



ANNEXE A du règlement numéro REG-360

# PLAN D'URBANISME

2016-2035



## TABLE DES MATIÈRES

<b>CHAPITRE 1</b>	<b>PRÉAMBULE ET STRUCTURE DU DOCUMENT .....</b>	<b>2</b>
<b>CHAPITRE 2</b>	<b>PORTRAIT GÉNÉRAL .....</b>	<b>4</b>
2.1	Situation géographique .....	4
2.2	Historique .....	5
2.3	Milieux de vie .....	7
2.4	Profil sociodémographique .....	17
<b>CHAPITRE 3</b>	<b>CONTEXTE ET HORIZON DE PLANIFICATION DU PLAN URBANISME.....</b>	<b>26</b>
3.1	Contexte .....	26
3.2	Horizon de planification du plan .....	27
3.3	Documents de référence .....	28
<b>CHAPITRE 4</b>	<b>GRANDES ORIENTATIONS .....</b>	<b>30</b>
<b>CHAPITRE 5</b>	<b>OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE .....</b>	<b>32</b>
5.1	Habitation .....	33
5.3	Commerce .....	48
5.4	Industrie .....	58
5.5	Agriculture .....	67
5.6	Public et institutionnel .....	78
5.7	Parcs, loisirs et culture .....	88
5.8	Patrimoine et paysages .....	100
5.9	Environnement .....	110
5.10	Contraintes naturelles et anthropiques .....	129
5.11	Infrastructures et utilités publiques .....	139
5.12	Mobilité et Transport .....	151
<b>CHAPITRE 6</b>	<b>ORIENTATIONS ET VISION D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>172</b>
6.1	Les atouts .....	173
6.2	Les défis .....	174

6.3	Les grandes orientations d'aménagement.....	176
6.4	Arrimage de la vision d'aménagement .....	179
6.5	Vision d'aménagement — transport et mobilité .....	181
6.6	Vision d'aménagement — fonction résidentielle.....	182
6.7	Vision d'aménagement — fonctions économiques.....	184
6.8	Vision d'aménagement — parcs et espaces verts .....	188
6.9	Vision d'aménagement — patrimoine paysager.....	189
6.10	Vision d'aménagement — fonction agricole .....	191
<b>CHAPITRE 7</b>	<b>AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ .....</b>	<b>194</b>
7.1	Affectations du sol.....	194
7.2	Densité .....	207
<b>CHAPITRE 8</b>	<b>CONCORDANCE AVEC LE SCHÉMA.....</b>	<b>217</b>
8.1	Concordance avec le schéma d'aménagement et de développement.....	217

# CHAPITRE 1

## PRÉAMBULE ET STRUCTURE DU DOCUMENT



## CHAPITRE 1 PRÉAMBULE ET STRUCTURE DU DOCUMENT

### *Préambule*

Depuis sa naissance, en 1958, la ville de Brossard a connu une croissance remarquable, passant de quelque 3 400 résidents à plus de 95 000 en 2023, accueillant une population d'origines diversifiées, aménageant des quartiers résidentiels destinés à recevoir des familles, développant une fonction commerciale dont l'importance est reconnue à l'échelle métropolitaine. Comme nous l'affirmons dans notre planification stratégique 2013-2030, Brossard veut devenir une ville de l'avenir, c'est-à-dire : « un espace urbanisé, périphérique à une grande métropole, qui regroupe des entreprises, des services, des centres commerciaux et qui propose une gamme complète d'activités de loisirs, une ville « nouveau genre » qui se caractérise par la possibilité d'y résider, d'y travailler, de s'y divertir et d'y vivre pleinement ». Pour atteindre cet objectif, nous devons accorder une attention particulière à la planification de l'aménagement du territoire et des projets structurants qui auront un effet moteur sur la qualité de la vie urbaine, sur l'image que projettera la ville et sur l'attrait qu'elle exercera.

Jusqu'à présent reconnue pour la vigueur de son développement, pour son dynamisme démographique et son caractère multiculturel, la ville de Brossard sera désormais donnée en exemple également pour ses politiques environnementales et de développement durable et pour la qualité de ses milieux de vie.

[REG-360-07, art.3 (2024-11-01)]

### *Structure du document*

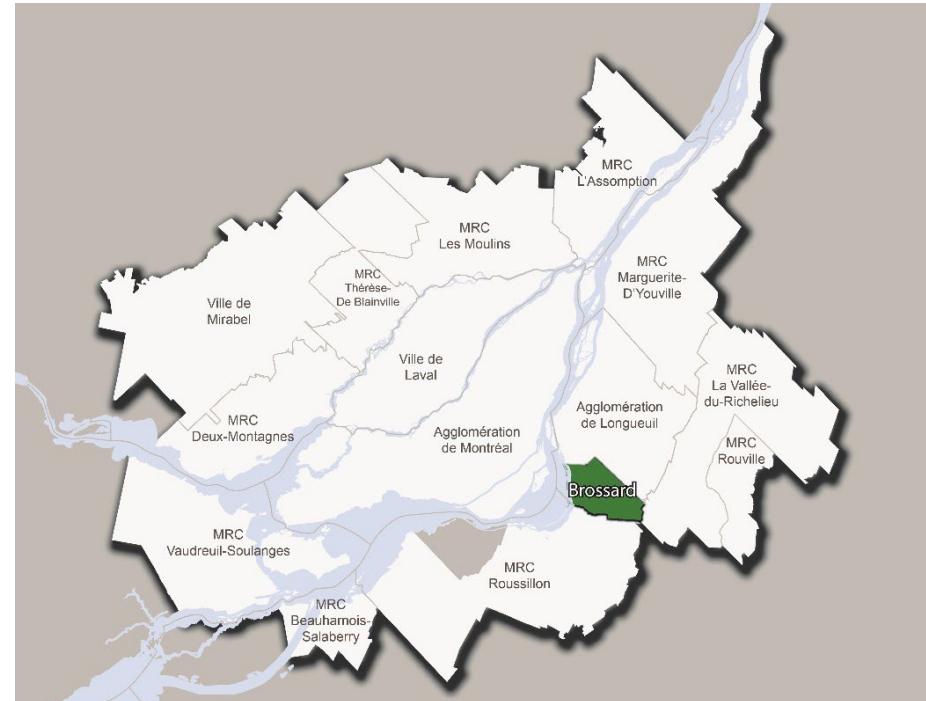
Le présent document comporte huit chapitres. Le chapitre 2 dresse le portrait de la ville de Brossard. On y retrouve une synthèse de l'histoire de la ville, une description de ses milieux de vie et son profil sociodémographique. Le chapitre 3 fait référence au cadre législatif dans lequel s'inscrivent l'adoption du plan, son horizon de planification et les documents de référence qui ont contribué à son élaboration. Le chapitre 4 présente les quatre grandes orientations du plan d'urbanisme. À la lumière de ces orientations, le chapitre 5 identifie, en fonction de onze grands thèmes de référence, le diagnostic de la situation, de même que les objectifs et moyens de mise en œuvre qui guideront le développement de la Ville dans l'horizon de planification du plan. Le chapitre 6 fait la synthèse, pour chacune des grandes orientations d'aménagement, des principaux moyens de mise en œuvre (identifiés au chapitre 5) qui ont servi à l'élaboration de la vision d'aménagement pour la fonction résidentielle, les fonctions économiques, les parcs et espaces verts, le patrimoine et les paysages et la fonction agricole. Le chapitre 7 présente les grandes affectations du sol et la densité. Enfin, le chapitre 8 identifie les aspects normatifs qui devront être intégrés aux règlements d'urbanisme pour des fins de concordance avec le schéma d'aménagement et de développement.



## CHAPITRE 2 PORTRAIT GÉNÉRAL

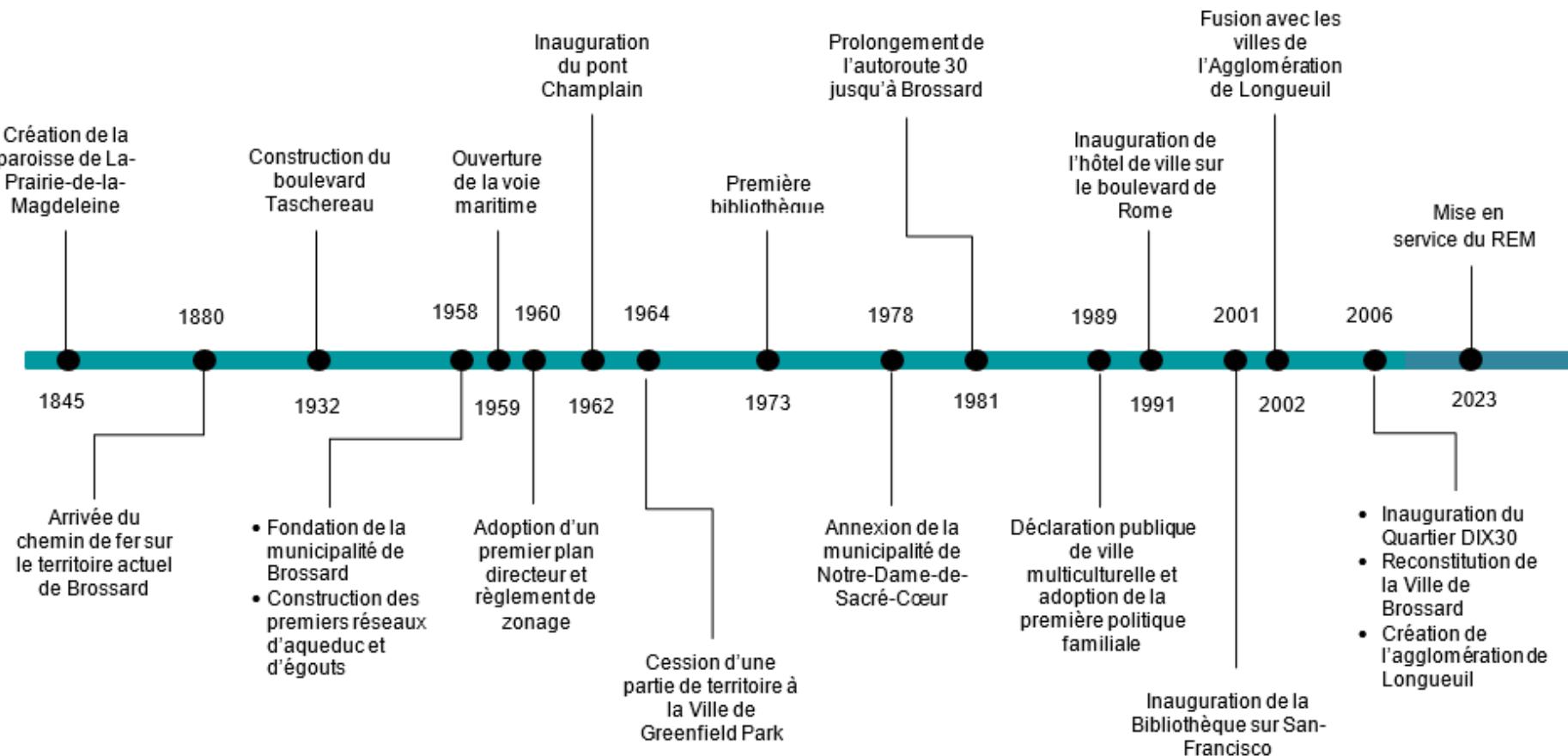
### 2.1 Situation géographique

D'une superficie de 52,25 km<sup>2</sup>, le territoire de la ville de Brossard est délimité par le fleuve Saint-Laurent à l'ouest, la ville de Saint-Lambert, les arrondissements de Greenfield Park et Saint-Hubert au nord, la ville de Carignan à l'est et les villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et La Prairie au sud. Brossard fait partie de plusieurs entités administratives : la Montérégie, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et l'Agglomération de Longueuil. La 10, la 15 et la 30 sont les principales autoroutes qui traversent son territoire.



*Plan 1 – Situation géographique*

## 2.2 Historique



À l'emplacement de l'ancien chemin Lapinière (côte Lapinière), qui correspond au tracé actuel de l'autoroute 10 (A-10), deux seigneuries limitrophes se rejoignaient autrefois, celle de La Prairie-de-la-Magdeleine, concédée aux Jésuites en 1647, et celle de Longueuil, concédée à Charles Le Moyne en 1657. Une fois le régime seigneurial aboli, en 1854, ce secteur fut intégré à la municipalité de la paroisse de La Prairie.

C'est en 1958, le 14 février plus précisément, que le territoire est subdivisé et que la ville de Brossard est créée ; elle prend le nom de son fondateur et premier maire, Georges-Henri Brossard. À l'époque, on y dénombre 3 400 habitants.

Jusqu'à récemment, c'est-à-dire tout juste avant que s'amorce le développement des premiers quartiers résidentiels de Brossard, tout ce secteur faisait encore l'objet d'une exploitation agricole. En effet, en 1958, la route longeant le fleuve (route 132), le boulevard Taschereau et le chemin Lapinière (A-10) étaient toujours bordés par des fermes et des terres cultivables.

À partir de 1962, la présence du pont Champlain entraîne toutefois un développement résidentiel dans le secteur. En août 1964, les limites territoriales de Brossard sont modifiées en annexant à Greenfield Park une partie de la terre n° 121, qui appartenait à la ville de Brossard. En 1968, Brossard compte 16 200 habitants.

Le 25 mars 1978, la municipalité de Notre-Dame-du-Sacré-Cœur, dont les limites étaient enclavées dans le territoire même de Brossard, est annexée à cette dernière. Cette année-là, la population de la ville s'élève à 41 700 habitants.

En 1989, Brossard fait figure de pionnière en se dotant d'une politique familiale qui sera considérée comme la première au Québec. Elle se

déclare aussi officiellement ville multiculturelle, une autre première au Québec.

Le 18 octobre 1991, Brossard inaugure son nouvel hôtel de ville ; en 1998, elle compte 65 927 habitants.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2002, la ville de Brossard est fusionnée avec les villes de Boucherville, Greenfield Park, Lemoyne, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Elle devient l'arrondissement de Brossard au sein de la Ville de Longueuil. En juin 2004, à la suite des résultats d'un référendum populaire, la ville est défusionnée. Le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la ville de Brossard est officiellement reconstituée. En 2008, Brossard célèbre ses 50 ans. La ville compte alors 73 041 habitants. En 2014, la population de Brossard se chiffre à 83 410 habitants<sup>1</sup>.

De cette ancienne occupation du territoire, il ne reste à Brossard que deux témoins du début du XIX<sup>e</sup> siècle, deux maisons situées sur le chemin des Prairies, classées monuments historiques en 1975 : la maison Deschamps, construite vers 1811, qui aurait été habitée par la famille Brossard, et la maison Sénecal, construite en 1799. Seule la portion à l'est de l'autoroute 30 (A-30) se trouve encore aujourd'hui en zone agricole et libre bâti<sup>2</sup>.

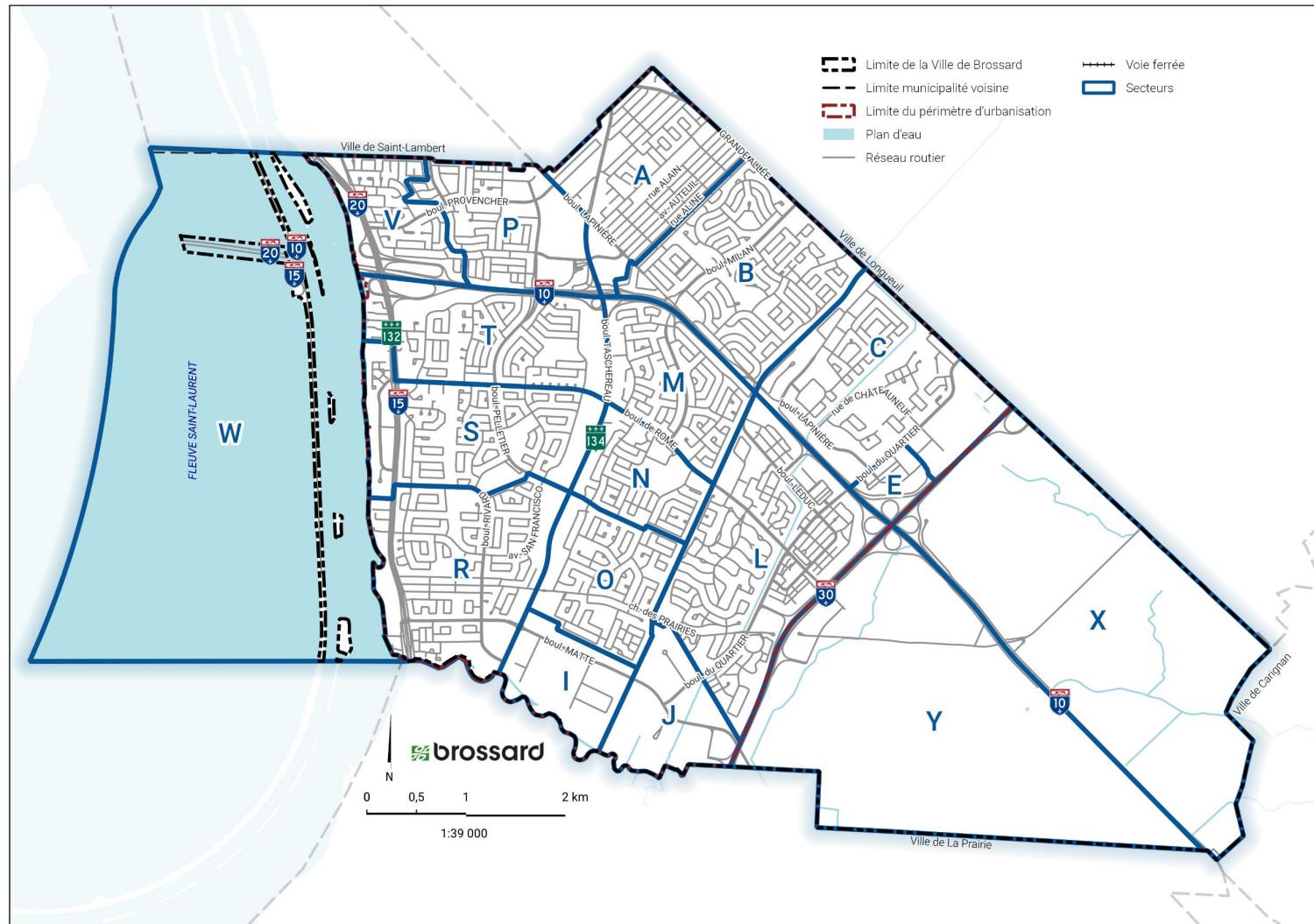
[REG-360-07, art.5 (2024-11-01)]

<sup>1</sup> Source : Décret de population 1293-2013, Gazette officielle du Québec.

<sup>2</sup> Arkéos inc. 2003, Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville (Montréal) Volet étude d'impact sur l'environnement — Étude de potentiel archéologique — Tecsoft, p. 48.

