville, soit le chemin de la Grande-Côte et le boul. Grande-Allée. La Grande-Côte compte 22 arrêts d'autobus dont 6 sont munis d'abribus qui permettent de monter à bord d'un autobus opéré par Exo, un organisme public de transport en commun (OPTC). Quatre lignes circulent sur la Grande-Côte :

- les lignes 51 et 52 — Boisbriand Sud vers Boisbriand Nord ont des trajets similaires. Leurs circuits forment des boucles dans la ville et permettent l'accès à la Gare de Sainte-Thérèse et la Place Rosemère respectivement situés dans les municipalités voisines;
- la ligne 88 — Saint-Eustache — Sainte-Thérèse circule sur la route 344 jusqu'à Saint-Eustache et se rend à la place Rosemère, à la Gare Sainte-Thérèse et au Cégep L-G;
- la ligne 59 - Boisbriand - Laval (métro Montmorency) qui circule principalement le long du boulevard de la Grande-Allée et qui connecte Mirabel à la station Montmorency.

Sur le chemin de la Grande-Côte, la distance entre les 22 arrêts n'excède jamais 500 mètres. Le traitement de certains espace d'accueil autour de ces arrêts est toutefois lacunaire en raison d'un manque d'aménagement des stations :

- les arrêts d'autobus à l'ouest du boul. Grande-Allée qui permettent l'accès aux autobus de la ligne 88 — Saint-Eustache — Sainte-Thérèse ne sont pas munis de quais ni d'aires d'attente. L'embarquement/débarquement se fait à partir de la chaussée;
- les arrêts d'autobus à partir de la 3e Avenue vers l'est (2 arrêts) qui permettent l'accès aux autobus des lignes 51, 52, 59 et 88 ne sont pas munis de quais ni d'aires d'attente. L'embarquement/débarquement se fait à partir de la chaussée occupée par une bande cyclable à cet endroit;
- les quais d'embarquement/débarquement du côté sud se trouvent au niveau de la chaussée le long du chemin dans le segment face aux terres agricoles.



## LA MOBILITÉ ACTIVE

### Les déplacements vélo

Le chemin de la Grande-Côte propose une piste cyclable bidirectionnelle sur la majeure partie de son tracé dans la municipalité et même au-delà puisque ce parcours fait partie du Réseau vélo métropolitain. Lorsque la piste cyclable séparée physiquement de la circulation des véhicules s'interrompt, elle est remplacée par une bande cyclable bidirectionnelle sur la chaussée séparée visuellement par une ligne blanche au sol.

À l'échelle de la municipalité, ce tronçon s'inscrit dans un réseau local dont les connexions dans l'axe nord-sud s'établissent aux croisements des boulevards Châteauneuf, Adrien-Chartrand et de l'avenue Jean-Duceppe.

Une ramification vers le sud se branche également à la piste du chemin de la Grande-Côte à la hauteur des Terrasses Boisbriand pour assurer une connexion avec le Centre d'Interprétation de la Nature et rejoindre le parc des Berges.

La signalisation de la piste cyclable, partagée à l'occasion avec les piétons, est abondante. Plusieurs panneaux et du marquage au sol indiquent qu'il s'agit d'une voie réservée aux cyclistes, ou aux piétons et aux cyclistes pour le segment le plus à l'ouest. Un marquage au sol aux intersections dans l'axe est-ouest et lors des croisements avec des tronçons de pistes cyclables nord-sud (boul. Châteauneuf, Adrien-Chartrand, avenue Jean-Duceppe) indique le passage de la piste/bande cyclable.



## Les déplacements à pied

En raison de la configuration de l'emprise publique changeante sur le chemin de la Grande-Côte, les déplacements à pied prennent place sur des trottoirs, sur des pistes cyclables partagées et sur une bande piétonne à même la chaussée. Quatre principaux cas de figures différents coexistent sur la voie affectant les conditions dans lesquelles prend place la mobilité des piétons (voir la page suivante).

La localisation des trottoirs d'un seul côté de la voie oblige les piétons en provenance du côté opposé à traverser la voie pour rejoindre le trottoir afin de pouvoir se déplacer de manière sécuritaire sur le chemin de la Grande-Côte. Malgré cette nécessité de traverser pour les piétons, les intersections où les véhicules s'immobilisent sont espacées. De plus, seulement quelques-unes des intersections sont aménagées avec des traverses piétonnes marquées au sol :

- Intersections avec les bretelles d'accès à l'A-15;
- Intersection avec le boul. Adrien-Chartrand;
- Intersection avec le boul. Grande-Allée (traverse en pavés);
- Intersection avec le l'avenue Jean-Duceppe.

Les intersections avec les bretelles d'accès à l'A-15 et celles avec le boul. Grande-Allée sont munies de feux de circulation et de feux pour piétons. Toutes les intersections où se trouvent des trottoirs ou une piste cyclable surélevée sont munies de bateaux de trottoir.

Pour les piétons qui utilisent le transport collectif, l'absence de trottoir d'un côté de la voie les contraint à attendre et à accéder aux autobus sur la chaussée, sur la piste cyclable ou à proximité sur les terrains adjacents à la voie.

De manière générale, le parcours le long du chemin comporte peu de végétation offrant une canopée suffisante pour accroître le confort des piétons. L'absence de voie de stationnement fait en sorte que les véhicules circulent à proximité des piétons souvent dans des zones où la vitesse permise est de 50 km/h.

Finalement, à l'exception du boul. Grande-Allée et d'une portion de l'avenue Cartier, le secteur résidentiel de part et d'autre du chemin de la Grande-Côte ne comporte pas de trottoirs. Quelques passages piétonniers sont aménagés entre les rues dans la trame curviligne afin de diminuer la distance à parcourir pour les piétons pour accéder aux équipements publics et aux parcs. Dans la portion au sud du chemin, un réseau de sentiers pédestres en milieu naturel est aménagé au Centre d'interprétation de la Nature et un sentier riverain sillonne le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles (secteur Parc des Berges). À noter que le tronçon parallèle à la rivière est discontinu et incomplet, particulièrement vers l'ouest.



### Piste cyclable partagée

Dans la portion ouest du chemin, les piétons doivent partager un espace avec les cyclistes sur la piste surélevée du côté sud de la voie.



### Trottoir côté sud et corridor scolaire

Près de l'école Gabrielle-Roy, dans un segment du corridor scolaire, les piétons peuvent circuler sur la chaussée du côté nord dans une bande délimitée au sol.



### Trottoir côté sud

À partir de la rue Hubert-Aquin jusqu'aux Terrasses Boisbriand, les piétons ont accès à un trottoir réservé du côté sud de la voie.



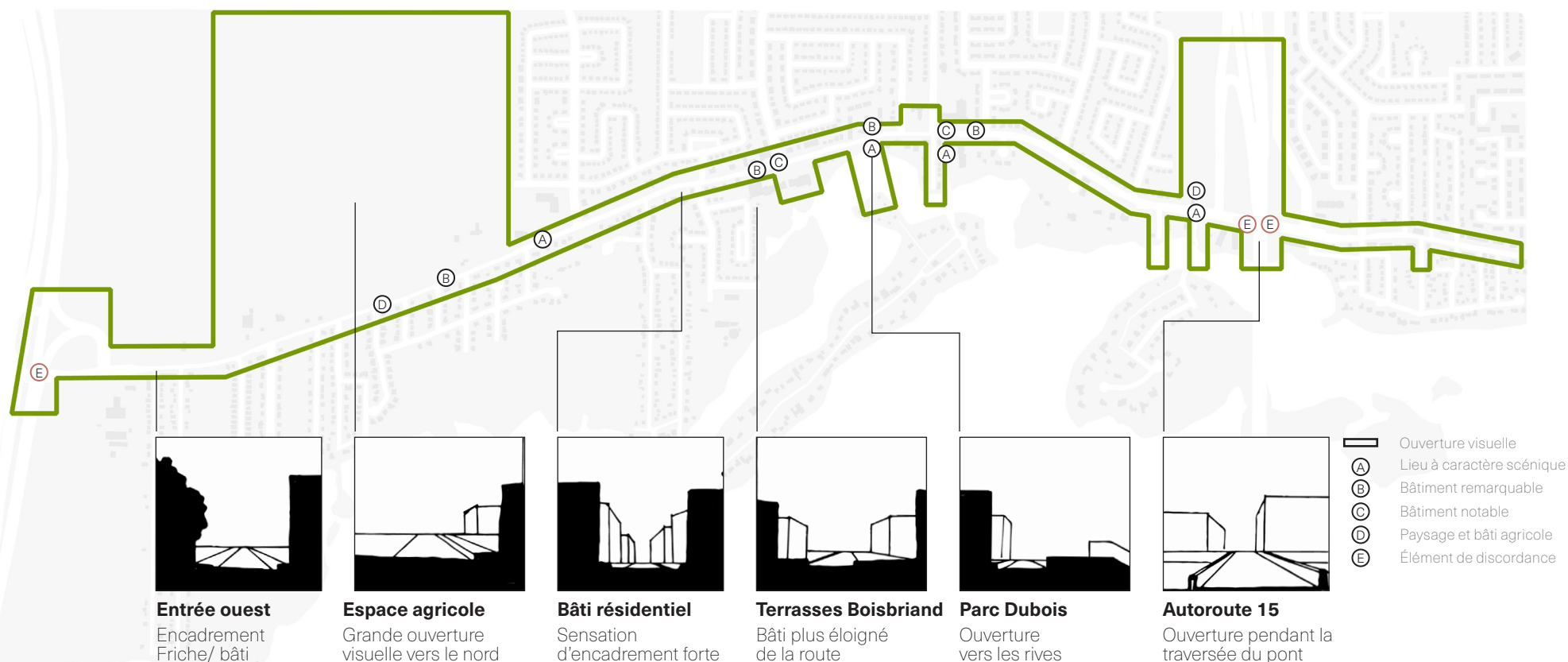
### Trottoir côté nord

Face aux Terrasses Boisbriand, le trottoir côté sud s'interrompt pour laisser la place à la piste cyclable. Les piétons sont contraints de traverser du côté nord pour cheminer sur un trottoir qui débute à l'intersection du boulevard de la Grande-Allée.



## 2.1.4 Analyse paysagère

Le parcours du chemin de la Grande-Côte évolue au fil des paysages qui s'y déroulent. Cette traversée se caractérise par la présence de différents éléments visuels remarquables, qui par leurs caractéristiques esthétiques, architecturales ou leur singularité viennent marquer le trajet de l'automobiliste et du piéton, puis affirmer l'identité du chemin.



## LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT PAYSAGER

**A** Les lieux à caractère scénique



**B** Les bâtiments à l'architecture remarquable



**C** Les bâtiments aux fonctions et formes notables



**D** Les paysages et le bâti agricole



**E** Les éléments de discordance



## LE LIEN ENTRE LA GRANDE-CÔTE ET SES RIVES

Dans son histoire, la construction du chemin est étroitement liée à la présence de la rivière. Cependant, entre proximité géographique, perspectives visuelles, accès actif à l'eau et évocation des rives, la perception du lien entre la route et ses rives fluctue tout au long du parcours. Ainsi, cette analyse identifie les secteurs qui offrent une sensation de proximité perçue depuis le chemin de la Grande-Côte.



## Les accès physiques

### Les accès publics

Ici la distance physique et visuel entre les rives et le chemin de la Grande-Côte est proche et l'accès immédiat. Cela comprend principalement les Terrasses Boisbriand, le CIN et le parc Dubois.



Accès non aménagé via le secteur des Terrasses Boisbriand

### Les rues résidentielles

Ces rues sont des accès privilégiés aux berges et permettent souvent de rejoindre le réseau de sentiers. Elles donnent accès aux parcs riverains, permettent la mise à l'eau d'embarcations et offrent quelques points de vue privilégiés sur la rivière. Cependant, parfois la distance géographique entre la rive et les rues crée une déconnexion importante qui ne permet pas d'accès visuel depuis le chemin. À noter que la plupart des points de contact entre les rues et la rivière ne sont pas aménagés.



Accès par la rue résidentielle Terrasse Robert

### Les ponts

Les ponts qui connectent les îles de Mai et Morris au chemin de la Grande-Côte constituent des accès actifs à la rivière. Ils relient physiquement le chemin de la Grande Côte aux îles et offrent des points de vue privilégiés sur les paysages riverains. Également, depuis la route les chemins vers les ponts orientent le regard vers le sud et renforcent la présence de l'eau. Enfin, leur nom « chemin de l'île Morris » et « chemin de l'île de Mai » participe activement à évoquer le milieu insulaire du territoire.



Accès piéton et véhiculaire par le pont du chemin de l'Île-Morris

### Le réseau de sentiers

Le réseau de sentiers piéton permet de parcourir les différents paysages des rives le long de la rivière et de pénétrer à l'intérieur de deux parcs riverains boisbriannais, soit le Centre d'Interprétation de la Nature et le parc des Berges. Ce réseau actif permet à la fois de se rapprocher de l'eau et aussi d'accéder à des services récréotouristiques, tels que des quais d'embarcation. Bien qu'il ne participe pas directement à la sensation de proximité avec l'eau depuis le chemin de la Grande-Côte, c'est un accès privilégié aux paysages riverains du territoire qui s'étend depuis l'A-13 jusqu'aux Terrasses Boisbriand.



Accès par le réseau de sentiers piétons

## Les accès visuels

Depuis le chemin de la Grande-Côte, la rivière des Mille-Îles parfois s'aperçoit, se devine au croisement d'un pont, parfois elle disparaît derrière la densité du bâti ou de la canopée. Les accès visuels renforcent la sensation de proximité entre le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles.

L'analyse des accès visuels permet de constater que ceux-ci sont concentrés entre les Terrasses Boisbriand et l'A-15 à l'exception de la 2e Avenue. C'est le tronçon dans lequel les rives sont les plus proches du chemin de la Grande-Côte et dont la distance permet des percées visuelles d'intérêt. Plus vers l'ouest, la distance géographique des rives au chemin de la Grande-Côte limite l'accès visuel au milieu riverain.

## Les espaces au fort sentiment de proximité entre la route et la rive

Le secteur des Terrasses Boisbriand est situé proche des rives et offrent un accès à la fois visuel et physique sur la rivière. Cependant le lien à l'eau est peu mis en valeur pour le moment, notamment en raison du front bâti commercial.

Le parc Dubois se pose comme un espace clé de connexion entre les rives et la route. D'une part, il offre une proximité physique directe avec la rivière, d'autre part, l'ouverture visuelle sur les îles et les paysages de la rivière est le plus important sur l'ensemble du tracé de la Grande-Côte. L'ouverture de ces grandes perspectives sur les chalets estivaux de l'île Malouin est renforcée par la disposition du parc dont la topographie descend jusqu'au bord de l'eau.

## L'évocation des rives

À quelques reprises, la présence de l'eau est évoquée à travers la toponymie des rues. Ainsi l'avenue des Mille-Îles, les Terrasses Robert, Fillion et Guindon sont des toponymes qui font directement échos à l'ère de villégiature du chemin.

## LES PAYSAGES IDENTITAIRES DE LA GRANDE-CÔTE

### L'espace agricole

L'agriculture a façonné les paysages et l'occupation du territoire boisbriannais. Elle constitue un paysage emblématique de la Grande-Côte, toutefois sa vocation a aujourd'hui changé. Il reste de cette pratique une zone agricole permanente située entre la rue Hubert-Aquin et l'A-13. Cet espace constitue la dernière zone agricole en activité sur cette route. Ces paysages agraires, aujourd'hui peu présents font à la fois partie du patrimoine historique de la ville, mais ils apportent également des qualités paysagères significatives à la Grande-Côte en venant ouvrir l'horizon et offrir de grandes perspectives visuelles sur les champs agricoles et quelques habitations anciennes et bâtiments de ferme.



**Paysage agricole**  
Vue sur les champs ouverts

### Le parc Dubois

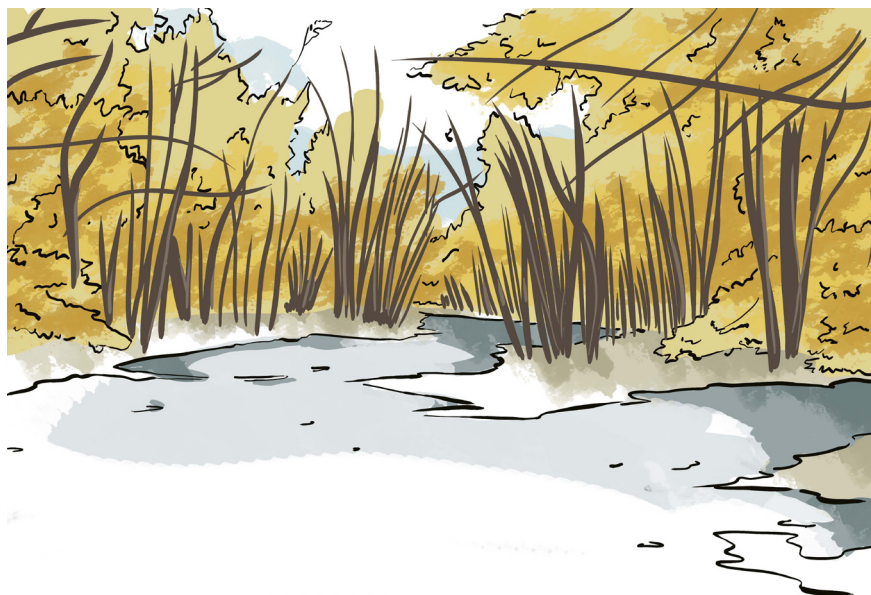
Situé à mi-chemin entre les Terrasses Boisbriand et le Centre de création, le parc Dubois est le parc urbain majeur du chemin de la Grande-Côte. Malgré sa petite taille, celui-ci est facilement accessible pour le piéton et sert de halte lorsqu'on déambule sur le chemin de la Grande-Côte. Sa localisation en bordure des rives et sa topographie prononcée permet d'offrir des points de vue étendus sur la rivière des Mille-Îles, sur les chalets de l'île Malouin et de Mai en arrière-plan. Il constitue le plus grand point d'accès visuel depuis le chemin de la Grande-Côte et vient directement reconnecter la route à son milieu riverain.



**Parc Dubois**  
Vue sur l'île Malouin et les rives alentours

## La rivière des Mille-Îles et les parcs riverains

La rivière des Mille-îles est un autre paysage identitaire de Boisbriand. C'est à partir de la rivière que s'est bâti initialement la ville de Boisbriand et celle-ci constitue un point de repère important pour les habitants du territoire. Comme le laisse supposer son toponyme, elle s'accompagne d'un archipel. Onze de ces îles sont situées sur le territoire de Boisbriand. La rivière et ses berges représentent un milieu attractif et une plus-value paysagère pour le territoire. La rivière est un lieu de navigation et de récréotourisme avec plusieurs accès de mise à l'eau public. Le CIN et le parc des Berges constituent des parcs riverains qui tendent à s'intégrer dans la stratégie de développement du Grand Montréal bleu.



