

**Plan particulier
d'urbanisme
Centre-ville
2024**



Table des matières

| | |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| Introduction | 3 |
| Présentation du territoire | 5 |
| 1. Portrait du centre-ville | 8 |
| 1.1. Historique de développement du centre-ville | 8 |
| 1.2. Héritage culturel, urbain et paysager | 11 |
| 1.3. Population et culture | 17 |
| 1.4. Morphologie urbaine | 22 |
| 1.5. Diagnostic-synthèse | 28 |
| 2. Cadre d'aménagement | 30 |
| 2.1. Vision d'aménagement et de développement | 30 |
| 2.2. <u>Plan d'action</u> | 31 |
| 2.3. Concept d'organisation spatiale | 38 |
| 3. Programme de mise en œuvre | 39 |
| 3.1. La densification du centre-ville | 39 |
| 3.2. Les entités urbaines du centre-ville | 41 |
| 3.3. La répartition des efforts de densification par entité urbaine | 42 |
| 3.4. Principes d'intégration de la densité au centre-ville | 62 |
| 3.5. Programmes | 66 |



Introduction

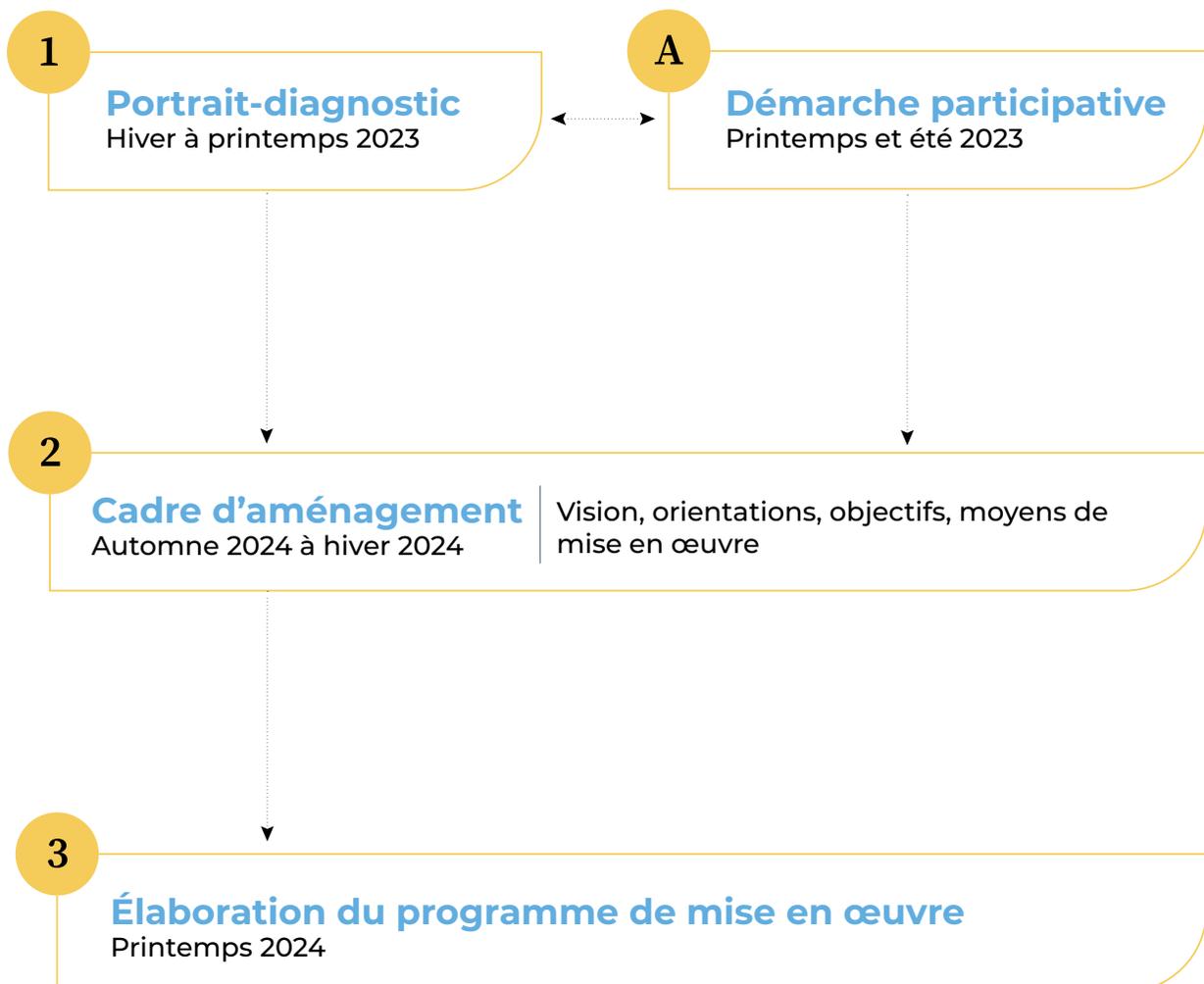
Le plan particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du plan d'urbanisme qui vient détailler les intentions d'aménagement et de développement d'un secteur stratégique de la ville, en l'occurrence le centre-ville. L'élaboration du PPU s'inscrit dans la foulée de la rédaction de la politique d'habitation et du plan de densification, démarches menées pour aborder de front les défis que connaît Granby en matière de logement. Le PPU a comme objectif de densifier le centre-ville de façon responsable et adaptée aux milieux qui le composent. À ce titre, il permet d'appliquer les principes véhiculés dans la Politique d'habitation et le Plan de densification, en proposant des moyens d'action concrets pour augmenter le nombre de logements au centre-ville à proximité des services et des équipements publics, tout en

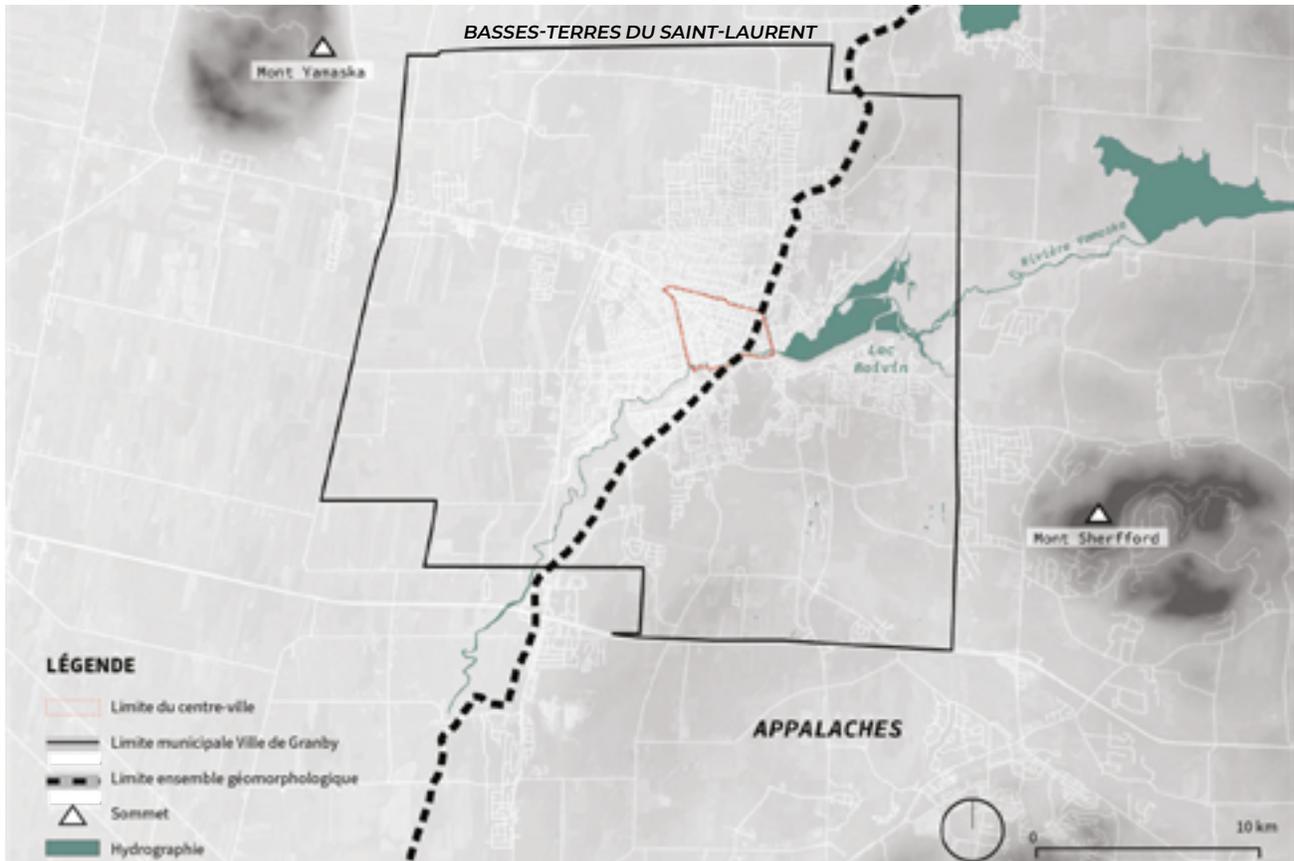
diversifiant l'offre pour y favoriser la mixité sociale. Dans son programme de mise en œuvre, le PPU propose un ensemble de balises d'aménagement qui entendent guider l'intégration de la densité au centre-ville, en misant sur la mobilité active, le verdissement et la qualité des espaces publics. De plus, comme il est souhaité que le centre-ville demeure un milieu de vie prospère, dynamique et complet, le plan d'action s'ancre également dans les dimensions économique, sociale et culturelle en visant la consolidation du tissu commercial et la concentration de certaines activités au centre-ville. Enfin, il est prévu que la mise en œuvre du PPU du centre-ville s'opère en partenariat avec une diversité d'actrices et d'acteurs du milieu, à l'image de sa population.

Démarche d'élaboration

La démarche d'élaboration du PPU du centre-ville s'est échelonnée sur un peu plus d'une année, de l'hiver 2023 au printemps 2024. La première étape de la démarche a été consacrée à l'élaboration du portrait-diagnostic de la zone du PPU, pour en relever les principales forces, le potentiel, les défis et les caractéristiques identitaires. Cette première section du PPU a été réalisée sur la base d'une synthèse documentaire et

statistique, de visites de terrain et d'entretiens ciblés auprès d'actrices et d'acteurs clés. En parallèle, une démarche participative ayant regroupé citoyennes, citoyens et partenaires a permis de compléter le portrait et de commencer à rêver au futur du centre-ville. Une fois les assises du PPU construites, le cadre d'aménagement et le programme de mise en œuvre ont été élaborés avec la participation soutenue du conseil municipal.





Présentation du territoire

Le centre-ville de Granby, un territoire à la jonction des basses-terres et des Appalaches.

Localisée dans la MRC de La Haute-Yamaska, la ville de Granby se situe à la jonction de deux entités géomorphologiques, soit les basses-terres du Saint-Laurent et les Appalaches. Plus précisément, le territoire municipal s'établit à cheval entre plaine et piémont. Pendant des millions d'années, de longs processus de transformation de l'écorce terrestre façonnent le relief et le

paysage du territoire de Granby. Après la dernière grande glaciation, la fonte de la glace continentale permit la création de la mer de Champlain, puis du lac Lampsilis. À cette époque, les sommets des monts Yamaska et Shefford émergent seuls au milieu de l'eau. En se retirant, l'eau laisse lentement place au piémont des Appalaches, l'une des trois régions

historiques qui composent la Montérégie, où se trouve le territoire de Granby.

Bordant la rive nord de la rivière Yamaska, l'identité de Granby est fortement liée à la présence de ce cours d'eau. La rivière Yamaska est ponctuée de rapides et de chutes, éléments forts du paysage qui révèlent la topographie en escaliers si particulière à la région. Fournissant d'intermittents pouvoirs d'eau, la force

de la rivière a impulsé dès le XIX^e siècle l'installation de moulins et de manufactures sur la rive nord.