## 2.3 Milieux de vie

Dès 1960, la ville se dotait d'un premier plan directeur et d'un règlement de zonage, ce qui a contribué au développement de milieux de vie homogènes. Ainsi, la ville de Brossard a été divisée en 16 secteurs, dont le découpage repose essentiellement sur le tracé des principales voies de circulation et de la voie ferrée qui traverse le territoire du nord au sud, entre Taschereau et l'autoroute 30. Ces secteurs sont identifiés par une lettre qui, à l'exception des secteurs W, X et Y, constitue la première lettre du nom des rues locales que l'on retrouve dans un secteur donné. Il en résulte autant de milieux de vie auxquels les résidents de Brossard s'y réfèrent comme s'il s'agissait d'une adresse. Ces milieux de vie se sont développés et ont évolué en se forgeant une identité au cours des années.



Plan 2 – Secteurs de Brossard

### 2.3.1 *Secteur A*

Le secteur A est délimité par les arrondissements de Greenfield Park et Saint-Hubert au nord et à l'ouest, par les boulevards Lapinière et l'autoroute 10 au sud et par la rue Baillargeon à l'est.

Bien que la fonction résidentielle soit importante avec un peu plus de 3 600 logements, le secteur A compte une proportion significative de commerces, bureaux et petites industries. Ainsi, l'activité commerciale se concentre sur Taschereau, Lapinière, Grande Allée et, en mixité avec l'habitation, sur l'avenue Auteuil. Quelques édifices de bureaux sont regroupés dans l'îlot délimité par la rue Auteuil, le boulevard Taschereau, le boulevard Lapinière et l'autoroute 10. Certains commerces contraignants et industries de petite envergure maintiennent également leurs activités sur des rues à vocation résidentielle.

Les typologies d'habitation sont diversifiées et réparties aléatoirement dans le secteur A. L'habitation unifamiliale est majoritaire (76 % des bâtiments ne comptent qu'un seul logement), mais on retrouve une proportion importante d'habitations comportant 2 ou 3 logements (19 %), de même que des habitations multifamiliales.

Le secteur A est l'un des plus anciens secteurs de la ville. Ainsi, plus de 3 bâtiments sur 4 ont été construits avant 1981 et près de 30 % avant 1961. Cette réalité explique qu'une proportion non négligeable de logements nécessite des travaux d'entretien ou de rénovation. Néanmoins, un phénomène de renouveau urbain s'est amorcé depuis quelques années dans le secteur. Ainsi, plusieurs habitations anciennes ont été démolies et remplacées par des constructions nouvelles. On y observe par ailleurs une tendance marquée vers une densification du secteur « A » par des nouveaux projets de développement ou de redéveloppement, qui entraînent une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur « A » est présentement à saturation, ce qui commande de réduire et de fortement limiter, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur afin de tenir compte de cette capacité, de

manière à favoriser un redéveloppement semblable à ce qui était déjà construits dans le secteur ou à une construction de faible densité.

Le secteur A comporte 5 parcs couvrant une superficie de plus de 44 000 m<sup>2</sup>, dont une proportion significative se situe dans des corridors de transport d'électricité (Hydro-Québec). Trois lieux de culte, un centre communautaire municipal (Nathalie-Croteau), deux écoles primaires (Sainte-Claire et Good Shepherd) et une succursale du Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu sont également situés dans ce secteur.

[REG-360-04, art.1 (2021-03-30)]

### 2.3.2 *Secteur B*

Le secteur B est délimité par le territoire de l'arrondissement de Saint-Hubert au nord (Grande Allée), par la rue Baillargeon à l'ouest, l'autoroute 10 au sud et par la voie ferrée à l'est.

La fonction résidentielle est nettement dominante dans le secteur B. Ce secteur compte un peu plus de 4 100 logements. Environ 95 % des bâtiments résidentiels ne comptent qu'un logement. Les habitations à logements multiples sont essentiellement concentrées sur Milan, Grande Allée, Bienville, Bonaventure, Broadway, Bernard et la rue Beaulac. Le secteur compte quelques îlots commerciaux sur Broadway, Milan, Grande Allée et Lapinière. Dans certains cas, le taux de vacance y est cependant significatif.

Le secteur B a majoritairement été construit durant la période des années 60 et 70 (plus de 90 % des bâtiments résidentiels ont été construits durant cette période). Malgré tout, le stock de logements est relativement en bon état et le cadre bâti est homogène. Des habitations multifamiliales plus récentes ont été construites sur Grande Allée et des habitations unifamiliales en rangée ont été mises en chantier, en 2012, dans le secteur des rues Bosco et Beaudelaire, sur l'ancien site des ateliers municipaux.

Ce secteur est aussi affecté par une saturation du réseau sanitaire, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur afin de tenir compte de cette capacité, de

manière à favoriser un redéveloppement semblable à ce qui était déjà construits ou à une construction de faible densité.

Le secteur B comporte un nombre important de parcs (18 au total), totalisant une superficie de plus de 150 000 m<sup>2</sup>. Une proportion significative de ces parcs se situe dans un corridor de transport d'électricité. Trois lieux de culte, un centre communautaire municipal (Vanier), deux écoles primaires (Georges-P. Vanier et Harold Napper) et un CHSLD (sur Grande Allée) sont également situés dans le secteur B.

[REG-360-04, art.2 (2021-03-30)]

### 2.3.3 *Secteur C*

Le secteur C est situé à l'est de la voie ferrée. Le boulevard Grande Allée et la limite territoriale de l'arrondissement de Saint-Hubert constituent la limite nord du secteur, alors que les autoroutes 30 et 10 délimitent le secteur à l'est et au sud. Le ruisseau Daigneault traverse le secteur C. Il longe Grande Allée, à l'est du boulevard Chevrier, pour ensuite suivre la limite ouest de l'ancien golf et il traverse ensuite l'autoroute 10 sur une certaine portion pour s'arrêter au boulevard du Quartier près du boulevard Lapinière.

Environ la moitié de la superficie du secteur C était occupée à des fins résidentielles en 2012. L'autre moitié du secteur était occupée par des commerces, bureaux, industries, un stationnement incitatif pour le transport collectif (Chevrier) comptant un peu plus de 2 300 cases, qui sera fermé prochainement en raison de la mise en service du REM et des espaces vacants à développer. Des bureaux et industries de haute technologie sont implantés entre l'autoroute 10 et le boulevard Lapinière. Un centre de distribution et des bureaux longent l'autoroute 30 et des espaces vacants d'un peu plus de 28 hectares restent à développer entre ces établissements et le boulevard du Quartier. Un autre terrain, d'un peu plus de 15 hectares, est vacant entre le golf et le boulevard du Quartier. Cet espace est destiné à des fins scolaires et de parcs. Deux pôles commerciaux, de desserte locale, ont récemment été construits à l'intersection de Chevrier/Lapinière et à l'intersection des boulevards du Quartier et Grande Allée. Un centre de

jardin est également implanté à l'intersection des boulevards Chevrier et Grande Allée.

Les habitations érigées dans le secteur C sont récentes (constructions après l'an 2000) et de typologies variées. On y retrouve des habitations unifamiliales isolées, jumelées ou en rangées (87 % des bâtiments), quelques habitations comportant 2 ou 3 logements et des habitations multifamiliales comportant jusqu'à 6 étages (près de 12 % des bâtiments comptent 4 logements ou plus). Les habitations multifamiliales se situent essentiellement près du boul. Chevrier.

On observe par ailleurs une tendance marquée vers une densification du secteur C par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement, qui entraînent une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. À la suite de l'étude de la capacité du réseau sanitaire du secteur C, des débits sanitaires globaux et des surverses, il en ressort que les débits sanitaires locaux approchent le point de saturation, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur, en relation avec les projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1. De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

Le secteur C compte quatre parcs d'une superficie totale d'un peu plus de 49 300 m<sup>2</sup> (excluant la portion de l'ancien golf qui sera conservée à cette fin). Le parc Chevrier est implanté dans un corridor de transport d'électricité et un poste de transformation d'Hydro-Québec est implanté sur le boulevard Chevrier. Une école primaire, implantée sur le site de l'ancien golf, a été inaugurée à l'automne 2016 pour ensuite être agrandie et une seconde, implantée en bordure du boulevard du Quartier, sera inaugurée à l'automne 2026.

[REG-360-07, art.7 (2024-11-01)]

### 2.3.3.1. Secteur E

Le secteur E est délimité par la rue des Éléments au nord, le boulevard du Quartier à l'ouest, l'autoroute 10 au sud et l'autoroute 30 à l'est.

Ce secteur bénéficie de l'accès au transport en commun métropolitain structurant à travers la station Du Quartier du REM ainsi que la proximité avec deux autoroutes de portée régionale : l'autoroute 10 et l'autoroute 30.

Cette localisation stratégique en fait un secteur convoité et propice à un développement TOD de haute densité. Le développement Solar Uniquartier, qui couvre la totalité de la superficie du secteur, répond à ce modèle de développement en y introduisant une grande densité et mixité d'activités. Le développement, qui devrait être complété avant 2030 prévoit accueillir environ 6 000 ménages et plus de 400 000 pi<sup>2</sup> de superficie commerciale.

Cette tendance marquée vers la densification du secteur E par de nouveaux projets de développement entraîne une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur E est présentement à l'étude puisqu'elle approche le point de saturation, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur, en relation avec les projections démographiques, aux projets approuvés et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1. De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

Cette densification du secteur entraîne aussi de nouveaux besoins en termes d'espaces publics, de parcs et d'équipements collectifs comme des établissements d'enseignement.

[REG-360-07, art.7 (2024-11-01)]

### 2.3.4 Secteurs I et J

Les secteurs I et J sont situés à la limite sud du territoire de Brossard, entre le boulevard Taschereau et l'autoroute 30.

Ces secteurs constituent le parc industriel de la ville de Brossard. Le secteur J compte tout de même quelques résidences sur le chemin des Prairies. C'est également dans ce secteur que sont implantés une caserne d'incendie, les ateliers municipaux et le site de dépôt de neiges usées.

La portion industrielle des secteurs I et J s'est développée principalement durant les années 1990 et 2 000, puisque près de 80 % des bâtiments ont été construits durant cette période. En 2012, il subsistait près de 10,4 hectares de terrains à développer.

Deux parcs à vocation municipale, totalisant un peu plus de 36ha, longent la rivière Saint-Jacques. Le ruisseau Daigneault traverse le secteur J, du nord au sud, alors que la voie ferrée constitue la limite séparative des secteurs I et J.

### 2.3.5 Secteur L

Le secteur L est délimité par la voie ferrée et les autoroutes 10 et 30.

Un peu plus de 70 % de la superficie du secteur L est à vocation résidentielle. L'autre portion est occupée par les commerces et bureaux du plus important pôle commercial de la Rive-Sud de Montréal, le Quartier DIX30.

Les habitations érigées dans le secteur L sont récentes (constructions après l'an 2000) et de typologies variées. À l'exception d'une résidence pour personnes âgées sur Leduc (L'Avantage), un centre de la petite enfance sur de Rome et des habitations à logements multiples de la rue Lautrec, le quadrilatère formé par le boulevard Leduc, le boulevard du Quartier, le chemin des Prairies et la voie ferrée est occupé exclusivement par de l'habitation unifamiliale de faible densité. La densité y est même très faible dans le projet « Domaines de la Rive-Sud » où de vastes résidences unifamiliales sont implantées sur des

terrains de plus de 1 300 m<sup>2</sup>. En contrepartie, le projet « Cité Dix30 », à l'intersection des boulevards de Rome et du Quartier, propose une densité élevée avec ses tours d'habitation. Il en est de même pour les habitations à logements multiples situées au sud du chemin des Prairies.

On observe une tendance vers une densification du secteur L par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement, qui entraînent une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur L est présentement à l'étude puisqu'elle approche le point de saturation, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur, à tout le moins temporairement, le temps d'évaluer la vision que le conseil municipal désire développer pour ce secteur en relation avec les projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1. De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

Outre quelques terrains vacants résidentiels déjà lotis et desservis, il subsistait un terrain commercial de 2,9 ha et près de 36 ha de terrains vacants à vocation résidentielle en 2012.

Le secteur L comporte trois parcs couvrant un peu moins de 32 000 m<sup>2</sup> de terrain. L'école primaire la Rose-des-Vents a été inaugurée en janvier 2015 et est à pleine capacité. Les développements résidentiels projetés nécessiteront éventuellement l'ajout d'une école primaire dans ce secteur. Le ruisseau Daigneault traverse ce secteur, du nord au sud.

[REG-360-07, art.9 (2024-11-01)]

### 2.3.6 *Secteur M*

Le secteur M est compris entre l'autoroute 10, la voie ferrée, le boulevard de Rome et le boulevard Taschereau.

La fonction résidentielle unifamiliale y est presque exclusive (96 % des bâtiments résidentiels comportent un seul logement). Il n'y a que sur de Rome et Mistral où l'on retrouve des habitations à logements multiples. L'activité commerciale du secteur se concentre sur Taschereau et trois centres commerciaux, à caractère local, sont implantés sur de Rome.

Le secteur M a majoritairement été construit durant la période des années 60 et 70 (près de 90 % des logements ont été construits durant cette période). Le stock de logements est malgré tout en bon état et le cadre bâti est homogène.

Le secteur M compte huit parcs occupant un peu plus de 45 000 m<sup>2</sup>. Un lieu de culte, un centre communautaire municipal (La Résurrection) et une école primaire (Guillaume-Vignal) sont implantés dans ce secteur.

On observe une tendance vers une densification du secteur M aux abords du boulevard Taschereau, par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement qui entraînent une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur M est présentement à l'étude puisqu'elle apparaît saturée, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur dans les secteurs visés par du redéveloppement, en relation avec les projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1. De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

[REG-360-07, art.10 (2024-11-01)]

### 2.3.7 *Secteur N*

Le secteur N est délimité par le boul. de Rome au nord, Taschereau à l'ouest, la voie ferrée à l'est et la rue Napoléon au sud.

La vocation résidentielle est dominante dans ce secteur qui compte près de 2 000 logements. Il n'y a que sur Taschereau où l'on retrouve des commerces. Les bâtiments résidentiels ne comptent qu'un seul logement dans 88 % des cas. Des habitations à logements multiples sont concentrées près du boul. de Rome, entre autres sur les rues Nogent, Neuville, Nantel, Nassau, Neptune, Nîmes, Namur et Nobel. L'offre d'hébergement pour les aînés est substantielle avec la résidence privée l'Émérite de Brossard (244 unités) et le centre d'hébergement Champlain (99 unités).

Le secteur N s'est développé essentiellement durant les années 70 (73 % des logements ont été construits durant cette période). Le stock de logements est en bon état et le cadre bâti est généralement homogène. Un projet d'habitations unifamiliales en rangée a récemment été mis en chantier sur la rue Nadeau à la suite de la démolition d'une école qui occupait un vaste terrain.

Deux parcs totalisant une superficie d'un peu plus de 114 000 m<sup>2</sup> sont implantés dans le secteur N. Un lieu de culte, un centre communautaire municipal (Georges-Henri-Brossard), une école primaire (Charles-Bruneau), une école secondaire (Antoine-Brossard) et l'aréna Michel-Normandin sont également situés dans ce secteur.

### 2.3.8 *Secteur O*

Le secteur O se situe dans le quadrilatère formé par la voie ferrée à l'est, la rue Napoléon au nord, Taschereau à l'ouest et la limite du parc industriel au sud.

À l'exception du boulevard Taschereau qui comporte une vocation commerciale, le secteur O est exclusivement occupé par la fonction résidentielle avec ses 2 100 logements. La densité d'habititations y est faible (98 % des bâtiments ne comptent qu'un logement). Les seules

habitations à logements multiples du secteur sont situées sur les rues Océanie et Ouimet.

Les habitations du secteur O ont été construites à différentes périodes (quelques résidences avant 1970, 15 % des bâtiments résidentiels durant les années 70, 28 % durant les années 80, 18 % durant les années 90 et 36 % durant les années 2000). Le secteur est néanmoins relativement homogène.

Trois parcs, d'une superficie combinée d'un peu plus de 76 000 m<sup>2</sup>, ont été aménagés dans le secteur O.

On observe une tendance vers une densification du secteur O aux abords du boulevard Taschereau, par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement qui entraînent une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur O est présentement à l'étude puisqu'elle approche le point de saturation, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur dans les secteurs visés par du redéveloppement, en relation avec les projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1.

[REG-360-07, art.11 (2024-11-01)]

### 2.3.9 *Secteur P*

Le secteur P est délimité par la limite territoriale de Saint-Lambert au nord, le boulevard Plamondon et l'avenue Panama à l'ouest, les boulevards Lapinière et Taschereau à l'est et l'autoroute 10 au sud.

L'activité résidentielle occupe un peu plus de 60 % du territoire du secteur P. L'activité commerciale et de bureau est, quant à elle, essentiellement regroupée dans le quadrilatère formé par les boulevards Lapinière, Taschereau, Provencher et par l'autoroute 10 (incluant le pôle du Mail Champlain), de même que dans l'îlot formé par la rue de la place du Commerce, les boulevards Provencher et Lapinière et la limite de Saint-Lambert.

Certains commerces lourds et industries maintiennent également leurs activités sur Provencher, Platon et place du Commerce.

La densité résidentielle est variable. Près de 55 % des 2600 logements que compte approximativement le secteur P sont des habitations unifamiliales. Une proportion significative de ces habitations est en structure jumelée ou contiguë. Près de 1200 logements sont répartis dans des habitations à logements multiples (4 logements et plus).

La fonction résidentielle du secteur P s'est développée durant les années 60 et 70 (25 % des logements ont été construits durant les années 60 et 73 % durant les années 70). Une proportion non négligeable de logements nécessite des travaux d'entretien ou de rénovation. Une partie de ce secteur est affectée par une saturation du réseau sanitaire, ce qui requiert une révision des densités constructibles de ce secteur afin de réduire l'impact du redéveloppement sur les infrastructures existantes.

Quatre parcs ont été aménagés dans ce secteur, occupant une superficie de près de 74 000 m<sup>2</sup>. Le terminus d'autobus Panama et son stationnement incitatif de près de 1 000 places sont également implantés dans le secteur P.

[REG-360-04, art.3 (2021-03-30)]

### 2.3.10 *Secteur R*

Le secteur R est délimité par le boulevard Rivard, le boulevard Pelletier et la rue Rimbaud au nord, le boulevard Taschereau à l'est, le fleuve Saint-Laurent à l'ouest et la rivière Saint-Jacques au sud.

L'activité résidentielle est dominante dans le secteur R. Pour sa part, l'activité commerciale est concentrée sur Taschereau où l'on retrouve une forte concentration de commerces liés à l'automobile. Un poste d'essence se situe à l'intersection de Matte et Marie-Victorin et un restaurant se situe également sur des Prairies, à l'angle des Récollets.