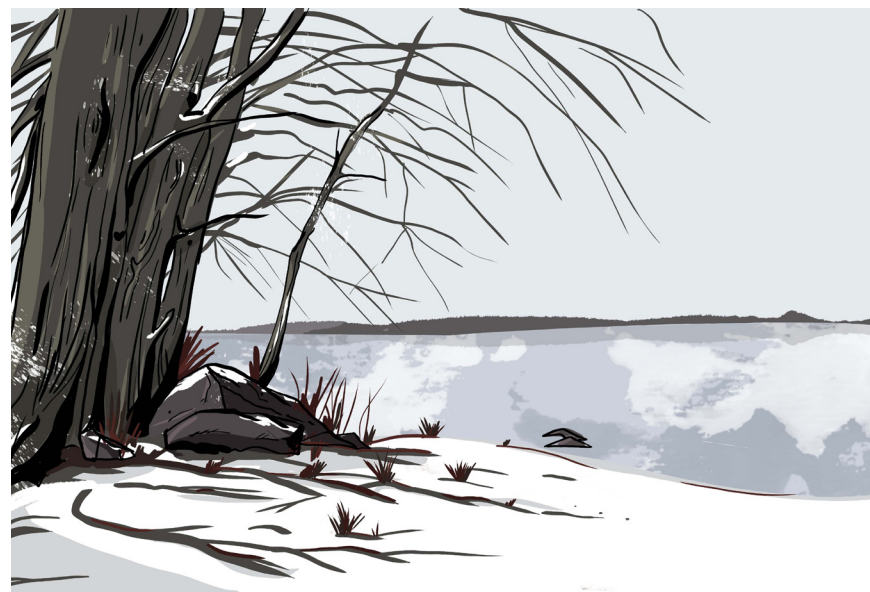
**Parc des Berges**

Paysage perçu depuis le sentier à l'automne

## Les îles

Le paysage de la rivière est indissociable de celui de ses îles. Celles-ci participent à l'attrait paysager de la rivière et à son unicité. Les onze îles présentes sur le territoire se distinguent par leur histoire, leur occupation et leur forme. Elles constituent des milieux habités et/ou de conservation et offrent une variété de paysages à découvrir.

Ainsi l'île de Mai et Morris, accessibles directement via leur pont respectif, ont une vocation résidentielle et ont toutes deux accueillies des chalets de villégiature autrefois, voire même de l'agriculture. S'il ne reste aujourd'hui plus de traces de ces anciennes occupations sur leur sol, l'île Malouin a conservé pour sa part sa vocation de villégiature. Les chalets estivaux blancs se dévoilent à travers les arbres, visibles depuis les berges. L'île n'est accessible que pendant la période estivale en raison des crues du printemps.



**Vue sur les îles au loin**

Paysage des rives à l'hiver

## 2.1.5 Analyse règlementaire

**La Ville de Boisbriand s'inscrit, d'une part, dans un cadre de planification à la fois métropolitain, régional et municipal dans lequel sont établies les lignes directrices de l'organisation spatiale en matière d'aménagement et de développement de son territoire, et d'autre part, dans un cadre réglementaire qui encadre de manière plus locale les transformations de son environnement physique. La présente section dresse un portrait du contexte des instruments de planification en place et des mesures applicables au chemin de la Grande-Côte et de ses abords à prendre en considération dans la démarche.**

### LES ZONES D'INTÉRÊT ET DE CONTRAINTES

Si le chemin et ses abords présentent de nombreux éléments d'intérêt particulier, à la fois des composantes bâties, naturelles ou paysagères d'intérêt, le secteur d'intervention possède également un certain nombre de contraintes de nature anthropique et naturel qui peuvent affecter la qualité et le cadre de vie des résidents.

#### Les territoires d'intérêt particulier

##### Trame verte et bleue

Pour assurer la protection et la mise en valeur de la diversité biologique de la région métropolitaine de Montréal, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une Trame verte et bleue (TVB) dans lequel le Parc de la rivière des Mille-Îles s'inscrit — par extension les abords du chemin de la Grande-Côte. L'archipel de la rivière des Mille-Îles est à la fois identifié comme ensemble récréotouristique à valoriser et comme ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain.

##### Aire protégée, site d'intérêt écologique et milieux humides

Plusieurs îles de l'archipel de la rivière des Mille-Îles sont situées à l'intérieur des limites de la Ville de Boisbriand. Certaines d'entre elles comprennent des aires protégées de la MRC déterminées par le gouvernement.

Le cadre naturel aux abords du chemin présente une variété de milieux naturels sensibles, tous fortement articulés autour du complexe hydrographique de la rivière. À l'intérieur et à proximité de celle-ci, on retrouve des sites d'intérêt faunique et floristique, ainsi que des milieux humides. Ces espaces supportent des habitats sensibles et possèdent un intérêt écologique et paysager qui gagnerait à être mis en valeur.

##### Couvert forestier

Aucun bois et corridors forestiers métropolitains sont identifiés par la CMM à l'intérieur du secteur d'intervention. Toutefois, les abords du chemin de la Grande-Côte présentent certains boisés d'intérêt, plus précisément à proximité du milieu riverain de la rivière des Mille-Îles et à l'intérieur de la zone agricole. Ceux-ci participent de manière plus large au concept de protection et mise en valeur des paysages naturels d'intérêt, dont celui de la Trame verte et bleue.

##### Corridor et route d'intérêt

Le PMAD attribue au chemin de la Grande-Côte différents statuts en regard de ses qualités et spécificités naturelles, touristiques et patrimoniales. Ces statuts mettent en évidence le rôle structurant du chemin de la Grande-Côte à l'échelle locale, régionale et métropolitaine, ainsi que les éléments identitaires sur lesquels prendre appui.

##### Réseau cyclable

Le chemin de la Grande-Côte est doté d'une piste cyclable est-ouest qui s'inscrit à l'intérieur du Réseau vélo métropolitain (axe 24, 35 et 39). Le Plan directeur du RVM identifie à l'intérieur des limites de Boisbriand différents segments de type récréatif riverain et utilitaire nécessitant une planification des travaux en regard des particularités des milieux traversés.

##### Zone agricole permanente

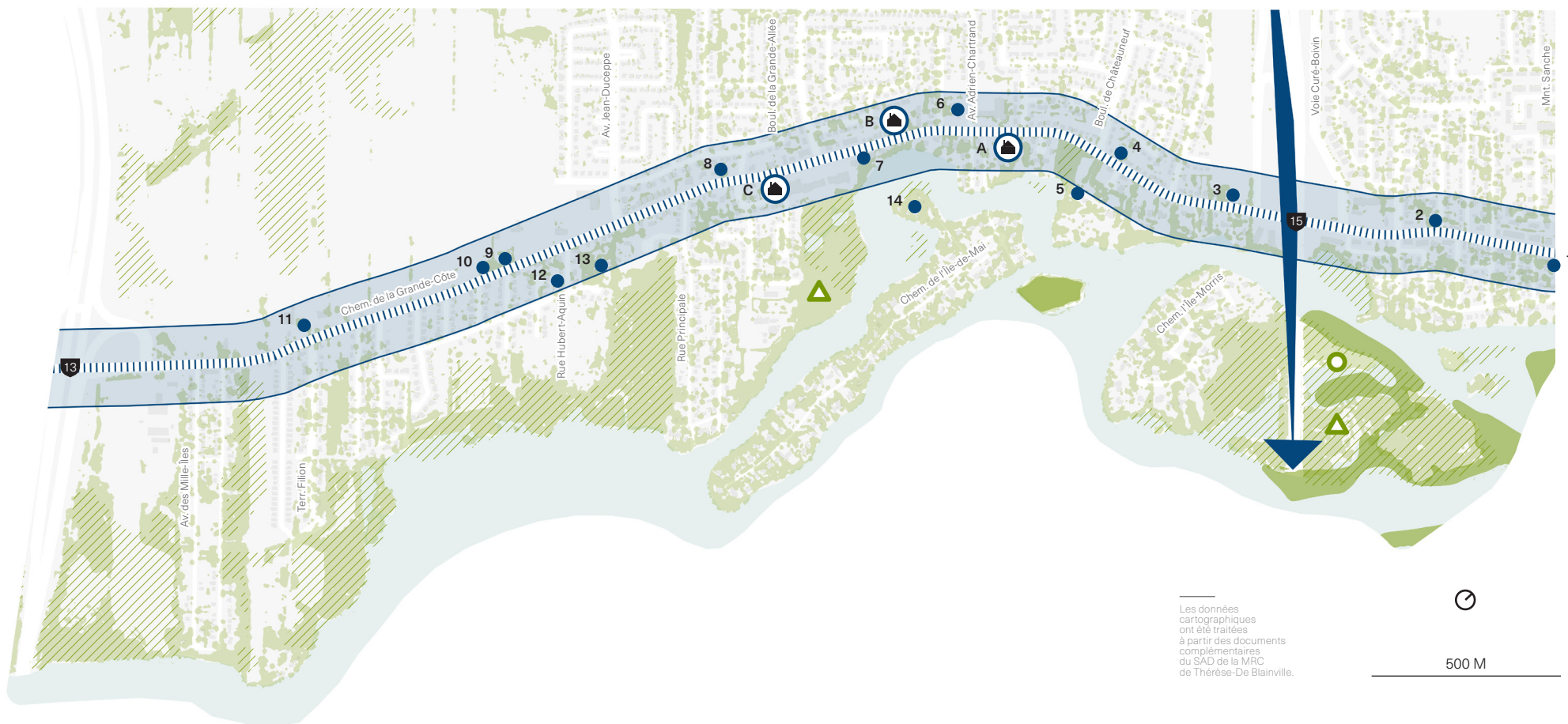
Établie en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, la zone agricole permanente située à l'intérieur du secteur d'intervention est un espace agricole de plus de 2 km<sup>2</sup> possédant des sols de bonne qualité selon le PDZA de la MRC de Thérèse-De Blainville. Cette zone s'inscrit dans les différents documents de planification comme un milieu paysager et patrimonial à préserver et mettre en valeur.

**Territoire d'intérêt particulier**

-  Couvert forestier
-  Aire protégée
-  Milieu humide
-  Site d'intérêt faunique
-  Site à potentiel écologique supérieur
-  Route panoramique d'intérêt métropolitain
-  Réseau cyclable d'intérêt métropolitain
-  Corridor d'accès routier d'intérêt métropolitain
-  Corridor routier patrimonial
-  Élément bâti patrimonial inventorié
-  Immeubles et sites patrimoniaux cités

**Caractéristiques de la zone agricole permanente**

Superficie totale : 2,4 km<sup>2</sup>  
 Utilisation du sol : Friches herbacées (absence de cultures - enregistrées)  
 Potentiel agricole : Classe 2 et 3 (peu de contraintes à la culture)  
 Climat : Zone climatique exceptionnelle (secteur plus chaud)  
 Peuplement écoforestier : Érablière (vers le nord)



Élément bâti patrimonial d'intérêt

On trouve sur le chemin de la Grande-Côte et ses abords trois biens dotés d'un statut juridique de protection en vertu de la loi sur le patrimoine culturel. Ces immeubles, qui se distinguent par leur ancienneté et leur rareté, sont cités par la Ville de Boisbriand (projet de loi no 69). À noter que plusieurs autres bâtiments sont inventoriés à titre de bâtiments d'intérêt patrimonial.

Bâtiment doté d'un statut juridique de protection :

- A. Maison Abraham-Dubois, 331 Chem. de la G-C : Immeuble patrimonial
- B. Maison Bélanger, 274 Chem. de la Grande-Côte : Site patrimonial
- C. Maison Léon-Dion, 394 Chem. de la Grande-Côte: Immeuble patrimonial

Bâtiment d'intérêt patrimonial :

- 1. 22-24, chemin de la Grande-Côte
- 2. 85, chemin de la Grande-Côte
- 3. 167, chemin de la Grande-Côte
- 4. 227, chemin de la Grande-Côte
- 5. 232, chemin de la Grande-Côte
- 6. 305, chemin de la Grande-Côte
- 7. 352, chemin de la Grande-Côte
- 8. 417, chemin de la Grande-Côte
- 9. 531, chemin de la Grande-Côte
- 10. 541, chemin de la Grande-Côte
- 11. 633, chemin de la Grande-Côte
- 12. 195-197, rue Hubert-Aquin
- 13. 475, rue Émile-Nelligan
- 14. 1 à 9, chemin de l'Île Malouin

**Les contraintes anthropiques**Zones sensibles au bruit routier

Des zones sensibles au bruit routier ont été identifiées en bordure des A-13 et A-15 à l'intérieur des différents documents de planification. Ces zones correspondent à des corridors de largeur variable en fonction du débit routier. Les milieux établis à proximité de l'A-15 sont particulièrement affectés par sa présence.

Corridor de transport d'énergie

À l'extrémité ouest, un large corridor infrastructurel de transport d'énergie traverse le chemin de la Grande-Nord dans l'axe nord-sud. À noter l'importante emprise au sol et aérienne des pylônes électriques d'Hydro-Québec qui entraîne des contraintes d'utilisation du sol et affecte la qualité des paysages.

Usine de traitement des eaux usées

Une usine d'épuration de la Ville de Boisbriand est implantée entre un milieu résidentiel de faible densité et le réseau récréotouristique du Centre d'Interprétation de la Nature. Celle-ci s'inscrit donc à l'interface de plusieurs milieux sensibles et peut générer des nuisances sonores et olfactives associés à ses opérations.

**Les contraintes naturelles**Zones inondables

Les différents outils de planification identifient comme principal contrainte naturelle la zone inondable de la rivière des Mille-Îles. Aux abords du chemin de la Grande-Côte, certains milieux établis sont à risque face aux crues printanières en raison de leur proximité avec le milieu riverain. C'est particulièrement le cas pour certaines pochettes résidentielles situées sur les anciennes terrasses de villégiature du côté sud. Les espaces naturels non construits supportent sinon la montée des eaux, hormis la pointe habitée de l'île de Mai. À noter que certains liens de transport actif à proximité des berges sont submergés annuellement.

## Contraintes anthropiques et naturelles

- ..... Gazoduc
- Ligne de transport électrique
- Usine d'épuration
- Zone sensible aux bruits routiers (distance tampon : 440m / A-13 et 540 m / A-15)
- Zone inondable faible courant (20-100 ans)
- Zone inondable grand courant (0-20 ans)




## LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

### Les projets mobilisateurs

Le plan d'urbanisme de la Ville de Boisbriand jette les bases d'une planification à l'échelle de son territoire et établit les lignes directrices de l'organisation spatiale et physique des milieux qui le composent en tenant compte des enjeux et des potentiels d'aménagement.

À noter que ce document précise les orientations, les objectifs et les actions en matière d'aménagement du territoire mis de l'avant dans le Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Thérèse-De Blainville.

Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Boisbriand a identifié six (6) grands projets mobilisateurs, chacun correspondant à une grande orientation d'aménagement de développement. Voici une synthèse des principaux objectifs assujettis aux orientations à prendre en compte dans la présente démarche de planification du chemin de la Grande-Côte.

 Pour obtenir plus de détails sur les moyens de mise en œuvre, veuillez consulter le plan d'urbanisme de la Ville de Boisbriand (chapitre 5 - RV-1440).

### Projet 1 - L'image et l'identité de la Ville

Orientation : Une image et une identité renouvelées

- Soigner l'aménagement des portes d'entrée et des parcours significatifs;
- Mettre en valeur le paysage identitaire;
- Revoir les services et équipements offerts à la population;
- Améliorer l'accessibilité universelle des commerces et services.

### Projet 2 - Les milieux de vie

Orientation : Des milieux de vie diversifiés et de qualité

- Encourager la rénovation et la consolidation du parc de logements dans les secteurs construits;
- Assurer la cohabitation harmonieuse des milieux de vie et des usages adjacents;
- Assurer une offre résidentielle complète, variée et accessible qui répond aux besoins de toutes les catégories de la population et de toutes les générations;
- Améliorer la desserte et la qualité des parcs, des espaces verts et des équipements récréatifs;
- Assurer une planification novatrice et stratégique du développement urbain en fonction de la capacité d'accueil des différents secteurs de la ville;
- Protéger et mettre en valeur les bâtiments de valeur patrimoniale;
- Encourager l'intégration de principes d'efficacité énergétique et de développement durable à la conception des nouveaux bâtiments et des nouveaux projets résidentiels.

### Projet 3 - Les pôles économiques

Orientation : Des pôles commerciaux, industriels et civiques dynamiques et attractif

- Établir une structure commerciale des artères et des pôles commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité;
- Revoir la vocation des derniers secteurs vacants du territoire situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

## Projet 4 - Le milieu agricole

Orientation : Un milieu rural et agricole dynamique et valorisé

- Favoriser le redéploiement et la mise en valeur du territoire et des activités agricoles;
- Promouvoir le développement agroalimentaire et agrotouristique en zone agricole;
- Assurer la cohabitation harmonieuse des usages en zone agricole et la gestion des impacts sur les milieux de vie;
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti.

## Projet 5 - Le paysage et les composantes naturelles

Orientation : Un paysage et des composantes naturelles protégés et mis en valeur

- Améliorer l'accessibilité visuelle et physique de la rivière des Mille-Îles, en respectant ses composantes naturelles et écologiques;
- Préserver et mettre en valeur les composantes du cadre naturel;
- Développer un réseau récréatif qui favorise l'intégration des composantes d'intérêt du territoire aux réseaux vert et bleu;
- Gérer les nuisances engendrées par les contraintes anthropiques;
- Assurer la sécurité publique par la gestion des contraintes naturelles (zones inondables, zones à risque de mouvement de terrain, etc.);
- Favoriser l'intégration d'initiatives environnementales aux processus de gestion, de développement et d'aménagement de la ville.

## Projet 6 - Les infrastructures de transport

Orientation : Des infrastructures de transport fonctionnelles et efficaces

- Assurer des liens de transport efficaces sur l'ensemble du territoire;
- Améliorer la desserte en transport collectif en privilégiant l'aménagement d'équipements supportant le transport collectif;
- Valoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs.

## LES GRANDES AFFECTATIONS ET LES DENSITÉS

### Les grandes affectations

Il existe plusieurs grandes catégories d'affectations du sol aux abords du chemin de la Grande-Côte. Celles-ci indiquent les vocations selon les particularités du milieu et traduisent les paramètres d'occupation réelle ou projetée en termes d'usages, de densité et d'intensité d'occupation.

**!** Pour avoir plus de détails sur une zone précise, notamment en ce qui concerne les usages, les normes spécifiques sur les constructions, le lotissement ou bien certaines dispositions particulières, veuillez consulter le règlement de zonage de la Ville de Boisbriand (RV-1441).

### Les stratégies de développement

En termes de planification urbaine et de gestion de l'urbanisation, la Ville de Boisbriand préconise avant tout la consolidation des zones urbaines existantes dans l'optique de préserver le domaine agricole et le cadre naturel du territoire.

Différentes stratégies de développement sont identifiées selon les particularités des aires d'affectations suivantes et s'appliquent par le fait même au cadre de réflexion du chemin de la Grande-Côte.

#### Affectation résidentiel 1 et 2

La catégorie 1 couvre la plupart des secteurs résidentiels de faible densité existants, situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. La catégorie 2 correspond à plusieurs pochettes résidentielles plus denses sur le territoire. Pour ces affectations, les stratégies de développement préconisées sont :

- La consolidation des secteurs existants, aux endroits où des espaces sont disponibles;
- Le développement, pour les nouveaux quartiers à construire, en priorité, des secteurs déjà viabilisés en infrastructures;
- La densification des espaces bordant le boulevard de la Grande-Allée, le chemin de la Grande-Côte (section ouest) et la montée Sanche est privilégiée;
- Les secteurs d'expansion résidentielle, tels qu'identifiés au *plan 4 – Concept d'organisation spatiale*, situés à l'extérieur des limites du périmètre urbain et contigus au milieu bâti existant, seront envisagés à plus long terme, lorsque les espaces à l'intérieur des limites du périmètre urbain ne seront plus disponibles.