Bien que le socle naturel ait joué un rôle prédominant dans l'établissement de Granby, la localisation stratégique entre Montréal et Sherbrooke et à proximité des États-Unis, fut d'autant plus un facteur déterminant.

Territoire d'application du PPU

Le secteur ciblé pour le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du centre-ville prend appui sur le noyau historique qui s'est formé au nord de la rivière Yamaska et qui s'est développé le long de la rue Principale (route 112). Le secteur du PPU a été déterminé à la suite de l'analyse des différentes phases de développement de Granby, de la lecture sensible sur le terrain et des activités menées avec les

professionnelles et professionnels de la Ville. De plus, la zone du PPU correspond au secteur 12 du plan de densification pour en assurer l'arrimage.

Le milieu d'intervention se définit à l'intérieur des limites suivantes : 1) la rivière Yamaska au sud, 2) la rue Elgin à l'est, 3) la rue York et le boulevard Leclerc au nord-est et 4) à la rue Robinson à l'est.



Carte de présentation des limites de la zone du PPU. Arpent, 2023



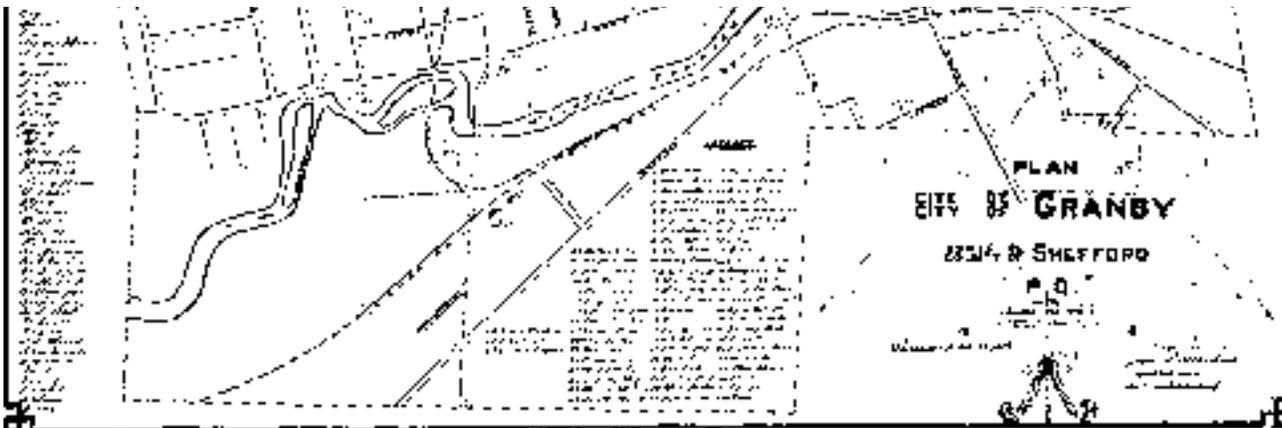
1. Portrait du centre-ville

1.1. Historique de développement du centre-ville

Le hameau de Granby

1810-1859

C'est la présence de l'eau qui, en 1810, mène à l'établissement du hameau de Granby à proximité du pont de la rue Mountain, au carrefour de routes qui desservent quatre destinations stratégiques (Sherbrooke, Montréal, Québec et États-Unis). Dans ses débuts, Granby est un poste commercial rassemblant une centaine de personnes d'origine anglo-saxonne. Les premières constructions s'installent le long de la rivière Yamaska. Le hameau revêt un caractère industriel avec la présence de petites industries rurales, de moulins divers (à scie, à carde et à grain), d'une cordonnerie, entre autres.



De hameau à village

1859-1880

C'est avec l'arrivée du chemin de fer et la mécanisation de certaines industries que Granby connaît sa première vague de développement : le hameau devient un village avec l'installation d'une nombreuse population canadienne-française catholique. Ainsi, le paysage de la rue Principale se transforme avec la construction de commerces, de résidences et d'églises. L'agglomération se développe également par le biais du réseau viaire (rues Saint-Antoine, Ottawa et Boivin). En 1859, Granby accède au statut de municipalité.

La petite ville industrielle et ouvrière

1880-1910

La ville industrielle se consolide avec la présence de grandes usines et une population de près de 5 000 habitantes et habitants. Dès lors, l'urbanité se développe au centre-ville de Granby : le cadre de vie se modernise avec la construction d'infrastructures municipales (aqueduc et égouts) et l'apparition de l'électricité, du téléphone et du cinéma (le Vanier). La mise en service du tramway électrique (Montréal-Granby) vient transformer le paysage de la rue Principale. La rivière, quant à elle, affirme son caractère de lieu récréatif.

La cité de Granby

1918-1939

La période de l'entre-deux-guerres est marquée par un boum démographique. La population atteint 10 000 habitantes et habitants et passe d'une population majoritairement anglophone à majoritairement francophone. Avec l'essor d'entreprises, Granby connaît une croissance industrielle notable, particulièrement dans les domaines de la production de caoutchouc, de tabac et de textile. Plusieurs grands magasins ont pignon sur la rue Principale, tout comme les petits métiers, les commerces de services, les artisanes et artisans et les salons de coiffure qui s'y développent. L'entre-deux-guerres marque l'arrivée progressive de l'automobile qui, par la suite, transformera le paysage du centre-ville.

La Princesse des Cantons-de-l'Est

1939-1982

Cette période est considérée comme l'âge d'or de Granby, qui se démarque des autres villes des Cantons-de-l'Est grâce à l'ampleur de ses activités industrielles et commerciales ainsi que par le dynamisme de la bourgeoisie canadienne-française et de la jeunesse dans les domaines des arts et de la musique. Suivant une croissance démographique importante, Granby passe le cap des 30 000 habitantes et habitants.

Des projets d'envergure en culture et en loisirs sont réalisés, accompagnés d'une vague de construction de bâtiments institutionnels qui métamorphosent le centre-ville. Églises, nouvel hôtel de ville, nouveau bureau de poste et écoles sont érigés en parallèle de plusieurs ensembles résidentiels.

La grande rénovation urbaine

1965-1982

Face à l'essor du secteur tertiaire, le conseil municipal de Granby adopte en 1969 un nouveau plan d'urbanisme qui propose la consolidation du secteur institutionnel et l'aménagement de grandes voies de circulation, au prix de nombreuses démolitions dans les quartiers anciens. Avec l'apparition de l'autoroute des Cantons-de-l'Est, les premiers centres et les pôles commerciaux périphériques se mettent en place, influençant le dynamisme du centre-ville. Un premier grand stationnement est aménagé au centre-ville (1966) pour éviter les fuites commerciales en périphérie. La construction d'un parc industriel plus au sud entraînera une relégation progressive des industries vers ce secteur de la ville ainsi que la fermeture des plus anciennes entreprises installées au nord de la Yamaska.

La capitale régionale

1982 à aujourd'hui

La fondation de la MRC de La Haute-Yamaska en 1982 a pour effet de stimuler la collaboration intermunicipale. Par le biais de projets de mise en valeur, d'importantes infrastructures récréotouristiques et culturelles voient le jour et font du centre-ville de Granby un lieu de convergence régional. Durant cette période, on compte notamment la construction de la bibliothèque Paul-O.-Trépanier ainsi que l'aménagement des sentiers des Boisés-Miner et du réseau cyclable de l'Estriade.



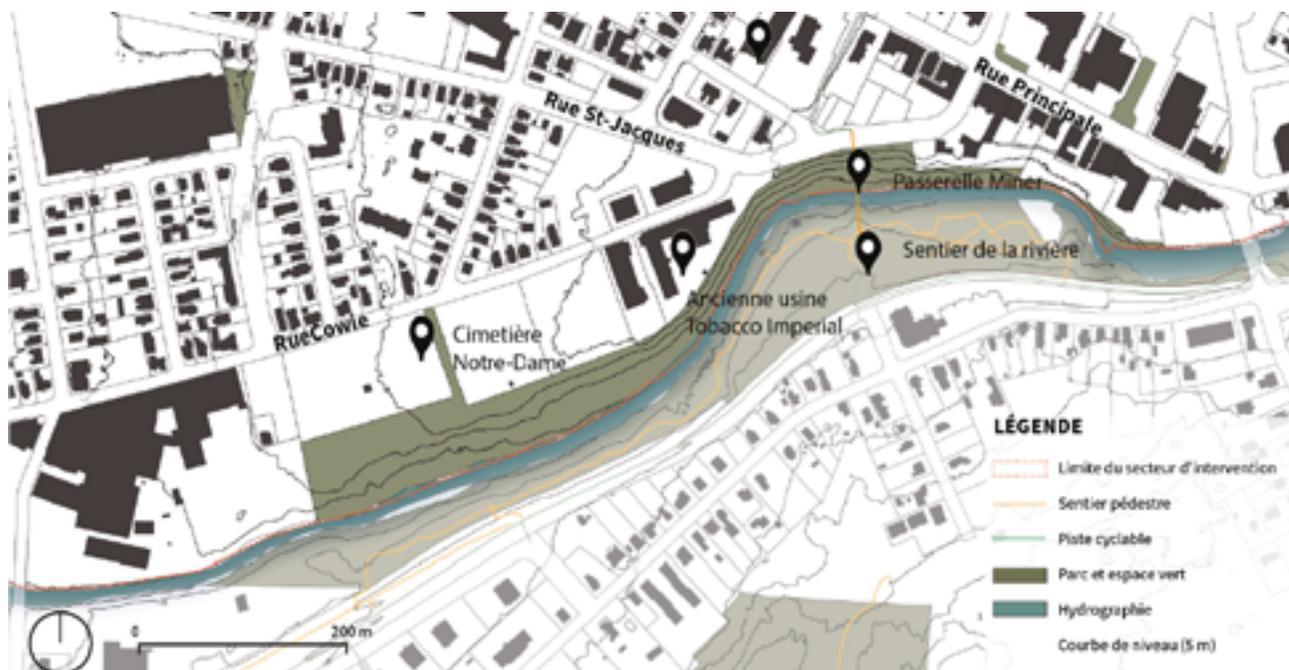
1.2. Héritage culturel, urbain et paysager

La relation à la rivière

Dès les premières phases de développement de Granby, l'ensemble des activités économiques s'organise autour de la rivière Yamaska pour tirer profit de la force hydraulique. De nombreuses industries s'y installent, dont l'usine Imperial Tobacco, alors que la révolution industrielle confirme le rôle de moteur économique régional de Granby.

Dès la fin du XX^e et jusqu'au début du XXI^e, les chantiers liés à la rénovation urbaine de Granby, couplés au retrait progressif des activités industrielles, marquent une profonde transformation du tissu urbain et du rapport qu'entretient la ville avec la rivière Yamaska. Si actuellement la configuration

et l'aménagement des lots industriels limitent la relation entre le centre-ville et la rivière, la volonté de se réapproprier la rivière est bien présente. Elle s'est traduite par l'aménagement, sur la rive sud, en 2019, du sentier de la Rivière, permettant d'explorer les berges de la Yamaska tout en mettant en valeur le passé industriel et la biodiversité locale. La passerelle Miner enjambe quant à elle la rivière connectant le parc riverain à la rue Saint-Jacques. Avec le retrait des activités industrielles, le corridor riverain s'est développé, formant un couloir arboré à l'arrière des lots qui bordent la rivière.