Le secteur R compte un peu plus de 3 200 logements et plus de 80 % des bâtiments résidentiels sont des habitations unifamiliales. Les

habitations à logements multiples sont concentrées au sud du boulevard Matte et on en retrouve sur les rues Rossignol, Stravinski, Robespierre, Rochefort, Romaine, sur une partie du boul. Rivard et dans le secteur de la rue des Rubaniers.

Les habitations du secteur R ont été construites essentiellement après 1980 (44 % des bâtiments résidentiels durant les années 80, 22 % durant les années 90 et 26 % après 2000). Le paysage des rues plus anciennes que sont des Prairies, Robert, Racicot, Rodier, Richelieu, Riel et Récollet se transforme. Depuis quelques années, plusieurs résidences existantes ont été démolies pour faire place à de nouvelles habitations. La route 132 constitue une barrière physique importante pour les résidents demeurant du côté du fleuve.

Cinq parcs totalisant une superficie d'un peu plus de 221 000 m<sup>2</sup> sont aménagés dans le secteur R. Le corridor de transport d'électricité est mis à profit pour une piste polyvalente qui s'étend de la rivière Saint-Jacques à l'autoroute 10.

Le secteur R compte un lieu de culte, un centre communautaire municipal (Notre-Dame-de-Bonsecours), une école privée (Académie Marie-Laurier), de même que des bureaux et ateliers de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

[REG-360-07, art.12 (2024-11-01)]

### 2.3.11 *Secteur S*

Le secteur S est délimité par le boulevard de Rome au nord, le boulevard Taschereau à l'est, le fleuve Saint-Laurent à l'ouest et par le boulevard Rivard, le boulevard Pelletier et la rue Rimbaud au sud.

L'activité résidentielle est dominante dans le secteur S. L'activité commerciale est, quant à elle, concentrée sur Taschereau. Un petit pôle commercial se situe dans le quadrilatère du boul. de Rome, l'avenue Stravinski, l'avenue Strauss et le boulevard Marie-Victorin. Le motel Champlain est toujours actif sur Marie-Victorin, du côté du fleuve.

Le secteur S compte près de 2 300 bâtiments à vocation résidentielle et plus de 90 % de ces bâtiments sont des habitations unifamiliales. Néanmoins, ce secteur compte près de 1 500 logements répartis dans quelques bâtiments à logements multiples qui sont situés à l'intérieur du périmètre formé par le boulevard de Rome, le corridor de transport d'énergie, les avenues Strauss et Stravinski, de même que dans la portion à l'ouest de la route 132 (longeant le fleuve).

Le secteur S s'est développé surtout durant les années 70 et 80 (92 % des bâtiments résidentiels ont été construits durant cette période). La densité résidentielle est généralement très faible.

Les habitations unifamiliales sont érigées sur de vastes terrains et comportent généralement deux étages. Le cadre bâti est homogène et en bon état. La portion du secteur S située entre le fleuve et la route 132 se caractérise par la présence d'habitations comportant plus de 6 étages et un projet composé d'habitations unifamiliales en rangée ne comportant qu'un seul étage (Village Liberté sur Berges).

Cette partie de territoire, adjacente au fleuve, comptait quelques terrains vacants en 2012 (environ 4,5 ha). Trois projets majeurs se sont également concrétisés en 2012, à savoir la construction d'une résidence pour personnes âgées comportant 450 unités, la construction d'une tour à condos de 12 étages comptant un peu plus de 150 logements et un complexe totalisant près de 350 logements, répartis dans 5 bâtiments dont les hauteurs varient entre 6 et 7 étages.

On observe par ailleurs une tendance marquée vers une densification du secteur S par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement, notamment aux abords du boulevard Taschereau, qui entraîne une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur S elle approche le point de saturation, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur en relation aux projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1. De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en

considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

Le secteur S compte quatre parcs dont la superficie totale excède 144 000 m<sup>2</sup>. Les parcs Sansonnet et Sorbonne se démarquent par la richesse de la foresterie urbaine qui s'y trouve.

[REG-360-07, art.13 (2024-11-01)]

### 2.3.12 Secteur T

Le secteur T est compris entre l'autoroute 10, le boulevard de Rome, le boulevard Taschereau et le fleuve Saint-Laurent. L'habitation occupe la très grande majorité de l'espace dans le secteur T. Plus de 90 % des bâtiments résidentiels de ce secteur sont occupés par une habitation unifamiliale. Sur de Rome, place Trianon, Marie-Victorin et Trahan on retrouve quelques habitations à logements multiples. Un îlot plus dense occupe également le quadrilatère formé par les rues Therrien, Talleyrand, le parc Champlain et l'avenue Tisserand. Malgré la dominance de l'unifamiliale, près de 26 % des 2 600 logements du secteur T se retrouvent dans une habitation à logements multiples. L'activité commerciale est répartie sur Taschereau, sur Marie-Victorin à l'angle de Rome et sur de Rome à l'intersection de Pelletier.

Le secteur T a majoritairement été construit durant la période des années 70 et 80 (85 % des bâtiments résidentiels ont été construits durant cette période). Le stock de logements est vieillissant, mais relativement en bon état. Le cadre bâti est plutôt homogène. L'autoroute 15 constitue une barrière physique importante pour les résidents demeurant entre Marie — Le corridor de transport d'électricité est mis à profit pour une piste polyvalente qui s'étend de la rivière Saint-Jacques à l'autoroute 10. Le secteur S compte une école primaire (St-Laurent), une école secondaire (Pierre-Brosseau) et le pôle institutionnel de l'hôtel de ville où se situent la bibliothèque et le centre socioculturel de Brossard.

On observe par ailleurs une tendance marquée vers une densification du secteur T par de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement, notamment aux abords du boulevard Taschereau,

qui entraîne une pression accrue sur le réseau d'infrastructures déjà existantes. Or, la capacité du réseau sanitaire du secteur T est présentement à l'étude puisqu'elle apparaît saturée, ce qui commande de réduire, au règlement de zonage, la densité constructible de ce secteur, en relation aux projections démographiques et la capacité des équipements et infrastructures actuels ou projetés. Cette densité doit être conforme aux plans 29 et 34.1.

De plus, les débits sanitaires globaux sont limités pour l'ensemble du territoire et les enjeux de surverse doivent être pris en considération, ce qui commande également la réduction de la densité constructible au règlement de zonage pour les mêmes raisons.

Le secteur T compte six parcs dont la superficie cumulée atteint presque 133 000 m<sup>2</sup>. Le corridor de transport d'électricité est mis à profit pour une piste polyvalente qui s'étend de la rivière Saint-Jacques à l'autoroute 10. Une école primaire (Samuel-De Champlain) est implantée dans ce secteur.

[REG-360-07, art.14 (2024-11-01)]

### 2.3.13 Secteur V

Le secteur V est délimité par la limite territoriale de la ville de Saint-Lambert au nord, l'autoroute 10 au sud, le fleuve Saint-Laurent à l'ouest, le boulevard Plamondon et l'avenue Panama à l'est.

La fonction résidentielle est largement dominante dans le secteur V. Quelques îlots commerciaux de faible envergure sont situés sur Provencher et, des deux côtés de l'autoroute 132, sur Marie-Victorin. La vitalité commerciale de certains de ces îlots est en déclin.

La densité résidentielle est faible. L'habitation unifamiliale domine largement (93 % des bâtiments sont des unifamiliales). Les habitations

à logements multiples sont essentiellement concentrées sur Van-Dyck, Marie-Victorin (des deux côtés de la 132), Plamondon, Viger, Ponsard et Perrier. Cette typologie d'habitation accapare tout de même près de 30 % des 1500 logements du secteur. Le secteur V s'est développé durant les années 60 et 70 (95 % des logements ont été construits durant cette période).

Cette réalité explique que certaines habitations nécessitent des travaux d'entretien ou de rénovation. Malgré tout, le cadre bâti est relativement homogène. Le secteur V compte huit parcs occupant, au total, un peu plus de 50 000 m<sup>2</sup>. Trois lieux de culte, un centre communautaire municipal (Marie-Victorin) et une école primaire (Marie-Victorin) se situent également dans ce secteur.

### 2.3.14 Secteurs X et Y

Les secteurs X et Y sont situés à l'est de l'autoroute 30, en milieu agricole. À peine 19 % de ce territoire sont utilisés à des fins agricoles actives, 5 % le sont pour des usages non agricoles, 17 % sont laissés en friches ou sont occupés par une ligne de transport d'énergie, les boisés couvrent environ 58 % de la zone agricole et les routes 1 %.

Parmi les usages non agricoles, on compte notamment des habitations, un centre de gestion des matières résiduelles, un commerce de vente de pièces automobiles usagées, le poste La Prairie et les lignes de transport d'Hydro-Québec, le centre municipal de plein air de Brossard et quelques autres activités de nature commerciale.

### 2.3.15 Secteur W

Le secteur W ne comporte que la portion du territoire de la ville de Brossard comprise dans le littoral du fleuve Saint-Laurent. Les îles situées dans ce secteur ne comptent aucune habitation, commerce ou industrie.

## 2.4 Profil sociodémographique

Douzième ville en importance au Québec, Brossard comptait 95 066 habitants selon le décret 1836-2023 du 20 décembre 2023 concernant la population des municipalités locales, des villages nordiques et des arrondissements pour l'année 2024. Les données du dernier recensement (2021) de Statistique Canada mettent en lumière certaines particularités de Brossard, dont le multiculturalisme de sa population et le dynamisme de la croissance démographique.

Les principales données portant sur la population, les groupes d'âge, la composition des familles et des ménages, la scolarité, les revenus, la langue et l'immigration sont présentés dans ce qui suit.

Afin de mettre en perspective le profil sociodémographique de la ville de Brossard, ces données ont également été comparées à celles des municipalités constituant l'Agglomération de Longueuil et à celles du Québec.

[REG-360-07, art.15 (2024-11-01)]

## 2.4.1 *La population*

En une décennie (de 2011 à 2021), la population de Brossard s'est accrue de 15,46 %, alors que la moyenne québécoise, durant la même période, était de 7,58 %.

Selon les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec, la population de Brossard devrait atteindre 104 478 personnes en 2036.

La bonne performance du marché immobilier résidentiel sur le territoire de Brossard, l'implantation d'infrastructures lourdes de transport collectif, le redéveloppement de certains secteurs commerciaux à des fins résidentielles et toutes les mesures d'optimisation et de densification du développement qui sont prévues dans le plan d'urbanisme devraient permettre à la Ville de Brossard d'atteindre, à terme, un seuil d'environ 140 000 personnes d'ici 2060.

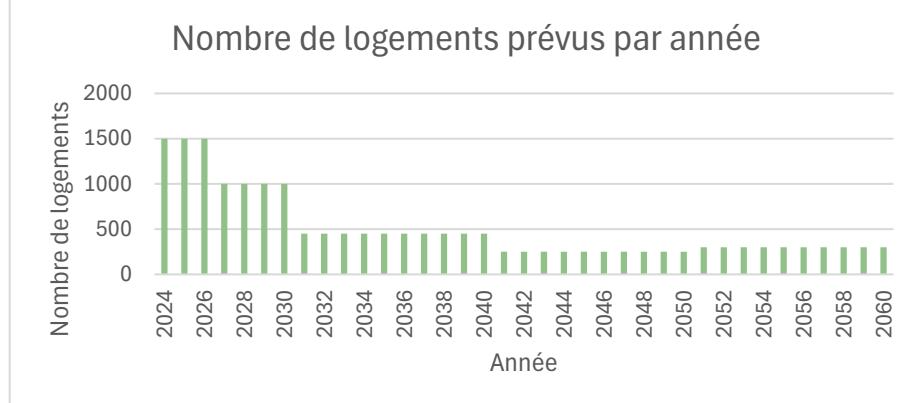
[REG-360-07, art.16 (2024-11-01)]

**Tableau 1**

	2021	Variation 2021-2016	2016	Variation 2016-2011	2011
Brossard	91 525	6,8 %	85 721	8,13 %	79 273
Boucherville	41 743	0,2 %	41 671	2,25 %	40 753
Longueuil	254 483	6,1 %	239 897	3,67 %	231 409
Saint-Bruno-de-Montarville	26 273	0,3 %	26 197	0,34 %	26 107
Saint-Lambert	22 761	4,1 %	21 861	1,42 %	21 555
Agglomération	436 785	5,16 %	415 347	4,07 %	399 097
Province Québec	8 501 833	4,1 %	8 164 361	3,31 %	7 903 001

Source : Statistique Canada. Données des recensements de 2011, 2016 et 2021

**Tableau 1.1**



[REG-360-07, art.17 (2024-11-01)]

## 2.4.2 *Les groupes d'âge*

L'âge médian de la population de Brossard est passé de 42,3 à 42,8 ans durant la période de 2016 à 2021, laissant supposer que l'évolution du territoire a permis de limiter l'effet de vieillissement de la population constaté à l'échelle de la province. En effet, sur l'ensemble de la province et durant la même période, l'âge médian de la population est passé de 42,5 en 2016 à 43,2 en 2021, une hausse plus marquée que celle constatée sur le territoire de Brossard.

[REG-360-07, art.18 (2024-11-01)]

**Tableau 2**

Groupes d'âge	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
0 à 14 ans	15 165 16,57 %	6 510 15,6 %	42 645 16,76 %	4 640 17,66 %	3 415 15,0 %	73 375 16,57 %	1 391 360 16,37 %
15 à 64 ans	56 855 62,12 %	24 850 59,53 %	163 570 64,28 %	15 570 59,27 %	12 795 56,22 %	273 640 62,65 %	5 356 945 63,01 %
65 ans et +	19 500 21,31 %	10 385 24,88 %	48 270 18,97 %	6 060 23,07 %	6 550 28,78 %	90 765 20,78 %	1 753 530 20,63 %
<b>TOTAL (100 %)</b>	<b>91 520</b>	<b>41 745</b>	<b>254 485</b>	<b>26 270</b>	<b>22 760</b>	<b>436 785</b>	<b>8 501 835</b>

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

**Tableau 3**

Âge médian	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
2021	42,8	48,0	41,6	46,0	49,2	45,5	43,2
2016	42,3	47,4	41,9	45,7	49,8	45,4	42,5
2011	41,2	45,64	41,9	44,3	48,5	44,3	41,9

Source : Statistique Canada. Données des recensements de 2011, 2016 et 2021.

[REG-360-07, art.19 (2024-11-01)]

### 2.4.3 *Les familles et ménages*

Brossard se distingue des autres municipalités de l'agglomération et du Québec par sa proportion élevée de couples mariés. Les familles monoparentales y sont proportionnellement moins élevées que la moyenne québécoise et celle de l'agglomération. Le nombre moyen de personnes par ménage (2,5) est légèrement supérieur à celui de l'agglomération et à la moyenne québécoise (2,2).

**Tableau 4**

Familles de recensement	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
Couples mariés	17 220 66,83 %	6 435 51,32 %	33 110 48,15 %	4 205 52,96 %	3 090 51,93 %	64 060 52,96 %	1 111 625 47,85 %
Couples union libre	4 540 17,62 %	4 465 35,61 %	21 980 31,97 %	2 770 34,89 %	1 935 32,52 %	35 690 29,51 %	828 005 35,65 %
Famille monoparentale	4 005 15,54 %	1 640 13,08 %	13 670 19,88 %	965 12,15 %	925 15,55 %	21 205 17,53 %	383 775 16,52 %
<b>Total de familles</b>	<b>25 765</b>	<b>12 540</b>	<b>68 760</b>	<b>7 940</b>	<b>5 950</b>	<b>120 955</b>	<b>2 323 410</b>

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

**Tableau 5**

	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
<b>Nombre moyen de personnes par ménage</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,5</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

[REG-360-07, art.20 (2024-11-01)]

#### 2.4.4 *La scolarité*

Les Brossardois détiennent un niveau de scolarisation supérieur à la moyenne québécoise et supérieur à la moyenne de l'Agglomération de Longueuil. Ainsi, environ deux personnes sur trois (66,61 %), âgées de 25 ans ou plus, détiennent un certificat, un diplôme ou grade d'études postsecondaires, alors que la moyenne pour l'ensemble du Québec est de 60,42 %.

**Tableau 6**

Population âgée de 25 ans et plus	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
Aucun certificat, diplôme ou grade	<b>9 920</b> 13,41 %	<b>3 165</b> 9,21 %	<b>37 150</b> 17,88 %	<b>1 795</b> 8,43 %	<b>1 380</b> 7,51 %	<b>53 410</b> 15,01 %	<b>1 256 550</b> 18,16 %
Diplôme d'études secondaires	<b>14 785</b> 19,98 %	<b>4 6806 075</b> 17,68 %	<b>44 825</b> 21,57 %	<b>3 600</b> 16,91 %	<b>2 815</b> 15,31 %	<b>72 100</b> 20,26 %	<b>1 482 020</b> 21,42 %
Certificat, diplôme ou grade d'études postsecondaires	<b>49 280</b> 66,61 %	<b>25 130</b> 73,12 %	<b>125 850</b> 60,56 %	<b>13 43515 895</b> 74,66 %	<b>14 190</b> 77,18 %	<b>230 345</b> 64,73 %	<b>4 180 150</b> 60,42 %
<b>Total</b>	<b>73 985</b>	<b>34 370</b>	<b>207 825</b>	<b>21 290</b>	<b>18 385</b>	<b>355 855</b>	<b>6 918 720</b>

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

[REG-360-07, art.21 (2024-11-01)]

## 2.4.5 *Le revenu*

Le revenu médian des familles est supérieur à la moyenne québécoise, mais il est inférieur au revenu médian des familles demeurant à Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert. La proportion des ménages à faible revenu est inférieure à la moyenne du Québec, mais elle est supérieure à la moyenne de l'agglomération.

**Tableau 7**

	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
Revenu médian des familles économiques, après impôt	88 000 \$	110 000 \$	83 000 \$	113 000 \$	112 000 \$	101 200 \$	84 000 \$
Proportion des ménages à faible revenu	11,1 %	4,3 %	11,9 %	4,3 %	9,3 %	8,18 %	11,9 %

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

[REG-360-07, art.22 (2024-11-01)]

## 2.4.6 *La langue*

Les connaissances linguistiques des citoyens de Brossard se démarquent de celles des autres municipalités qui composent l'agglomération et de la moyenne québécoise. Ainsi, la proportion de personnes bilingues (anglais et français) est élevée comparativement aux autres villes de l'agglomération et à la moyenne du Québec. Le nombre d'unilingues anglophones est cependant faible, de même que la proportion des citoyens qui ne parlent ni l'anglais ni le français qui est quatre fois plus élevée que la moyenne québécoise.

Parmi les autres langues que le français et l'anglais qui sont parlées à la maison, on retrouve, dans l'ordre, le chinois (11,0 %), l'arabe (8,7 %), l'espagnol (5,6 %), le cantonais (5,3 %) et le persan (2,6 %).