#### Affectation communautaire

L'aire d'affectation communautaire couvre les principaux équipements et services publics de la Ville, dont, entre autres, les établissements scolaires. Pour ces affectations, les stratégies de développement préconisées sont :

- La consolidation des secteurs existants.

#### Affectation commerciale locale

Cette affectation couvre les principaux secteurs commerciaux existants du territoire, dont la portée est avant tout de nature locale. On y retrouve notamment des portions du chemin de la Grande-Côte et du boulevard de la Grande-Allée. Pour ces affectations, les stratégies de développement préconisées sont :

- La consolidation des secteurs existants, notamment par la définition de vocations particulières aux différents secteurs commerciaux et par le redéveloppement de ceux-ci;
- La densification des espaces bordant le boulevard de la Grande-Allée, le chemin de la Grande-Côte (section ouest) et la montée Sanche est privilégiée.

#### Affectation commerciales régionale

L'aire d'affectation couvre principalement la portion commerciale du « Faubourg Boisbriand » comprenant des commerces de plus grandes superficies, de même que la vitrine autoroutière de l'A-15.

#### Affectation industrielle de prestige

L'aire d'affectation couvre la portion industrielle à développer, tel que prévu dans le cadre du « Faubourg Boisbriand », de même que les vitrines autoroutières (A-640 et A-15).

#### Affectation conservation

Cette affectation correspond aux espaces à protéger sur le territoire, dont les berges, certains milieux humides et certaines îles.

#### Affectation agricole

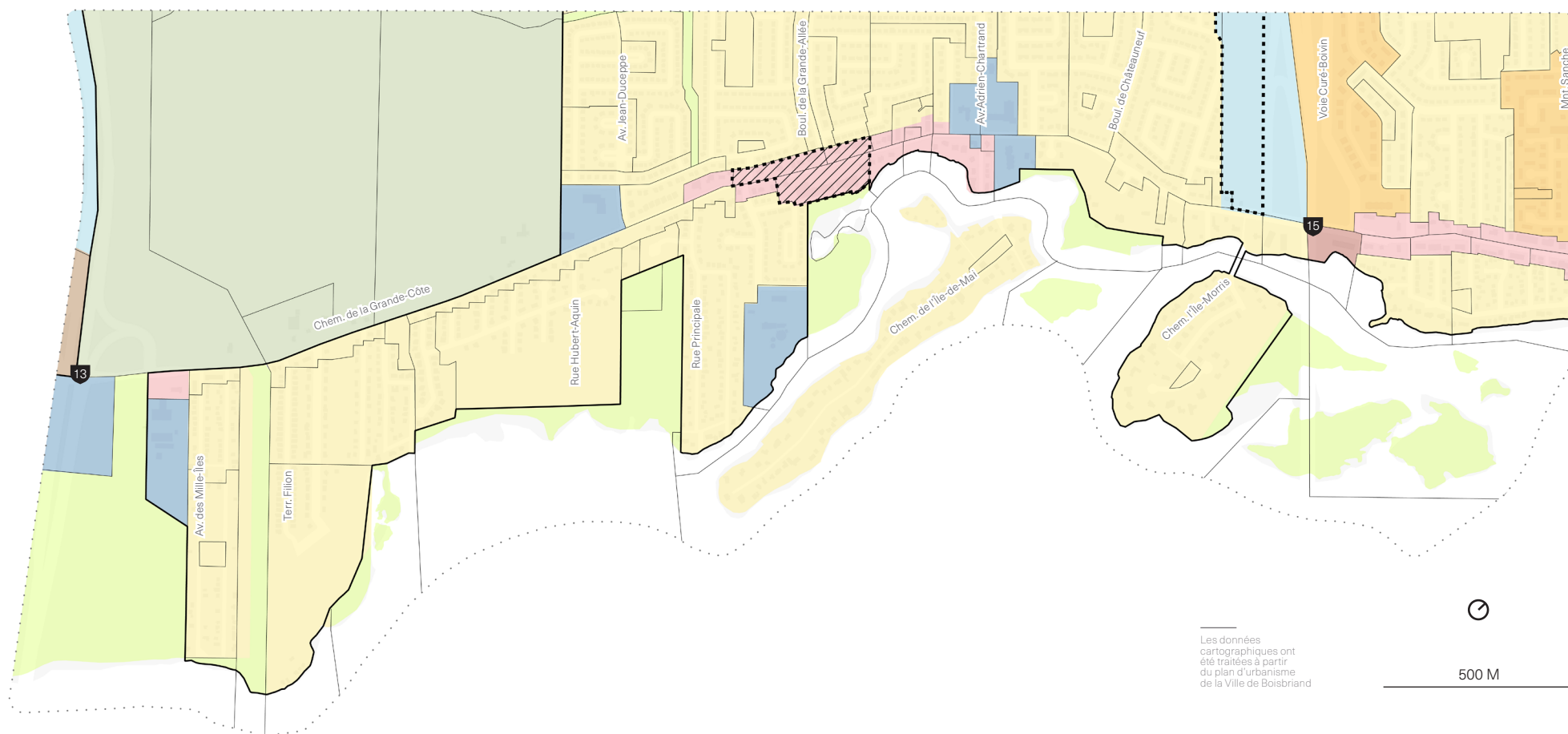
L'aire d'affectation couvre la zone agricole permanente au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (RLRQ, c. P-41.1).

**Grandes affectations et usages dominants**

- Résidentielle 1 : Habitation avec des typologies variées de moins de 6 logements par bâtiment
- Résidentielle 2 : Habitation avec des typologies multifamiliales de 6 logements et plus par bâtiment
- Communautaire : Équipement communautaire de voisine et régional
- Commerciale locale : Commerce de voisinage et de quartier et bureaux
- Commerciale régionale : Commerce à desserte régionale et bureaux
- Industrielle de prestige : Industrie de prestige, activités d'affaires et de haute technologie et industrie légère
- Conservation : Espace de conservation
- Agricole : Agriculture et activités agricoles

**Espace voué à l'urbanisation optimale**

- Espace vacant
- Espace à redévelopper
- Périmètre d'urbanisation
- Zonage (RV-1441)



500 M

## Les densités d'occupation

Conformément aux exigences métropolitaines, des seuils minimaux de densité à des fins résidentielles ou mixtes « hors TOD » sont définis par le PMAD afin d'optimiser les infrastructures urbaines et d'assurer la consolidation du tissu urbain existant.

À Boisbriand, les seuils minimaux de densité s'appliquent prioritairement aux espaces voués à une urbanisation optimale, c'est-à-dire les terrains vacants ou à redévelopper (desservis par les infrastructures municipales et compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation). Les seuils minimaux de densité brute\* sont prescrits de façon progressive jusqu'en 2031, soit de 21 log./ha à 27 log./ha. À noter que certaines exceptions s'appliquent afin de ne pas appliquer les seuils minimaux de densité, notamment dans les milieux sensibles d'intérêt écologique ou patrimonial (non-exclusivement).

\* Inclut les parcs et les rues dans le calcul.

## LES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

### Schéma d'aménagement et de développement (SAD)

Certaines dispositions particulières applicables au secteur d'intervention du chemin de la Grande-Côte sont identifiées dans les documents complémentaires du Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Thérèse-De Blainville :

- Conditions d'émission des permis de construction (section 2);
- Dispositions relatives au lotissement (section 3);
- Dispositions relatives aux plaines inondables (section 4);
- Dispositions relatives à la protection des rives et du littoral (section 5);
- Dispositions relatives à la gestion des odeurs en milieu agricole (section 7);
- Dispositions particulières concernant certaines thématiques (section 8).

### Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

La Ville de Boisbriand, dans son règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturales (RV-1447), identifie certains territoires et certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat relativement à certains types de travaux. Ce règlement permet à la Ville d'assurer la qualité d'ensemble du cadre physique et paysager en tenant compte des particularités de chaque milieu.

À l'intérieur du secteur d'intervention, certaines zones aux abords du chemin de la Grande-Côte sont assujetties à des dispositions particulières (objectif et critère) relativement à l'implantation, au lotissement, à l'architecture, à l'affichage et aux aménagements paysagers, par exemple.

- Les axes et pôles commerciaux (Grande-Côte, Grande-Allée, montée Sanche);
- La vitrine autoroutière, située aux abords de l'autoroutes A-15.

Des dispositions spécifiques sont également applicables à la catégorie des bâtiments d'intérêt patrimonial identifiés par la Ville de Boisbriand.

## 2.2 Démarche de consultation

Soucieuse d'impliquer en amont la population et les acteurs clés du milieu dans le processus d'élaboration du Plan, la Ville de Boisbriand a mis en place une vaste démarche de consultation qui s'est déroulée du début du mois de mars à la fin du mois de juin 2022. Durant cette période, une variété d'activités et d'outils ont été mobilisés pour rejoindre la population et les acteurs afin de prendre connaissance de leurs préoccupations et afin de dégager une vision concertée qui guidera le développement et l'aménagement du chemin de la Grande-Côte.

La démarche s'est organisée autour des activités et des outils suivants :

- Une soirée d'information pour expliquer la démarche et présenter la nouvelle plateforme de participation de la Ville de Boisbriand : [onjase.boisbriand.ca](https://onjase.boisbriand.ca);
- Un questionnaire en ligne et une carte interactive permettant de géolocaliser les commentaires des visiteurs;
- Des outils de mobilisation et de communication comprenant quatre capsules vidéos réalisées pour sensibiliser la population aux grands enjeux territoriaux ainsi que deux marches exploratoires de type balado pour explorer le territoire de la Grande- Côte;
- Deux soirées de tables de discussion pour valider le diagnostic et travailler sur une vision commune avec les citoyens et les acteurs locaux.



**visites** sur la page *Revitalisation du chemin de la Grande-Côte* de la plateforme onjase



**téléchargements** des parcours des 2 marches exploratoires de type balado



**répondants** au questionnaire en ligne (total de 758 visites)



**visionnements** des 4 capsules vidéos qui présentent les grands enjeux du territoire



**téléchargements** du rapport du diagnostic territorial



**personnes** se sont exprimées lors des soirées de consultation



Retour sur le diagnostic — Tables de discussions mixte  
Maison du citoyen, 6 juin 2022



Élaboration d'une vision commune — Tables de discussions mixte  
Maison du citoyen, 13 juin 2022

Un rapport des résultats des activités de consultation a été produit et rendu disponible sur la plateforme *onjase.boisbriand.ca* au mois de septembre 2022. Sous la forme d'une synthèse, les principales idées qui sont ressorties des activités de consultation sont ici présentées.



Localisation des points de jonction sur le chemin de la Grande-Côte

PJ1 - Secteur des Terrasses Boisbriand  
 PJ2 - Pôle mixte  
 PJ3 - Pôle culturel  
 PJ4 - Pôle Hubert-Aquin

## GRANDES LIGNES DES RÉSULTATS DE LA DÉMARCHE DE CONSULTATION

### L'identité et l'expérience

L'identité propre au chemin de la Grande-Côte et son unicité au sein du territoire de Boisbriand se sont révélées comme des aspects clés à prendre en compte dans sa transformation. S'agissant d'un tracé fondateur existant depuis l'arrivée de l'agriculture sur les rives de la rivière des Mille-Îles, le chemin de la Grande-Côte détient des attributs qui se distinguent du reste du territoire principalement construit à partir des années 1970. Sa relation avec l'eau, la persistance d'une activité agricole et la présence d'un certain nombre de bâtiments ancestraux sont autant de caractéristiques qui participent à l'identité du chemin. Pour les participants, ces attributs permettent d'offrir une expérience particulière aux résidents de Boisbriand. Une expérience ancrée dans l'histoire de la ville et qui offre des qualités sensibles et esthétiques.

### Les points de jonction

À travers l'image du village, les participants aux activités de consultation ont émis le souhait de favoriser une offre commerciale de proximité, d'augmenter les lieux de rencontres ainsi que de diversifier l'offre culturelle en place. Ils aspirent à créer un lieu dans la ville qui permet des interactions et qui pourrait renforcer l'esprit de communauté chez les résidents. Sur le chemin de la Grande-Côte, on retrouve quelques lieux où convergent différentes fonctions et activités, ici nommés « points de jonction », dont les caractéristiques peuvent s'apparenter à de petites centralités. Les participants souhaitent miser sur ces points de jonction existants et renforcer leur effet d'attraction. Les deux secteurs de concentration commerciale, soit le pôle mixte à l'est de l'A15 et le secteur des Terrasses Boisbriand sont identifiés comme des lieux avec un important potentiel développement. De manière complémentaire, le pôle culturel autour du Centre de création et la jonction de la rue Hubert-Aquin et de la Grande-Côte ont des caractéristiques distinctives qui pourraient servir de levier à la mise en valeur du chemin et de ses différentes dimensions.

### Les rôles

De manière fondamentale, le chemin de la Grande-Côte est un axe de transit qui constitue le principal accès aux quartiers résidentiels environnants à partir des autoroutes A15 et A13. Davantage en lien avec sa relation avec la rivière, l'espace agricole, les milieux naturels et les qualités esthétiques qui en découlent, un rôle récréatif s'ajoute à la voie. Ce dernier est appuyé par quelques infrastructures, dont une piste cyclable, des sentiers pédestres et des haltes. S'il n'est pas complètement assumé encore par le chemin, les participants évoquent le souhait développer son rôle de liant collectif, c'est-à-dire un espace où les membres de la communauté se côtoient. Cela passerait par la mise en valeur des points de jonction en créant des lieux de rencontre, ainsi qu'en favorisant un mode de vie de proximité, où il est possible de faire certaines activités du quotidien à pied, à vélo ou en transport collectif.

## 2.3 Analyse FFOM

L'analyse Force Faiblesse Opportunités Menaces présente de manière synthétique les éléments significatifs qui sont ressortis de la lecture du milieu et des activités de consultation publique. Dans le tableau suivant, l'ensemble de ces éléments ont été regroupés selon trois grands thèmes.

THÈMES	FORCES	FAIBLESSES	OPPORTUNITÉS	MENACES
MOBILITÉ	Réseau cyclable continu sur l'ensemble du tracé du chemin de la Grande-Côte	Incitation à la vitesse pour les automobilistes sur le segment face à la zone agricole en raison de la configuration de la voie et l'absence d'interruption	Largeur de la chaussée suffisamment grande pour des interventions sur l'emprise public pour optimiser les parcours actifs et le paysage urbain	Occupations contraignantes des berges limitant la création de liens actifs transversaux le long de la rivière des Mille-Îles
	Connexion au réseau de pistes cyclables locales et régionales	Utilisation du chemin de la Grande-Côte comme voie de contournement lorsque les autoroutes sont congestionnées	Projets d'infrastructure prévus par le MTQ et la Ville	
		Parcours actif non continu le long des berges de la rivière des Mille-Îles		
	Aménagement piéton de qualité dans les centralités de quartier	Cohabitation et partage difficiles des différents modes de transport : <ul style="list-style-type: none"><li>• Peu d'intersections balisées</li><li>• Plusieurs intersections sans panneaux d'arrêts</li><li>• Absence de trottoir d'un côté du chemin</li><li>• Piste cyclable bidirectionnelle comme source de danger supplémentaire d'accident pour les automobilistes effectuant un virage</li><li>• Proximité de la voie cyclable avec la circulation (sentiment de sécurité faible);</li><li>• Corridor scolaire peu sécuritaire</li><li>• Arrêts d'autobus non aménagés (absence de quais et d'aires d'attente)</li></ul>	Projet d'implantation d'un gare intermodale (à valider)	
ATTRACTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT	Route historique et panoramique	Interfaces floues et peu attractives des entrées de ville	Grand potentiel de remise en culture des terres agricoles	Rareté de terrains libres à des fins de développement urbain à moyen et long terme (saturation du périmètre urbain)
	Localisation géographique avantageuse et facilement accessible par le réseau autoroutier		Présence de terrains vacants, sous-utilisés ou d'usages mal intégrés à proximité des concentrations commerciales	Absence de relève agricole à Boisbriand et recul des terres en culture
	Zone agricole située dans un micro climat et possédant des sols de bonne qualité		Potentiel de développement du réseau récréotouristique relié aux rives avec le Parc de la Rivière des Mille-Îles	
PAYSAGE ET EXPÉRIENCE	Un territoire agricole rare encore en activité dans la région métropolitaine	Paysage urbain peu harmonisé : <ul style="list-style-type: none"><li>• Insertions bâties en rupture avec l'environnement bâti existant à caractère villageois</li><li>• Un front bâti discontinu et un cadre bâti hétéroclite (courant architecturaux) favorisant une identité difficile à définir</li></ul>	Plusieurs accès public à l'eau à consolider (domaine public de la rue)	Constructions et transformations physiques qui altèrent le cadre paysager villageois : <ul style="list-style-type: none"><li>• Perte du caractère patrimonial</li><li>• Etiollement du patrimoine bâti</li></ul>
	Composantes naturelles identitaires remarquables à proximité (l'archipel de la rivières des Mille-Îles)			
	Chemin à caractère villageois avec des bâtiments historiques d'intérêt architectural	Relation visuelle et physique faible et sous-exploitée à la rivière <ul style="list-style-type: none"><li>• Connectivité avec les sentiers piétons peu visible et peu signalisé à partir du chemin</li></ul>		Territoire agricole en perte de vitesse (fermeture des vues ouvertes et du patrimoine bâti agricole)
	Cadre bâti à échelle humaine en terme de hauteur et de gabarit pour une majorité des constructions	Rareté des espaces publics, des aires de repos ou d'haltes aux abords du chemin de la Grande-Côte	Nouveaux pouvoirs municipaux et régionaux en matière d'accès aux berges (à étudier)	Spéculation et pression foncière, particulièrement sur la rive sud du chemin (grandes propriétés)
	Activités civiques et culturels bien établis à proximité (pôle civique et culturel)	Présence de contraintes naturelles et anthropiques (nuissances sonores, visuelles)		
	Présence de centralités commerciales de quartier	Aires de stationnement en marge avant des commerces contribuant à la perte de convivialité des déplacements piétons		
	Parcs naturels à caractère riverain et d'une offre récréotouristique diversifiée	Sous-représentation des commerces et services courants et semi-courants dans les pôles commerciaux de quartier. À l'inverse, surreprésentation des achats réfléchis		Forte présence de circulation de transit, même dans les rues résidentielles
	Espaces verts publics participant à l'expérience scénique et à l'animation des rues			

# 3.0

## Vision et orientations

3.1 Enjeux	63
3.2 Vision	66
3.3 Orientations et objectifs	68
<b>Orientation 1</b> Consolider et développer des points de jonction à la fois distinctifs et complémentaires	68
<b>Orientation 2</b> Prendre appui sur les éléments identitaires comme levier de mise en valeur	69
<b>Orientation 3</b> Doter le chemin de la Grande-Côte d'une signature forte, unique et distinctive	70
<b>Orientation 4</b> Améliorer les conditions de mobilité pour les usagers du transport actif et collectif	70

## 3.1 Enjeux

**Le diagnostic territorial et les activités de consultation ont mis en lumière plusieurs enjeux présents dans le secteur du chemin de la Grande-Côte. À cela s'ajoute, en toile de fond, dominant les enjeux thématiques, deux enjeux fondamentaux pour la planification du secteur.**

### PRINCIPAUX ENJEUX

#### Conciliation entre le développement et la préservation

L'axe du chemin de la Grande-Côte est valorisé en termes d'espace disponible pour le développement immobilier principalement résidentiel. S'il peut engendrer des forces positives, notamment en amenant une masse critique de population autour des espaces commerciaux, le développement peut du même coup créer une pression sur les attributs du chemin, sur les dimensions valorisées, tel que les qualités paysagères, la relation avec l'eau et avec le patrimoine bâti déjà fragilisé. Ces différents éléments pourraient être portés à disparaître. La question de la conciliation entre le développement et la préservation est d'autant plus sensible puisqu'une fois réalisées, les pertes sont irréversibles.