Plan du secteur de la rivière. Arpent 2023



Marché public de Granby et région

La rue Principale

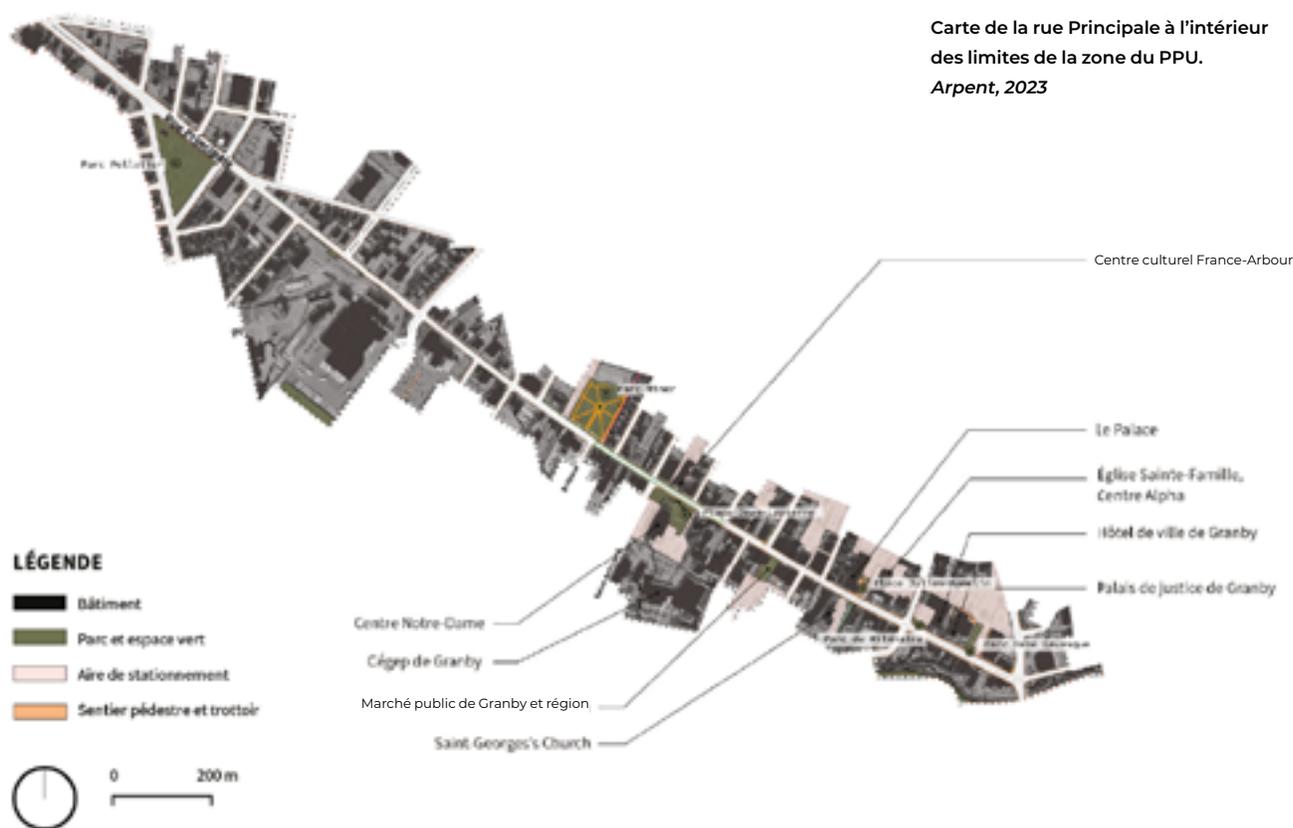
Dès le début du XIX^e siècle, la rue Principale fait partie intégrante du cadre de vie des Granbyennes et Granbyens. D'abord un axe structurant autour duquel les activités urbaines et commerciales se sont développées (grands magasins, lieux de divertissement, etc.), l'artère s'est consolidée avec l'arrivée de bâtiments religieux et publics, dont le cégep, l'hôtel de ville et la

bibliothèque. Aujourd'hui, la partie sud de la rue Principale constitue le cœur de ville avec la présence de commerces et de services qui favorisent le dynamisme urbain. De plus, des lieux comme le centre Notre-Dame, la place Jean-Lapierre et le marché public renforcent la vocation culturelle de la rue Principale.

Les marqueurs paysagers

Plusieurs composantes clés du paysage régional se retrouvent au centre-ville, notamment une vue privilégiée sur les collines montérégiennes. Depuis la rue Principale, des percées visuelles s'ouvrent vers le mont Shefford au sud-est et vers le mont Yamaska au nord-ouest, liant ainsi l'artère principale au grand paysage régional. À une échelle plus locale, mais tout aussi importante, les clochers des églises le long de la rue Principale constituent des marqueurs paysagers emblématiques du centre-ville.

La rivière Yamaska constitue également une composante d'intérêt du paysage naturel. Longeant le centre-ville, la rivière a un profil encaissé, les berges sont caractérisées par la présence d'un corridor végétal et de forts dénivelés. Des points de vue d'intérêt sur la rivière sont accessibles notamment par la passerelle Miner. Le paysage de la rivière est marqué par des seuils et des chutes d'eau qui procurent une ambiance sonore et une végétation abondante.





Marqueurs paysagers du centre-ville

Les éléments d'intérêt architectural et de patrimoine bâti

Le centre-ville hérite d'éléments et d'ensembles architecturaux d'intérêt patrimonial. Plusieurs bâtiments ou ensembles bâtis témoignent des phases de développement du centre-ville et participent à son identité propre. En effet, le cadre bâti du centre-ville trouve sa marque à la croisée de multiples styles architecturaux. La rue Principale et les anciens sites

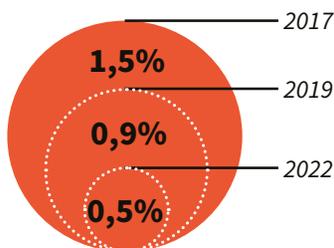
industriels situés près de la rivière Yamaska sont les secteurs qui concentrent la plupart des éléments d'intérêt. Par ailleurs, plusieurs bâtiments et éléments architecturaux de patrimoine kitch marquent le paysage urbain du centre-ville. Reconnaître la valeur de certains lieux et bâtiments est nécessaire à leur préservation.

1.3. Population et culture

Logement et population

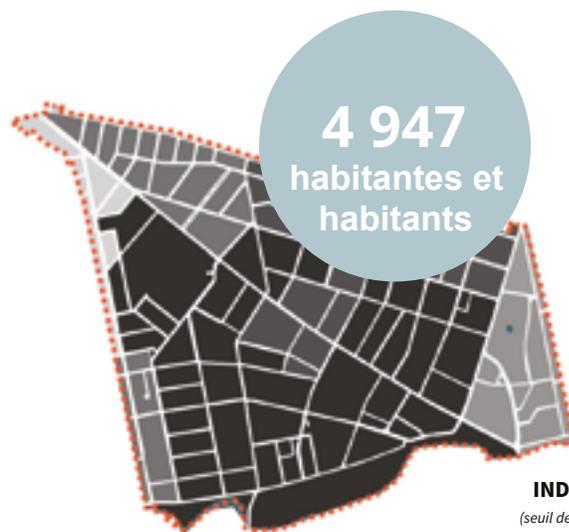
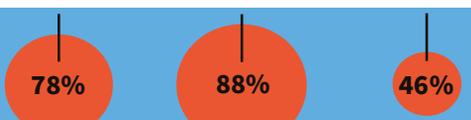
Le tissu social et les dynamiques humaines actuelles du centre-ville puisent leurs racines dans l'histoire du développement de Granby et les grands événements qui l'ont marqué : la disparition des grandes industries du centre-ville, le mouvement de périurbanisation et l'implantation du cégep.

TAUX DE VACANCE DES LOGEMENTS DU CENTRE-VILLE

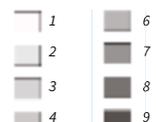


PROPORTION DE LOCATAIRES

Centre-ville, Granby, 2017 Centre-ville, Granby, 2021 Granby, 2021



INDICE SFR (seuil de faible revenu)





Actuellement, près de 5 000 personnes résident au centre-ville de Granby. Le tissu social qui habite le centre-ville est caractérisé par une population défavorisée, où l'on dénombre une grande proportion de personnes âgées, de ménages monoparentaux et de personnes vivant seules.

Par ailleurs, le taux d'inoccupation des logements locatifs y est extrêmement bas :

0,5% en 2022, alors que la moyenne pour l'ensemble des centres de 10 000 habitantes et plus au Québec est de 1,7%. Sachant que la population qui habite le centre-ville est principalement constituée de locataires à faible revenu, ces données confirment l'ampleur de la pénurie de logements locatifs et abordables au centre-ville.

Population étudiante

Ce sont environ 2 300 étudiantes et étudiants et 400 membres du personnel qui fréquentent le Cégep de Granby, contribuant de ce fait à la vitalité du centre-ville. Plusieurs projets sont à l'étude concernant le développement du cégep et l'implantation d'un pôle universitaire au

centre-ville. Dans cette visée, les besoins déjà importants en matière de logement étudiant au centre-ville pourraient s'accroître. De plus, la population étudiante contribue au dynamisme économique du centre-ville en consommant sur place ainsi qu'en y travaillant. Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre, la rétention

des étudiantes et étudiants au centre-ville grâce, entre autres, à une offre de logements adéquate est particulièrement importante pour la communauté.

Centre communautaire Richard-Goulet



Richesse communautaire

Plus d'une vingtaine d'organismes offrent des services aux citoyennes et citoyens du centre-ville de Granby. Enracinés dans la communauté, ces organismes constituent un écosystème riche et engagé. Sur le plan de la culture, des établissements comme

le marché public, le centre culturel France-Arbour et le centre Notre-Dame sont les lieux phares valorisés par la population et qui participent à la richesse communautaire du centre-ville.





L'offre commerciale

Le centre-ville est également marqué par une vitalité entrepreneuriale et par la présence de plusieurs commerces indépendants. La culture culinaire est également en plein essor avec l'arrivée récente de nouvelles tables gastronomiques. Les terrasses, les placettes et les boutiques rythment la vie autour de la

rue Principale. À mesure que l'on s'éloigne de ce lieu de convergence, l'intensité commerciale diminue. Dans les quartiers environnants, les rues Robinson, York et Boivin de même que le centre commercial Plaza Granby complètent le portrait de l'offre commerciale du centre-ville.

L'offre culturelle, récréative et touristique

Le cœur de Granby bénéficie d'une belle diversité sur les plans culturel, récréatif et touristique. Sa proximité avec la rivière Yamaska, le lac Boivin et le Zoo de Granby en fait un secteur de convergence important à l'échelle régionale.

Dans cette visée, le secteur du centre-ville compte plusieurs attraits touristiques, comme l'Estriade, six arrêts du réseau des haltes gourmandes, un marché public, le musée à ciel ouvert Artria, un arrêt

du Chemin des Cantons et un festival incontournable (le Festival international de la chanson de Granby).

À l'échelle de la ville, la rue Principale est également reconnue comme pôle culturel local accueillant d'importants lieux de diffusion, dont le Palace de Granby, qui présente annuellement près d'une centaine de spectacles professionnels ainsi que des spectacles d'organismes locaux et régionaux.



1.4. Morphologie urbaine

Le centre-ville est doté d'une trame mixte qui s'est développée en suivant l'axe nord-sud/est-ouest à partir du tracé de la rue Principale et de la rivière Yamaska.

La zone du PPU est caractérisée par ses nombreux lots surdimensionnés, que l'on retrouve pour la plupart autour de la rue Principale et dans le secteur de la rue Cowie. En partie hérités des périodes de développement industriel et institutionnel, ces îlots de grande taille accueillent

aujourd'hui nombre de bâtiments publics, d'immeubles patrimoniaux et d'aires de stationnement. Leur degré de perméabilité varie fortement selon les activités qui s'y déploient et l'implantation des bâtiments, entraînant occasionnellement un bris de continuité dans la trame urbaine. On pense notamment à l'îlot de la Plaza Granby qui tourne le dos à la rue Assomption et à celui des Aliments Ultima au coin des rues Principale et Laval.