**Tableau 8**

Connaissance des langues	Brossard	Boucherville	Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Lambert	Agglomération	Québec
Français seulement	20,14 %	36,98 %	43,24 %	29,66 %	20,21 %	35,36 %	47,35 %
Anglais seulement	13,1 %	0,83 %	3,43 %	2,08 %	4,69 %	5,12 %	5,3 %
Anglais et français	62,08 %	61,84 %	52,24 %	68,01 %	74,39 %	56,57 %	46,38 %
Ni l'anglais ni le français	4,68 %	0,35 %	1,09 %	0,25 %	0,68 %	2,95 %	0,98 %

Source : Statistique Canada. Données du recensement de 2021.

[REG-360-07, art.23 (2024-11-01)]

#### 2.4.7 *L'immigration*

Avec près de 96 000 personnes nées à l'étranger, l'agglomération de Longueuil compte la deuxième plus forte concentration de personnes membres de communautés culturelles du Québec, après Montréal, avec 21,9 % de sa population. L'immigration est en constante croissance : 16 780 nouveaux immigrants sont venus s'établir dans l'agglomération entre 2016 et 2021, soit 8,3 % des immigrants nouvellement arrivés au Québec.

Brossard se démarque avec 40,8 % de sa population qui était constituée d'immigrants en 2021, ce qui est plus élevé qu'à Montréal (33,4 %), et la présence de 57 communautés culturelles. La provenance des immigrants de Brossard est la suivante : 50,7 % proviennent d'Asie, 15,4 % d'Europe, 18,8 % d'Afrique et 15,2 % des Amériques.

[REG-360-07, art.24 (2024-11-01)]

## CHAPITRE 3 CONTEXTE ET HORIZON DE PLANIFICATION DU PLAN URBANISME



## CHAPITRE 3 CONTEXTE ET HORIZON DE PLANIFICATION DU PLAN URBANISME

### 3.1 Contexte

À la suite de l'entrée en vigueur, le 12 mars 2012, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, l'Agglomération de Longueuil disposait d'un délai de deux ans pour assurer la concordance de son schéma d'aménagement et de développement avec le PMAD. Le Schéma ainsi révisé a été adopté en 2016. La ville de Brossard disposait ensuite d'un délai de deux ans pour assurer la concordance de son plan et de sa réglementation d'urbanisme avec le schéma.

Outre cette obligation légale de concordance, l'évolution qu'a connue la ville de Brossard, depuis la dernière révision du plan d'urbanisme en 2001, justifiait à elle seule une révision du Plan.

Depuis l'adoption du plan d'urbanisme en 2017, le contexte législatif et le contexte spécifique de Brossard ont grandement évolué. Ainsi :

- L'arrivée du REM a engendré une pression immobilière intense et accélérée;
- Les projets de développement soumis dépassent largement les projections de développement planifiées en 2017 (plus de 25 000 unités en planification et les demandes des promoteurs dépassent les 57 000 unités), alors que les projections démographiques anticipent 17 000 nouveaux ménages;
- Le dépassement des prévisions, qui a des impacts importants sur les infrastructures publiques requises pour supporter ces projets, doit être pris en compte;
- En parallèle, les infrastructures civiles locales, municipales et d'agglomération (rues, égouts, aqueduc) sont insuffisantes pour supporter les projections révisées. L'agglomération de Longueuil limite les rejets sanitaires totaux pour Brossard, qui sont inférieurs aux rejets totaux des projets théoriquement possibles. À l'échelle

locale, les travaux requis pour permettre ces projets s'ils étaient réalisés tels quels occasionneraient des coûts et des délais importants;

- La Ville a la volonté de respecter les milieux bâties et de créer des milieux de qualité. Pour y arriver, des équipements sont également requis pour desservir cette augmentation de population plus importante, tels des écoles, des parcs, des équipements récréatifs et des liens actifs, etc. À l'heure actuelle, la Ville de Brossard constate un déficit de parcs municipaux et affiche des besoins en écoles ainsi qu'à l'égard de nombreux équipements sportifs. Ces équipements génèrent eux aussi des coûts importants, requièrent des terrains et nécessitent d'être planifiés pour être stratégiquement localisés et acquis;
- Toutefois, la capacité financière de la Ville et des citoyens est limitée. Une rationalisation du développement est à faire et une priorisation des besoins est requise en fonction de cette capacité et de la vision de développement de la Ville;
- Également, la croissance des ménages est plus importante que le nombre de logements construits ce qui a causé une crise du logement dans les dernières années;
- L'offre en logements sociaux et abordables à Brossard est très limitée alors que les besoins en logements sociaux et abordables à Brossard augmentent. Le contexte immobilier combiné à l'absence d'exigences municipales n'est pas favorable à la création de tels nouveaux logements malgré les besoins;
- Les attentes de la Ville et des différents gouvernements augmentent en matière de développement durable. L'adoption de la politique de mobilité durable par le MTQ, de cibles de réduction de GES, la mise sur place d'un comité en environnement (CEDD) à Brossard et les résultats d'un sondage réalisé auprès des

citoyens témoignent de la nécessité pour la Ville de faire davantage pour le développement durable.

Enfin, de nouvelles obligations légales incombent maintenant aux municipalités en ce qui a trait à la nécessité de fournir des terrains pour des écoles. À l'heure actuelle, des espaces parcs ont dû être réduits pour accueillir ces écoles alors que les parcs sont rares et que deux terrains ont dû être cédés à cette fin. Ces obligations s'ajoutent aux enjeux précédents.

[REG-360-07, art.25 (2024-11-01)]

### 3.2 Horizon de planification du plan

La ville de Brossard fixe l'horizon de planification du plan d'urbanisme à 2035 afin de faciliter, d'une part, la concordance du plan avec le schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil, mais aussi, d'autre part, parce que cet horizon devrait coïncider avec l'épuisement du potentiel de développement de la ville selon les limites actuelles de son périmètre d'urbanisation.

La mise à jour du plan d'urbanisme de 2024 permet de préciser certains éléments du plan dans l'horizon de 2060.

[REG-360-07, art.26 (2024-11-01)]

### 3.3 Documents de référence

Le plan d'urbanisme repose ou tient compte de plusieurs documents qui ont une incidence sur l'aménagement du territoire, le transport et l'environnement.

**Tableau 9**

Document	Auteur	Date de publication ou d'entrée en vigueur
Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)	Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)	Mars 2012
Vision 2020 — Plan stratégique de développement du transport collectif	Agence métropolitaine de transport (AMT)	Novembre 2011
Plan stratégique 2013/2022	Réseau de transport de Longueuil (RTL)	Premier trimestre 2014
Schéma d'aménagement et de développement	Agglomération de Longueuil	Fin 2016 ou premier trimestre 2017
Plan de mobilité et de transport (PMT) de l'Agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	Septembre 2013
Plan de développement de la zone agricole de l'Agglomération de Longueuil (PDZA)	Agglomération de Longueuil	Juillet 2014
Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	Ville de Longueuil	Juin 2005
Planification stratégique 2013-2030	Ville de Brossard	Septembre 2013
Plan de mobilité active	Ville de Brossard	En cours d'élaboration
Potentiel de développement et de redéveloppement résidentiel de Brossard	Pierre Bélanger, économiste	Novembre 2011
Potentiel de mise en valeur des secteurs T.O.D. Ville de Brossard	Pierre Bélanger, économiste	Novembre 2015
Analyse de la fonction commerciale de la ville de Brossard	Groupe Altus	Septembre 2011
Ville de Brossard — Étude d'opportunités liées à l'implantation d'un mode lourd guidé de transport collectif	Aecom	Décembre 2012
Politique familiale de Brossard	Ville de Brossard	Mars 2008
Politique environnementale	Ville de Brossard	Avril 2013
Politique culturelle	Ville de Brossard	Mai 2015
Ville de Brossard — Plan directeur des équipements récréatifs et collectifs extérieurs	Phase I : Plania Phase II : Stantec	Phase I : Mai 2011 Phase II : Mars 2015 Version révisée : 2017
Politique de l'arbre	Ville de Brossard	Mai 2009

[REG-360-07, art.27 (2024-11-01)]



## CHAPITRE 4 GRANDES ORIENTATIONS

L'élaboration du Plan d'urbanisme constitue une occasion unique de réfléchir collectivement aux orientations qui guideront le développement de la ville pour le futur.

Brossard est une municipalité aux atouts multiples. Sa localisation géographique enviable, la qualité et la convivialité de ses milieux de vie, la diversité de ses habitants, la quantité et la qualité de ses parcs, espaces verts et milieux naturels et sa vitalité économique en font un lieu de choix pour élire domicile ou réaliser des activités économiques.

Il est toutefois nécessaire de faire des choix judicieux dans la planification de l'aménagement du territoire pour maintenir et améliorer la qualité de vie des Brossardoises et Brossardois, dans un contexte où les espaces vacants situés dans le périmètre urbain sont de plus en plus restreints, les problématiques de transport et de congestion routière croissantes, les caractéristiques sociodémographiques qui évoluent (vieillissement de la population, composition des ménages, etc.), le coût du logement qui accapare une part croissante du revenu des ménages, les milieux naturels qui sont menacés par le développement, etc.

Il est donc plus que jamais impératif que le plan d'urbanisme souscrive aux principes du développement durable. Au Québec, le gouvernement a adopté, en 2006, la Loi sur le développement durable et a défini cette expression comme suit: « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des

dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ».

Dans cet esprit, le plan d'urbanisme retient quatre grandes orientations :

- 1. *Orientation 1 : Offrir un milieu de vie de qualité et durable***
- 2. *Orientation 2 : Favoriser la protection et la mise en valeur de l'environnement***
- 3. *Orientation 3 : Une ville avec des réseaux de transport performants et structurants***
- 4. *Orientation 4 : Optimiser le potentiel de développement économique de la Ville dans le respect de sa capacité de payer***

[REG-360-07, art.28 (2024-11-01)]

## CHAPITRE 5 OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE



## CHAPITRE 5 OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

---

Les objectifs et moyens de mise en œuvre découlant des quatre grandes orientations du Plan ont été abordés en fonction des onze thèmes suivants :

- **Habitation**
- **Commerce**
- **Industrie**
- **Agriculture**
- **Public et institutionnel**
- **Parcs, loisirs et culture**
- **Patrimoine et paysages**
- **Environnement**
- **Contraintes naturelles et anthropiques**
- **Infrastructures et utilités publiques**
- **Mobilité et transport**

Pour chacun de ces thèmes, le présent chapitre dresse un diagnostic de la situation actuelle, identifie les atouts et défis sous-jacents, pour finalement faire ressortir les objectifs d'aménagement et les moyens que la Ville entend prendre pour les atteindre dans l'horizon de planification du plan.

## 5.1 Habitation

L'habitation est, sans contredit, la fonction urbaine dominante sur le territoire. La forte croissance démographique qu'a connue la ville depuis sa création, en 1958, est intimement liée à sa localisation géographique, ses attraits et à la qualité de ses milieux de vie.

Par contre, certains facteurs de contraintes devront être pris en compte dans le Plan d'urbanisme pour que Brossard puisse maintenir et améliorer la qualité de vie de ses citoyens et en attirer de nouveaux. Les tableaux qui suivent résument les principaux faits saillants, atouts et défis en matière d'habitation.

## 5.1.1 *Faits saillants*

### 5.1.1.1. *Données générales sur le logement*

- En 2021, la densité de population de Brossard était de 2 025 habitants au km<sup>2</sup> à Brossard, ce qui est plus élevé que la moyenne de l'agglomération de Longueuil (1 547 hab./km<sup>2</sup>.);
- Le parc résidentiel de Brossard comptait un peu plus de 35 000 logements en 2021;
- Les logements sont la propriété des occupants dans une proportion de près de 70 % et, 2 fois sur 3, ce sont des habitations unifamiliales;
- Plus de 35 % des logements ont été construits depuis les années 2000, ce qui fait en sorte que le stock de logements est relativement récent;
- On retrouve au moins trois chambres à coucher ou plus dans 58 % des logements;
- La valeur moyenne d'un logement se situe à 518 500 \$, et le coût mensuel moyen pour un locataire est de 1 192 \$ et pour un propriétaire de 1 334 \$. Ces données s'apparentent sensiblement à celles de l'agglomération puisque pour Longueuil, la valeur moyenne se situe à 472 400 \$ et les coûts mensuels sont de 970 \$ à la location et de 1 322 \$ pour les propriétaires. La plus grande distinction porte sur le prix à la location qui est supérieur de près de 23 % pour la ville de Brossard;
- C'est au nord de l'Autoroute 10, dans les secteurs V, P, A et B où l'on trouve les logements les plus anciens et ceux nécessitant le plus de réparations. Dans ces secteurs, environ 85 % du stock de logements a été construit avant 1986 et près de 40 % de ces logements sont occupés par des locataires;

- La composition argileuse des sols rend les habitations plus vulnérables à des problématiques structurales.

[REG-360-07, art.29 (2024-11-01)]

### 5.1.1.2. *Mises en chantier*

- De 1991 à 2000, en moyenne, 2 871 condos ont été mis en chantier dans la région métropolitaine. De 2001 à 2009, cette moyenne est passée à 7500. En 2011, un record a été enregistré avec 12 681 mises en chantier et les chiffres de 2012 sont du même ordre.<sup>3</sup>
- De 2005 à 2011, la moyenne annuelle était de 875 logements mis en chantier sur le territoire de Brossard<sup>4</sup>.
- La Ville de Brossard s'inscrit au niveau résidentiel dans une « *aire de marché* » qui inclut les municipalités de Longueuil, Saint-Lambert, La Prairie et Candiac. Pour la période 2005 à septembre 2011, il s'est érigé près de 16 500 unités dans ce territoire de référence et 36 % de ces logements ont été érigés à Brossard<sup>5</sup>.
- C'est dans les secteurs C et L que les mises en chantier les plus récentes se sont concentrées. Plusieurs chantiers pour la construction d'habitations multifamiliales en hauteur se sont également concrétisés, récemment, dans le secteur compris entre la route 132 et le fleuve Saint-Laurent.
- De 2005 à 2011, en moyenne, 130 à 150 logements locatifs neufs ont été mis en chantier et une part importante de ces logements était destinée pour des personnes âgées.

<sup>3</sup> Maxime Bergeron, Près d'un record historique à Montréal, 6 novembre 2012, La Presse, section Affaires, p.6

<sup>4</sup> Pierre Bélanger économiste, Potentiel de développement et redéveloppement résidentiel ville de Brossard, 2011, p.13

<sup>5</sup> Pierre Bélanger économiste, Potentiel de développement et redéveloppement résidentiel ville de Brossard, 2011, p.17

- Outre la production de logements multifamiliaux, les habitations unifamiliales jumelées ou en rangée accaparent une part croissante des mises en chantier. L'habitation unifamiliale représentait le tiers de la production de logements neufs pour la période de 2000 à 2005, alors que cette proportion diminuait à un logement sur quatre pour la période 2006-2011<sup>6</sup>.

#### 5.1.1.3. Perspectives pour la production de logements neufs

- Après une moyenne annuelle de 26 103 logements mis en chantier dans la RMR de Montréal durant la période de 2003 à 2005, suivie d'une baisse avec une moyenne annuelle de près de 22 000 logements pour la période de 2006 à 2011, la SCHL s'attend à ce que le nombre annuel de mises en chantier diminue encore légèrement au cours des prochaines années.
- La construction de maisons individuelles régresse depuis 2005 dans la RMR de Montréal. Avec la forte croissance des prix ces dernières années, l'évolution probable des préférences et des besoins en matière d'habitation et le resserrement plus récent des règles hypothécaires, la maison individuelle fait les frais d'une substitution de la demande d'habitations neuves vers les options les plus abordables du marché, notamment la copropriété. Non seulement on construit de moins en moins de maisons individuelles, mais on en construit de plus en plus loin, là où le prix des terrains est moins élevé.<sup>7</sup>
- Une étude réalisée pour le compte de la CMM, en 2008, identifiait les changements démographiques qui auront une influence sur le marché résidentiel. «Ainsi, ce marché sera tributaire du vieillissement de la population, la diminution du nombre de jeunes ménages et de l'éclatement du noyau familial. Ces transformations

favorisent une augmentation de la part de marché des produits résidentiels plus denses». <sup>8</sup>

- Sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil et de la ville de La Prairie, 5 270 unités de chambres, appartements ou condos destinés à des personnes âgées ont été dénombrées en 2011, dont environ 1200 unités à Brossard<sup>9</sup>. Avec la mise en chantier d'un projet comportant 450 unités dans le secteur de la rue Saint-Laurent en 2012, suivi d'un agrandissement de 366 unités en 2015 (Les Résidences Soleil – Manoir Brossard) et un autre projet d'agrandissement de 147 unités (Cherbourg), il est probable que l'offre pour ce type d'habitations réponde à la demande à court et moyen terme.
- Un inventaire réalisé en 2014, par la direction de l'urbanisme de la ville de Brossard, a permis de dénombrer un peu plus de 100 hectares de terrains vacants à vocation résidentielle. En plus de ces terrains, plus de 70 hectares de terrains offrent un excellent potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes. En combinant les espaces vacants et les espaces à redévelopper, Brossard offre un potentiel pour la mise en chantier, à l'intérieur des limites actuelles du périmètre d'urbanisation, de 10 000 à 15 000 logements.