#### Équilibre entre les différents rôles du chemin

Le chemin de la Grande-Côte tient trois rôles essentiels pour la Ville de Boisbriand. C'est d'abord un axe de transit qui constitue le principal accès aux quartiers résidentiels environnants à partir des autoroutes A15 et A13. Le chemin tient aussi un rôle dans l'offre récréative à Boisbriand en hébergeant une piste cyclable et en liant les attraits naturels et historiques du territoire. Finalement, le chemin a un rôle souhaité de liant collectif, c'est-à-dire un espace où les membres de la communauté se rencontrent et se côtoient. La superposition de ces différents rôles révèle un enjeu majeur duquel découlent plusieurs enjeux touchant l'ensemble des thématiques (mobilité, attractivité et développement, paysage et expérience).

## MOBILITÉ

### Cohabitation entre les différents usagers de la route

En raison de son rôle de transit important, le chemin de la Grande-Côte accueille une grande quantité de véhicules motorisés en mouvement surtout aux heures de pointe. Ce fort achalandage combiné à la configuration changeante de l'emprise de la voie et aux lacunes d'aménagement à plusieurs intersections contribue à créer un sentiment d'inconfort et d'insécurité pour les usagers de la mobilité active. Un meilleur partage de la chaussée et une amélioration des conditions de déplacement pour les usagers actifs sont nécessaires pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers de la route et pour favoriser la mobilité active sur le territoire boisbriannais.

### Accès aux différents attraits du territoire à proximité du chemin

Le chemin de la Grande-Côte dispose de plusieurs attraits établis et potentiels à proximité. Non seulement l'aménagement du chemin de la Grande-Côte doit être revu afin de faciliter les déplacements entre les destinations ayant pignon sur rue sur le chemin, mais un travail doit également être réalisé afin de faciliter l'accessibilité vers les attraits à proximité du chemin ainsi que l'accessibilité entre les éléments au sein même des points de jonction. Une réflexion à différentes échelles s'impose pour réfléchir aux formes et aux modalités d'accès pour les différents usagers entre le chemin et la rivière des Mille-Îles, entre le chemin et les quartiers avoisinants, mais aussi entre le chemin et les activités riveraines comme les commerces et les institutions publiques.

## ATTRACTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT

### Animation et de vitalité commerciale

Le chemin de la Grande-Côte est un des trois principaux liens commerciaux de Boisbriand accueillant une variété de commerces de proximité et spécialisés. Malgré cette présence de commerces, l'animation et la vitalité commerciale sur le chemin ne sont pas perçues comme des éléments tirant pleinement profit du contexte et de la localisation du chemin. La répartition de l'offre commerciale sur le chemin est caractérisée par une surreprésentation des achats réfléchis alors qu'une offre en achats et services courants participerait davantage à l'animation et au type de vitalité commerciale souhaités. L'aménagement actuel des espaces commerciaux favorise les clients motorisés et, ce faisant, affecte l'ambiance et les conditions de cheminement pour les clients se déplaçant à pied ou en vélo. Pour rééquilibrer, voire transformer l'offre commerciale dans la direction désirée, des modifications doivent être apportées à l'aménagement des lots commerciaux pour les rendre plus accueillants et conviviaux pour tous les clients.

### Image du chemin de la Grande-Côte

Afin de se démarquer dans un contexte de grande mobilité et de forte concurrence commerciale, le chemin de la Grande-Côte doit développer une image distinctive. Le chemin occupe une place centrale dans l'histoire de la Ville de Boisbriand. Il bénéficie de la présence de plusieurs éléments qui témoignent de cette histoire et qui confère au lieu une identité singulière tels que la proximité avec la rivière des Mille-Îles et le territoire agricole. L'offre commerciale, institutionnelle et culturelle participe également à tracer les contours de cette image distinctive, mais encore à consolider du chemin de la Grande-Côte. Mis ensemble et combinés aux autres transformations proposées sur le chemin dans le cadre de ce plan stratégique d'urbanisme, ces éléments constituent les bases sur lesquelles le chemin peut s'appuyer pour se positionner et rayonner à l'échelle locale et régionale.

### Vocation et cohabitation de l'espace agricole

L'agriculture sur le territoire est en perte de vitesse. Il reste de cette pratique une zone agricole permanente située entre la rue Hubert-Aquin et l'A-13. Son emplacement, au cœur d'un territoire urbanisé, fait en sorte que la valeur foncière du territoire agricole est beaucoup plus faible par rapport au territoire urbanisé. Ces terres suscitent ainsi la convoitise de promoteurs immobiliers et investisseurs et engendrent de la spéculation foncière. Cela a pour impact de faire dépasser largement la valeur de la terre de sa rentabilité agricole. Par ailleurs, les entreprises agricoles de la Ville de Boisbriand, tout comme celles des milieux périurbains de manière générale, subissent les impacts du vieillissement de la population agricole et du manque de relève.

Outre la pression immobilière, les terres agricoles sont également utilisées par certains résidents de manière récréative et sans permission. Le passage répété des piétons, des cyclistes et des quadistes endommage les cultures en place. Dans ce contexte, le statu quo n'est pas soutenable à long terme. La vocation de l'espace agricole et son intégration avec le milieu urbanisé doivent être repensées.

## PAYSAGE ET EXPÉRIENCE

### Harmonisation de la forme urbaine et du cadre bâti

Le chemin de la Grande-Côte projette une image éclectique en raison des variations de la forme urbaine et du cadre bâti. La plupart des transformations rapides observées au cours des dernières années au lieu de contribuer à venir retisser une harmonie ont plutôt participé à effriter davantage la cohérence de l'axe. L'implantation de nouvelles constructions et les pressions qui s'intensifient sont particulièrement enclines à bouleverser les qualités paysagères du chemin. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire que la Ville de Boisbriand se dote de lignes directrices claires et d'outils de contrôle appropriés pour que les nouvelles constructions et les modifications aux constructions existantes tiennent compte du contexte d'implantation tout en laissant une marge de manoeuvre pour que le territoire ne reste pas figé et qu'il puisse évoluer de manière à contribuer à répondre aux enjeux globaux comme les transformations sociodémographiques, l'adaptation aux changements climatiques, la réduction des GES. L'harmonisation de la forme urbaine et du cadre bâti doit également veiller à préserver et à mettre en valeur les éléments constitutifs de l'ambiance particulière du chemin.

### Confort et convivialité du domaine public et privé bordant le chemin

L'aménagement du domaine public et du domaine privé sur le chemin de la Grande-Côte est principalement conçu dans la volonté de répondre aux besoins de mobilité et d'accueil des automobilistes. Le partage de la piste cyclable avec les piétons, la présence d'un corridor scolaire peint au sol à même la chaussée, la présence d'un trottoir d'un seul côté de la rue, le manque de végétation et de mobilier urbain ne sont que quelques éléments qui nuisent au confort, à la convivialité et parfois même à la sécurité du domaine public pour les usagers de la mobilité active et collective. Sur les parcelles privées de part et d'autres du chemin, l'aménagement de vastes superficies de stationnement en façade des commerces souvent dépourvus de végétation donne l'impression que l'environnement minéralisé de la rue s'étend jusqu'à l'entrée des commerces. Du côté du domaine public, une requalification de l'emprise de la rue est à considérer pour créer des corridors confortables et sécuritaires pour tous les usagers, libérer de l'espace pour végétalisé et installer du mobilier urbain. Du côté du domaine privé, des lignes directrices claires et des outils de contrôle appropriés doivent être mis en place afin d'encadrer l'implantation et l'utilisation des marges avant pour les nouvelles constructions et des stratégies doivent être réfléchies pour améliorer et transformer les espaces privés existants. Les éléments de design urbain, de signalétique et de végétalisation pour assurer le confort et la convivialité des domaines public et privé peuvent par ailleurs contribuer à donner une signature au chemin de la Grande-Côte et par le fait même renforcer la cohérence de l'axe et projeter une image distinctive.

### Intégration des composantes identitaires

La rivière des Mille-Îles, les îles habitées, les terres agricoles, le cadre bâti ancien sont autant d'éléments qui participent à conférer une identité au chemin de la Grande-Côte. En plus d'une amélioration des accès physiques à ces éléments comme il a été traité dans l'enjeu de la mobilité, ces derniers doivent bénéficier d'une meilleure intégration fonctionnelle et symbolique au chemin. Une réflexion s'impose pour créer des ponts, des synergies, entre les activités se déroulant à ces différents endroits et les autres activités sur le chemin de la Grande-Côte. Comment ces lieux peuvent-ils nourrir le dynamisme de la Grande-Côte et réciproquement, comment les autres activités sur le chemin peuvent-elles profiter de ces attraits uniques. C'est en partie à travers ce lien fonctionnel que les liens symboliques entre les éléments peuvent se développer.

### Relation physique et visuel avec la rivière des Mille-Îles

Le chemin de la Grande-Côte jouit d'une proximité avec la rivière des Mille-Îles, mais la relation avec cette dernière est pourtant peu perceptible à partir du chemin. De rares endroits permettent un accès physique direct à la rivière et la vue vers celle-ci, lorsqu'elle serait possible, est le plus souvent obstruée par un cadre bâti continu. Les berges de la rivière des Mille-Îles présentent des paysages variés et offrent la possibilité de fréquenter des milieux naturels exceptionnels à proximité de la ville. Des interventions doivent être réalisées pour rappeler et souligner que Boisbriand est une ville riveraine et que la relation avec la rivière est déterminante dans l'histoire de l'occupation du territoire.

## 3.2 Vision

Prenant racine dans le diagnostic du territoire et nourri par la démarche de consultation des citoyens, des acteurs du milieu, des services municipaux et des élus, la vision présente une image idéalisée du chemin de la Grande-Côte dans les prochaines années qui répond aux enjeux soulevés. Elle définit clairement l'avenir souhaité pour le chemin afin de donner une impulsion pour sa transformation, informer les acteurs locaux et ultimement les fédérer autour d'un projet territorial collectif et cohérent.

Accompagnant cette vision, quatre grandes orientations viennent baliser la direction à suivre. Ces orientations sont elles-mêmes subdivisées en sous-orientations qui peuvent s'apparenter aux grands chantiers à réaliser. Finalement, des objectifs s'ajoutent à la structure comme autant de cibles plus précises à atteindre.

## Le chemin de la Grande-Côte, *un axe liant pour la collectivité.*

Le chemin de la Grande-Côte est **un milieu de vie mixte, dynamique et sécuritaire** accueillant **une variété d'activités et une diversité d'habitations** qui s'intègrent harmonieusement les unes aux autres. Il propose **des espaces publics de qualité** permettant aux habitants et aux visiteurs de se rencontrer et d'investir les lieux en tant que communauté. Il offre **un cadre de vie unique** en liant et rendant accessible les attraits du territoire afin que les habitants puissent **vivre au quotidien le territoire dans toutes ses dimensions.**

## 3.3 Orientations et objectifs

### Orientation 1

Consolider et développer des points de jonction à la fois distinctifs et complémentaires

#### Sous-orientation

#### 1.1 Créer des milieux de vie mixte

##### Objectifs

- Permettre une mixité fonctionnelle dans les points de jonction
- Assurer une offre résidentielle complète, variée et accessible qui répond aux besoins de toutes les catégories de la population et de toutes les générations
- Encadrer des développements compacts de densité modérée à l'intérieur des points de jonction
- Limiter les superficies consacrées au stationnement de surface afin d'optimiser l'utilisation du sol pour des activités à plus haute valeur ajoutée

#### Sous-orientation

#### 1.2 Favoriser la vitalité commerciale et l'animation du chemin

##### Objectifs

- Regrouper la fonction commerciale dans les secteurs des points de jonction afin d'éviter un étalement de l'activité commerciale sur le chemin de la Grande-Côte
- Préconiser des usages et des aménagements de qualité qui animent l'espace public sur la rue et devant les rez-de-chaussée des bâtiments
- Envisager de mettre en place des programmes qui encouragent la vitalité commerciale
- Faciliter l'implantation de commerces et services complémentaires dans les points de jonction

- Favoriser une diversité de locaux commerciaux lors de la rénovation et la construction de bâtiments
- Réfléchir à l'aménagement d'espaces et de lieux publics de qualité

#### Sous-orientation

#### 1.3 Miser sur l'identité propre à chaque point de jonction

##### Objectifs

- Définir le rôle de chaque point de jonction en s'appuyant sur les concentrations d'activités différentes déjà implantées sur le territoire
- Intégrer les attraits du territoire qui sont à proximité (rivière, terre agricole, activités culturelles)

## Orientation 2

Prendre appui sur les éléments identitaires comme levier de mise en valeur

### Sous-orientation

#### 2.1 Renforcer le lien entre le milieu riverain et le chemin

##### Objectifs

- Consolider et ajouter des liens physiques et visuels vers la rivière des Mille-Îles et les milieux boisés
- Envisager la création d'un parcours significatif et continu le long des berges au sein du milieu riverain

### Sous-orientation

#### 2.2 Poursuivre la réflexion pour investir de manière durable et intégrée l'espace agricole

##### Objectifs

- Définir et développer une vocation pour l'espace agricole qui prend en compte les enjeux et les besoins, actuels et futurs, à l'échelle locale, métropolitaine et régionale
- Réfléchir à aménager une zone de transition entre cet espace et le milieu adjacent déjà urbanisé

### Sous-orientation

#### 2.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti

##### Objectifs

- Identifier les immeubles ayant une valeur patrimoniale
- Actualiser et bonifier les mesures de protection pour les bâtiments ayant une valeur patrimoniale
- Mettre en place des mesures de mise en valeur des bâtiments et des sites ayant une valeur patrimoniale pour faire connaître l'histoire du chemin de la Grande-Côte à travers le patrimoine bâti et paysager

## Orientation 3

Doter le chemin de la Grande-Côte d'une signature forte, unique et distinctive

### Sous-orientation

#### 3.1 Améliorer et harmoniser le cadre physique et bâti

##### Objectifs

- Encadrer les projets de construction afin d'assurer une intégration harmonieuse avec le milieu bâti et paysager
- Favoriser le redéveloppement, la requalification ou la rénovation du cadre bâti afin qu'il réponde à des impératifs de densification et de mixité fonctionnelle
- Assurer la qualité et la durabilité des projets de construction

### Sous-orientation

#### 3.2 Assurer une cohérence des aménagements sur l'axe

##### Objectifs

- Mettre en place une signalétique claire, visible et distinctive
- Souligner et soigner l'apparence des portes d'entrée au secteur du chemin de la Grande-Côte
- Signaler à partir du chemin de la Grande-Côte la présence de la rivière des Mille-Îles et ses attraits
- Embellir l'aménagement des rues et favoriser une densification du couvert végétal dans l'emprise publique et privée

## Orientation 4

Améliorer les conditions de mobilité pour les usagers du transport actif et collectif

### Sous-orientation

#### 4.1 Favoriser la mobilité durable et alternative

##### Objectifs

- Renforcer les liens de mobilité active avec les quartiers résidentiels au nord et au sud du chemin de la Grande-Côte
- Prévoir des espaces et des infrastructures soutenant les modes de déplacements durables

### Sous-orientation

#### 4.2 Assurer la sécurité et le confort de tous les usagers

##### Objectifs

- Sécuriser et marquer les intersections clés et les abords d'établissements scolaires afin d'assurer un apaisement de la circulation véhiculaire et la sécurité de tous les usagers
- Envisager une reconfiguration de l'emprise afin de prévoir des voies réservées aux différents modes de déplacement tout en considérant la géométrie de la voie
- Améliorer le sentiment de confort aux abords des autoroutes et pendant leur traversée
- Améliorer la convivialité des lieux d'embarquement et de débarquement de transport collectif
- Prévoir du mobilier urbain permettant des moments d'arrêt pour les piétons et assurer la présence de zones d'ombre sur le chemin de la Grande-Côte
- Respecter les principes d'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle

# 4.0

## Concept d'aménagement

4.1 Premisses et les balises	72
4.2 Concept d'aménagement	73
Emprise publique de la rue	74
Entrées de ville	76
Parcours riverain	77
Points de jonction	79
Secteur des Terrasses Boisbriand	79
Pôle mixte	84
Pôle culturel	88
Pôle Hubert-Aquin	92
4.3 Affectations et densités	96

## 4.1 Prémisses et balises

Le concept d'aménagement vient projeter sur le territoire la vision et les orientations d'aménagement. Il vise à offrir une version imagée d'un avenir possible qui s'inscrit dans la lignée de la vision, des orientations et des objectifs. En ce sens, il doit être interprété comme un outil pour communiquer la vision et les orientations et non comme un plan précis et exact des transformations à venir sur le chemin. Les esquisses d'aménagement présentées dans cette section sont donc à titre illustratif seulement. Elles visent à révéler les potentiels pour bonifier et développer les aménagements publics et privés du secteur de la Grande-Côte.

### PRÉCISIONS SUR LA ZONE AGRICOLE

En raison de la demande d'exclusion de la zone agricole permanente déposée à la CPTAQ concernant le dossier Forestia, la programmation de cette portion du territoire n'est pas spécifiquement prise en compte dans le cadre de ce plan stratégique. Une planification de la zone d'interface est cependant réfléchie de manière à être compatible et à bonifier l'intégration du projet qui aura cours au sein de l'espace agricole peu importe sa nature. Les propositions devront être ajustées et détaillées lorsque la vocation du site sera définie pour assurer un bon arrimage avec la zone déjà urbanisée à l'est.



La concrétisation de la vision et des orientations de ce plan stratégique nécessite la réalisation de plusieurs actions d'ampleur différentes dont les premiers jalons sont :

- Procéder à une révision réglementaire incluant les règlements sur le plan d'urbanisme, sur le zonage, sur le lotissement et sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
- Réaliser et adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour encadrer avec plus de précision la planification du secteur de la Grande-Côte et plus particulièrement les points de jonction;
- Élaborer et adopter une politique d'habitation pour déployer une stratégie de développement immobilier résidentiel répondant adéquatement aux besoins des ménages notamment en matière de logements sociaux, abordables et familiaux;
- Créer une réserve financière dédiée au logement social soit par l'établissement d'un montant qui serait prélevé sur l'évaluation foncière des immeubles et/ou par l'imposition d'un montant aux promoteurs;
- Réaliser un plan d'action.