Carte de la trame, des îlots et des lots du secteur du PPU. Arpent, 2023

Certains secteurs du centre-ville sont également caractérisés par la grande profondeur des lots situés en tête d'îlot. C'est le cas notamment des lots de la rue Principale et de ceux de l'avenue du Parc. Enfin, d'autres secteurs présentent une trame urbaine plus régulière, composée d'îlots rectangulaires à vocation majoritairement résidentielle sur lesquels s'implantent des bâtiments d'un à deux étages pour la plupart.

Végétation et milieux naturels

Le centre-ville est un secteur très urbanisé qui compte quelques milieux naturels distincts, dont la rivière Yamaska et son corridor boisé riverain. Une portion de ce boisé entre en contact avec le cimetière Notre-Dame et le parc Yamaska, révélant le potentiel de connectivité écologique des lieux. De plus, les parcs Victoria, Miner et Pelletier sont les principaux espaces publics verts du centre-ville. Autrement, la canopée demeure très faible dans l'emprise publique. Outre quelques petites poches de verdure et les arbres plantés sur le domaine privé, l'accès aux milieux végétalisés est donc restreint pour la population du centre-ville.



Dans la zone du PPU, entre le pont Patrick-Hackett et le pont de la rue St-Charles, la Ville est propriétaire de presque toutes les bandes riveraines. Le terrain à la sortie du pont Patrick-Hackett et celui juste avant le pont de la rue Saint-Charles sont les deux exceptions. *Arpent, 2023*

Espaces végétalisés et minéralisés du centre-ville



Carte des espaces végétalisés et minéralisés du centre-ville. Arpent, 2023

Îlots de chaleur et de fraîcheur

La minéralisation du centre-ville favorise des températures de surface élevées, malgré la présence de quelques parcs et espaces verts. Ces derniers ont peu d'impact sur la création d'îlots de fraîcheur en raison d'une faible couverture végétale sur l'ensemble du territoire. Plus spécifiquement, une petite portion du parc Victoria ainsi qu'une infime partie du corridor boisé riverain enregistrent des températures plus fraîches. En contrepartie, les secteurs qui présentent

des écarts de température plus élevés (indices 8-9) constituent une grande portion du centre-ville. Les îlots de chaleur sont plus marqués le long de la rue Principale, à proximité du boulevard Leclerc Ouest et autour des bâtiments commerciaux ou institutionnels qui présentent de grandes superficies asphaltées et de faibles densités de bâtiments et de la canopée (cégep, Plaza Granby, etc.).



Carte de la température de surface du centre-ville de Granby 2020-2022, réalisée à partir des données de l'INSPQ. Arpent, 2023



Les surfaces minéralisées des aires de stationnement du centre-ville contribuent à la formation d'îlots de chaleur urbains. *Arpent, 2023*

Revitalisation de la rue Principale

Depuis 2019, la partie est de la rue Principale fait l'objet d'un projet de revitalisation et de mise en place d'une signature visuelle ludique. Le plan prévoit le verdissement de la rue et un réaménagement complet de la chaussée au profit d'une meilleure cohabitation entre automobilistes, personnes piétonnes et cyclistes.

La phase 1, déployée entre les rues St-Hubert et Gill, a été réalisée en 2019, alors que la

phase 2, qui incluent les tronçons de la rue Principale situés entre les rues Gill et Johnson, a été effectuée en 2022. Les travaux comprenaient la reconstruction complète des infrastructures, le réaménagement des surfaces (trottoirs, asphaltage, etc.), l'ajout de voies cyclables et de voies partagées, l'installation d'éclairage d'ambiance et de mobilier urbain ainsi qu'une nouvelle signature visuelle pour la rue Principale.



La rue Principale, récemment réaménagée sous la thématique « Zoo de Granby ».

1.5. Diagnostic-synthèse

Forces

Le sentiment d'appartenance de la communauté vis-à-vis de plusieurs lieux emblématiques (sentier de la Rivière, le Palace, la place Jean-Lapierre, le marché public, etc.).

Le dynamisme entrepreneurial et la présence de plusieurs commerces indépendants.

Une offre culturelle ancrée dans l'identité locale (Festival international de la chanson de Granby, Couleurs urbaines, etc.).

La présence d'importants lieux culturels et communautaires (Palace, marché public, centre culturel France-Arbour, centre Notre-Dame).

La présence de plusieurs composantes patrimoniales et paysagères d'intérêt (points de vue sur les montérégiennes, patrimoine bâti, etc.).

Des marqueurs identitaires forts et un imaginaire collectif lié au passé animé du centre-ville (lieu de convergence).

La proximité de pôles récréotouristiques et de la rivière Yamaska.

La présence du cégep et de sa population étudiante.

Faiblesses

Le taux d'inoccupation extrêmement bas des logements locatifs.

La cohabitation difficile entre les différents modes de transport et la sécurité des développements actifs.

Le prix élevé des loyers commerciaux.

Un manque à gagner en matière de programmation pour assurer un achalandage continu du centre-ville (matin, midi et soir).

Le manque d'entretien de certains bâtiments.

Le faible couvert végétal et la présence de plusieurs îlots de chaleur.

Le manque de mixité en matière d'offres commerciales (commerces de proximité, épiceries de quartier, etc.).

Un manque d'offres récréatives, de loisir et éducatives destinées aux familles.

Le manque d'espaces de socialisation.

Contraintes/ défis

Le statut de route régionale de la rue Principale (MTMDQ).

La bande riveraine de la rivière Yamaska.

La nécessité de trouver un juste équilibre entre le maintien des personnes défavorisées et vulnérables et l'arrivée de nouvelles populations aux profils socioéconomiques variés au centre-ville.

La concurrence de l'offre commerciale située en périphérie du centre-ville.

Potentiels

L'optimisation d'infrastructures existantes (ex. : le marché public)

L'acquisition de bâtiments ou de terrains jugés stratégiques au sein de la communauté.

Potentiel de développement et d'attrait de la main-d'œuvre lié à la population étudiante établie et à l'arrivée du futur pôle universitaire.

Le potentiel de rayonnement du centre-ville lié à la proximité d'infrastructures récréotouristiques régionales.

De nombreux terrains non construits pouvant accueillir du développement immobilier (ex. : logements abordables).



2. Cadre d'aménagement

Vision, orientations, objectifs, moyens de mise en œuvre

2.1. Vision d'aménagement et de développement

En 2035, le centre-ville de Granby est un lieu de confluence reconnu pour son dynamisme et son effet rassembleur. Les Granbyennes et Granbyens de tous âges et de tous profils y habitent et s'y retrouvent pour profiter de ses bonnes adresses, de sa riche programmation événementielle, de ses espaces publics et de la rivière Yamaska. Le centre-ville est un lieu de travail et d'étude stimulant et prospère qui invite la

population active et étudiante ainsi que la communauté d'affaires à s'investir dans leur milieu. Son ambiance unique et ses attraits incitent les excursionnistes en visite au Zoo et les cyclistes de l'Estriade à faire le détour. Enfin, le centre-ville est un milieu de vie inclusif et sécuritaire doté d'une identité propre qui se révèle à travers une offre culturelle originale et un patrimoine bâti vivant.



2.2. Plan d'action

Le plan d'action présente les axes d'intervention à mettre en œuvre au cours des prochaines années pour réaliser la vision et atteindre les objectifs du PPU du centre-ville de Granby. En outre, le plan d'action est un outil qui permet d'assurer le suivi de la mise en œuvre du PPU. L'ensemble des axes d'intervention proposés résulte d'une vaste démarche ayant impliqué de nombreux partenaires. Le plan d'action est présenté sous forme de tableau, organisé en fonction des grands axes d'aménagement et de développement et des objectifs qui en

découlent. À chaque axe se rattachent des objectifs de nature variée, dont des projets d'aménagement et de développement, des études, des programmes, des politiques et des mesures incitatives ainsi que des interventions liées à la réglementation. Le tableau propose également un échéancier indiquant le délai de réalisation associé à chacun des objectifs. Enfin, le plan d'action demeure un outil flexible appelé à évoluer au gré des enjeux propres au centre-ville de Granby.



Axe 1 Développer une stratégie de densification adaptée au contexte du centre-ville

Échéancier : Horizon de Court (C), Moyen (M) ou Long (L) terme, représentant respectivement plus ou moins 3 ans, 5 ans ou 10 ans.

| OBJECTIFS | ACTIONS | ÉCHÉANCIER |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1.1. Encourager une intégration harmonieuse des projets existants à travers le traitement architectural et l'aménagement des espaces extérieurs. | Définir des cibles de densification adaptées par le biais du plan de densification. | C |
| | Élaborer un guide architectural pour orienter la conception des projets immobiliers et les projets de rénovation, incluant des paramètres pour encourager la durabilité des bâtiments. | C |
| 1.2. Augmenter, diversifier et consolider l'offre de logements pour répondre à un large éventail de besoins. | Optimiser la réglementation et les processus administratifs pour encourager la construction résidentielle. | C |
| | Adopter une réglementation qui favorise le développement de divers modèles de propriétés s'inscrivant dans un continuum du logement*. | C |
| | Mettre en place un programme d'acquisition d'immeubles à des fins de construction de logements hors marché**. | C |
| | Offrir divers types d'allègement aux promoteurs de projets immobiliers à but non lucratif, tant sur les plans réglementaire qu'administratif. | M |
| | Définir une cible de développement de logements hors marché pour favoriser la mixité sociale en lien avec la politique d'habitation. | C |
| | Mettre en place un fonds de soutien au développement de projets résidentiels variés pour favoriser la mixité sociale. | M, L |

* **Continuum du logement :** concept qui désigne toute forme de logement, du refuge d'urgence à la propriété privée, et qui est fondé sur l'idée d'un parcours progressif passant à travers diverses options d'habitation. Ici, le continuum fait référence à une variété de modes de tenure et de modèles de propriété pour favoriser la mixité sociale au centre-ville.

** **Logement hors marché :** types de logements situés à l'extérieur du marché immobilier spéculatif, dont les prix augmentent plus lentement et de façon plus stable que ceux du marché privé. On parle notamment de logements sociaux et communautaires ainsi que des coopératives d'habitation.