#### 5.1.1.4. Problématiques connues du logement

Depuis 2017, des problématiques relatives au logement se sont manifestées. Ces problématiques, qui n'étaient pas connues à l'époque constituent maintenant des enjeux qui doivent être considérés dans le développement de milieux de vie à Brossard et pour lesquels la Ville devra se positionner :

- Offre très limitée de logements sociaux et abordables;

<sup>6</sup> Idem, p.13

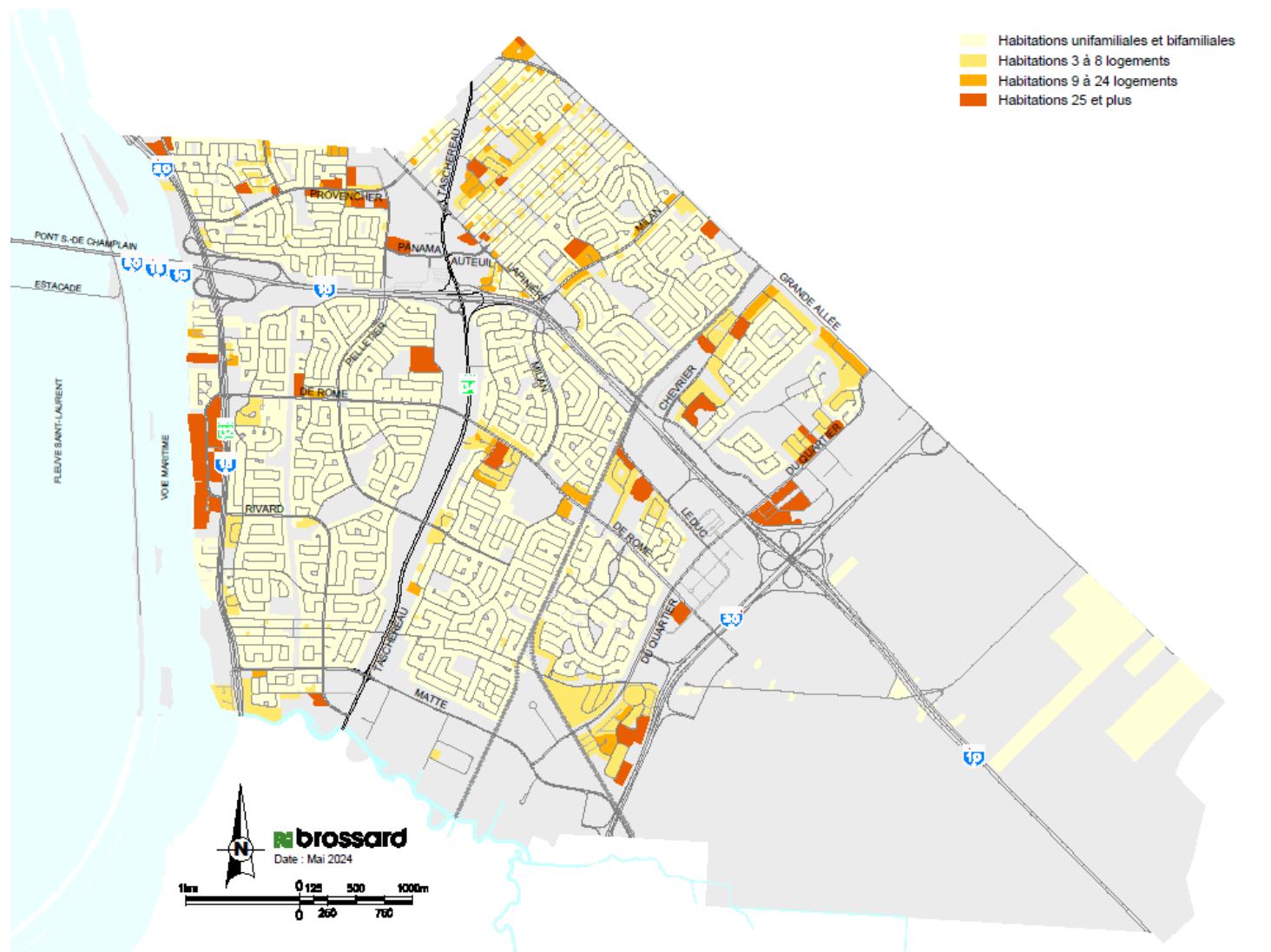
<sup>7</sup> SCHL, Perspectives du marché de l'habitation - RMR de Montréal - Date de diffusion — printemps 2012, p.4

<sup>8</sup> Jules Hurtubise, Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables, CMM, 2008

<sup>9</sup> Pierre Bélanger économiste, Potentiel de développement et redéveloppement résidentiel ville de Brossard, 2011, p.43

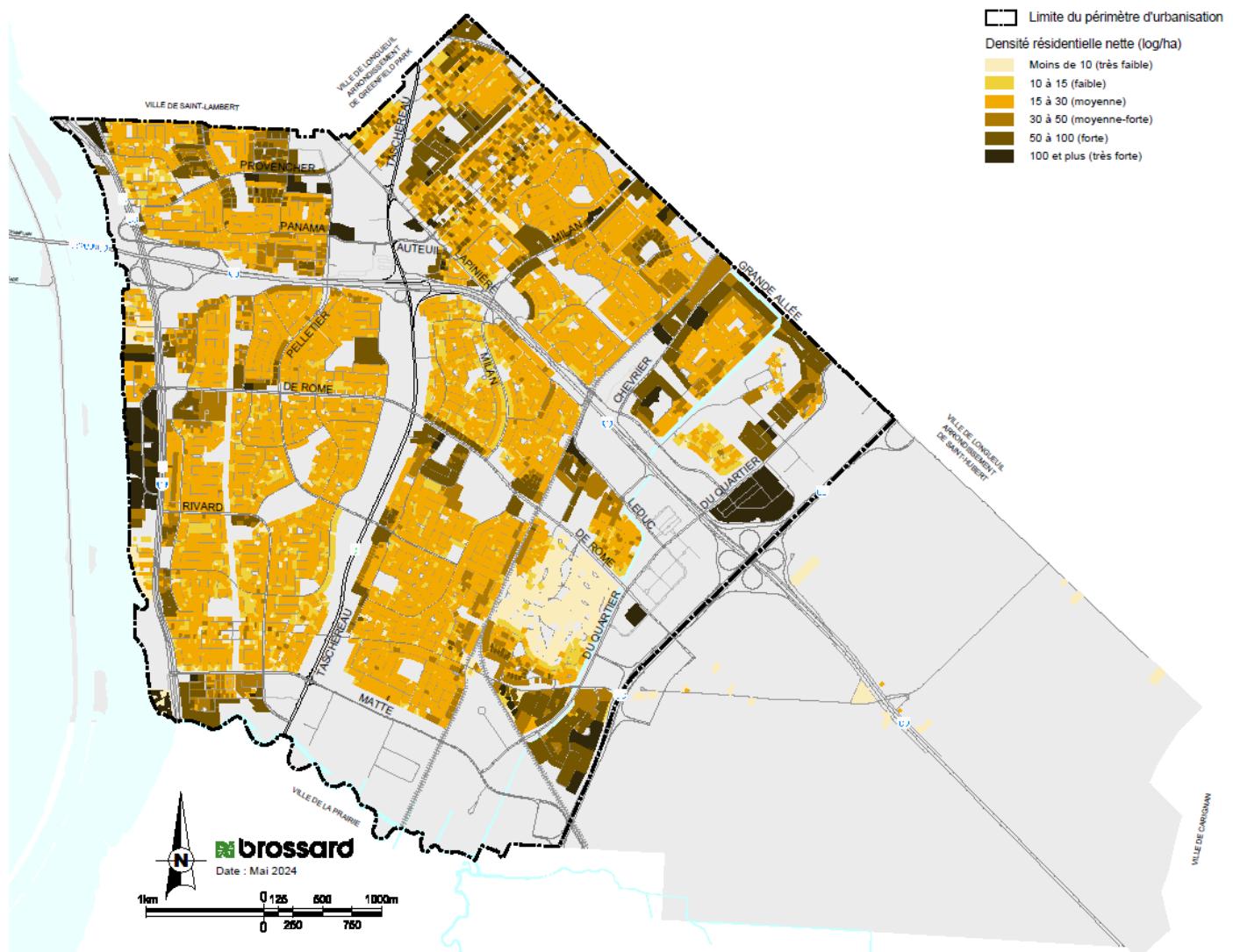
- Besoins importants en logements sociaux et abordables;
- Logements surpeuplés;
- Mauvais entretien des logements;
- Pénurie de logements;
- Augmentation récente des coûts des logements / exacerbe les défis de ceux qui peinent à se loger;
- Absence d'outil réglementaire actuel à Brossard pour obliger la création de logements sociaux et abordables.

[REG-360-07, art.30 (2024-11-01)]



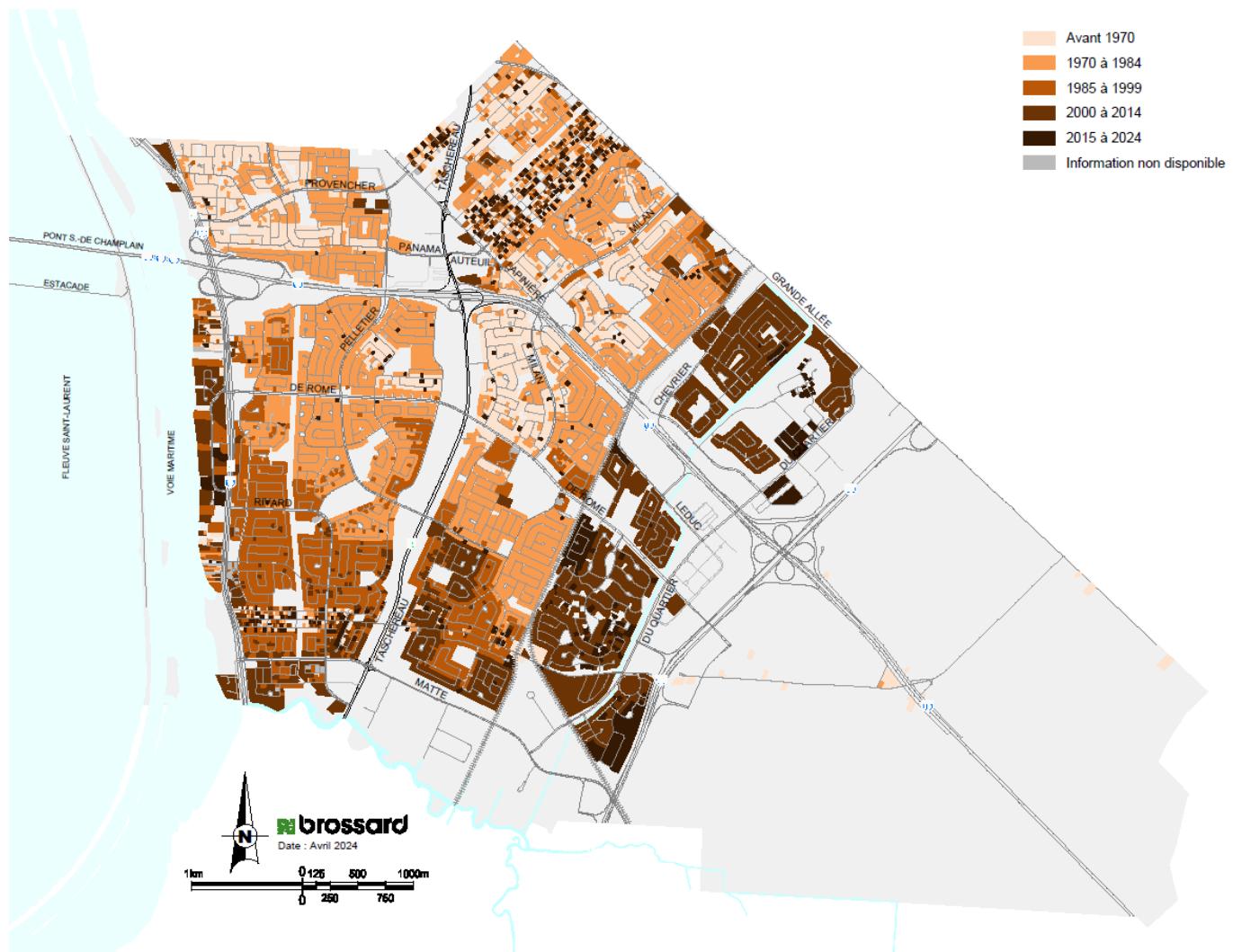
**Plan 3 – Répartition des habitations selon le nombre de logements**

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]



Plan 4 – Répartition de la densité d'habitations

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]



**Plan 5 – Période de construction des logements**

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]

### 5.1.2 Atouts et défis

Tableau 10

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualité des milieux de vie existants et notoriété de Brossard.</li> <li>Réseaux de parcs, espaces verts et équipements de loisir et culture.</li> <li>Proximité du fleuve.</li> <li>Localisation géographique avantageuse.</li> <li>Proximité des grands axes routiers et de Montréal.</li> <li>Offre de transport collectif structurant déployé sur le territoire avec les stations du REM et la révision du réseau de desserte en autobus.</li> <li>Pôles d'emplois.</li> <li>Quantité, qualité et diversité des commerces et services offerts à la population.</li> <li>Offre diversifiée de logements.</li> <li>Ouverture aux différentes cultures.</li> <li>Saine gestion municipale.</li> <li>Dynamisme des promoteurs immobiliers locaux.</li> <li>Potentiel de développement et de redéveloppement de la fonction résidentielle encore important.</li> <li>Aire de marché croissante en raison de l'augmentation de la densité et les nouvelles typologies d'habitations offertes sur le territoire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Endettement général des ménages.</li> <li>Hausse probable des taux d'intérêt.</li> <li>Resserrement des règles en ce qui a trait à la durée des prêts hypothécaires.</li> <li>Prix et rareté des terrains vacants.</li> <li>Diminution de l'offre pour de l'habitation à faible densité.</li> <li>Concurrence des autres villes.</li> <li>Vieillissement du stock de logements.</li> <li>Congestion routière.</li> <li>Nuisances générées par certaines activités commerciales ou industrielles et le bruit routier.</li> <li>Faiblesse de l'offre de logements abordables.</li> <li>Intégration architecturale des nouveaux projets parfois difficile dans les secteurs établis.</li> <li>Enjeu d'acceptabilité sociale pour les projets plus dense.</li> <li>Pressions reliées au développement, au redéveloppement et à la densification sur la capacité des réseaux municipaux existants (égouts, aqueduc, voirie) qui compromettent la capacité de ces réseaux de desservir les nouveaux logements, quels qu'ils soient, peu importe la vocation sociale qui les caractérise le cas échéant, ce qui met en péril l'atteinte de certains objectifs du plan d'urbanisme.</li> </ul>

[REG-360-04, art.4 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.32 (2024-11-01)]

Il n'y a maintenant plus de doute que la Ville de Brossard a atteint, durant la dernière décennie, un niveau de maturité urbaine qui la dissocie de l'image de banlieue-dortoir qu'elle a historiquement eue. Cette mutation se poursuivra inévitablement dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme et c'est sur cette base que deux grands objectifs ont été identifiés pour l'habitation en plus de ceux formulés par le SAD. Le tableau qui suit résume ces objectifs et les moyens de mise en œuvre proposés.