## 4.2 Concept d'aménagement

Le présent concept d'aménagement global se déploie sur tout le secteur du chemin de la Grande-Côte. Il comprend les cinq grandes composantes suivantes :

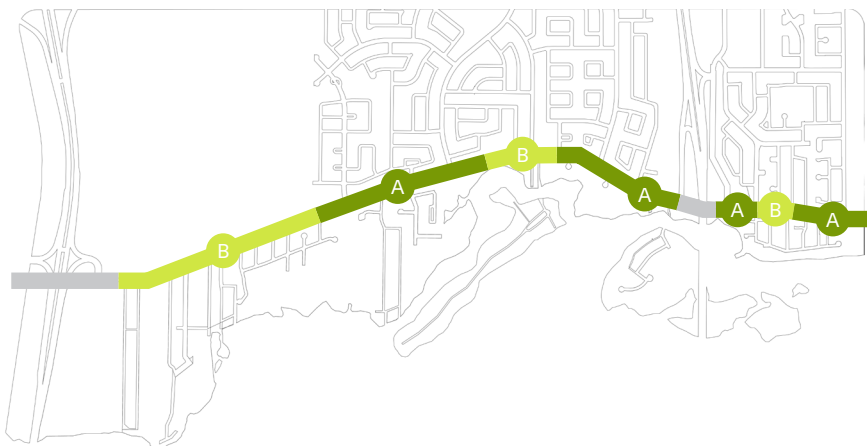
1. Un traitement emblématique, uniforme, cohérent et sécuritaire du chemin modulé en fonction de l'emprise de la rue
2. Des portes d'entrée marquées qui affirment la nouvelle signature du chemin
3. Un parcours mettant en valeur le milieu riverain et reliant les différentes interfaces avec la rivière des Mille-Îles
4. Quatre points de jonction aux vocations distinctives et complémentaires
5. Des affectations et des seuils de densité révisés pour répondre aux orientations et aux objectifs du plan stratégique



## Emprise publique de la rue

L'intention pour l'emprise publique est de rendre le chemin de la Grande-Côte plus convivial pour les piétons et les cyclistes en améliorant leur condition de déplacement (sécurité, confort, agréabilité, etc.). Pour ce faire, un rééquilibrage de la voie est nécessaire. Le rétrécissement de la chaussée consacrée aux véhicules permettra à la fois de réduire la vitesse de la circulation et d'augmenter la largeur disponible pour des aménagements en lien avec la mobilité active et le verdissement.

De manière générale, l'emprise publique le long du chemin de la Grande-Côte permet de revoir les conditions et la répartition des modes de déplacement. Toutefois, quelques tronçons sont plus contraignants en termes de largeur pour accueillir les transformations proposées. Certains tronçons du chemin présentent une emprise équivalente à 11,5 m, comparativement à une moyenne variant entre 15 et 20 m. Quatre configurations de rue sont proposées afin de créer un corridor de mobilité le plus continu et conviviale possible, et ce, en fonction de la largeur de l'emprise disponible. Des études et des analyses complémentaires sont nécessaires afin de choisir la meilleure configuration réalisable avec les contraintes physiques du chemin de la Grande-Côte.



### Lignes directrices d'aménagement

#### CORRIDOR DE MOBILITÉ

- Uniformiser le corridor de mobilité par usage
- Aménager des pistes cyclables unidirectionnelles ou réaménager une piste bidirectionnelle plus sécuritaire
- Aménager un trottoir de chaque côté de la rue (sauf côté nord de la zone agricole)
- Augmenter les endroits permettant le franchissement du chemin
- Sécuriser les corridors scolaires
- Réaménager les intersections clés à l'intérieur des points de jonction entre le chemin de la Grande-Côte et les artères principales qui relient des secteurs d'activités et les attraits
- Profiter des travaux majeurs potentiels sur les infrastructures souterraines dans l'emprise du chemin de la Grande-Côte pour enfouir le réseau électrique aérien

#### VÉGÉTATION

- Augmenter la végétation le long du chemin de la Grande-Côte pour améliorer le niveau de confort des usagers, accroître la performance environnementale et embellir le paysage de rue
- Assurer une gestion écologique des eaux pluviales
- Ajuster la réglementation pour réduire et rétrécir les entrées charretières non essentielles du côté de la piste cyclable afin de diminuer les zones de conflits

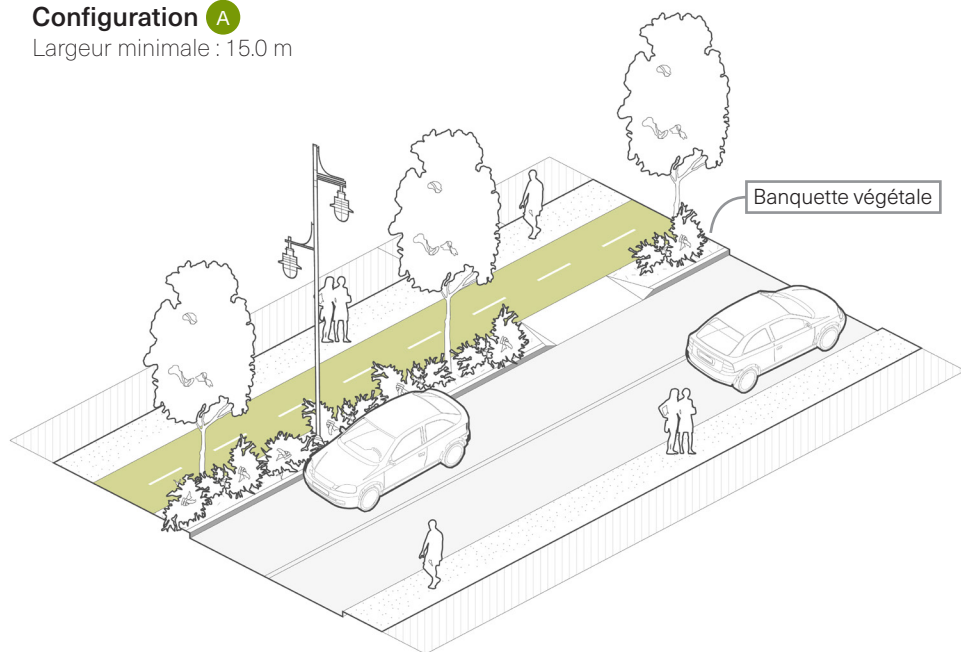
#### MOBILIER URBAIN

- Intégrer des espaces de halte et de socialisation
- Sélectionner des modèles de lampadaires décoratifs qui éclaire à la fois la chaussée véhiculaire et le corridor de mobilité active (piste cyclable et trottoir)
- Uniformiser les modèles de mobilier urbain (banc, support à vélo, panier à rebuts et recyclage) sur l'ensemble de l'axe de la Grande-Côte
- Planter prioritairement le mobilier urbain aux arrêts d'autobus pour favoriser le transport collectif et aux endroits achalandés (concentrations commerciales, culturelles, scolaires et les parcs)

## Piste bidirectionnelle

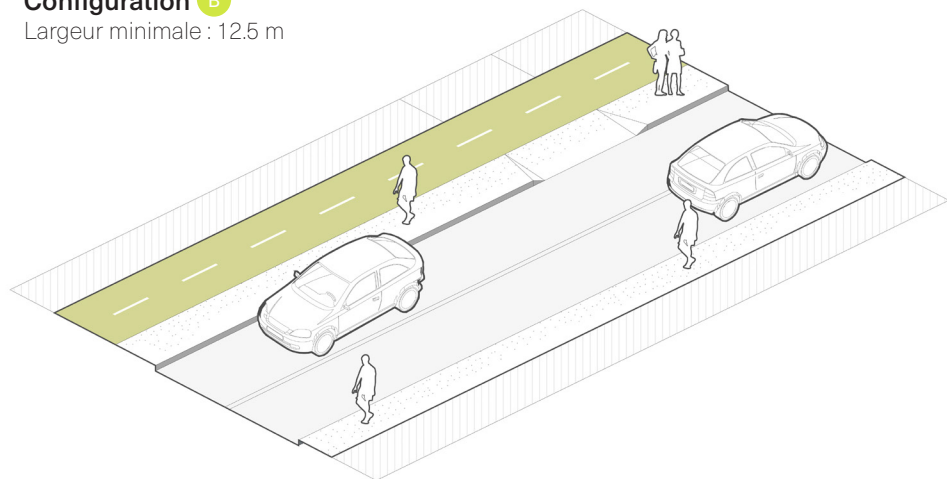
### Configuration A

Largeur minimale : 15.0 m



### Configuration B

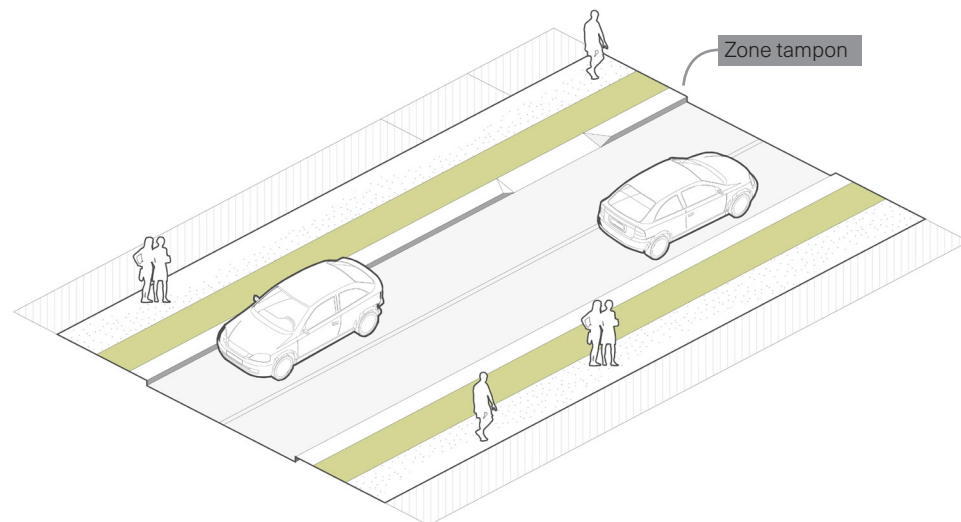
Largeur minimale : 12.5 m



## Pistes unidirectionnelles

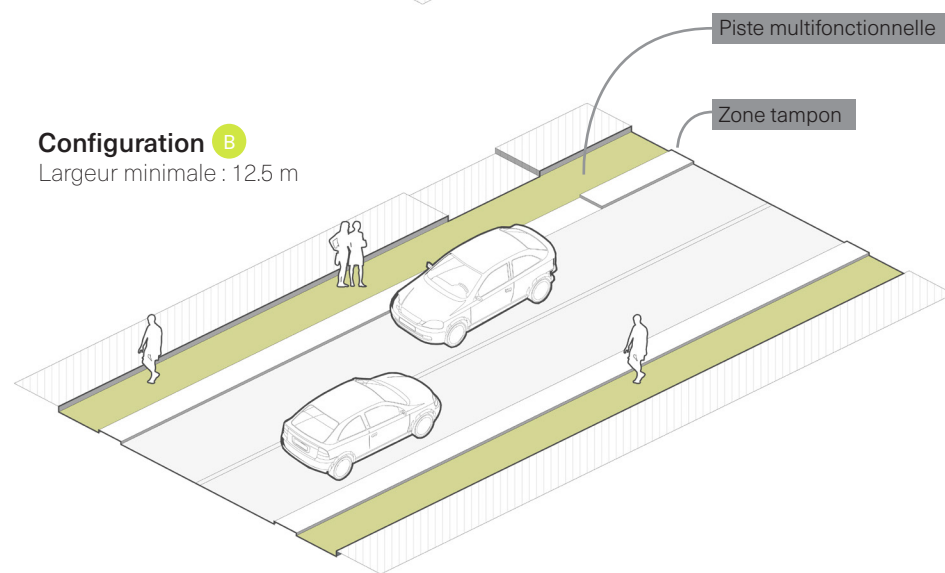
### Configuration A

Largeur minimale : 15.0 m



### Configuration B

Largeur minimale : 12.5 m



## Entrées de ville

L'arrivée sur le territoire de la Ville de Boisbriand et sur le chemin de la Grande-Côte se fait directement à partir des autoroutes 13 et 15. L'intention pour ces zones est de marquer les portes d'entrée par des aménagements distinctifs mettant en valeur l'identité de la Grande-Côte tout en assurant une meilleure transition entre le milieu autoroutier et le milieu habité.

### Lignes directrices d'aménagement

- Créer des séquences paysagères claires qui permettent une transition entre le paysage autoroutier régional et celui du chemin de la Grande-Côte
- Aménager des îlots de verdure et renaturaliser les bretelles des autoroutes 13 et 15 pour créer une identité visuelle distinctive, encadrer les vues et réduire la vitesse des véhicules
- Planter des mesures d'apaisement sonores le long des zones habitées à proximité des corridors autoroutiers pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie (ex.: écran antibruit avec composantes végétales, écrans végétaux, talus, édifices-écrans, etc.)
- Intégrer de l'art public relié à l'histoire et l'identité du chemin de la Grande-Côte pour créer des repères visuels forts
- Réduire l'effet de barrière en ajoutant un lien actif multifonctionnel séparé de la voie de circulation par un garde-corps ou un écran architectural sur le viaduc des autoroutes 13 et 15

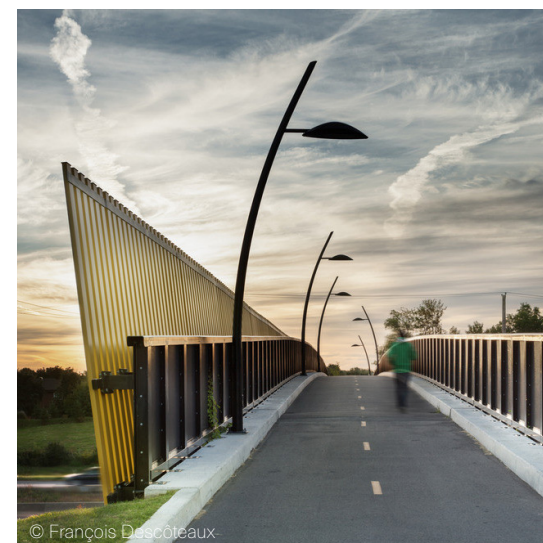
### Verdissement et reboisement des échangeurs autoroutiers

Échangeur Dorval, Ville de Montréal



### Aménagement d'une passerelle piétonne

Autoute 15, Ville de Candiac

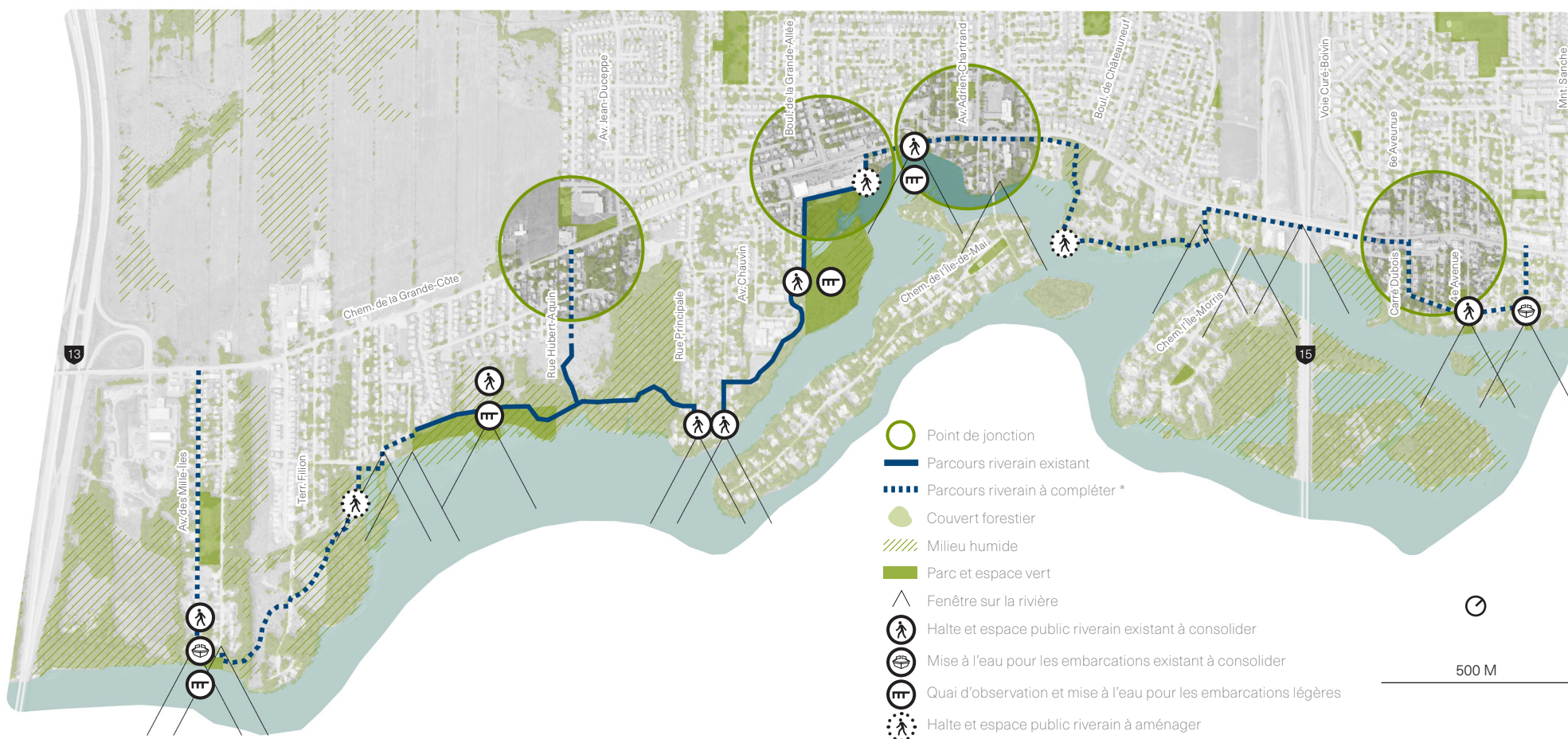


## Parcours riverain

Afin de découvrir les différents paysages riverains en plus de multiplier les liens avec la rivière, il est envisagé de créer un nouveau lien actif continu. Ce dernier pourrait se déployer d'est en ouest entre la limite municipale de Rosemère et l'A13. Des haltes riveraines et des descentes pourraient ponctuer le parcours pour créer une diversité de relations avec l'eau.