Axe 2 Favoriser la création de milieux de vie résilients, inclusifs et conviviaux au centre-ville

| OBJECTIFS | ACTIONS | ÉCHÉANCIER |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2.1. Encourager la résilience environnementale et la connectivité écologique du centre-ville. | Développer une stratégie d'aménagement paysager axée sur l'usage de végétaux favorables à la biodiversité locale. | M |
| | Adopter une réglementation qui prévoit l'aménagement d'infrastructures de gestion des eaux pluviales dans les projets de développement. | C |
| | Favoriser la création de connexions vertes et conviviales reliant les quartiers du centre-ville à la rivière Yamaska. | En continu |
| 2.2. Favoriser la mixité sociale, l'inclusion et la cohabitation harmonieuse des populations du centre-ville. | Veiller à la préservation des organismes communautaires au centre-ville et encourager de diverses façons l'inclusion de locaux destinés aux organismes communautaires dans certains types de projets immobiliers au centre-ville. | En continu |
| | Intégrer des critères d'accessibilité universelle dans la conception des parcs, des espaces publics et des infrastructures urbaines. | C |

Axe 3 Développer la mobilité durable au centre-ville

| OBJECTIFS | ACTIONS | ÉCHÉANCIER |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.1. Encourager l'usage des modes de transport actif au centre-ville. | Évaluer la possibilité de réaménager l'intersection des rues Mountain et Principale pour améliorer la sécurité des usagères et usagers et la fluidité des déplacements. | C |
| | Poursuivre l'aménagement intégré du réseau cyclable en fonction du Plan de mobilité active. | En continu |
| | Encourager l'aménagement d'allées piétonnes dans la conception des projets de développement pour favoriser la marchabilité. | C |
| 3.2. Optimiser l'expérience des transports motorisés au centre-ville. | Évaluer l'éclairage des stationnements publics dans le but d'augmenter le sentiment de sécurité des usagères et usagers. | M |
| | Poursuivre le déploiement d'une signalétique dynamique qui indique clairement la localisation et la disponibilité des stationnements publics au centre-ville. | M |
| | Planifier la construction d'un nouveau terminus d'autobus dédié aux dessertes locale et régionale en partenariat avec la MRC. | C, L |
| | Renforcer l'accès aux services de transport en commun municipaux. | En continu |

Axe 4 Consolider le centre-ville comme pôle de destination à l'échelle régionale et renforcer sa vocation commerciale

| OBJECTIFS | ACTIONS | ÉCHÉANCIER |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1. Encourager l'entrepreneuriat local et le maintien d'une offre de commerces et de services de proximité. | Créer un guichet dédié aux commerçantes et commerçants pour optimiser le processus de demande de permis et de certificat. | C |
| | Adopter une réglementation qui encourage l'aménagement de terrasses, de mobilier et d'autres aménagements éphémères sur le domaine public par les commerces qui ont pignon sur rue. | C |
| | Adopter une réglementation qui encourage l'implantation de commerces et de services de proximité dans les projets de développement immobilier. | C |
| 4.2. Favoriser la concentration des espaces de bureau et des établissements au centre-ville. | Privilégier l'implantation de certains bâtiments municipaux au centre-ville. | En continu |
| | Adopter une réglementation qui limite l'étalement des espaces de bureau à l'extérieur du centre-ville. | C |
| 4.3. Favoriser la consolidation et l'optimisation de l'offre hôtelière, avec ou sans centre de congrès, pour renforcer l'attractivité touristique et économique tout en respectant les principes de développement durable. | Élaborer et mettre en œuvre un programme de revitalisation du secteur hôtelier, avec ou sans centre de congrès, en accordant une aide financière sous forme de crédit de taxes. | En continu |

Axe 5 Affirmer le caractère distinctif du centre-ville à travers l'aménagement et la culture

| OBJECTIFS | ACTIONS | ÉCHÉANCIER |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 5.3. Consolider l'offre culturelle et récréative du centre-ville. | Élaborer un programme d'occupation quatre saisons à la place du Marché. | C |
| | Soutenir le déploiement du marché public. | En continu |
| | Favoriser la création de lieux de diffusion culturelle au centre-ville. | En continu |
| | S'assurer que le parc Miner répond aux besoins des gens du quartier et veiller à ce que son réaménagement révèle le caractère distinctif des lieux. | En continu |
| 5.4. Développer le potentiel touristique du centre-ville. | Améliorer l'entrée du centre-ville par la passerelle Miner en proposant une signalétique dynamique indiquant les principaux attraits du centre-ville. | M |
| | Veiller à ce que les cyclistes se sentent accueillis au centre-ville en prévoyant les équipements et les commodités nécessaires à leur confort. | En continu |

2.3. Concept d'organisation spatiale

Densification progressive et adaptée

Dans la foulée du plan de densification, le centre-ville est voué à accueillir une forte proportion des logements projetés à l'échelle de la ville. Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, il est souhaité qu'une part importante des efforts de densification se concentre à proximité de la rue Principale.

Réseaux de mobilité active

La densification résidentielle du centre-ville s'accompagne d'efforts soutenus pour consolider les réseaux de mobilité active. L'objectif est de connecter le centre-ville

au reste de la ville, mais aussi d'inciter la population résidente à laisser la voiture de côté en améliorant les conditions pour la marche et le vélo.

Parcs et rivière

Le PPU entend favoriser la création de liens entre les principaux parcs du centre-ville et la rivière Yamaska par le biais d'interventions de verdissement et d'aménagement. L'objectif est d'inviter la population à profiter des espaces verts et naturels du centre-ville et d'améliorer le cadre de vie des résidentes et résidents.





3. Programme de mise en œuvre

3.1. La densification du centre-ville

Dans la foulée de la politique d'habitation et du plan de densification, les projections résidentielles par secteur de la ville de Granby ont permis d'établir à 1077 logements le potentiel de redéveloppement du secteur du centre-ville pour la prochaine décennie. Ce sont plus de la moitié (58%) des logements planifiés pour l'ensemble de la ville qui seraient ainsi réalisés dans le périmètre du centre-ville.

La densification du centre-ville offre l'occasion de maximiser l'utilisation d'espaces sous-utilisés (stationnements de surface, terrains vacants, immeubles propices à la démolition ou à la reconstruction, etc.) à proximité des services. L'ajout de logements au centre-ville permet de faire vivre davantage les institutions et les commerces déjà présents, ainsi que de rentabiliser les investissements en matière de mobilité active et collective.

En effet, l'intensification résidentielle en plein cœur de la ville a un impact moindre sur l'augmentation de l'achalandage automobile, car le potentiel d'utilisation de modes de transport durables est élevé et les distances à parcourir pour accéder aux services et aux lieux de travail sont réduites.

Densifier le centre-ville pour répondre aux besoins résidentiels actuels et projetés est une tâche complexe. Cela implique la considération de multiples facteurs, comme la capacité des infrastructures, les particularités morphologiques des quartiers, les réseaux de mobilité en place ou encore les espaces disponibles pour la création d'opportunités résidentielles.



Le centre-ville regorge de terrains vacants, de stationnements et d'immeubles propices au redéveloppement. *Arpent, 2023*

3.2. Les entités urbaines du centre-ville

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, un découpage du secteur du centre-ville a été réalisé pour soutenir la planification détaillée des efforts de densification. Ce découpage a été réalisé à partir de l'analyse de l'environnement bâti (trame, îlots parcellaires, années de construction,

etc.), de l'occupation du sol et d'une lecture sensible des différents quartiers qui composent la zone du PPU. De cet exercice se dessinent **sept entités urbaines**, dont les principales caractéristiques sont décrites dans les pages suivantes.



1 Rue Cowie

2 Rue Principale traditionnelle

3 Parc Victoria

4 Rue Boivin

5 Rue Saint-Jacques/Saint-Antoine

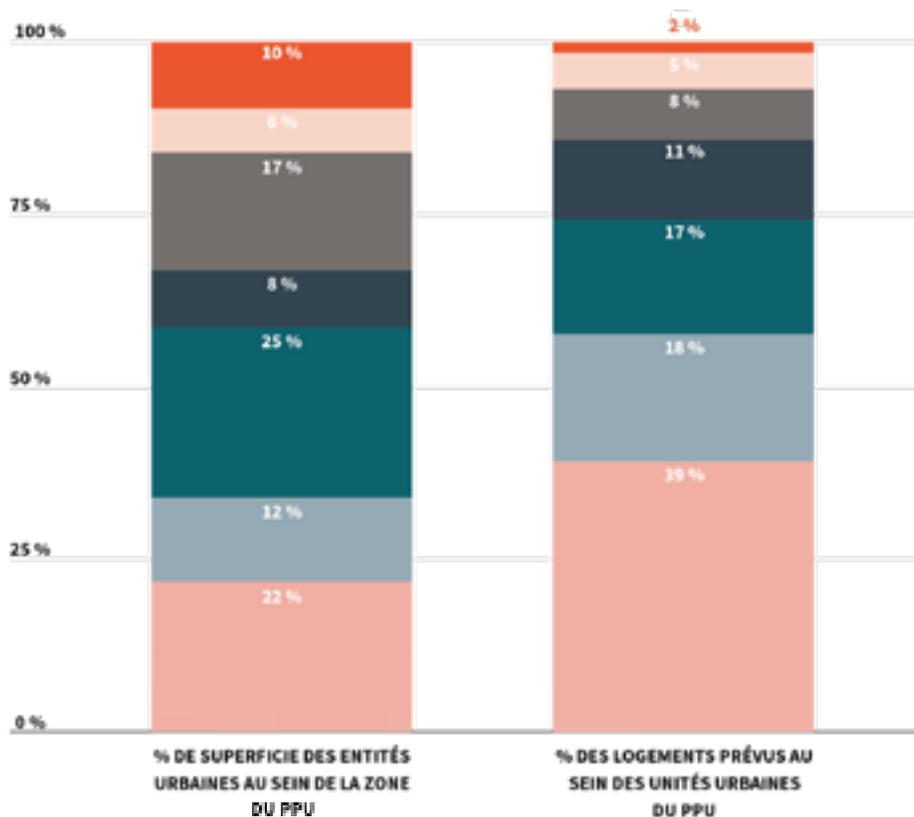
6 Rue Robison

7 Rue Principale *strip*

3.3. La répartition des efforts de densification par entité urbaine

Une fois le territoire découpé, une seconde analyse a été réalisée pour mieux connaître le potentiel de la disponibilité des terrains vacants, des immeubles jugés propices au redéveloppement et des aires de stationnement, un calcul a été réalisé pour estimer les superficies constructibles par entité. La méthodologie de calcul s'inspire des paramètres réglementaires existants et intègre des considérations propres au milieu, comme la mise en valeur du cadre bâti patrimonial et la préservation de la

mixité fonctionnelle dans les quartiers. Au-delà du nombre de logements obtenu, qui peut varier en fonction des paramètres de calcul établis, cet exercice nous informe sur la capacité d'accueil proportionnelle de chaque entité. Dans cette visée, les pages qui suivent présentent une stratégie de densification autour des entités qui composent le centre-ville, en tenant compte de leur capacité d'accueil respective et de leurs caractéristiques propres.





Rue Cowie

Le secteur de la rue Cowie est un secteur historique du centre-ville ancré dans le passé industriel de Granby. La définition de ses limites s'appuie sur la rivière Yamaska, sur la rue Cowie ainsi que sur la présence d'anciens complexes industriels, dont l'usine de la compagnie Imperial Tobacco. Véritable témoin de l'essor industriel

de la ville, le secteur de la rue Cowie est composé de lots de grandes superficies, dont plusieurs sont dotés de grandes aires de stationnement minéralisées. Des éléments d'intérêt paysager et patrimonial s'y trouvent : le cimetière Notre-Dame-de-Granby, la bande riveraine et la passerelle Miner qui enjambe la rivière Yamaska.

Rue Cowie

Milieu de vie

Forces : la proximité de la rue Principale, la bande riveraine végétalisée, le cimetière Notre-Dame et son parc paysager, l'ensemble industriel patrimonial de l'Imperial Tobacco, la proximité du sentier de la Rivière par la passerelle Miner.

Faiblesses : la présence d'îlots de chaleur causés par les grandes aires de stationnement situées à l'arrière des bâtiments industriels, le manque d'encadrement sur des portions de la rue Cowie, les bâtiments industriels et commerciaux de faible valeur architecturale dans la partie ouest du secteur.

Opportunités : la mise en valeur de la rivière Yamaska et la consolidation d'un corridor riverain prenant appui sur le site du cimetière et de sa canopée.

Défi/menace : la gestion des droits acquis en lien avec le non-respect de la bande riveraine sur le domaine privé.

Potentiel de densification

Grandes aires de stationnement à proximité de bâtiments patrimoniaux : plusieurs aires de stationnement pourraient être utilisées à des fins de densification.

Dans le même ordre d'idées, de nombreux terrains situés à proximité de bâtiments industriels à valeur patrimoniale pourraient être utilisés pour dynamiser le secteur tout en valorisant leurs caractéristiques architecturales propres.





Rue Cowie

± 5%

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

6%

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU du centre-ville

Stratégie : prioriser à des fins de densification résidentielle les opérations visant la requalification de sites industriels et l'optimisation de terrains sous-utilisés.

Paramètres d'intégration de la densité

- ▶ Usages : intégration des usages de groupe résidentiel dans des zones principalement commerciales.
- ▶ Mixité : oui – possible sans être exigée.
- ▶ Hauteur : entre trois et cinq étages hors sol (retrait d'étage à partir du quatrième niveau).
- ▶ Taux d'implantation : 70 %
- ▶ Espaces verts : 30 %
- ▶ PIIA : oui
- ▶ Zones tampons aménagées en surplus de la bande de protection riveraine pour les propriétés bordant la rivière Yamaska.
- ▶ Ratio de stationnement par unité : aucune exigence.