### 5.1.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre

Tableau 11

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant en tenant compte de la problématique de capacité des équipements et infrastructures municipaux</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Identifier au plan d'urbanisme et aux planifications intégrées aménagement/transport à élaborer, les sites de développement et de redéveloppement (optimisation) de 0,1 ha et plus situés à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain ainsi que ceux qui sont limitrophes aux axes de transport en commun d'agglomération et établir, pour ces derniers, leur priorité de développement ou de redéveloppement (optimisation). Ces sites sont identifiés aux plans 29 et 30 du chapitre 6 (vision d'aménagement). Les secteurs prioritaires de développement ou de redéveloppement sont ceux situés à proximité des futures gares du REM et qui sont ciblés au PPU de l'annexe B du présent règlement.</i></li> <li><i>Identifier les axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant apparaissant au SAD ainsi que leurs aires d'influence. Ces axes et points d'accès sont illustrés au plan 26.</i></li> <li><i>Prévoir au plan d'urbanisme, et ce, pour chacune de ces aires d'influence, une planification particulière intégrée aménagement/transport, tels un concept général d'organisation spatiale, un PPU, un PAE ou tout autre outil de planification, sauf le PIIA.</i></li> <li><i>Prioriser la planification des projets en fonction de leur pertinence avec les objectifs du plan d'urbanisme sur le territoire.</i></li> <li><i>Promouvoir la plus-value des quartiers TOD comme milieu de vie et prendre les mesures nécessaires afin d'assurer leur implantation, du moins dans les secteurs devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport.</i></li> <li><i>Intégrer au plan d'urbanisme et autres règlements d'urbanisme les seuils minimaux de densité résidentielle précisés au SAD ainsi que des objectifs et des moyens de mise en œuvre visant l'application de ces derniers. Ces seuils sont illustrés au plan 34 du chapitre 7 et les dispositions normatives à cet effet sont intégrées au règlement de zonage.</i></li> <li><i>Assurer la mise en place d'investissements publics et d'incitatifs encourageant l'émergence de projets TOD. Outre les projets structurants de transport collectif qui sont prévus, la revitalisation du domaine public de certaines artères, dont Grande Allée et Taschereau, devrait contribuer à favoriser le développement ou le redéveloppement selon les principes du TOD. La ville de</i></li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Optimiser l'occupation du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant</i></p>	<p>Brossard évaluera également la possibilité de prévoir certains incitatifs, comme les subventions liées à la démolition de bâtiments et divers programmes de crédits de taxes afin d'encourager le redéveloppement selon ces principes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Identifier les sites de développement et de redéveloppement (optimisation) de 0,1 ha et plus situés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain et en tenir compte dans les calculs de densité exigés. Parmi ces sites, identifier ceux présentant un potentiel d'optimisation et qui sont desservis par le transport en commun non structurant (local) et repenser leur planification, afin d'y encourager une plus grande mixité de fonctions et des densités accrues en matière de logements ou d'emplois, le tout en respect de la capacité d'accueil du milieu.</i> Les sites de développement et de redéveloppement potentiel les plus significatifs sont identifiés aux plans 29 et 30 du chapitre 6. Le règlement de zonage identifie tous les sites à développer ou à redévelopper qui sont assujettis à des exigences minimales de densité selon les principes établis au SAD.</li> <li>• <i>Prévoir au plan d'urbanisme au moins un objectif priorisant la croissance du développement sur les sites desservis (infrastructures municipales) ou en périphérie de ces derniers ainsi que la valorisation du redéveloppement sur leur territoire.</i> Le plan 29 identifie plusieurs sites comportant un potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes. Pour ces sites, les objectifs du plan d'urbanisme sont essentiellement de réduire l'offre globale à des fins commerciales, tout en préservant une offre adéquate et adaptée aux besoins du milieu, et optimiser le potentiel de redéveloppement de chaque site dans un souci d'intégration à l'échelle du lieu.</li> <li>• <i>Identifier les institutions et équipements communautaires majeurs (desserte locale, régionale et métropolitaine) ainsi que les artères commerciales et les pôles commerciaux de leur territoire situés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant et préciser, le cas échéant, ceux qui sont d'intérêt métropolitain. Dans un double objectif d'aménagement et de mobilité durables, ces éléments identifiés doivent être au cœur des nouveaux milieux de vie proposés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant.</i> La Ville de Brossard ne compte aucun équipement communautaire, ou institution, majeur hors des aires d'influence des axes et points d'accès structurants de transport collectif. Pour ce qui est des artères et pôles commerciaux, seuls quelques pôles commerciaux à rayonnement local sont implantés en dehors des aires d'influence</li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<p>de ces axes et points d'accès (voir plan 30 du chapitre 6).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Intégrer, au plan d'urbanisme et autres règlements d'urbanisme, les seuils minimaux précisés au SAD ainsi que des objectifs et des moyens de mise en œuvre visant l'application de ces derniers. La densité proposée pour un secteur donné ne doit en aucun temps avoir comme conséquence une baisse de la densité observée pour ce même secteur au moment de l'entrée en vigueur du présent schéma.</i></li> </ul> <p>Les seuils minimaux de densité applicables pour le territoire de Brossard sont illustrés au plan 34 du chapitre 7. Ces exigences minimales sont intégrées aux règlements d'urbanisme et une modulation est prévue en fonction du potentiel de développement ou de redéveloppement du site (localisation, acceptabilité sociale, proximité des axes de transport collectif, etc.) qui tient notamment compte des capacités des infrastructures existantes et projetées.</p>
<p><i>Assurer l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants et des infrastructures existantes et projetées pour soutenir l'optimisation</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Identifier les secteurs dévitalisés ainsi que les sites structurants à requalifier et prévoir une stratégie de mise en valeur de ces derniers.</i> Le plan 29 illustre la localisation des principaux secteurs à rénover. La stratégie de mise en valeur de ces derniers se résume à mieux encadrer les projets de rénovation ou de reconstruction, par le biais de la réglementation d'urbanisme, dans un souci d'intégration au milieu des capacités des infrastructures existantes et projetées et dans le respect des enjeux d'acceptabilité sociale qui ont été identifiés lors de consultations publiques, notamment pour le secteur Brosseau. Pour ces secteurs, divers investissements publics (réfection de rues, parcs et autres équipements publics) sont également prévus.</li> <li>• <i>Intégrer des critères relatifs au calcul des densités minimales ainsi que, le cas échéant, les mesures d'exception possibles le tout, en respect des dispositions du document complémentaire.</i> Ces dispositions sont intégrées aux règlements d'urbanisme</li> <li>• <i>Prendre des mesures pour maintenir en bon état les logements.</i> À cet effet, la Ville prévoit adopter une stratégie de rénovation urbaine intégrée incluant, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ une évaluation de la possibilité de bonifier les dispositions réglementaires relatives à l'entretien des bâtiments;</li> <li>○ des mesures pour favoriser la requalification (à des fins résidentielles) de certains sites dont la vocation commerciale ou industrielle est en déclin ou offre peu de potentiel à cette fin;</li> </ul> </li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ évaluer l'opportunité de subventionner la démolition de bâtiments dans certains secteurs à rénover ou à requalifier;</li> <li>○ évaluer la possibilité de prioriser les investissements sur le domaine public dans les secteurs plus anciens;</li> <li>○ assurer le suivi du plan d'action graffitis en vigueur et valider les autres mesures qui pourraient être mises en place pour contrer le vandalisme.</li> </ul>
<p><i>Concevoir des milieux de vie inclusifs et répondant aux besoins de tous</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Amorcer une réflexion quant à la mise en place de mécanismes favorisant la construction de logements sociaux et abordables en élaborant une Politique en collaboration avec les citoyens;</i></li> <li>● <i>Intégrer des dispositions aux règlements d'urbanisme afin d'assurer le développement de nouveaux logements sociaux et abordables.</i></li> <li>● <i>Utiliser le droit de préemption pour inscrire sur certains immeubles un avis d'assujettissement et ce, une fois un règlement à cet effet adopté.</i></li> </ul>
<p>Protéger et améliorer la qualité des milieux de vie existants</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Prendre les mesures appropriées pour atténuer les impacts des nouveaux projets de développement par rapport aux secteurs établis (circulation, vues, hauteur, etc.).</li> <li>● Bonifier la réglementation d'urbanisme afin de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ favoriser l'intégration architecturale des nouveaux bâtiments qui s'ajoutent dans les secteurs établis;</li> <li>○ assurer la qualité des projets de transformation des bâtiments;</li> <li>○ favoriser la cohabitation harmonieuse entre les différents usages;</li> <li>○ tenir compte de l'évolution des besoins de la population.</li> </ul> </li> <li>● Présenter un plan directeur pour la réfection du réseau d'égout sanitaire du secteur « A » et une partie des secteurs « B » et « P » et mise en œuvre du plan de réfection du réseau d'égout sanitaire.</li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présenter un plan directeur pour cibler des interventions dans le secteur « C » pour augmenter la capacité hydraulique du réseau d'égout selon la planification de développement 2040.</li> <li>Planifier le réseau d'aqueduc en fonction de la planification de développement 2040 (consommation en eau potable et protection incendie) et mise en œuvre du plan de réfection d'aqueduc.</li> <li>Adopter des mesures réglementaires adéquates afin de suspendre tous projets de développement ou de redéveloppement susceptibles d'engendrer l'augmentation des débits d'eaux usées dans les réseaux locaux sur les secteurs visés par les problématiques sur le réseau d'égout sanitaire, et ce, jusqu'à sa réfection ou son rehaussement.</li> </ul>
<p>Optimiser le potentiel de développement de la fonction résidentielle et bonifier la qualité des projets</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioriser le développement des secteurs à développer en fonction de leur pertinence avec les objectifs du plan d'urbanisme et en considérant avec emphase la problématique liée à la capacité des infrastructures et équipements municipaux;</li> <li>Réaliser une planification détaillée des secteurs à développer et, plus particulièrement, ceux faisant partie d'une aire TOD, en fonction de la priorisation effectuée;</li> <li>Assurer, par le biais des outils d'urbanisme, une répartition optimale des différentes typologies d'habitations en tenant compte du potentiel et des contraintes des différents sites à développer ou à requalifier et en répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages.</li> <li>Intégrer les principes du développement durable dans la planification et la mise en œuvre des projets de développement résidentiels, incluant la possibilité de créer de véritables écoquartiers.</li> <li>Prévoir dans la réglementation d'urbanisme des mécanismes appropriés afin d'assurer l'atteinte des objectifs de densité fixés par le schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil.</li> <li>Mettre en place divers outils (charte, guide architectural, protocole d'entente bonifié, PIIA, etc.) pour assurer la qualité des projets, de façon générale et pour chacun des projets, incluant : <ul style="list-style-type: none"> <li>l'optimisation des trames de rue;</li> <li>la convivialité des aménagements urbains;</li> <li>la qualité du design et de l'architecture;</li> </ul> </li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ la qualité des aménagements paysagers et du mobilier urbain;</li> <li>○ les mesures et aménagements pour favoriser le transport actif et le transport collectif;</li> <li>○ la réduction des îlots de chaleur, des mesures pour favoriser la rétention des eaux pluviales et favoriser l'économie d'énergie;</li> <li>○ la protection et la mise en valeur des paysages;</li> <li>○ le stationnement hors rue;</li> <li>○ la gestion des matières résiduelles;</li> <li>○ etc.</li> <li>● Réviser et limiter au règlement de zonage, pour les secteurs inclus à l'intérieur des limites d'un programme particulier d'urbanisme et/ou pour les secteurs avec potentiel d'intensification et/ou propices à la requalification, tel qu'illustrés au plan 34.1, la densité constructible afin de respecter une vision qui tient compte de la capacité des infrastructures et équipements municipaux, des besoins des citoyens et du type de densité souhaitée sur le territoire de la Ville.</li> <li>● Le cas échéant, mettre en place des moyens (garanties financières, servitudes, etc.) afin d'assurer la réalisation des mesures de mitigation requises pour atténuer les nuisances potentielles (bruit routier, voies ferrées, usages contraignants, etc.).</li> <li>● Bonifier l'offre de logements abordables, sociaux et communautaires.</li> </ul>

[REG-360-04, art.5 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.33 (2024-11-01)]

## 5.3 Commerce

Dans la version antérieure du plan d'urbanisme, adoptée en juillet 2001, il est mentionné que « ... La fonction commerciale est en très bonne santé sur le territoire. Cependant, le corridor Taschereau est fortement occupé et il faut s'attendre à une densification en bordure de ce boulevard et au remplacement éventuel des plus vieux bâtiments par d'autres, mieux adaptés aux nouveaux marchés... De nouveaux axes de développement devront également être évalués pour permettre l'expansion de la fonction commerciale puisque l'axe Taschereau sera éventuellement saturé. »

Qui aurait pu prédire, à cette époque, qu'un peu plus d'une décennie plus tard, le Quartier Dix30 compterait plus de 3 millions de pieds carrés de commerces et d'établissements de service, ce qui en fait le centre commercial totalisant la plus importante superficie commerciale locative brute sur la Rive-Sud de Montréal ?

La création d'un pôle commercial de l'envergure du Quartier Dix30 génère inévitablement des impacts sur la structure commerciale existante, mais également sur le développement des autres fonctions urbaines. Les tableaux qui suivent résument les faits saillants, atouts et défis de la fonction commerciale sur le territoire de Brossard.

### 5.3.1 *Faits saillants*<sup>10</sup>

#### 5.3.1.1. *Données générales sur le commerce et le bureau*

La structure commerciale de la Rive-Sud de Montréal est très développée. Elle s'articule autour de quatre principaux pôles à vocation suprarégionale, à savoir le secteur des Promenades Saint-Bruno à l'intersection de l'autoroute 30 et de la route 116, le boulevard Taschereau, le Carrefour de la Rive-Sud dans le secteur de l'autoroute 20 et du boulevard Montarville à Boucherville et le Quartier Dix30 à Brossard.

- La majeure partie de la zone commerciale de Brossard s'étend de part et d'autre du boulevard Taschereau, ainsi qu'au carrefour des autoroutes 10 et 30, sur le site du Quartier Dix30. Les autres aires d'affectation commerciale sont de plus petites dimensions comme sur de Rome, Marie-Victorin, Provencher, Milan, Auteuil, Lapinière et Grande Allée.
- Un inventaire sur le terrain, réalisé en juillet 2011, a permis d'établir qu'il existait 857 locaux commerciaux couvrant 5,3 millions de pieds carrés sur le territoire de la ville de Brossard. Les commerces de la phase 3 du Dix30 (environ 500 000 pi<sup>2</sup>), les commerces associés à l'automobile (concessionnaires, stations-service, garages et ateliers de réparation, magasins de pièces et accessoires d'autos (sauf Canadian Tire)) sont cependant exclus de l'inventaire, de même que les usages associés aux bureaux (cliniques médicales, dentaires et vétérinaires, services juridiques, études de notaires), les garderies, etc.
- Avec le Mail Champlain et la Place Portobello, le tissu commercial du boulevard Taschereau représentait, en 2011, 2,8 millions de pieds carrés, soit 42 % du stock commercial global de la Ville (excluant la phase 3 du Quartier Dix30). Le reste de la structure commerciale localisée à Brossard, en dehors du boulevard Taschereau et du Quartier Dix30, se trouve sur le côté ouest de Grande Allée (133 400 pi<sup>2</sup> – 2 %), sur Panama (162 700 pi<sup>2</sup> – 3 %), sur Lapinière (178 000 pi<sup>2</sup> – 3 %), sur de Rome (129 900 pi<sup>2</sup> – 3 %) ainsi que sur un ensemble d'autres artères comme Provencher, Milan, Matte, Auteuil, Pelletier, Marie-Victorin, etc. (153 600 pi<sup>2</sup> – 3 %).
- Brossard compte 11 établissements hôteliers totalisant un peu plus de 850 unités d'hébergement, dont deux établissements (hôtel Brossard (138 chambres) et Alt Hôtel Quartier Dix30 (158 chambres)) ont été construits en 2007-2008.

<sup>10</sup> Groupe Altus, Analyse de la fonction commerciale de la ville de Brossard, septembre 2011 et analyse par la direction de l'urbanisme

- Au printemps 2015, Brossard comptait une aire louable brute de bureaux de 1 619 354 pi<sup>2</sup>. Cette superficie représentait 45 % de la superficie totale de la Rive-Sud <sup>11</sup>;
- Le taux d'inoccupation des bureaux se situait à 10,1 % au printemps 2015, alors qu'il était de 12,3 % pour la même période dans la grande région de Montréal <sup>12</sup>;
- De 2007 à 2015, l'offre de bureau s'est accrue de près de 665 000 pi<sup>2</sup> à Brossard, ce qui représente une moyenne annuelle de près de 74 000 pi<sup>2</sup><sup>13</sup>.

#### 5.3.1.2. *Le Quartier DIX30*

- Avec un peu plus de 3,9 millions de pieds carrés de superficie locative brute (tous types d'usages confondus), le Quartier Dix30 regroupe une part enviable de l'activité commerciale de la Rive-Sud ;
- Le Quartier DIX30 est le deuxième plus important centre commercial au Canada. À l'automne 2014, il était composé de 310 magasins, 53 restaurants, deux théâtres, un cinéma, un hôtel et 330 000 pieds carrés d'espace de bureau. Le centre, qui compte des détaillants majeurs comme Walmart, Canadian Tire, Cineplex et Rona, offre à sa clientèle une grande variété de marques reconnues dont Apple, Michael Kors, Williams-Sonoma, Hugo Boss, Lululemon et Forever 21, ainsi que des détaillants exclusifs au Québec tels que Pottery Barn, hr2 Holt Renfrew et bebe. <sup>14</sup>

#### 5.3.1.3. *Le boulevard Taschereau*

- Au cours des dernières années, plusieurs commerces de grande surface ont quitté le boulevard Taschereau afin de s'installer au Dix30 (Rona l'entrepôt, Walmart, Oberson, Structube, Dumoulin, etc.). Il en résulte que la nature des commerces sur Taschereau tend

<sup>11</sup> Raymond Chabot Grant Thornton, Analyse et prévision du marché des bureaux de Montréal 2015-2020, 2015, p.37

<sup>12</sup> Raymond Chabot Grant Thornton, Analyse et prévision du marché des bureaux de Montréal 2015-2020, 2015, p.55

à évoluer (moins de commerces de destination, davantage de services et commerces de proximité, de centres de liquidation, etc.).

- Avec ses 18 concessionnaires et les millions d'investissements qu'ils ont réalisés ces dernières années, Taschereau demeure cependant un pôle majeur du commerce automobile sur la Rive-Sud de Montréal.
- Une part significative de bureaux est localisée sur Taschereau. La densité de cette fonction est plus importante dans le secteur des rues Auteuil et Panama, de même qu'à proximité de l'hôtel de ville.
- Malgré la bonne performance du commerce lié à l'automobile, de même que les investissements réalisés ces dernières années (Mail Champlain, site de l'ancien RONA, Kim Phat, etc.), le taux d'inoccupation sur le boulevard Taschereau s'élevait à 7 % en novembre 2013, alors qu'il était de 3 % en 2006 et de 8 % en 2011. Il atteint cependant un niveau de 12 % si l'on ne prend pas en considération les superficies vacantes situées dans le Mail Champlain et la Place Portobello. Entre l'autoroute 10 et le boulevard Pelletier, le taux d'inoccupation atteint 18 %, alors que la fermeture du détaillant Target n'était même pas prise en compte au moment de l'inventaire de novembre 2013.

#### 5.3.1.4. *Concurrence et perspectives de développement de la fonction commerciale et de bureau*

- Selon une étude réalisée pour le compte de la CMM, en 2009, les pratiques d'affaires évolueront au cours des prochaines années selon quatre grandes tendances <sup>15</sup>:
  - réduction des investissements en raison du ralentissement de la croissance démographique et du vieillissement de la population ;

<sup>13</sup> Raymond Chabot Grant Thornton, Analyse et prévision du marché des bureaux de Montréal 2015-2020, 2015, p.192

<sup>14</sup> Communiqué de presse, Groupe immobilier Oxford et Carbonléo, 9 octobre 2014.

<sup>15</sup> Altus Géocom. Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective. 2009

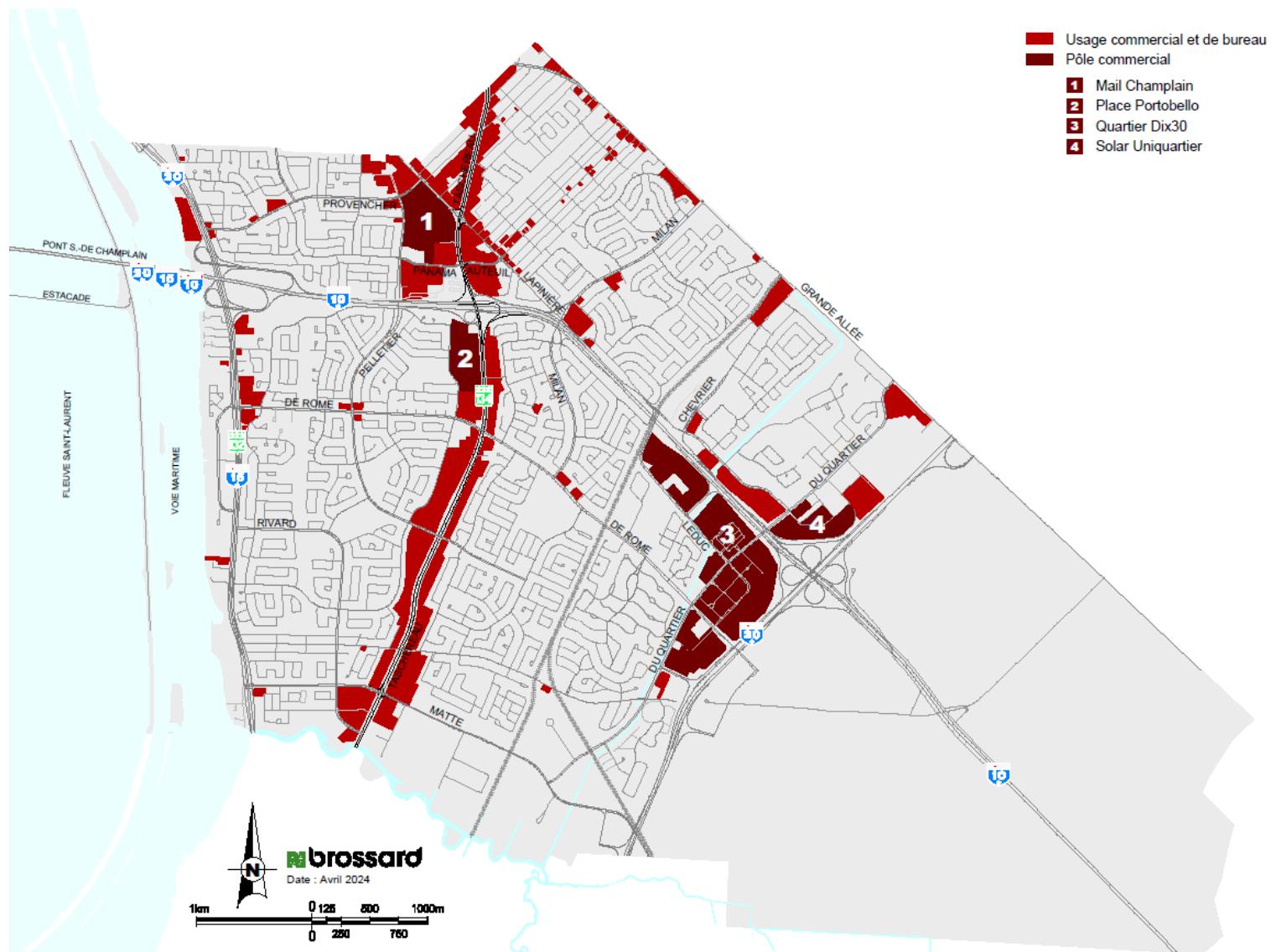
- passage du marketing de masse au marketing de niche lié à l'effritement de la classe moyenne, l'évolution des technologies et un marché de plus en plus fragmenté et complexe en termes de styles de vie ;
  - diversification des canaux de distribution de distribution, notamment par un accroissement des ventes en ligne ;
  - l'importance de l'expérience d'achat afin de tirer son épingle du jeu dans un marché qui se complexifie.
- La structure commerciale de Brossard assume une véritable desserte régionale. Sa zone d'influence géographique s'étend sur une grande partie de la Montérégie : entre Longueuil, Sainte-Angèle-de-Monnoir, la frontière américaine et Saint-Isidore.
  - La structure commerciale de la Ville de Brossard occupe une part de marché de plus en plus grande. En décembre 2006, sa part de marché auprès de l'ensemble des ménages de la zone d'influence variait de 11 % à 23 % en fonction des différentes catégories de commerces considérées. En 2011, elle s'attribue entre 13 % et 26 % de leurs achats. Avec la notoriété grandissante du DIX30, cette part de marché tend à s'accroître encore davantage.
  - Les fuites commerciales en direction des autres marchés tendent également à diminuer. Puisque la proportion des achats des résidents de Brossard, réalisée dans les établissements commerciaux de leur propre ville, a augmenté entre 2006 et 2011, on constate une diminution des fuites commerciales en direction des autres marchés. En effet, en 2006, près du quart des achats (entre 21 % et 25 %) des Brossardois étaient destinés à des commerces situés en dehors de leur ville. Cette proportion s'établissait entre 9 % et 16 % en 2011.
  - Des chaînes de prestige comme la société américaine Williams-Sonoma choisissent dorénavant Brossard pour faire leur entrée au

Québec, alors que traditionnellement ces chaînes se seraient établies au centre-ville de Montréal.