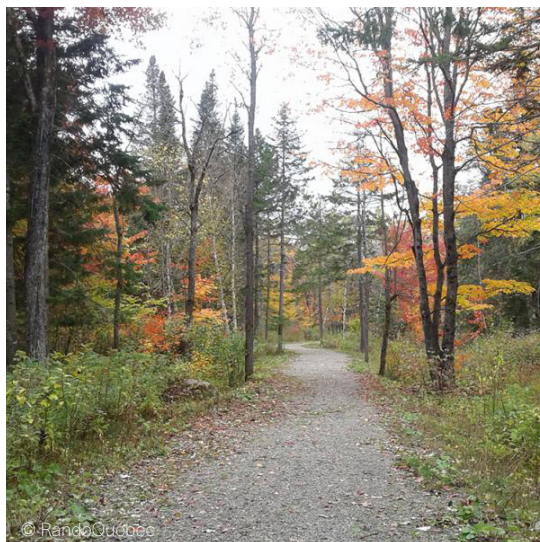
### Lignes directrices d'aménagement

- Relier les attraits et destinations de l'environnement du chemin de la Grande-Côte
- Mettre en valeur la diversité des ambiances et des paysages du secteur riverain
- Multiplier les liens entre le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles
- Préserver les milieux naturels en permettant leur mise en valeur et leur fréquentation
- Signaler le parcours sur tout son tracé en portant une attention particulière aux embranchements du parcours entre le chemin de la Grande-Côte et ses ramifications vers le milieu riverain
- Création de zones de détente aux points de croisement entre le parcours et les attraits et destinations
- Compléter les tronçons selon les opportunités qui se présentent afin de minimiser les portions du parcours devant être sur l'emprise publique du chemin



### Sentier multifonctionnel gravelé

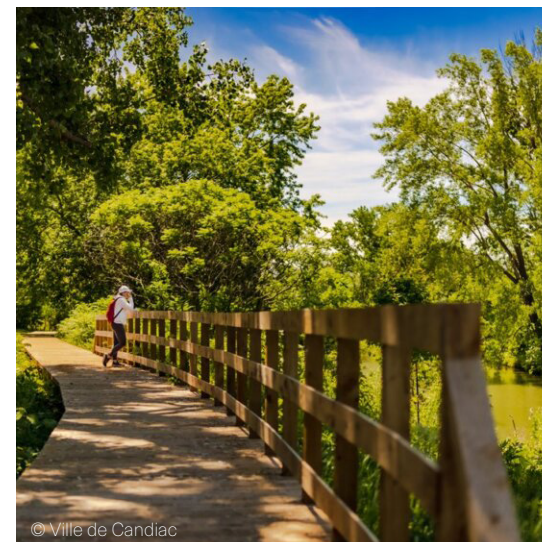
Parc régional du Marécage-des-  
Scots, Municipalité de Scotstown



© Rando Québec

### Ouverture du sentier sur la rivière

La rivière Tortue, Ville de Candiac



© Ville de Candiac

### Passerelle traversant un milieu humide et ses aménagements d'observation

Parc de conservation du Ruisseau-  
de-Feu, Ville de Terrebonne



© Projet paysage

### Belvédère, grande pelouse, mobilier urbain et piste cyclable

Parc Marie-Claire,  
Kirkland-Casgrain

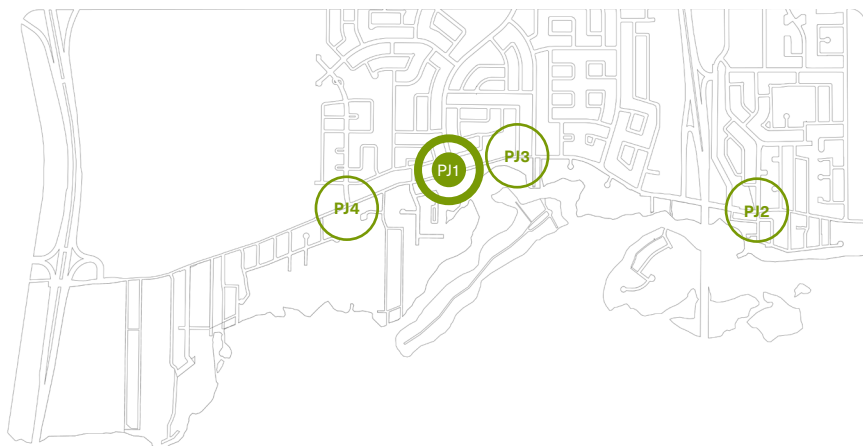


© Projet paysage

## Points de jonction

# Secteur des Terrasses Boisbriand

Situé à l'intersection avec le boul. Grande-Allée et jouxtant la rivière des Mille-Îles, le point de jonction du secteur des Terrasses Boisbriand a un potentiel de requalification pour se transformer en une centralité commerciale mixte, dense et compacte pouvant desservir les nouveaux résidents du secteur et les quartiers avoisinants. La mise en valeur de sa relation avec le milieu riverain élargit les potentialités de rayonnement de la concentration commerciale en procurant des qualités paysagères et en permettant une programmation unique au site.



## Lignes directrices d'aménagement

### Redévelopper le secteur des Terrasses Boisbriand pour créer un environnement mixte et compact

Afin de jouer son rôle de pôle commercial et récréatif, une modification de la forme et de la fonction du cadre bâti du secteur des Terrasses Boisbriand doit être réalisée. Ces transformations d'envergure mettent en place des conditions favorables à un milieu de vie de proximité en ajoutant de nouveaux ménages dans le secteur, en améliorant l'ambiance et en offrant un contexte propice à une offre commerciale de proximité plus diversifiée.

1. Permettre une mixité fonctionnelle et verticale comprenant l'usage résidentiel de moyenne densité, l'usage commercial de proximité et de destination et l'usage communautaire.
2. Hausser la hauteur permise des nouveaux bâtiments pour qu'ils puissent atteindre un maximum de 4 à 6 étages
3. Assurer la gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti pour assurer une meilleure intégration avec le voisinage et pour créer un encadrement de la rue à l'échelle du piéton
4. Prévoir la construction d'un front bâti continu près de la voie pour générer une ambiance conviviale de centralité commerciale de voisinage
5. Favoriser la création d'une signature architecturale avec des bâtiments phares favorisant une animation et un dialogue avec l'espace public
6. Diminuer et relocaliser les espaces de stationnement en arrière-lots des bâtiments tout en favorisant les stationnements souterrains
7. Intégrer des aménagements paysagers dans les aires de stationnement ou les aires minéralisées en front de rue sur le chemin de la Grande-Côte
8. Miser sur la qualité architecturale et la performance environnementale des bâtiments et des aménagements extérieurs

### Animer et connecter le point de jonction à la rivière par un réseau d'espaces publics en privilégiant des perspectives ouvertes sur le milieu riverain

La requalification du secteur du point de jonction constitue une opportunité à saisir afin de renforcer les liens physiques et visuels entre le chemin de la Grande-Côte et la rivière des Mille-Îles. L'aménagement d'un réseau d'espaces publics comprenant une place publique donnant sur le chemin, une large allée piétonne et un parc riverain permet de donner un accès direct aux berges aux résidents tout en animant l'espace commercial.

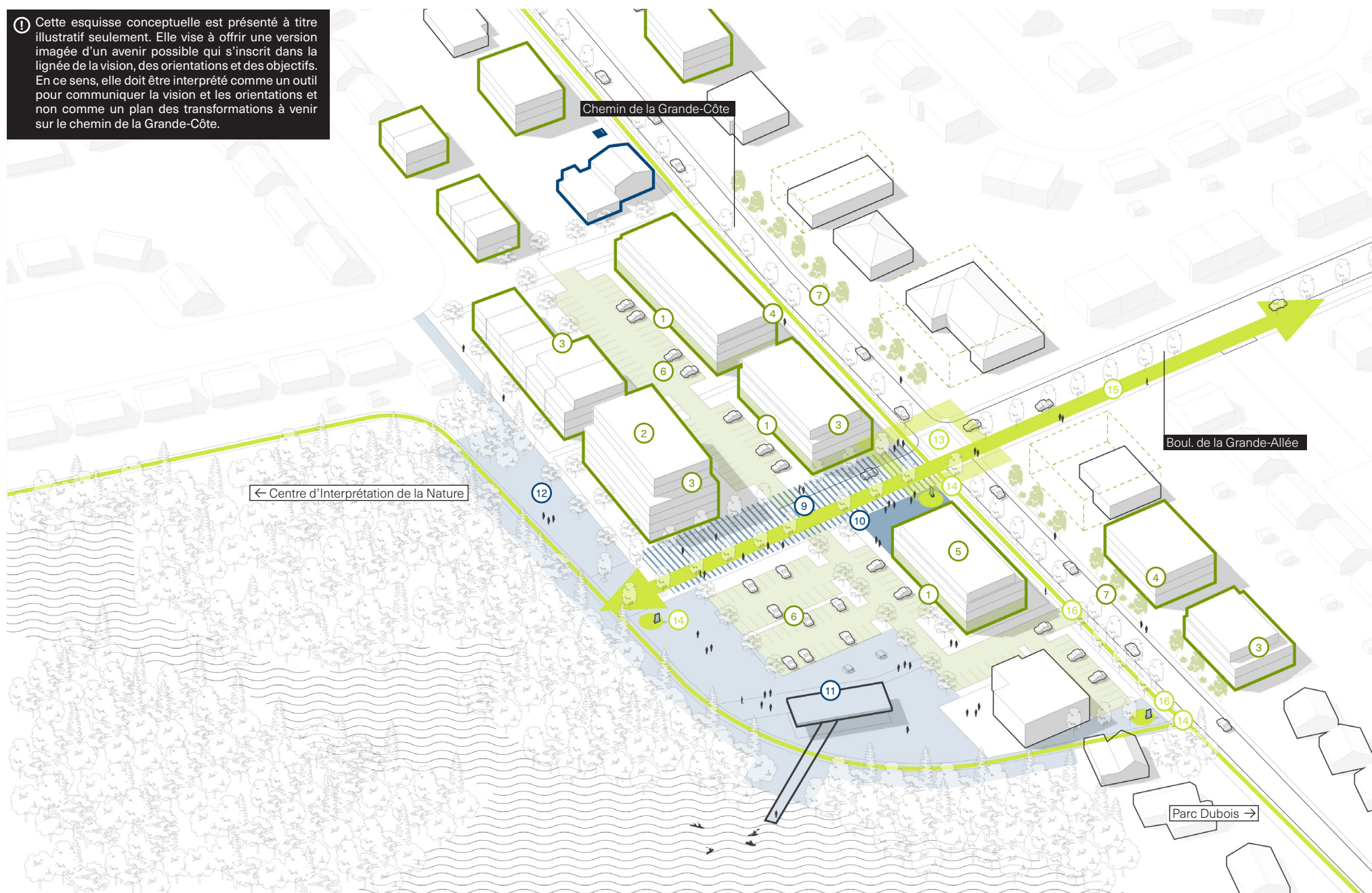
9. Prévoir une large allée piétonne et végétalisée dans le prolongement du boulevard Grande-Allée
10. Envisager la création d'une place publique identitaire marquant l'intersection du chemin de la Grande-Côte et du boulevard de la Grande-Allée
11. Explorer la possibilité d'implanter un parc riverain à caractère civique qui offre un accès et des perspectives ouvertes sur le milieu riverain
12. Renforcer le lien physique en améliorant l'accès et la sécurité entre le point de jonction et le CIN

### Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements dans le point de jonction

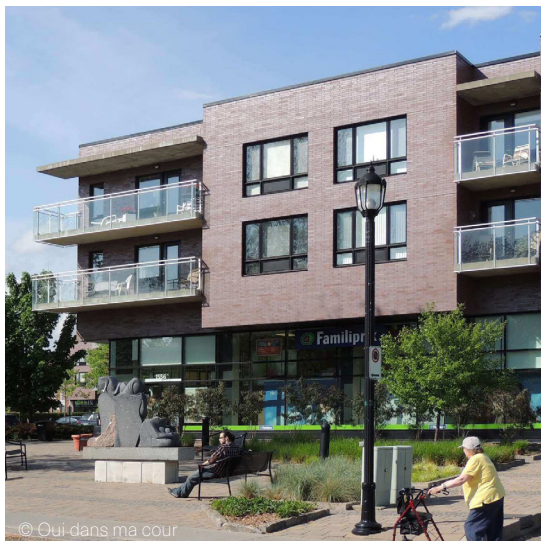
Le traitement de l'intersection du chemin de la Grande-Côte et du boulevard Grande-Allée et son prolongement dans l'allée piétonne et l'axe cyclable vient renforcer l'image de centralité sur le chemin et de nœud de mobilité active. Par son aménagement favorable aux déplacements actifs, l'intersection envoie le signal aux conducteurs qu'ils circulent dans un environnement où les piétons et les cyclistes ont priorité.

13. Marquer et traiter de manière emblématique et sécuritaire l'intersection entre le chemin de la Grande-Côte et le boulevard Grande-Allée
14. Souligner des seuils d'entrée au secteur avec des aménagements paysagers et une signalétique cohérente avec celle du chemin
15. Améliorer l'accès au secteur en mobilité active en envisageant le déploiement d'un axe cyclable sur le boulevard Grande-Allée
16. Mettre en valeur les percées visuelles existantes vers la rivière des Mille-Îles

① Cette esquisse conceptuelle est présentée à titre illustratif seulement. Elle vise à offrir une version imagée d'un avenir possible qui s'inscrit dans la lignée de la vision, des orientations et des objectifs. En ce sens, elle doit être interprétée comme un outil pour communiquer la vision et les orientations et non comme un plan des transformations à venir sur le chemin de la Grande-Côte.

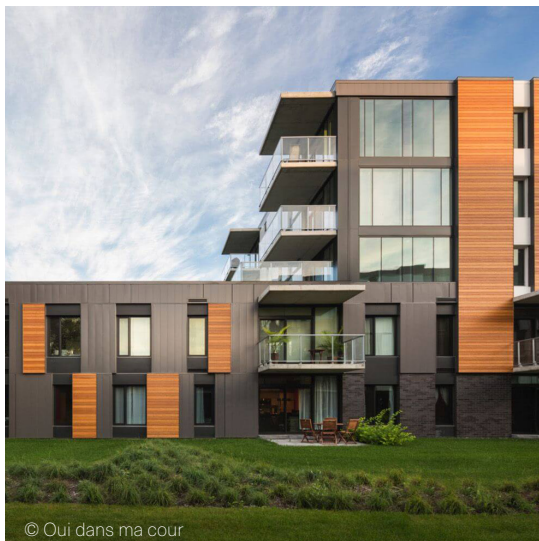


## Redévelopper le secteur des Terrasses Boisbriand pour créer un environnement mixte et compact



Permettre une mixité fonctionnelle et une mixité verticale

Le Manoir Saint-Bruno, phase III, Saint-Bruno-de-Montarville



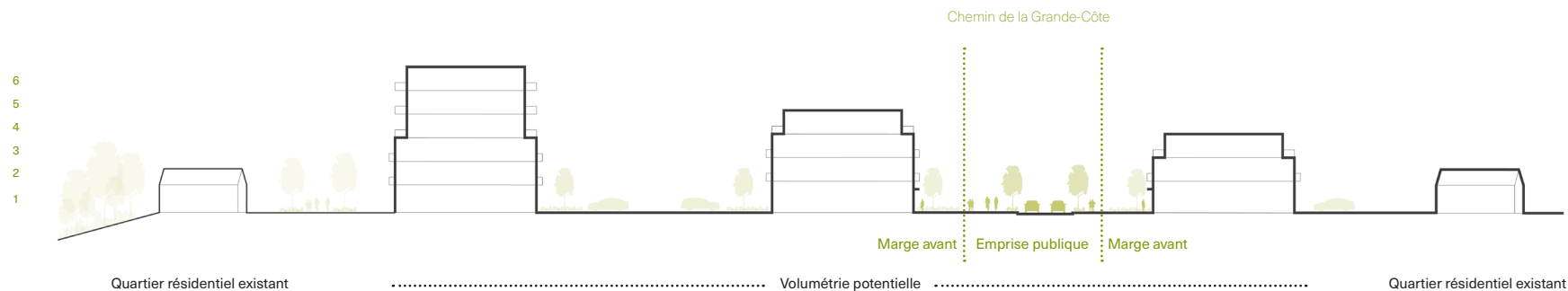
Gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti

Les Allées de Bellevue, Québec



Prévoir la construction d'un front bâti animé continu près de la voie

Larkétype Espace Urbain, Repentigny



Gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti pour assurer une meilleure intégration avec le voisinage et pour créer un encadrement de la rue à l'échelle du piéton

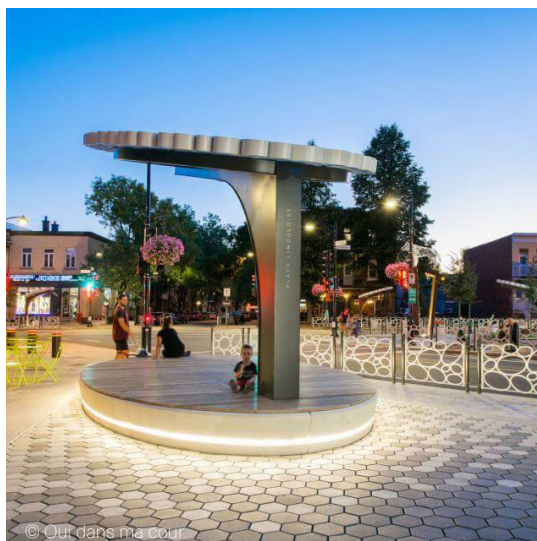
Coupe transversale schématique

## Animer et connecter le point de jonction à la rivière par un réseau d'espaces publics en privilégiant des perspectives ouvertes



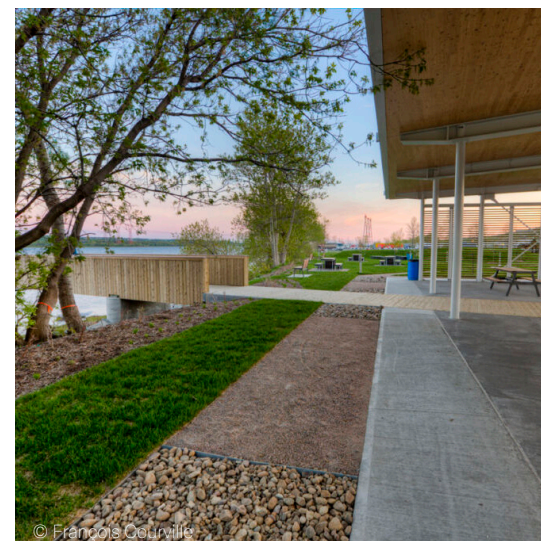
Aménager une allée piétonne et végétalisée dans le prolongement du boulevard Grande-Allée

Avenue Broadway, Montréal-Est



Créer une place publique marquant l'intersection de la Grande-Côte et du boul. de la Grande-Allée

Place de la Canardière, Québec



Implanter un parc riverain à caractère civique qui offre un accès et des perspectives sur la rivière

Parc riverain Espace Fillion, Ange-Gardien

## Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements dans le point de jonction



Marquer et traiter de manière emblématique et sécuritaire l'intersection de la Grande-Côte et du boul. de la Grande-Allée

Rue Centrale, Sainte-Catherine



Souligner des seuils d'entrée avec des aménagements paysagers et une signalétique cohérente avec celle du chemin

Rue Notre-Dame Est, Victoriaville

# Pôle mixte

Ayant pour centre la concentration commerciale à l'est de l'A15, ce point de jonction a un potentiel de requalification pour mieux exploiter les lots adjacents au chemin en y implantant un cadre bâti mixte de densité modérée. Le point de jonction pourra ainsi desservir la population du secteur sud-est de la municipalité avec une offre commerciale de proximité et une offre de services communautaires locaux. La requalification du point de jonction permettra également de venir marquer l'entrée de ville à partir de Rosemère.



## Lignes directrices d'aménagement

### Redévelopper le secteur du pôle mixte pour créer un environnement mixte et compact

La forme et l'implantation des bandes commerciales et les bâtiments commerciaux isolés sur leurs parcelles offrent un potentiel intéressant de requalification des abords du chemin. Une intensification de l'occupation du sol accompagnée d'un rehaussement des hauteurs et d'une mixité verticale favoriserait la vitalité des commerces de proximité et l'animation du chemin.