Rue Principale traditionnelle

Le secteur de la rue Principale traditionnelle est l'axe commercial historique du centre-ville. La définition de ses limites s'appuie en partie sur les îlots qui bordent de part et d'autre la rue depuis le pont Patrick-Hackett jusqu'à la rue Laval. Alors que ce secteur est caractérisé par un ensemble de bâtiments mixtes, la rue Principale présente toutefois une certaine unité grâce à un front bâti quasi continu. Les allées d'accès qui séparent ponctuellement les bâtiments connectent la rue à l'arrière des lots, occupé en majorité par des aires de stationnement publiques ou privées. La

rue Principale est le lieu de convergence des activités urbaines et commerciales du centre-ville : commerces de destination, bureaux et lieux de divertissement y ont pignon sur rue. Le portrait de ce secteur se complète avec la présence de plusieurs établissements, notamment le cégep, les bâtiments municipaux et les organismes communautaires qui participent au dynamisme du milieu. Les abords de la rue Principale, récemment réaménagée, ainsi que le parc Miner, sont les principaux espaces publics du secteur.

Rue Principale traditionnelle

Milieu de vie

Forces : axe commercial historique, plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, front bâti quasi continu, concentration de commerces de destination, d'établissements et d'organismes, espaces publics de qualité et récemment réaménagés, vue sur des emblèmes paysagers régionaux.

Faiblesses : présence d'îlots de chaleur, aires de stationnement nombreuses dont certaines de grandes superficies, discontinuité des commerces sur certaines portions de la rue.

Opportunités : perméabilité de la trame, présence du cégep comme levier de développement, faible densité et profondeur de certains lots commerciaux à optimiser, présence de petits terrains vacants, abondance de stationnements.

Défi/menace : la rue Principale est une route régionale sous la juridiction du MTMDQ.

Potentiel de densification

(Re)développement et optimisation de lots déjà construits

Le secteur est notamment caractérisé par quelques grands immeubles ou ensembles d'immeubles commerciaux présentant un fort potentiel d'optimisation ou de redéveloppement. Par ailleurs, de nombreux terrains de taille moyenne où sont implantés des bâtiments commerciaux à faible empreinte au sol sont également propices à la densification mixte ou résidentielle.

Grandes aires de stationnement

L'entité est aussi caractérisée par ses nombreuses et vastes aires de stationnement publiques et privées. Sachant que l'offre de stationnement au centre-ville est suffisante, voire excédentaire, l'utilisation d'une partie de ces terrains à des fins de densification résidentielle peut être envisagée.

Petits terrains vacants et petits stationnements

Enfin, le secteur de la rue Principale traditionnelle se définit par ses petits terrains vacants et ses petites aires de stationnement privées en retrait de la rue Principale, opportunité qui vaut la peine d'être soulignée considérant le caractère central et stratégique de l'entité urbaine.

Rue Principale traditionnelle

± 39%

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

22%

Superficie du secteur au sein de la zone de PPU du centre-ville

Stratégie : soutenir la croissance en priorisant la densification résidentielle sur les rues perpendiculaires à la rue Principale et en privilégiant une offre commerciale ou mixte sur la rue Principale.

Paramètres d'intégration

- ▶ Usages : intégration des usages de groupe résidentiel dans des zones principalement commerciales.
- ▶ Mixité : oui, exigence commerciale au rez-de-chaussée de projets résidentiels.
- ▶ Hauteur : entre deux et quatre étages hors sol aux abords de la rue Principale, jusqu'à six étages en arrière lot avec retrait à partir du quatrième étage (portion est, entre les axes Mountain et Saint-Antoine); entre quatre et six étages hors sol avec retrait à partir du quatrième étage (portion ouest, entre les axes Saint-Antoine et Leclerc). Jusqu'à huit étages moyennant la conclusion d'une entente d'inclusion de logements hors marché (règl. zonage incitatif).
- ▶ PIIA : oui – quatre étages ou plus et PIIA spécifique applicable.
- ▶ Autres considérations spécifiques au secteur à intégrer à la réglementation : retrait d'étage à partir du quatrième niveau (plus ou moins trois mètres).
- ▶ Ratio de stationnement par unité de logement : à vérifier.





Parc Victoria

Le secteur du parc Victoria est un quartier historique du centre-ville localisé à l'extrémité est de la zone du PPU. L'entité s'articule autour du plus grand et plus ancien parc du centre-ville : le parc Victoria. Majoritairement résidentiel, on y retrouve une forte proportion de maisons unifamiliales datant de l'époque victorienne, comme en témoignent ses

maisons bourgeoises construites à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Le quartier jouit d'une belle canopée grâce à la présence de nombreux arbres matures sur les propriétés privées. On y trouve par ailleurs quelques établissements scolaires, dont les écoles primaires Sainte-Famille et Parkview ainsi que les nouveaux bureaux de la MRC de La Haute-Yamaska.

Parc Victoria

Milieu de vie

Forces : présence d'un cadre bâti patrimonial, cachet historique, patrimoine arboré, présence du parc Victoria, l'espace public le plus ancien du centre-ville.

Faiblesses : caractère monofonctionnel du secteur.

Opportunité : potentiel de conservation d'un patrimoine bâti et paysager qui témoigne de l'essor industriel de la ville.

Potentiel de densification

Insertion ponctuelle

Le potentiel de densification de l'entité repose surtout sur des insertions ponctuelles d'unités d'habitation suivant une logique de densification douce, au gré des opportunités et dans le respect du caractère patrimonial du cadre bâti existant.





Parc Victoria

± 2%

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

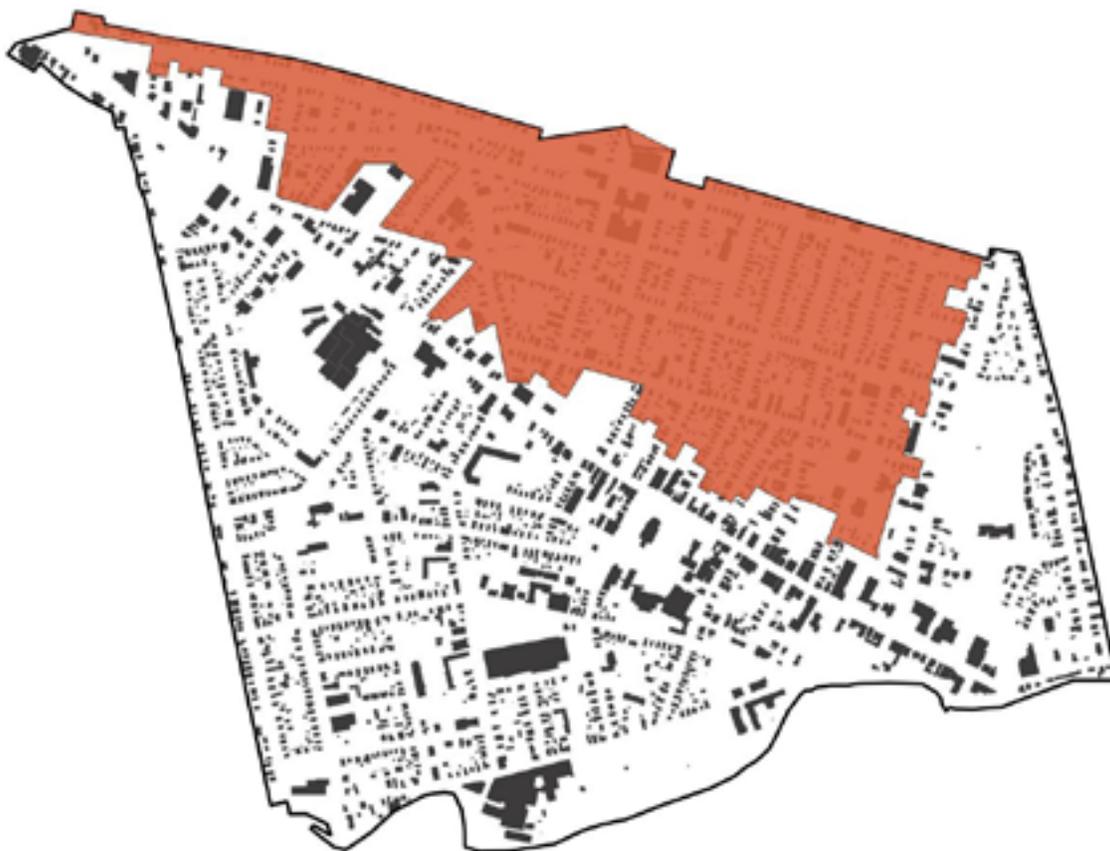
10%

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU centre-ville

Stratégie : privilégier une **densification douce** du secteur en respect du caractère patrimonial et du couvert végétal existant.

Paramètres d'intégration de la densité

- ▶ Hauteur : entre deux et trois étages hors sol.
- ▶ Taux d'implantation : 40%
- ▶ Espaces verts : 30 à 40% du terrain.
- ▶ PIIA : oui – PIIA spécifique applicable.
- ▶ Ratio de stationnement par unité : aucun pour les terrains situés au sud de l'entité, jusqu'à un pour ceux situés dans la partie nord.



Rue Boivin

Le secteur de la rue Boivin est situé à la limite nord de la zone du PPU. Cette entité est caractérisée par un tissu faubourien densément construit et composé de diverses typologies résidentielles. Les rues d'orientation nord-sud sont relativement uniformes et bordées de bâtiments résidentiels datant de la première moitié du XX^e siècle. Les rues d'orientation est-ouest accueillent pour leur part une mixité d'usages dont plusieurs petits commerces courants ou spécialisés qui occupent le rez-de-chaussée des bâtiments. Les rues

York, Duvernay ainsi que la rue Boivin sont par ailleurs caractérisées par la présence de bâtiments commerciaux de plain-pied au fort taux d'implantation localisés en tête d'îlot. Certains de ces immeubles ont récemment fait l'objet d'opération de requalification ou de démolition-reconstruction. C'est le cas du projet Carré York, à l'angle des rues York et Laurier, ainsi que de la Polyclinique du Quartier, située à l'intersection de la rue York et du boulevard Montcalm.

Rue Boivin

Milieu de vie

Forces : offre de commerces et de services variée sur les rues d'orientation est-ouest, dont la rue Boivin et la rue York, présence de la Corporation de développement communautaire de la Haute-Yamaska et du centre communautaire Richard-Goulet.

Faiblesses : manque de végétation dans l'emprise publique, quasi-absence d'espaces publics, rues peu conviviales pour les usagers et usagers des transports actifs.

Opportunités : présence de locaux commerciaux propices à accueillir davantage de commerces et de services de proximité, voirie large propice au réaménagement et au verdissement.

Potentiel de densification

Insertion ponctuelle

Le potentiel de densification de l'entité repose surtout sur des insertions ponctuelles d'unités d'habitation suivant une logique de densification douce, au gré des opportunités et dans le respect du caractère patrimonial du cadre bâti existant.

Aires de stationnement à redévelopper

On retrouve dans le secteur quelques aires de stationnement à considérer pour d'éventuels projets de redéveloppement.



Rue Boivin

± 17 %

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

25 %

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU centre-ville

Stratégie : privilégier une **densification** résidentielle de **moyenne intensité**, cohérente avec le caractère central du secteur, par la réalisation de projets immobiliers de formes variées se concentrant sur les rues à caractère commercial ou mixte.