- La croissance démographique anticipée pour la zone d'influence devrait générer des besoins commerciaux additionnels de l'ordre de 775 000 pi<sup>2</sup> d'ici 2031, comparativement à l'offre de novembre 2013<sup>16</sup>. L'ajout de commerces, en 2014 et 2015, aux intersections Quartier et Rome, Quartier et Grande Allée, de même que sur le boul. Leduc accapare déjà un peu plus de 400 000 pi<sup>2</sup> de ce potentiel de croissance.
- Des superficies de plancher significatives de bureaux sont réparties sur Taschereau, Panama, Place-du-Commerce, Marie-Victorin (près de l'autoroute 10), Lapinière (près de Milan) et sur Auteuil près de Taschereau. C'est cependant dans le secteur C (près des autoroutes 10 et 30) et dans le secteur L (Phase 3 du Dix30) que les mises en chantier les plus récentes se sont concrétisées au cours de la dernière décennie, ce qui ne va sans poser de défi sur le plan de la capacité des infrastructures et équipements municipaux à recevoir les rejets des eaux usées.
- La ville de Brossard ne compte que quelques terrains vacants à vocation commerciale ou de bureau. Ils sont principalement situés dans les secteurs C et L. Plusieurs terrains offrent également un bon potentiel pour un redéveloppement ou l'ajout de superficies de planchers commerciales ou de bureau additionnelles.
- Certains immeubles commerciaux en perte de vitesse, vieillissants ou offrant un potentiel commercial limité offrent un bon potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes. C'est le cas pour certains immeubles commerciaux situés sur Marie-Victorin, Taschereau, Grande Allée, Milan et dans le secteur de la Place du Commerce.

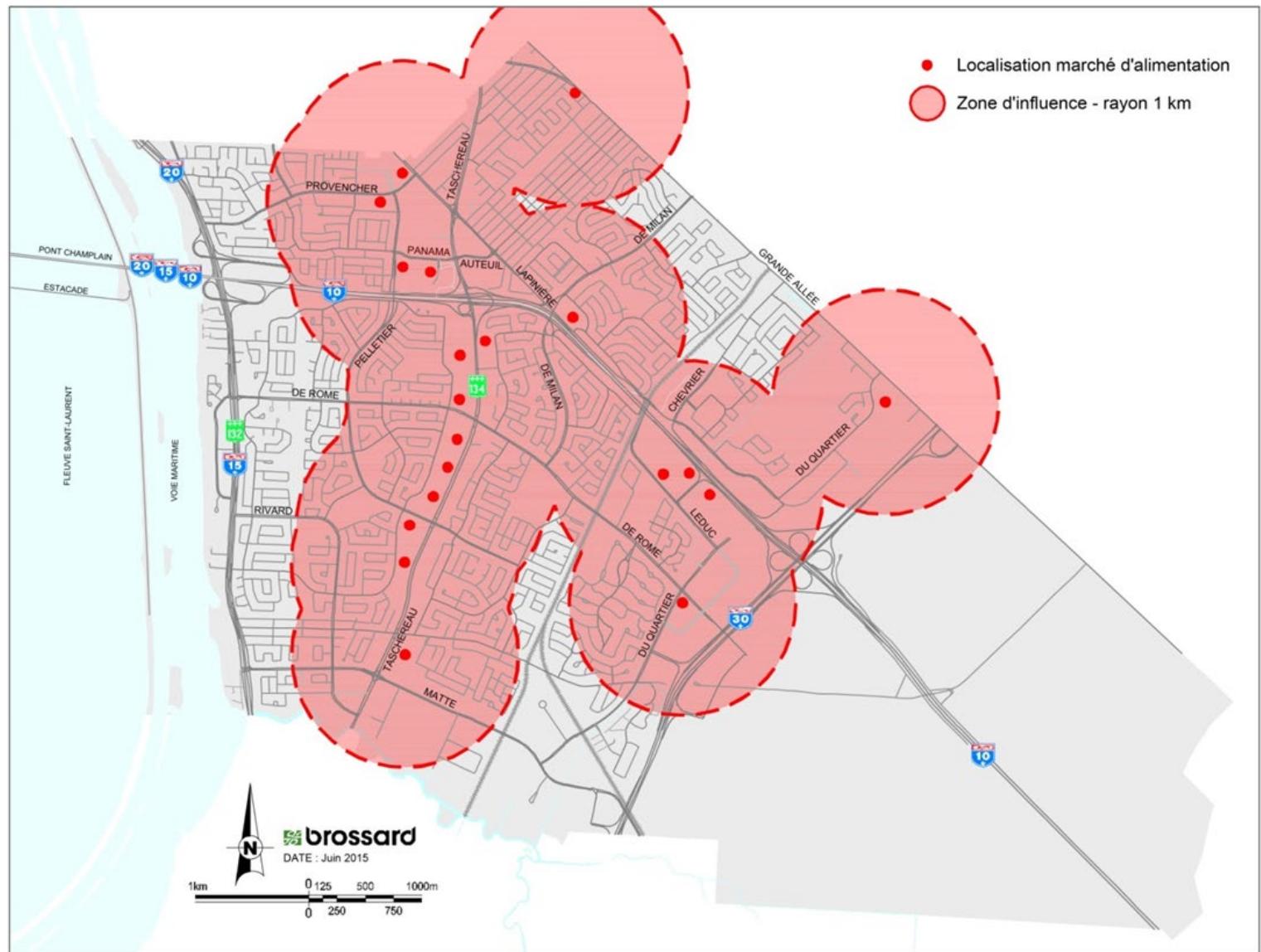
[REG-360-07, art.34 (2024-11-01)]

<sup>16</sup> Groupe Altus. Mise à jour de l'étude sur la fonction commerciale de Brossard, avril 2014, p.32.



**Plan 6 – Occupation du sol à des fins commerciales ou de bureau (2024)**

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]



Plan 7 – Localisation des marchés d'alimentation

### 5.3.2 Atouts et défis

Tableau 12

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situation géographique avantageuse des principaux pôles commerciaux et de bureau.</li> <li>• Notoriété et rayonnement de Brossard qui contribuent à favoriser les investissements sur le territoire.</li> <li>• Croissance démographique anticipée (à Brossard et dans la zone d'influence).</li> <li>• Mise en service éventuelle d'un mode de transport lourd guidé pour le transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain permettant d'améliorer l'accessibilité aux commerces et services et le développer de véritables quartiers aménagés selon les principes du « Transit oriented development » à proximité des stations.</li> <li>• Prolongement de l'autoroute 30 qui permet d'anticiper un élargissement de la zone d'influence.</li> <li>• Faiblesse du dollar canadien, comparativement à la devise américaine, qui devrait encourager nos voisins du sud à fréquenter nos pôles commerciaux.</li> <li>• Revenu des ménages supérieur à la moyenne à Brossard et dans la zone d'influence.</li> <li>• Dynamisme des grands propriétaires fonciers.</li> <li>• Potentiel de requalification de certains sites commerciaux en perte de vitesse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concurrence locale et régionale.</li> <li>• Offre de locaux commerciaux actuellement excédentaire à la demande.</li> <li>• Croissance traditionnelle plutôt anémique pour les besoins en nouveaux bureaux dans le Grand Montréal.</li> <li>• Dévitalisation de certaines artères commerciales traditionnelles.</li> <li>• Fragmentation et complexité croissante du commerce de détail.</li> <li>• Accroissement des ventes en ligne.</li> <li>• Endettement et évolution de la composition des ménages (croissance des ménages de petite taille).</li> <li>• Vieillissement de la population (qui se traduit généralement par une réduction de la consommation).</li> <li>• Congestion routière.</li> <li>• Vieillissement et désuétude de certains immeubles commerciaux.</li> <li>• Paysage urbain peu attrayant de certaines artères commerciales (implantation en recul des bâtiments, faible qualité et intégration architecturales, dominance des stationnements, faiblesse des aménagements paysagers, affichage excessif, etc.).</li> <li>• Interface de certains secteurs commerciaux avec les zones résidentielles générant des problèmes de cohabitation.</li> <li>• Accessibilité des commerces et services par transport actif et par transport collectif limitée dans certains secteurs.</li> </ul>

Le développement du Quartier Dix30 a permis à la ville de Brossard d'acquérir une notoriété enviable en matière de commerce de détail et de services. Le succès du Dix30 a cependant eu des impacts sur la vitalité commerciale de certains autres pôles commerciaux, incluant ceux de Brossard. L'analyse de la fonction commerciale confirme que l'offre est supérieure à la demande actuelle pour le secteur d'influence et que le potentiel de croissance est plutôt limité si on tient compte de divers facteurs comme la croissance du commerce en ligne, le vieillissement de la population et l'endettement des ménages.

La situation est semblable pour ce qui est du développement de nouveaux bureaux. Malgré un taux d'inoccupation de 10,1 %, la bonne performance des années passées et les attraits de Brossard, la compléTION du projet Jonxion à l'intersection des boulevards Lapinière et du Quartier, de même que les nouveaux espaces de bureaux disponibles dans le secteur du TOD du Quartier (secteur boulevard du Quartier et autoroute 10) et ceux à prévoir dans le secteur du futur centre-ville devraient être en mesure de combler la demande à l'horizon de planification du plan d'urbanisme (2035).

*Le paragraphe 2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

C'est sur la base de ces prémisses que les objectifs et moyens de mise en œuvre de la fonction commerciale ont été établis.

[REG-360-07, art.35 (2024-11-01)]

### 5.3.3 *Objectifs et moyens de mise en œuvre*

Tableau 13

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<i>Diriger les activités à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les points d'accès au transport en commun structurant</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proposer des mesures visant à encourager la localisation des entreprises à forte densité d'emplois (fonctions institutionnelles et de bureaux, recherche et développement plutôt que des activités reliées à l'entreposage ou à la logistique, par exemple) à proximité des points d'accès au transport en commun structurant. Diverses mesures sont intégrées aux règlements d'urbanisme, dont la possibilité de construire des bâtiments de plus grande hauteur à proximité des points d'accès structurants de transport collectif, une ségrégation des usages permis, par zone, qui proscrit les usages à faible densité d'emplois (entrepôts, services de transport, etc.) dans les zones situées à proximité de ces points d'accès, etc.</li> <li>Exiger la localisation de toute nouvelle installation d'intérêt métropolitain à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain. C'est par le biais des usages autorisés par zone que cette mise en œuvre sera assurée.</li> </ul>
<i>Assurer l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Prévoir un cadre normatif minimal encadrant les constructions (nouvelles, rénovations et agrandissements) et aménagements à des fins économiques (commerces, services, industries, etc.) implantées sur un lot en bordure des autoroutes A-10, et A-30, de la route 132 et du boul. Taschereau, de leurs voies de desserte ou d'une voie de circulation parallèle à ces routes et autoroutes (sites directement visibles depuis ces axes autoroutiers et routiers). Les bâtiments agricoles intégrant un volet commercial (vente directe, transformation, etc.) implantés en bordure de ces voies de circulation doivent également être assujettis à ces dispositions.</i></li> <li><i>Le cadre normatif minimal applicable aux corridors routiers cités précédemment doit notamment : Assurer une architecture et une implantation des bâtiments principaux et secondaires permettant un encadrement du corridor et la mise en place d'un paysage de qualité ; Assurer une dissimulation des aires et des quais de chargement/déchargement visibles depuis le corridor ; interdire l'entreposage en façade du corridor et assurer la dissimulation des aires d'entreposage extérieures depuis ce dernier ; minimiser l'impact visuel des stationnements visibles depuis le corridor ; Assurer des aménagements paysagers de qualité dans les portions visibles des sites depuis le corridor ; contrôler l'affichage visible depuis le corridor.</i></li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><i>Maintenir et renforcer le rôle économique de l'agglomération au sein du territoire métropolitain</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Consolider les pôles structurants commerciaux (métropolitains et régionaux) que sont le Quartier DIX30, le secteur Panama et du Mail Champlain et le boulevard Taschereau, en favorisant notamment la mixité des usages dans un objectif de complémentarité et de multifonctionnalité</i> (voir les moyens de mise en œuvre apparaissant au prochain objectif).</li> <li>• <i>Revitaliser ou requalifier certains axes économiques dévitalisés, notamment certaines portions du boulevard Taschereau et de Grande Allée.</i></li> </ul>
<p>Consolider et mettre en valeur les pôles commerciaux offrant le meilleur potentiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'expansion de la fonction commerciale et de services dans les secteurs présentant une meilleure accessibilité, tous moyens de transport confondus, et plus particulièrement dans les aires TOD Panama et TOD du Quartier.</li> <li>• Favoriser la requalification des sites présentant un potentiel commercial limité en prévoyant, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ des dispositions aux règlements d'urbanisme afin de limiter l'augmentation des superficies de plancher destinées à des fins commerciales ;</li> <li>○ des usages de remplacement permettant de favoriser une requalification de ces sites à des fins autres que commerciales ;</li> <li>○ la possibilité de mettre en place des incitatifs économiques pour encourager la démolition des bâtiments vétustes.</li> </ul> </li> <li>• Consolider les secteurs commerciaux à desserte locale, de manière à ce que les résidents des quartiers adjacents aient accès, à distance de marche, à des biens et services de première nécessité.</li> <li>• Assurer, par le biais des outils d'urbanisme, une répartition optimale des différents usages commerciaux autorisés sur le territoire, en tenant compte du potentiel et des contraintes des différents sites et dans une perspective de complémentarité des fonctions sur le territoire.</li> </ul>
<p>Améliorer la qualité du paysage urbain dans les secteurs commerciaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriser les investissements sur le domaine public, de manière à favoriser la qualité et la convivialité des artères commerciales, incluant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ l'intégration d'aménagements favorisant le transport actif et le transport collectif ;</li> <li>○ l'harmonisation des aménagements avec ceux des municipalités voisines ;</li> <li>○ la possibilité d'instaurer un programme d'entretien plus intensif ;</li> <li>○ la bonification des aménagements paysagers et la plantation d'arbres ;</li> </ul> </li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ la possibilité de mettre en place un mobilier urbain distinctif.</li> <li>● Bonifier le règlement sur l'entretien des bâtiments.</li> <li>● Bonifier et resserrer certaines dispositions normatives dans les secteurs commerciaux en ce qui a trait à : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ l'implantation et l'architecture des bâtiments ;</li> <li>○ l'entreposage et l'étalage extérieurs ;</li> <li>○ les aires de chargement et déchargement ;</li> <li>○ l'affichage ;</li> <li>○ le nombre et l'aménagement des entrées charretières ;</li> <li>○ l'atténuation de l'impact visuel des stationnements ;</li> <li>○ l'intégration de mesures favorisant le transport actif ;</li> <li>○ l'intégration de dispositions favorisant l'économie d'énergie et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;</li> <li>○ les zones tampons par rapport aux milieux sensibles ;</li> <li>○ la réduction des îlots de chaleur ;</li> <li>○ les mesures pour favoriser la rétention des eaux pluviales ;</li> <li>○ la plantation d'arbres et la conservation d'espaces verts.</li> </ul> </li> </ul>
Aménager les milieux de vie pour favoriser une saine alimentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Assurer l'accès sécuritaire à des commerces offrant des aliments sains, diversifiés et à bons prix (comme les supermarchés), particulièrement dans les zones moins bien desservies.<sup>17</sup></li> <li>● Mettre en place des mesures pour limiter l'accès à de la malbouffe à proximité des écoles secondaires.</li> </ul>

Le tableau 13 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

<sup>17</sup> CISSS de la Montérégie-Centre/RLS de Champlain, Recommandations liées à la refonte réglementaire d'urbanisme de la Ville de Brossard, 15 mars 2016, p.12

## 5.4 Industrie

L'activité industrielle de Brossard s'est développée à compter du début des années 70, à la suite de l'ouverture d'une portion du boulevard Matte, comprise entre Taschereau et la voie ferrée. Ce n'est cependant qu'à compter des années 80 que le développement des activités industrielles s'est véritablement concrétisé. En 1996, l'ouverture de l'autoroute 30 (tronçon entre l'autoroute 10 et Candiac) et le prolongement du boulevard Matte ont favorisé le développement de ce secteur, tout comme l'élargissement du boulevard Matte, en 2011, le prolongement du boulevard du Quartier et le parachèvement de l'autoroute 30, en 2012.

C'est d'ailleurs dans ce contexte que le Plan d'urbanisme de 2001 identifiait la nécessité de favoriser l'expansion des activités industrielles sur le territoire de Brossard. Ainsi, une aire d'affectation favorisant les usages de bureaux et les industries non polluantes a été identifiée pour les terrains adjacents aux autoroutes 10 et 30 dans le secteur C.

Considérant, notamment, le déclin nord-américain de l'économie manufacturière traditionnelle, la concurrence des autres villes, de même que le potentiel de développement du secteur C à des fins autres qu'industrielles, il y a lieu de s'interroger si les orientations du plan d'urbanisme de 2001 ne doivent pas être remises en question ?

## 5.4.1 *Faits saillants*

### 5.4.1.1. *Affectation industrielle — secteur C*

- Les secteurs industriels identifiés au plan d'urbanisme de 2001 sont répartis dans deux pôles distincts. Le premier, situé dans le secteur C, comprend les terrains entre le boulevard Lapinière et l'autoroute 10, au sud-est de la voie ferrée et ceux entre le boulevard du Quartier et l'autoroute 30.
- Ce secteur industriel totalise une superficie d'un peu plus de 103 hectares, dont près de la moitié de la superficie (47 %) était vacante en 2012.
- Il est occupé par un vaste centre de distribution (IKEA), qui fut érigé en 1989. Par la suite, de 2002 à 2012, une dizaine d'immeubles de bureaux se sont construits en bordure des autoroutes 30 et 10. Excluant le centre de distribution, ce secteur ne compte aucune industrie manufacturière ni commerce lourd, malgré une réglementation qui le permettait jusqu'à ce jour et des terrains disponibles pour construction immédiate. La ville de Brossard est d'ailleurs propriétaire d'environ 18 hectares de terrains dans ce secteur.