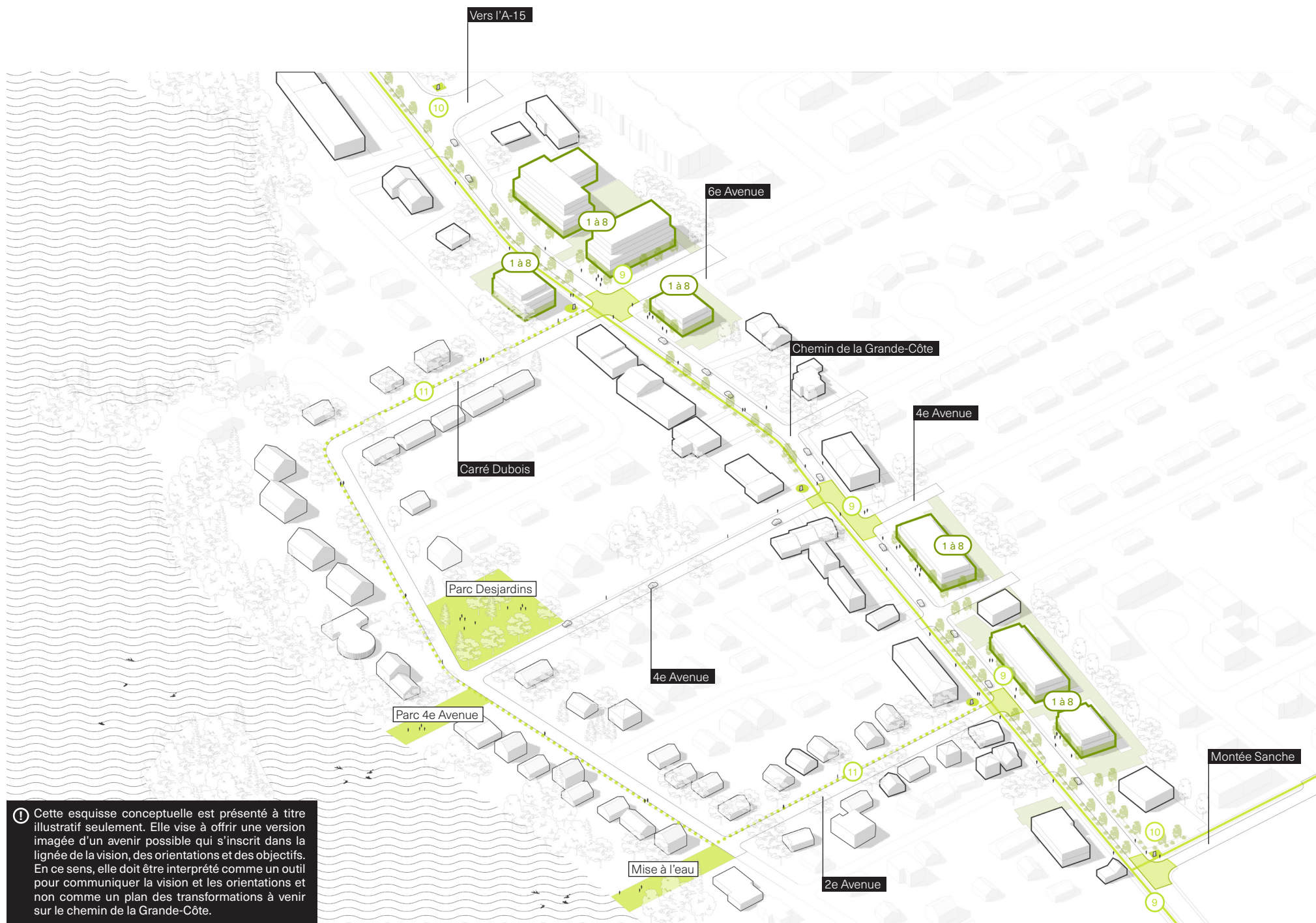
Les propositions de redéveloppement des grands terrains pour ce point de jonction reprennent les lignes directrices présentées dans la section traitant du point de jonction du secteur des Terrasses Boisbriand.

1. Permettre une mixité fonctionnelle et verticale comprenant l'usage résidentiel de moyenne densité, l'usage commercial de proximité et de destination et l'usage communautaire.
2. Hausser la hauteur permise des nouveaux bâtiments pour qu'ils puissent atteindre un maximum de 4 à 6 étages
3. Assurer la gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti pour assurer une meilleure intégration avec le voisinage — en prenant en compte la topographie du site — et pour créer un encadrement de la rue à l'échelle du piéton
4. Prévoir la construction d'un front bâti continu près de la voie pour générer une ambiance conviviale de centralité commerciale de voisinage
5. Favoriser la création d'une signature architecturale avec des bâtiments phares favorisant une animation et un dialogue avec l'espace public
6. Diminuer et relocaliser les espaces de stationnement en arrière-lots des bâtiments tout en favorisant les stationnements souterrains
7. Intégrer des aménagements paysagers dans les aires de stationnement ou les aires minéralisées en front de rue sur le chemin de la Grande-Côte
8. Miser sur la qualité architecturale et la performance environnementale des bâtiments et des aménagements extérieurs

### Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements dans le point de jonction

En tant que porte d'entrée sur le territoire de la Ville de Boisbriand, l'aménagement du domaine public au sein du pôle mixte vient affirmer que le visiteur s'engage dans un milieu de vie mixte, accueillant et sécuritaire. L'aménagement des nombreuses intersections du secteur pour faciliter le franchissement de la voie contribue à réduire la vitesse de la circulation motorisée.

9. Marquer avec un traitement particulier les traverses piétonnes aux intersections clés afin de sécuriser le franchissement du chemin pour les piétons et les cyclistes
10. Souligner les seuils d'entrée au secteur avec des aménagements paysagers et une signalétique cohérente avec celle du chemin
11. Déployer une bande au sol pour les piétons et les cyclistes à l'intérieur de la trame de rue du côté sud afin de relier les espaces publics riverains au chemin de la Grande-Côte



## Redévelopper le pôle mixte pour créer un environnement mixte et compact



Permettre une mixité fonctionnelle et une mixité verticale

Placette Faillon, Villeray



Gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti

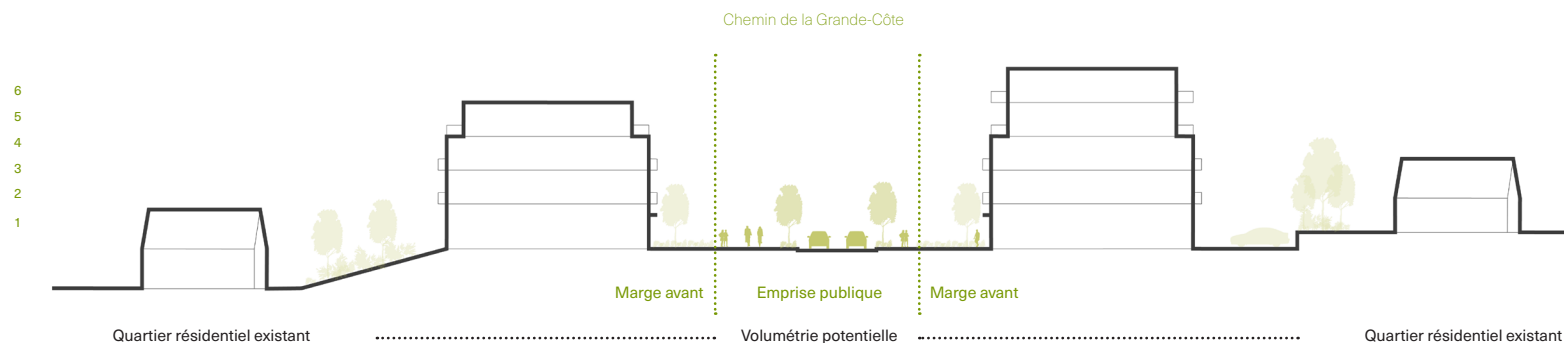
Le Concerto, Centre-ville de Lac-Mégantic

## Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements



Souligner des seuils d'entrée avec des aménagements paysagers et une signalétique cohérente avec le chemin

Parc Franc-Bourgeois, Boisbriand



Gradation des hauteurs et des volumes du cadre bâti pour assurer une meilleure intégration avec le voisinage — en prenant en compte la topographie du site — et pour créer un encadrement de la rue à l'échelle du piéton

Coupe transversale schématique

# Pôle culturel

Concentré autour du Centre de création, de l'école le Sentier, du parc Dubois et de la maison Abraham-Dubois, ce point de jonction peut s'appuyer sur la présence de ces institutions et équipements pour consolider et développer une vocation culturelle et éducative. Grâce au parc Dubois, ce point de jonction offre une fenêtre sur le milieu riverain, le connectant plus que tout autre lieu sur le chemin de la Grande-Côte à des dimensions sensibles du territoire. Combiné à la présence de bâtiments ayant une valeur patrimoniale, ce point de jonction est bien positionné pour évoquer la riche histoire boisbriennaise.



## Lignes directrices d'aménagement

**Renforcer et développer  
la vocation culturelle des sites clés**

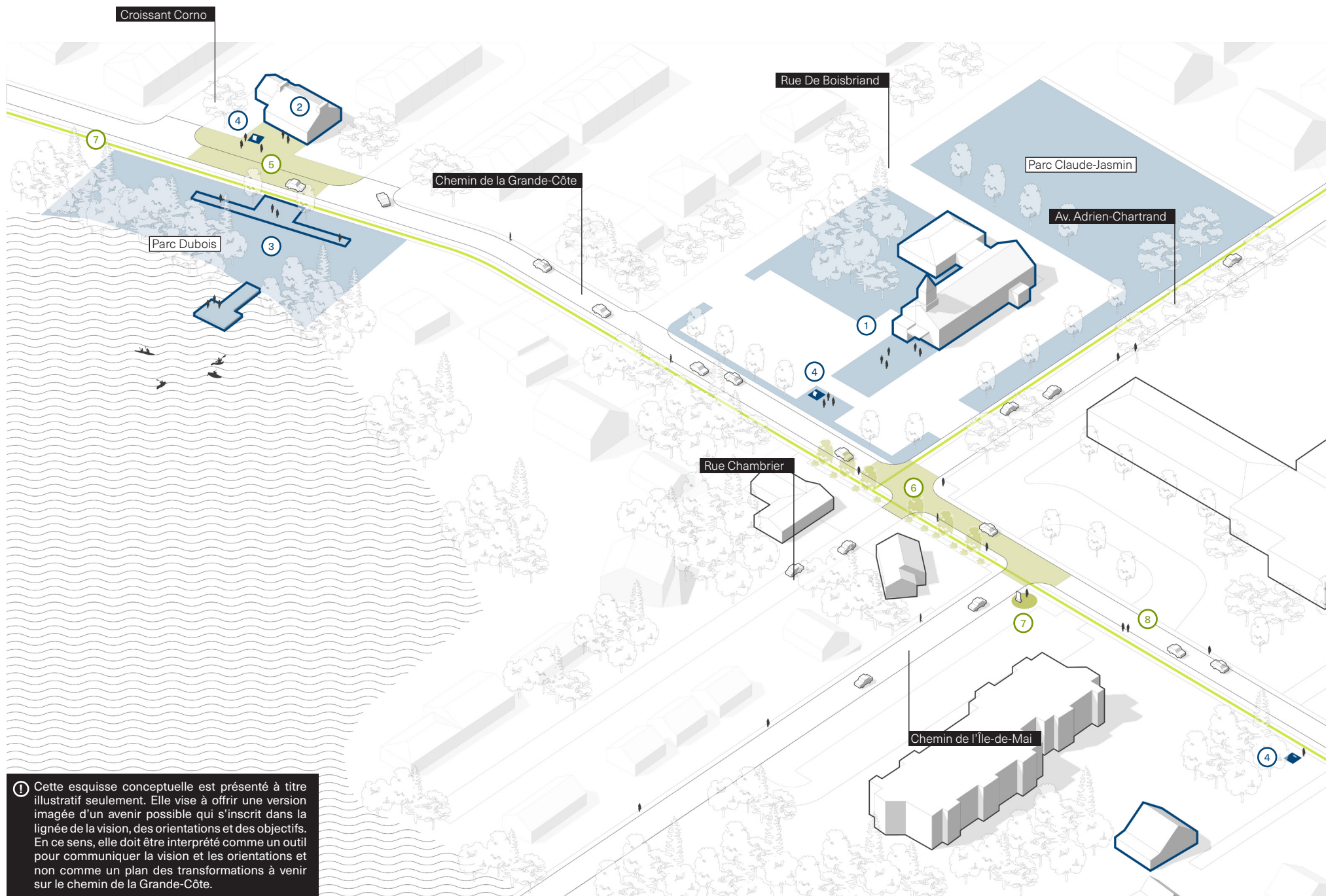
Pour assurer son rôle de pôle culturel, le potentiel de certains sites clés devra être exploité. Dans la lignée des efforts qui ont été mis afin de transformer l'ancienne église Notre-Dame-de-Fatima en centre de création, la mise en valeur de ces sites permettra de développer une offre culturelle qui rayonne à l'échelle locale et supralocale.

1. Renforcer le rôle culturel du Centre de création
2. Réfléchir à une vocation pour la maison Abraham-Dubois qui mettrait en valeur le bâtiment et l'histoire de la Ville de Boisbriand
3. Définir le parc Dubois comme lieu d'exposition extérieur
4. Identifier les bâtiments ayant un intérêt patrimonial par des fiches interprétatives (ou des installations interactives sur le patrimoine boisbriannais)

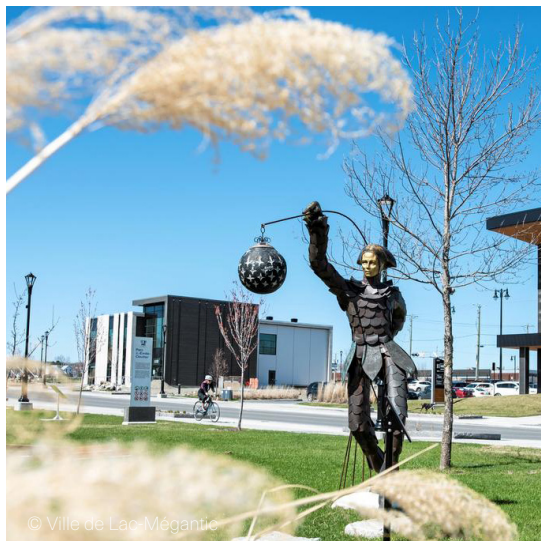
**Relier physiquement les sites clés par un marquage  
et un traitement particulier de l'emprise publique et des intersections**

La mise en relation des différents sites clés constitue également un moyen de consolider le secteur en pôle culturel et de marquer sa présence sur le chemin de la Grande-Côte. Le traitement de l'espace public permet à la fois de sécuriser des traverses piétonnes et de signaler les différents attraits du pôle.

5. Mettre en valeur la maison Dubois et réaménager l'interface extérieure entre le bâtiment patrimonial et le parc
6. Marquer et traiter de manière emblématique et sécuritaire les intersections entre le chemin de la Grande-Côte, l'avenue Adrien-Chartrand et le chemin de l'Île-de-Mai
7. Identifier le parcours riverain qui emprunte le chemin en soulignant le parc Dubois et le seuil d'entrée de la tête de pont de l'île-de-mai
8. Mieux signaler et baliser le corridor scolaire aux abords de l'école le Sentier



## Renforcer et développer la vocation culturelle des sites clés



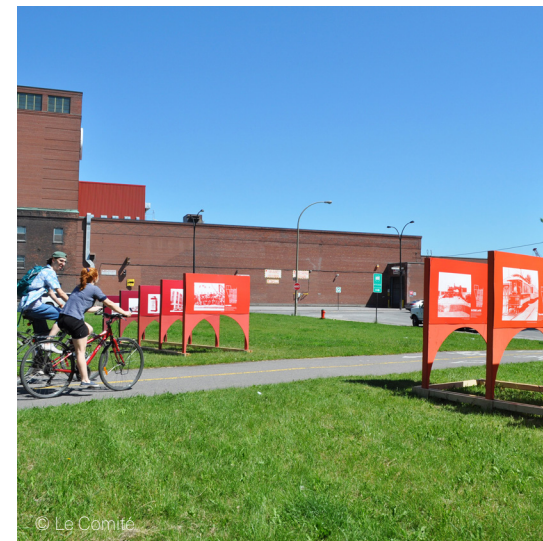
Renforcer le rôle culturel  
du Centre de création

Musée à ciel ouvert, Centre-ville Lac-Mégantic



Réfléchir à une vocation pour la maison Dubois qui  
mettrait en valeur le bâtiment et l'histoire de Boisbriand

Maison d'histoire de Terrebonne, Vieux-Terrebonne



Identifier les bâtiments ayant un intérêt patrimonial  
par des fiches interprétatives

À l'ombre de la cheminée, Hochelaga-Maisonneuve

## Relier physiquement les sites clés par un marquage et un traitement particulier de l'emprise publique et des intersections



Mettre en valeur la maison Dubois et réaménager  
l'interface extérieure entre le bâtiment patrimonial et le parc

Maison Brignon-dit-Lapierre, Montréal



Marquer et traiter de manière emblématique et  
sécuritaire les intersections entre la Grande-Côte,  
l'avenue Adrien-Chartrand et le chemin de l'Île-de-Mai

Rue Centrale, Sainte-Catherine

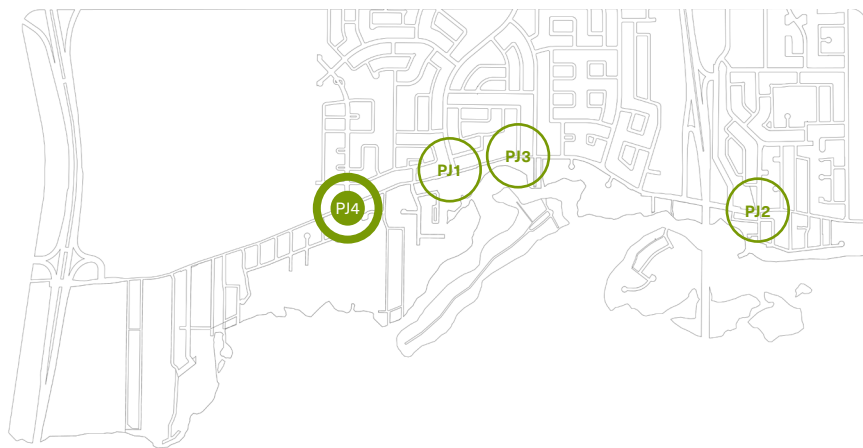


Identifier le parcours riverain qui emprunte le chemin en  
soulignant le seuil d'entrée de la tête de pont de l'Île-de-Mai

Promenade Redmond, St-Georges

# Pôle Hubert-Aquin

Ce point de jonction est à la croisée de la zone agricole, d'un accès privilégié au milieu riverain et d'activités éducatives avec l'école Gabrielle-Roy et le centre de la petite enfance Les Petits Trésors de Boisbriand. Le point de jonction a le potentiel de venir arrimer et articuler ces éléments actuellement indépendants les uns des autres pour créer des opportunités récréatives et éducatives. Dans un même geste, le point de jonction du secteur Hubert-Aquin vient marquer et sécuriser le seuil sur le chemin de la Grande-Côte entre la zone agricole et le milieu urbanisé.



### Lignes directrices d'aménagement

#### Réfléchir à une zone d'interface entre l'espace agricole et la zone urbanisée

L'intention pour la zone entre le secteur urbanisé et l'espace agricole est de créer une interface pour diminuer les enjeux de cohabitation entre les usages.