Paramètres d'intégration

- ▶ Hauteur : entre deux et quatre étages hors sol.
- ▶ Taux d'implantation : 35 à 70 %
- ▶ Espaces verts : 30 %
- ▶ PIIA : oui – PIIA applicable à quatre étages et plus.
- ▶ Retrait d'étage à partir du quatrième niveau (plus ou moins trois mètres et gradation des hauteurs à l'arrière du bâtiment, adjacent aux secteurs résidentiels de plus faible densité).
- ▶ Ratio de stationnement par unité : aucun pour les terrains situés au sud de l'entité (par exemple, au sud de la rue Boivin) et jusqu'à un pour ceux situés à l'ouest et au nord du secteur.



Rues Saint-Jacques/Saint-Antoine

Ancien quartier ouvrier, le secteur des rues Saint-Jacques et Saint-Antoine se présente aujourd'hui comme un environnement urbain très hétéroclite. Les grandes opérations de rénovation urbaine des années 1960-1970 ont profondément transformé le cadre urbain au nom de la modernisation du centre-ville de Granby. Parmi les interventions déployées dans le quartier, la reconfiguration des rues Saint-Antoine et Saint-Jacques a entraîné la démolition de dizaines de maisons et de bâtiments accessoires jugés vétustes. C'est également dans la foulée des rénovations

urbaines que s'est inscrite la construction des HLM du Carré joyeux (rue Assomption), ainsi que le redéveloppement de l'îlot de la Plaza Granby (intersection Saint-Charles et Saint-Jacques) sous forme de *strip* commerciale.

Le secteur est ainsi caractérisé par une voirie large et un environnement urbain minéral et orienté vers l'automobile. On y observe quelques exemples récents de projets de redéveloppement, dont la résidence pour personnes âgées Simonia, venue remplacer un ancien bâtiment commercial au coin des rues Saint-Charles et Racine.

Rues Saint-Jacques/Saint-Antoine

Milieu de vie

Forces : proximité du secteur avec le cégep et la rue Principale, offre commerciale de proximité.

Faiblesses : environnement bâti fortement minéralisé, manque d'espaces verts.

Opportunités : aires de stationnement de grande superficie propices au redéveloppement, voirie large propice au réaménagement et au verdissement.

Potentiel de densification

Redéveloppement d'un centre commercial de type *strip* et de certains immeubles sur la rue Saint-Jacques

L'îlot de la Plaza Granby, par sa superficie et sa localisation, présente un potentiel de densification considérable. Certains immeubles adjacents sont par ailleurs caractérisés par des hauteurs plus élevées (six étages sur la rue Saint-Jacques), tandis que d'autres présentent un potentiel de densification intéressant. On parle notamment de petits stationnements localisés sur le domaine privé.

Rues Saint-Jacques/Saint-Antoine

± 11%

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

8%

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU centre-ville

Stratégie : encourager les projets de **requalification** et de **redéveloppement** urbains.

Paramètres d'intégration

- ▶ Usages : intégration des usages de groupe résidentiel dans des zones principalement commerciales.
- ▶ Mixité : oui, possible sans être exigée aux étages inférieurs.
- ▶ Hauteur : jusqu'à six étages hors sol.
- ▶ Taux d'implantation : 50 % ou plus.
- ▶ Espaces verts : 30 % du terrain.
- ▶ PIIA : oui – PIIA applicable à quatre étages.
- ▶ Envisager le recours à des outils discrétionnaires (p. ex., le plan d'aménagement d'ensemble [PAE]) pour assurer la cohérence d'ensemble d'éventuels projets de développement résidentiels et mixtes sur grand terrain.
- ▶ Ratio de stationnement par unité : aucune exigence.



Rue Robinson

Le secteur de la rue Robinson, localisé à la limite ouest de la zone du PPU, est un quartier résidentiel entouré des rues commerciales mixtes Robinson et Saint-Charles. Les îlots compris entre les rues Albert et Saint-Charles étaient jadis traversés dans l'axe nord-sud par un chemin de fer où circulaient le tramway de la Montreal & Southern Counties Railway à partir de 1925 (SHHY, 2011), puis le train conventionnel jusqu'au début des années 1960. L'environnement immédiat du chemin de fer était à l'époque densément construit et compact, avec des résidences implantées à seulement quelques mètres des rails.

L'environnement bâti du secteur se compose aujourd'hui de rues locales au gabarit généreux où s'alignent une variété de typologies résidentielles, de la maison unifamiliale isolée à l'immeuble d'appartements. Le quartier est pourvu de nombreux équipements et d'infrastructures publiques destinés aux jeunes et aux familles. En outre, le secteur de la rue Robinson marque la transition d'un cadre bâti faubourien d'avant-guerre typique du centre-ville de Granby vers la période moderne d'urbanisation, comme en témoignent les petits bungalows des rues Châteauguay et Laval construits à partir des années 1950.

Rue Robinson

Milieu de vie

Forces : concentration d'équipements et de services destinés aux jeunes et aux familles, offre de commerces et de services de proximité, cadre bâti résidentiel varié.

Faiblesses : environnement minéralisé, peu d'espaces verts, réseau cyclable discontinu.

Opportunités : aires de stationnement propices au redéveloppement, terrains vacants, voirie large propice au réaménagement et au verdissement.

Potentiel de densification**Requalification de bâtiments industriels ou commerciaux à valeur architecturale nulle ou limitée**

On retrouve dans le secteur de nombreux immeubles accueillant des usages commerciaux et industriels légers qui présentent un fort potentiel de requalification ou de redéveloppement, en raison de leur faible densité d'occupation ou d'emprise au sol et de leur valeur architecturale nulle ou limitée.

Terrains vacants et stationnements

On retrouve dans le secteur quelques aires de stationnement et terrains vacants à considérer pour d'éventuels projets de redéveloppement.

Rue Robinson

± 8 %

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

17 %

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU centre-ville

Stratégie : renforcer le caractère résidentiel tout en favorisant le développement harmonieux de **projets multirésidentiels.**

Paramètres d'intégration

- ▶ Usages : intégration des usages de groupe résidentiel dans des zones principalement commerciales du secteur.
- ▶ Mixité : oui, possible sans être exigée.
- ▶ Hauteur : deux à quatre étages hors sol.
- ▶ Taux d'implantation : 50 % et plus.
- ▶ Espaces verts : 20 % et plus.
- ▶ Ratio de stationnement par unité : jusqu'à 1,5 en favorisant les stationnements souterrains et l'aménagement exemplaire des aires de stationnement de surface.





Rue Principale *strip*

Le secteur de la rue Principale *strip* s'organise dans le prolongement de la rue Principale traditionnelle. Bien que l'entité constitue l'entrée nord du centre-ville, l'environnement urbain entre en rupture avec la portion sud de la rue. Caractérisés par le retrait des bâtiments par rapport à la rue et par l'omniprésence du stationnement, les terrains du secteur ont été aménagés en accordant une place généreuse à la

voiture et en tournant le dos aux piétonnes et piétons.

Garages, station-service et concessionnaire automobile ponctuent le paysage et contribuent à façonner un environnement bâti distendu et irrégulier. Le secteur est marqué par la présence du complexe industriel des Aliments Ultima, implanté sur le mégaîlot situé à l'angle de la rue Principale et de la rue Laval.

Rue Principale *strip*

Milieu de vie

Forces : présence du parc Pelletier, bâtiment et éléments de patrimoine kitch dont la cantine Chez Ben.

Faiblesses : forte minéralisation de l'environnement, îlots de chaleur, encadrement bâti discontinu, secteur hostile aux déplacements actifs.

Opportunités : taille et profondeur des lots bordant la rue Principale, présence de locaux propices à accueillir des commerces et des services de proximité.

Menaces : rue Principale sous juridiction du MTMDQ, trafic automobile continu et présence de camionnage, nuisances liées à la présence d'une grande industrie.

Potentiel de densification

Grandes aires de stationnement à redévelopper

On retrouve dans le secteur de nombreux immeubles accueillant des usages commerciaux et industriels légers qui présentent un fort potentiel de requalification ou de redéveloppement, en raison de leur faible densité d'occupation ou d'emprise au sol et de leur valeur architecturale nulle ou limitée.

Terrains vacants et stationnements

On retrouve dans le secteur quelques aires de stationnement et terrains vacants à considérer pour d'éventuels projets de redéveloppement.

Rue Principale *strip*

± 18 %

Proportion du potentiel d'accueil des nouveaux logements au centre-ville

12 %

Superficie du secteur au sein de la zone du PPU centre-ville

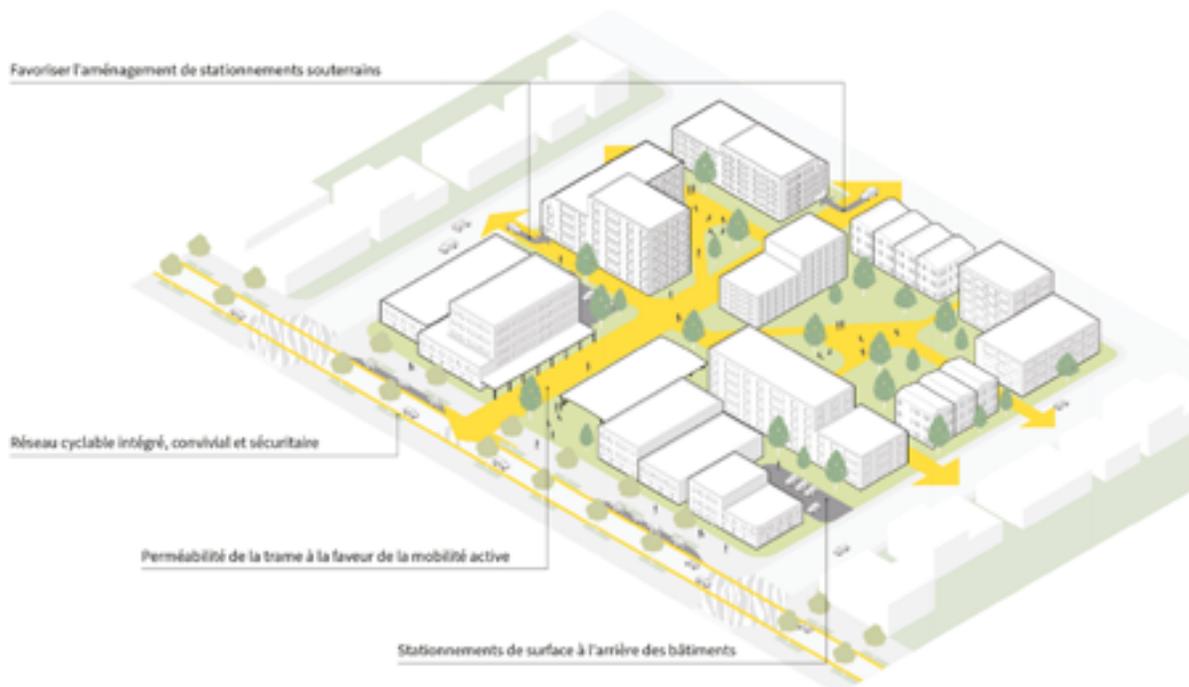
Stratégie : soutenir l'intégration de fonctions résidentielles complémentaires aux fonctions commerciales en place et miser sur une **densification marquante** du secteur.

Paramètres d'intégration

- ▶ Mixité : oui.
- ▶ Hauteur : entre quatre et huit étages hors sol avec retrait à partir du quatrième étage. Jusqu'à 12 étages moyennant la conclusion d'une entente d'inclusion de logements hors marché (règl. zonage incitatif).
- ▶ Espaces verts : 30%
- ▶ Ratio de stationnement par unité : jusqu'à 1,5 en favorisant les stationnements souterrains.

3.4. Principes d'intégration de la densité au centre-ville

Mobilité active



Aménagement de stationnements souterrains

Le stationnement de surface représente une utilisation peu efficace du terrain disponible, en particulier dans les secteurs centraux comme celui du centre-ville.

- Repenser l'emplacement des stationnements en souterrain entraîne de nombreux bienfaits pour la collectivité (diminution du ruissellement des eaux de pluie, atténuation des îlots de chaleur, augmentation du couvert végétal sur site) et pour le promoteur (esthétisme et attractivité du projet, affectation des espaces libérés au sol à des activités plus rentables comme des unités supplémentaires, etc.).

Réseau cyclable intégré, convivial et sécuritaire

La conception d'un réseau cyclable efficace nécessite une planification réfléchie et coordonnée avec les efforts de densification résidentielle au centre-ville. En reliant cette planification à la densification résidentielle, un réseau cyclable bien conçu peut favoriser une mobilité alternative et durable dans les quartiers densément peuplés, réduisant ainsi la dépendance à la voiture.

- Le bouclage du réseau existant est une façon d'améliorer la convivialité et l'intégration des pratiques de mobilité active dans le quotidien de la population.

- ▶ Des aménagements cyclables unidirectionnels, idéalement séparés de la circulation automobile, sont appréciés des cyclistes et sécurisent les déplacements.

Perméabilité de la trame à la faveur de la mobilité active

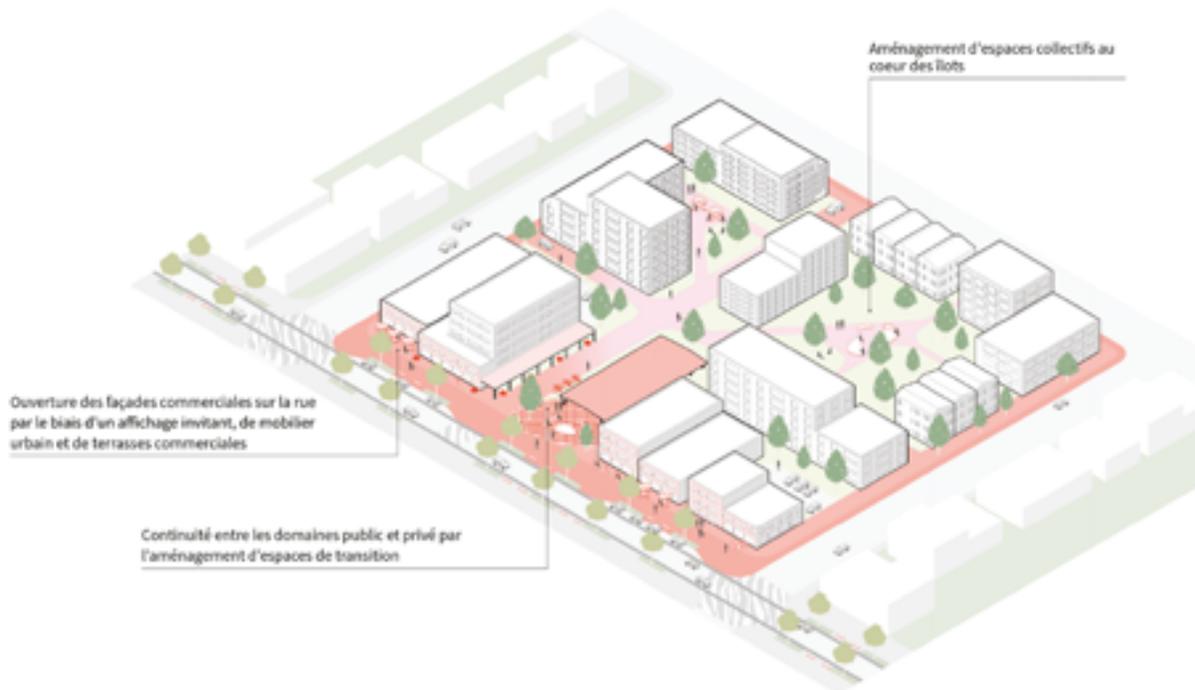
- ▶ Faciliter la connexion entre certains terrains résidentiels par le biais de sentiers piétons pour permettre aux résidentes et résidents de se déplacer activement vers d'autres lieux du quotidien.
- ▶ Optimiser la conception du réseau routier en intégrant un grand nombre d'intersections pour offrir une variété d'itinéraires possibles.

Stationnements de surface à l'arrière des bâtiments

- ▶ Privilégier l'aménagement d'un stationnement derrière un bâtiment peut contribuer à améliorer la qualité esthétique du centre-ville par la diminution de l'impact visuel des véhicules et la création d'interfaces publiques plus attrayantes devant le bâtiment.



Espaces publics



Aménagement d'espaces collectifs au cœur des îlots

L'aménagement d'espaces collectifs au sein des îlots, comme les espaces verts, les équipements de loisir, les lieux de rencontre et les jardins partagés, renforce le sentiment d'appartenance chez les résidentes et résidents et dynamise ces espaces tampons entre les différents projets.

Ouverture des façades commerciales sur la rue par le biais d'un affichage invitant, de mobilier urbain et de terrasses commerciales

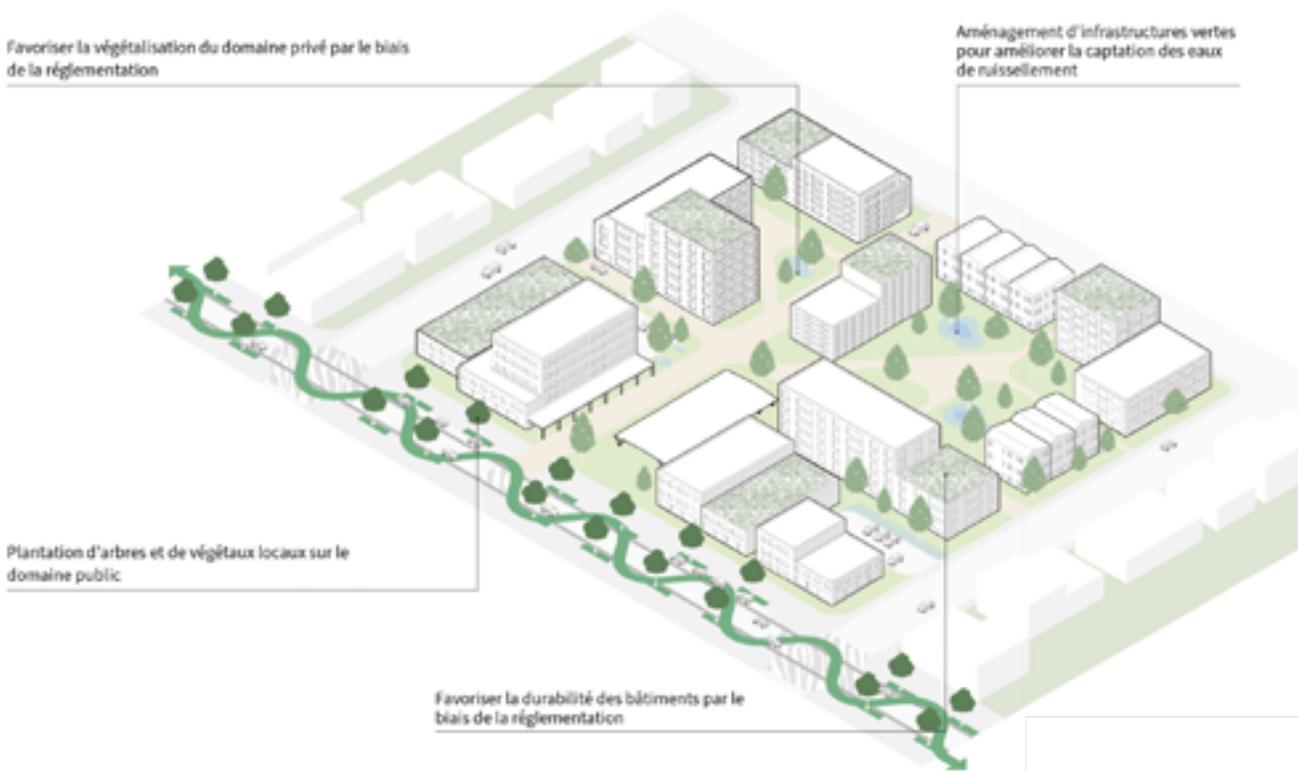
- Conception de façades de bâtiments qui s'ouvrent sur la rue avec un rez-de-chaussée largement vitré.
- Encourager les terrasses commerciales et les entrées de commerces visibles et accessibles pour stimuler l'interaction entre l'espace intérieur et l'espace public.

- Intégration de mobilier urbain (bancs, chaises, etc.) pour encourager les gens à s'arrêter, à se reposer et à profiter de l'espace public.

Continuité entre les domaines public et privé par l'aménagement d'espaces de transition

- Créer des transitions physiques graduelles entre les domaines public et privé (ex. : jardins avant, terrasses, escaliers extérieurs) qui offrent des espaces semi-privés où les résidentes et résidents peuvent interagir avec l'espace public et l'observer.
- Utiliser la végétation pour harmoniser les espaces publics et privés et en assurer une continuité visuelle.
- Intégrer des sentiers piétons et des éclairages adaptés qui estompent les impressions de frontières entre les domaines public et privé et favorisent l'utilisation des espaces partagés.

Verdissement et durabilité



Végétalisation du domaine privé par le biais de la réglementation

- ▶ Prioriser l'aménagement de toits verts sur les toits plats par une réglementation incitative.
- ▶ Accroître le nombre d'arbres et les surfaces minimales exigées en matière de plantation d'arbres et de surfaces végétales dans les nouveaux projets.
- ▶ Accroître les exigences de verdissement dans les stationnements de surface.
- ▶ Prioriser la diversification des espèces végétales plantées.

Aménagement d'infrastructures vertes pour améliorer la captation des eaux de ruissellement

- ▶ Les revêtements perméables, comme les pavés alvéolés verdis et autres surfaces poreuses.
- ▶ Les jardins de pluie, zones aménagées avec des plantes, qui absorbent et filtrent l'eau de pluie.
- ▶ Bassins de rétention.
- ▶ Noues végétalisées.
- ▶ Tranchées ou fosses d'arbres drainantes.

Plantation d'arbres et de végétaux locaux sur le domaine public

- ▶ Favoriser la diversité des végétaux plantés sur le domaine public pour maximiser leurs contributions écologiques et écosystémiques : gestion des eaux pluviales, contributions au paysage, détente, bienfaits sur la biodiversité, etc.

Durabilité des bâtiments par le biais de la réglementation

- ▶ Conception passive des bâtiments conçus pour maximiser l'efficacité énergétique (orientation solaire optimale, isolation thermique de haute qualité, fenêtres à double vitrage, etc.).
- ▶ Systèmes de gestion de l'eau efficaces, comme la collecte des eaux de pluie et l'installation de dispositifs à faible débit pour minimiser la consommation d'eau potable.
- ▶ Durabilité sociale et communautaire en priorisant l'accès universel, la création d'espaces communs suffisants pour une vie communautaire riche.

3.5. Programmes

Programme d'acquisition

Le plan particulier d'urbanisme du centre-ville établit un programme d'acquisition d'immeubles qui s'applique au périmètre du PPU. Ce programme permet à la Ville d'acquérir tout immeuble, de gré à gré ou par expropriation, pour l'aliéner ou le louer à des fins poursuivies par le PPU. La Ville peut également administrer tout immeuble qu'elle possède dans le cadre du programme et y exécuter des travaux. Le programme d'acquisition d'immeubles, adopté par règlement, peut être mis en œuvre à la suite de l'entrée en vigueur du PPU et des règlements d'urbanisme qui y sont conformes (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, art. 85).

Programme de revitalisation

Un programme de revitalisation est adopté à l'égard du territoire d'application du PPU. Il peut permettre d'accorder une aide financière d'une durée maximale de 10 ans, y compris sous forme de crédit de taxes, à toute fin qu'il prévoit. Ce programme peut notamment prévoir les catégories d'immeubles, de personnes ou d'activités auxquelles il s'applique ainsi que des règles spécifiques pour chacune de ces catégories (*Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, art. 87).



Le parc Miner, parmi les plus anciens espaces verts du centre-ville.