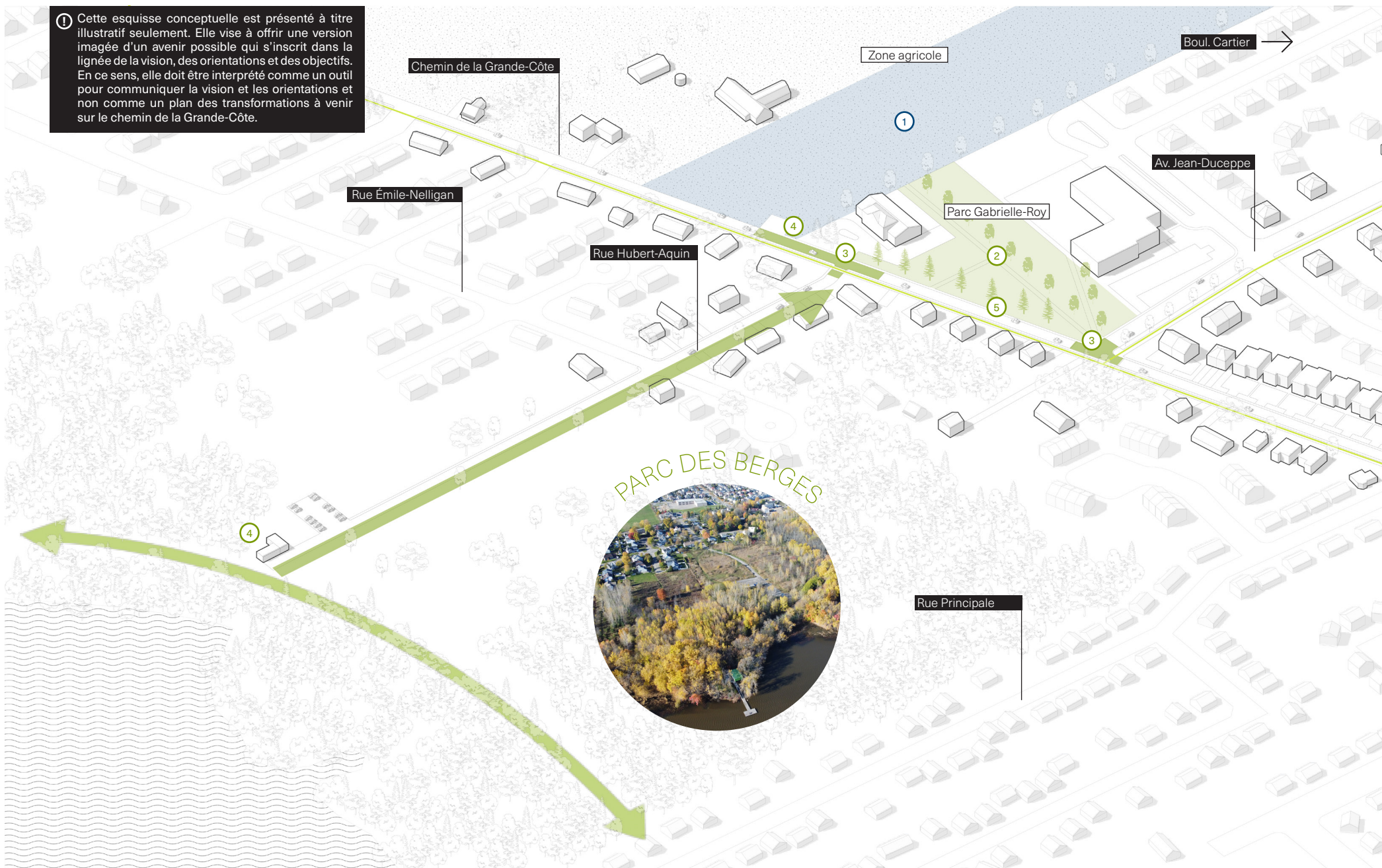
1. Réfléchir à une zone d'interface appropriée entre l'espace agricole et la zone urbanisée selon la nature et la vocation future de l'espace agricole

#### Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements dans le point de jonction

Les interventions au sein du point de jonction Hubert-Aquin viennent renforcer les liens entre les divers éléments identitaires du chemin. En effet, la persistance d'une activité agricole à cet endroit constitue une opportunité de recréer une relation entre cette pratique, et les paysages qu'elle façonne, et la rivière qui est à la base de l'établissement humain aux abords du chemin.

2. Réaménager le parc Gabrielle-Roy afin de lui conférer un rôle d'articulation entre les espaces contigus
3. Marquer avec un traitement particulier les traverses piétonnes aux intersections avec les rues Hubert-Aquin et Jean-Duceppe afin de relier physiquement les espaces structurants et sécuriser leur accès
4. Identifier le parcours riverain à partir du chemin de la Grande-Côte avec des aménagements paysagers et une signalétique appropriée et cohérente
5. Mieux signaler et baliser le corridor scolaire aux abords de l'école Gabriel-Roy

① Cette esquisse conceptuelle est présentée à titre illustratif seulement. Elle vise à offrir une version imagée d'un avenir possible qui s'inscrit dans la lignée de la vision, des orientations et des objectifs. En ce sens, elle doit être interprétée comme un outil pour communiquer la vision et les orientations et non comme un plan des transformations à venir sur le chemin de la Grande-Côte.



## Réfléchir à une zone d'interface entre l'espace agricole et la zone urbanisée



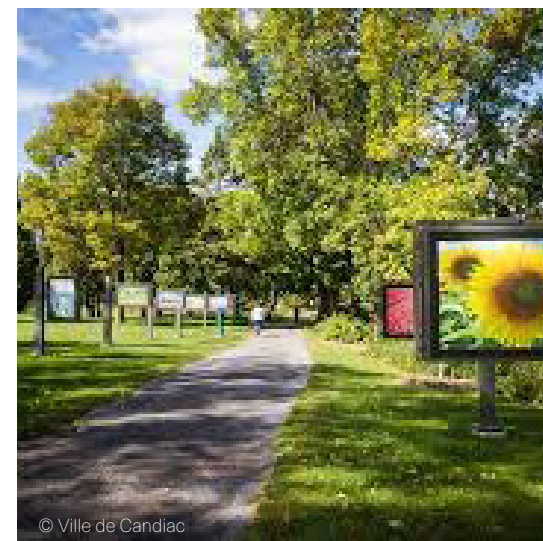
**Programmation communautaire axée sur l'éducation et l'agriculture**

Pavillon, serre et classe extérieur, École Louis-de-France - Trois-Rivières



**Mise en valeur des bâtiments agricoles d'intérêt patrimonial**

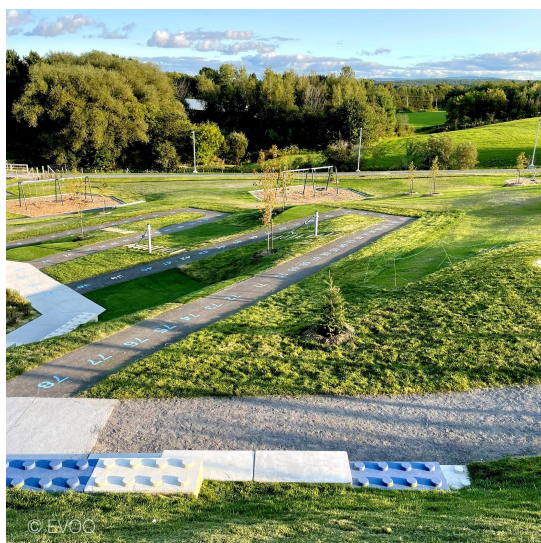
Grand parloir de l'Ouest, Parc agricole du Bois-de-la-Roche



**Parcours de mobilité active le long des terres agricoles**

Sentier des arts, Candiac

## Marquer l'ambiance et sécuriser les déplacements dans le point de jonction



**Réaménager le parc Gabrielle-Roy afin de lui conférer un rôle d'articulation entre les espaces contigus**

Cours d'école extérieur, École primaire l'Accueil - Scott



**Marquer avec un traitement particulier l'intersection entre les rues Hubert-Aquin et Jean-Duceppe afin de relier physiquement les espaces structurants**

Réaménagement de l'intersection Victoria-du-Cap, La Baie



**Identifier le parcours riverain qui emprunte le chemin avec des aménagements paysagers et une signalétique appropriée et cohérente**

Signalisation et carte des sentiers, Sentier de la rivière-de-la-Tortue

## 4.3 Les affectations et les densités

### Pour atteindre la vision énoncée, une révision des affectations et des seuils de densité permis dans le secteur s'avère nécessaire.

Les différentes aires d'affectations sont localisées sur la carte ci-dessous. Le tableau qui suit détaille sommairement les usages et l'architecture admissible dans chaque aire d'affectation.

Afin de conserver une flexibilité dans l'évaluation des projets, le plan stratégique d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte recommande l'adoption d'un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) afin de permettre, à certaines conditions, qu'un projet soit

réalisé malgré le fait qu'il déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme de la municipalité. Pour être autorisé, le projet non conforme à la réglementation doit toutefois respecter les objectifs du plan d'urbanisme et du plan stratégique d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte.

#### Lignes directrices d'aménagement

- Augmenter et diversifier l'offre en logement pour répondre aux besoins de toutes les catégories de la population et de toutes les générations
- Orienter le développement urbain dans les milieux déjà habités et desservis
- Améliorer l'animation et la vitalité commerciale sur le chemin de la Grande-Côte
- Profiter du développement immobilier commercial et résidentiel sur les lots privés pour modifier le paysage du secteur et l'aménagement du domaine public
- Créer un environnement plus favorable à la mobilité active et au transport collectif



	DENSIFICATION	BASSE DENSITÉ	CONSOLIDATION 1	CONSOLIDATION 2	CONSERVATION ET MISE EN VALEUR
<b>AIRE D'AFFECTATION</b>	Zones situées autour des points de jonction du secteur des Terrasses Boisiériand et du pôle mixte	Zones résidentielles spécifiques plus isolées du chemin de la Grande-Côte	Zones bordant le chemin de la Grande-Côte entre les points de jonction et étant composées de petites ou moyennes parcelles non traversantes	Zones bordant le chemin de la Grande-Côte entre les points de jonction et étant composées de grandes parcelles traversantes donnant accès au milieu riverain	Zones riveraines et zones à potentiel de mise en valeur du milieu naturel
<b>AFFECTATION DU SOL</b>	<p>DOMINANCE MIXTE</p> <p>Secteur mixte comprenant des usages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Résidentiels de moyenne densité</li> <li>- Logements multifamiliales</li> <li>Commerciaux de proximité et de destination</li> <li>Communautaire (espace public)</li> </ul>	<p>DOMINANCE RÉSIDENTIELLE</p> <p>Secteur résidentiel comprenant des usages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Résidentiels de basse densité</li> <li>- Logements unifamiliales</li> <li>- Logements bi-familiales</li> <li>Communautaire (espace public)</li> </ul>	<p>DOMINANCE RÉSIDENTIELLE</p> <p>Secteur résidentiel comprenant des usages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Résidentiels de basse et moyenne densité</li> <li>- Logements unifamiliales</li> <li>- Logements bi-familiales</li> <li>- Logements multifamiliales</li> <li>Communautaire (espace public)</li> </ul>	<p>DOMINANCE RÉSIDENTIELLE</p> <p>Secteur résidentiel comprenant des usages mixtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Résidentiels de basse et moyenne densité</li> <li>- Logements unifamiliales</li> <li>- Logements bi-familiales</li> <li>- Logements multifamiliales</li> <li>Communautaire (espace public)</li> <li>Service professionnel</li> </ul>	<p>DOMINANCE CONSERVATION</p> <p>Secteur de conservation comprenant un usage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Communautaire (espace public)</li> </ul>
<b>ARCHITECTURE ET IMPLANTATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur en étages maximal entre 4 à 6</li> <li>Mise en retrait des étages supérieurs</li> <li>Gradation des hauteurs avec le cadre bâti existant</li> <li>Localisation de la façade et de l'ouverture principale sur le chemin de la Grande-Côte</li> <li>Emplacement des espaces de stationnement en souterrain, en marge latérale ou en marge arrière</li> <li>Implantation du bâtiment principal à proximité de la rue suivant un alignement dicté par les bâtiments principaux voisins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur en étages maximal de 2</li> <li>Unité d'habitation accessoire (UHA)</li> <li>Ajout d'un étage supplémentaire</li> <li>Annexe et agrandissement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur en étages maximal entre 2 à 3</li> <li>Unité d'habitation accessoire (UHA)</li> <li>Ajout d'un étage supplémentaire</li> <li>Annexe et agrandissement</li> <li>Localisation de la façade et de l'ouverture principale sur le chemin de la Grande-Côte</li> <li>Emplacement des espaces de stationnement en marge latérale ou en marge arrière</li> <li>Implantation du bâtiment principal à proximité de la rue suivant un alignement dicté par les bâtiments principaux voisins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hauteur en étages maximal entre 4 à 6</li> <li>Mise en retrait des étages supérieurs</li> <li>Gradation des hauteurs avec le cadre bâti existant</li> <li>Façade et ouverture principale sur le chemin de la Grande-Côte</li> <li>Emplacement des espaces de stationnement en souterrain, en marge latérale ou en marge arrière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrée à l'environnement naturelle pour minimiser l'impact visuelle et écologique</li> </ul>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viser 125 log. à l'hectare et plus</li> <li>Augmenter l'offre de logements en préservant l'ambiance existante</li> <li>Favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables dans les nouvelles constructions</li> <li>Créer un meilleur effet d'encadrement de la rue</li> <li>Renforcer le lien physique et visuel avec la rivière</li> <li>Mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site</li> <li>Permettre l'implantation d'un parcours riverain</li> <li>Conserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viser 10 log. à l'hectare et plus</li> <li>Augmenter l'offre de logements en préservant l'ambiance existante</li> <li>Mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site</li> <li>Permettre l'implantation d'un parcours riverain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viser 25 log. à l'hectare et plus</li> <li>Augmenter l'offre de logements en préservant l'ambiance existante</li> <li>Favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables dans les nouvelles constructions</li> <li>Créer un meilleur effet d'encadrement de la rue</li> <li>Conserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial</li> <li>Mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site</li> <li>Permettre l'implantation d'un parcours riverain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viser 125 log. à l'hectare et plus</li> <li>Augmenter l'offre de logements en préservant l'ambiance existante</li> <li>Favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables dans les nouvelles constructions</li> <li>Renforcer le lien physique et visuel avec la rivière</li> <li>Mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site</li> <li>Conserver les arbres matures</li> <li>Permettre l'implantation d'un parcours riverain</li> <li>Conserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préserver ou créer des percées visuelles</li> <li>Renforcer le lien physique avec la rivière</li> <li>Mettre en valeur les caractéristiques naturelles du site</li> <li>Permettre l'implantation d'un parcours riverain</li> </ul>

# 5.0

## Conclusion

**Dans un contexte où la pression immobilière est importante et dans lequel les transformations spatiales sont rapides et observables sur le chemin de la Grande-Côte, la réalisation d'un Plan stratégique d'urbanisme a permis à la Ville de Boisbriand, en collaboration avec la population et les acteurs clés du territoire, de définir des paramètres de développement. Ce processus de planification s'est effectué en plusieurs volets. Il a d'abord été essentiel de bien cerner les enjeux d'aménagement et de développement. La réalisation d'un diagnostic a, en ce sens, permis d'identifier les forces, les faiblesses, les contraintes et les défis que présente le territoire.**

Soucieuse d'impliquer la population, la Ville a ensuite invité les personnes intéressées à se prononcer sur divers sujets, et cela à travers plusieurs médiums permettant de rejoindre un maximum de participants. Des vidéos éducatives, un balado exploratoire ainsi qu'un questionnaire, disponibles sur la plateforme numérique On jase, ont permis de recueillir des informations importantes sur les besoins et les aspirations des résidents et d'autres acteurs locaux. Les deux soirées de discussion ont quant à elles permis aux participants, issus de divers milieux, de se rencontrer et d'approfondir certaines idées ensemble. Les résultats de ses activités de consultation ont servi de base pour élaborer la vision et les orientations stratégiques du plan desquels ont ensuite découlé les principes clés et propositions stratégiques d'aménagement.

Un axe liant pour la collectivité, c'est l'énoncé de vision qui est ressorti du processus de consultation et des ateliers réalisés avec les membres du comité de suivi à la Ville de Boisbriand. La communauté locale souhaite faire du chemin un lieu où l'on se rencontre pour réaliser les activités du quotidien et qui se distingue des autres concentrations commerciales de la Ville.

Si la notion de densification du secteur est ressortie comme un objectif important du plan, la requalification et l'insertion de logement dans les milieux existants est une question qui doit être abordée avec sensibilité. Afin de créer des milieux de vie mixtes et compacts dont toute la population pourra tirer les bienfaits, il sera nécessaire d'accompagner et d'encadrer le développement de façon intelligente. Dans ce contexte, les points de jonction sont ressortis comme des espaces prioritaires à consolider et à développer. Plus particulièrement ceux qui présentent une offre commerciale, soit le point de jonction du secteur des Terrasses Boisbriand et du pôle mixte, sont identifiés comme des secteurs à densifier étant donné qu'ils ont le potentiel d'offrir des équipements, des commerces et des services de proximité.

Dans un autre ordre d'idée, il était unanime durant les activités de consultation et auprès du comité de suivi que le chemin de la Grande-Côte et ses secteurs adjacents présentent d'importants attraits qui ne sont pour l'instant pas mis de l'avant à leur plein potentiel. La présence de la rivière des Mille-Îles, les divers milieux naturels et le patrimoine bâti en sont quelques exemples. Des objectifs visant la mise en valeur de ses éléments, pour la plupart identitaires, sont donc inscrits dans le plan. Dans ses transformations futures, le chemin de la Grande-Côte doit conserver des traces de son passé, en plus de valoriser les dimensions écologique, naturelle, paysagère et patrimoniale.

Le plan stratégique d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte jette ainsi les bases pour le développement futur du territoire. À court terme, des modifications aux règlements en vigueur seront adoptées afin d'encadrer les développements futurs conformément à la vision et aux orientations du Plan. Pour la suite, il sera nécessaire de réaliser une série d'études et d'analyses complémentaires afin de valider la faisabilité de certaines propositions. Il sera également nécessaire de réaliser des exercices de planification détaillée, notamment pour apporter plus de précisions à la planification de certains secteurs, les points de jonction du secteur des Terrasses Boisbriand et du pôle mixte notamment. Afin de cerner les actions à entreprendre, la réalisation d'un plan d'action permettra certainement de mieux guider la mise en œuvre du plan stratégique.

Avec ce plan, la Ville de Boisbriand se donne une direction, elle dessine les contours du développement futur du chemin de la Grande-Côte. En réalisant les objectifs qu'elle se donne, la Ville structure les gestes d'aménagement pour que les transformations bénéficient à l'ensemble de la population boisbriannaise. Pensé sur un horizon de plusieurs années, ce document de planification se veut un outil flexible permettant aux dirigeants de prendre les décisions éclairées qui mèneront à la réalisation et à la mise en œuvre de projets structurants qui s'appuient sur une vision concertée du développement du territoire.

# Plan stratégique d'urbanisme du chemin de la Grande-Côte

---

## Ville de Boisbriand

940, boul. de la Grande-Allée  
Boisbriand (Québec) J7G 2J7

---

## Coopérative le Picbois

5392 avenue du Parc  
Montréal (Québec) H2V 4G7

450.702.0443  
[coop@le-picbois.com](mailto:coop@le-picbois.com)

---