### 5.4.1.2. *Affectation industrielle — secteur boulevard Matte*

- L'autre aire d'affectation industrielle identifiée au plan d'urbanisme de 2001 se situe dans le secteur du boulevard Matte, entre Taschereau et l'autoroute 30.
- Ce secteur industriel comprend, pour sa part, la presque totalité des secteurs I et J. Il comporte une superficie de près de 180 hectares et il restait, en 2012, à peine 10,4 hectares (9,6 %) de terrains vacants à développer.
- Le secteur du boulevard Matte compte quelques entreprises manufacturières, divers centres de distribution, des services de

transport, services d'entreposage, ateliers de réparation, entrepreneurs dans divers domaines de la construction, certains commerces de vente au détail ou de services spécialisés ou d'appoint à la fonction industrielle, de la vente en gros, des sièges sociaux d'entreprises, des établissements offrant des services de divertissement, etc. C'est également dans ce secteur que l'on retrouve les ateliers municipaux, le site pour le dépôt de neiges usées et une caserne d'incendies.

### 5.4.1.3. *Autres usages industriels*

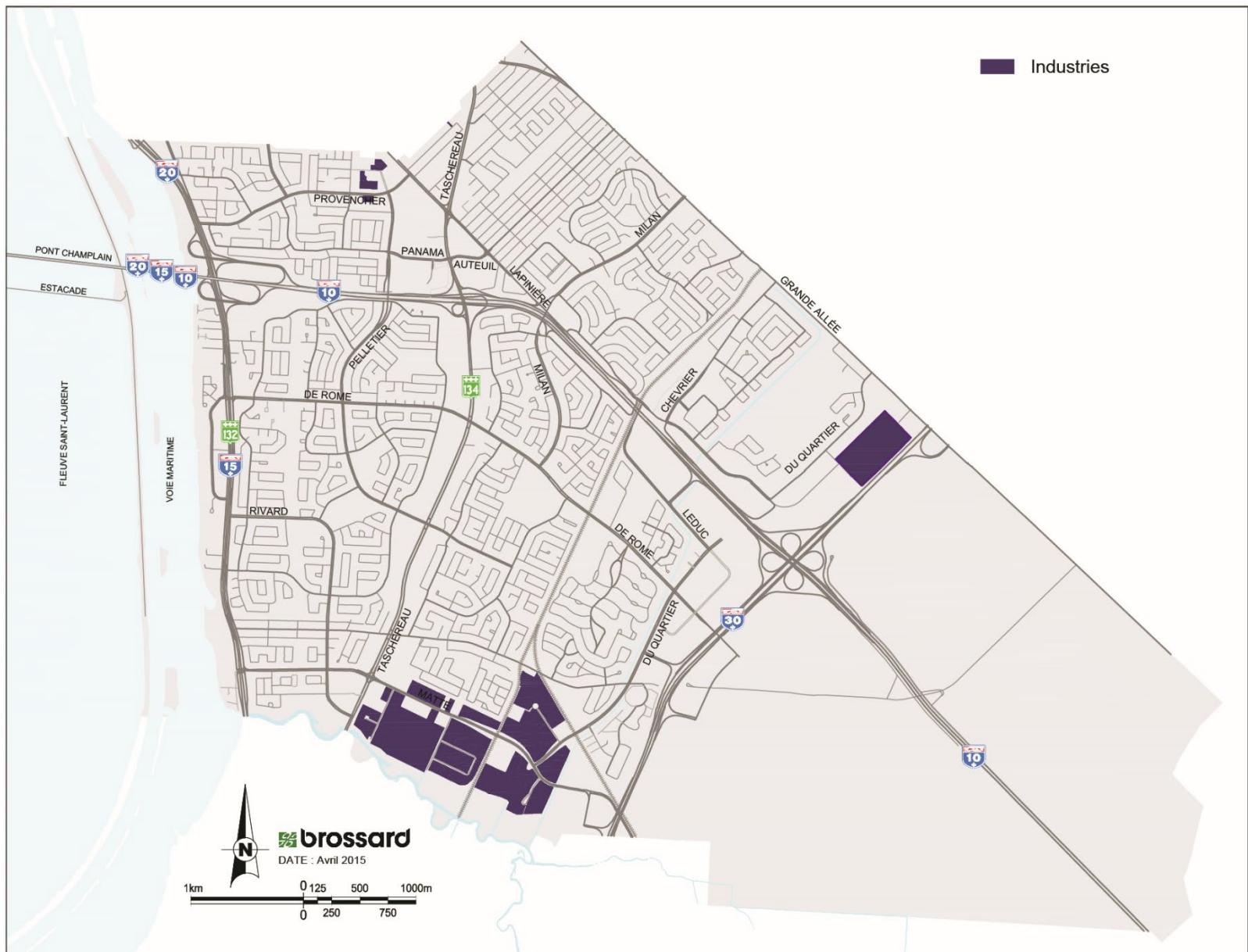
- Des industries ou commerces contraignants étaient également établis dans le secteur de la rue Place du Commerce et dans le secteur A. La fermeture ou le déménagement de plusieurs entreprises fait en sorte que le taux de vacance dans le secteur de la Place du Commerce est relativement élevé, alors que le secteur A compte encore quelques commerces contraignants, comme des ateliers mécaniques, un service de paysagement, un service de transport par autobus, etc. Ces établissements sont essentiellement situés sur les rues Anthony et Auteuil.

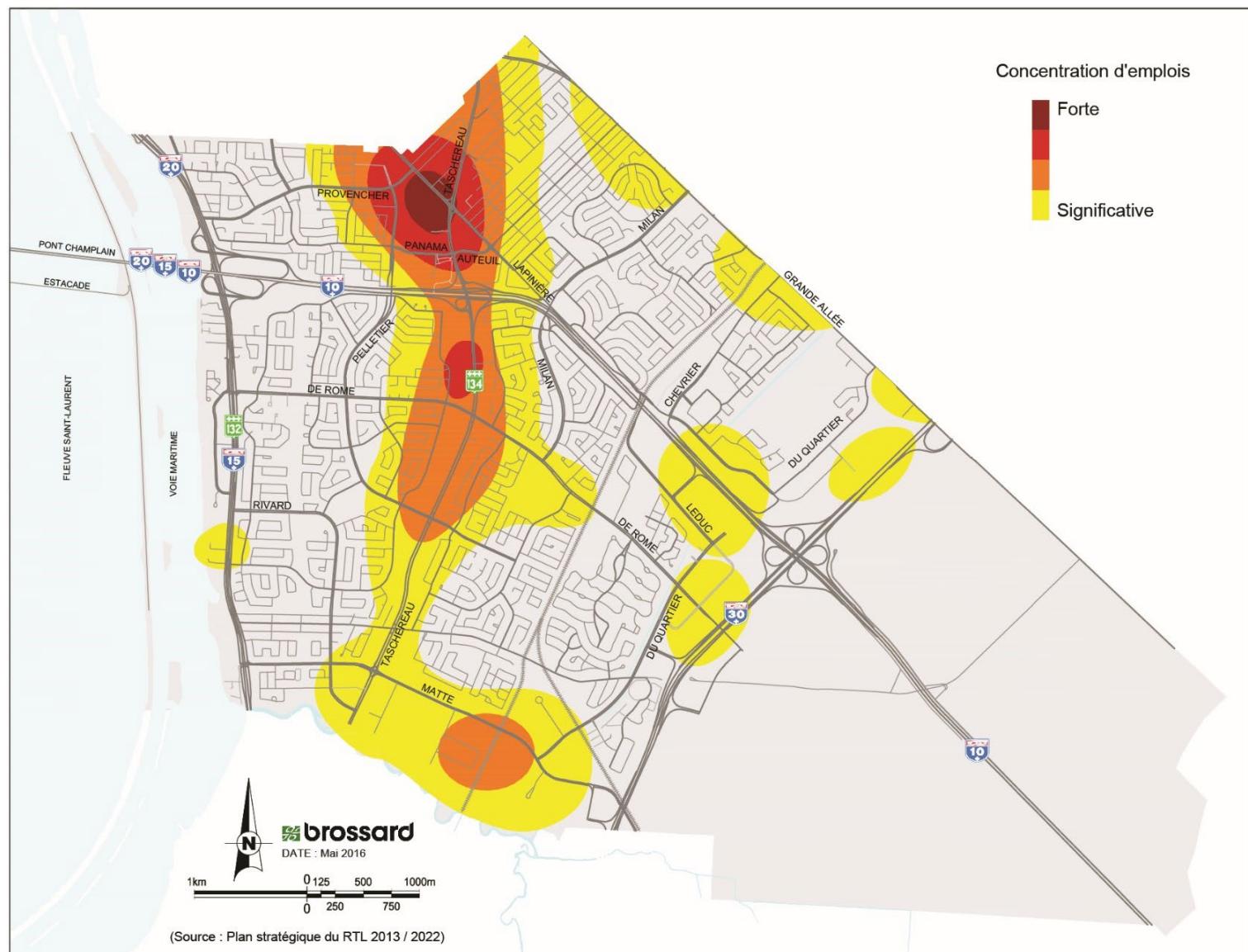
### 5.4.1.4. *Perspectives de croissance<sup>18</sup>*

- La diminution constante de l'économie industrielle à l'échelle nord-américaine n'a pas épargné la grande région de Montréal. La proportion de l'emploi industriel dans le Grand Montréal se situe en 2010 à 12,2 % comparé à 19,9 % en 1987. Selon Statistique Canada, la métropole a perdu 2 277 fabricants en 10 ans, passant de 5 941, en 2000, à 3 664, en 2011. L'emploi manufacturier a chuté de 40 % durant la période.

<sup>18</sup> CMM. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, p.66 à 72. 2011

- Ce phénomène s'inscrit dans une tendance nord-américaine où les activités économiques se caractérisent de plus en plus par des activités de services à la population et aux entreprises. La poursuite du développement des pays émergents tels que la Chine et l'Inde fera en sorte que le secteur manufacturier devrait continuer de décliner.
- L'industrie manufacturière des couronnes de Montréal est façonnée par deux tendances contraires. D'une part, la forte hausse du prix des terrains a poussé les manufacturiers hors du centre de Montréal vers la périphérie, ce qui a stimulé la demande d'espaces industriels. D'autre part, elle subit une désindustrialisation massive de la région métropolitaine, qui freine la demande de locaux industriels et fait grimper l'inoccupation. L'Agglomération de Longueuil s'en tire tout de même avec un taux d'inoccupation de 8,5 %, alors que le taux moyen pour l'agglomération de Montréal est de 10,1 % en 2011.
- Une étude réalisée pour le compte de la CMM, en 2011, tend à démontrer que l'offre de terrains industriels est suffisante pour répondre aux besoins à long terme si tous les terrains disponibles à cette fin sur le territoire de la CMM sont mis en valeur, incluant ceux qui présentent des contraintes (de tenure, d'ordre technique, de cohabitation, etc.).
- L'Agglomération de Longueuil se distingue par sa grappe industrielle de l'électrification des transports, qui compte déjà une vingtaine de sociétés actives dans le domaine de l'énergie propre. À l'instar des villes de Blainville, Varennes et Laval, les maires des cinq villes de l'agglomération unissaient d'ailleurs leurs voix, au printemps 2014, pour réclamer l'implantation sur leur territoire du futur Institut du transport électrique prévu dans la Stratégie d'électrification des transports du gouvernement du Québec.
- En décembre 2015, le gouvernement du Québec a déposé le projet de loi 85 afin de créer deux pôles logistiques à Contrecoeur et aux Cèdres. Ce projet de Loi définit aussi un corridor logistique de La Prairie à Vaudreuil-Dorion, le long de l'autoroute 30. Ce projet prévoit une exclusion de la zone agricole de divers terrains totalisant plus de 400 hectares. Bien que le projet d'exclusion ne vise aucun terrain situé à Brossard, la Ville se situe tout de même dans ce corridor logistique.





Plan 9 – Principaux pôles d'emplois

### 5.4.2 Atouts et défis

Tableau 14

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Situation géographique avantageuse et proximité des grands axes routiers.</li> <li>• Accès directs aux parcs industriels par le réseau routier supérieur (sans transit par des secteurs sensibles).</li> <li>• Proximité des États-Unis.</li> <li>• Faiblesse de la devise canadienne qui favorise les exportations vers les États-Unis.</li> <li>• Vaste bassin de main-d'œuvre qualifiée.</li> <li>• Secteurs industriels actuellement desservis en transport collectif et éventuellement desservis par un réseau rapide (Réseau express métropolitain (REM) et infrastructures de rabattement).</li> <li>• Proximité des services et commerces du DIX30.</li> <li>• Capacité des infrastructures (aqueduc et égout).</li> <li>• Réseaux de télécommunication offrant des services à la fine pointe de la technologie (fibre optique).</li> <li>• Capacité et proximité du réseau d'Hydro-Québec.</li> <li>• Proximité des voies ferrées.</li> <li>• Parcs industriels récents.</li> <li>• Peu ou pas d'industries lourdes ou contraignantes.</li> <li>• Organisme de promotion et de soutien au développement économique sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil (Développement économique Longueuil – DEL).</li> <li>• Congestion routière à Montréal et divers autres facteurs qui favorisent l'exode des entreprises en périphérie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence d'une véritable vitrine autoroutière dans le parc industriel des secteurs I et J (boul. Matte).</li> <li>• Proximité des habitations, surtout dans le secteur I (risques de problèmes de cohabitation).</li> <li>• Concurrence des autres municipalités et des pays émergents.</li> <li>• Prix des terrains non concurrentiel comparativement à d'autres municipalités pour certains usages industriels.</li> <li>• Potentiel de développement pour un TOD qui justifie une réduction substantielle de la superficie des aires d'affectations industrielles dans le secteur C, au profit d'activités multifonctionnelles.</li> <li>• Présence de certains usages commerciaux incompatibles dans un parc industriel (secteurs I et J) et qui viennent concurrencer les secteurs commerciaux établis.</li> <li>• Absence d'un véritable plan de mise en valeur de la fonction industrielle sur le territoire de Brossard.</li> <li>• Nombre et superficies des terrains vacants restreints pour des usages industriels manufacturiers ou de grande envergure.</li> </ul>

Le tableau 14 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

Bien qu'il soit difficile d'estimer la demande en terrains industriels dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme. Il ne fait pas de doute que le parachèvement de l'autoroute 30, le dynamisme du Quartier DIX30 et les autres attraits du parc industriel de Brossard (secteur du boulevard Matte) vont permettre d'attirer de nouvelles entreprises sur notre territoire, contribuant ainsi à la vitalité économique de la Ville.

Le potentiel du parc industriel est tel que la ville de Brossard a tout intérêt à favoriser l'implantation d'activités industrielles dans des domaines de pointe ou à forte valeur ajoutée et des activités commerciales ou de service connexes ou complémentaires à la vocation industrielle et non en concurrence avec les pôles commerciaux établis.

Il est également souhaitable de mettre en place des mesures pour favoriser l'intensification de l'occupation du sol, assurer une cohabitation harmonieuse par rapport aux usages sensibles et améliorer le paysage urbain. Pour ce qui est de l'affectation industrielle dans le secteur C, elle devra être reconsidérée dans le contexte de l'implantation d'un TOD.

### 5.4.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre

Tableau 15

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Optimiser les espaces industriels et pallier la rareté des terrains</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Proposer des mesures permettant d'optimiser les espaces industriels existants en vue de s'adapter à la rareté de terrains industriels vacants.</i></li> <li>• <i>Élaborer et mettre en œuvre des principes et des critères généraux afin d'encadrer l'optimisation des espaces industriels existants et de favoriser leur développement ou leur redéveloppement.</i></li> <li>• Pour donner suite à ces deux moyens de mise en œuvre inscrits au SAD, la ville de Brossard prévoit consolider la vocation industrielle et améliorer l'image du parc d'affaires dans les secteurs I et J en prévoyant une stratégie afin de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ définir les créneaux d'usages les plus prometteurs ;</li> <li>○ établir une stratégie de communication et bonifier les outils de promotion et de mise en valeur du parc d'affaires ;</li> <li>○ revoir la liste des usages permis dans le parc d'affaires afin, notamment, de limiter les usages incompatibles avec la vocation industrielle de ce secteur et éviter la concurrence avec les pôles commerciaux établis ;</li> <li>○ bonifier et resserrer certaines dispositions normatives en ce qui a trait à : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ l'implantation et l'architecture des bâtiments ;</li> <li>▪ l'entreposage et l'étalage extérieurs ;</li> <li>▪ les aires de chargement et déchargement ;</li> <li>▪ l'affichage ;</li> <li>▪ les entrées charretières ;</li> <li>▪ l'atténuation de l'impact visuel des stationnements ;</li> <li>▪ la réduction des îlots de chaleur ;</li> <li>▪ les mesures pour favoriser la rétention des eaux pluviales ;</li> <li>▪ la plantation d'arbres et la conservation d'espaces verts.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages du parc industriel et les secteurs résidentiels adjacents	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Revoir la liste des usages permis dans les zones industrielles situées à proximité des zones résidentielles afin d'éviter des problèmes de cohabitation.</li><li>■ Bonifier et resserrer certaines dispositions normatives dans les zones adjacentes aux zones résidentielles afin de :<ul style="list-style-type: none"><li>○ régir l'entreposage extérieur, les aires de chargement et déchargement et tout autre ouvrage ou usage susceptible de causer des nuisances ;</li><li>○ exiger l'aménagement de zones tampons pour atténuer l'impact visuel des activités industrielles.</li></ul></li></ul>

## 5.5 Agriculture

La zone agricole de Brossard comprend l'ensemble du territoire de la ville qui est situé à l'est de l'autoroute 30. Malgré plusieurs facteurs favorables à l'agriculture (accessibilité de la zone agricole, proximité des marchés, conditions de sol et climatiques favorables, etc.), la pratique de cette activité pourrait être plus dynamique sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil et particulièrement à Brossard.

Selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, la mise en valeur de la zone agricole par l'agriculture est la meilleure façon d'assurer le développement et la pérennité des activités agricoles, d'atténuer les pressions de l'urbanisation et de favoriser la vitalité et l'occupation dynamique du territoire. C'est dans cette perspective que l'Agglomération de Longueuil a entrepris, à l'automne 2012, un vaste processus pour l'élaboration d'un plan de développement de la zone agricole (PDZA). Ce plan a été adopté en juillet 2014. Son objectif premier est de favoriser l'occupation dynamique du territoire agricole, dans un esprit de multifonctionnalité et de cohabitation.

## 5.5.1 *Faits saillants*

### 5.5.1.1. *Principales caractéristiques du milieu agricole*

- Avec ses 1 520 hectares, la fonction agricole occupe près de 30 % du territoire de la ville de Brossard et près de 17 % de la zone agricole permanente comprise dans l'Agglomération de Longueuil.
- À la suite d'un inventaire réalisé en 2012, il ressort qu'à peine un peu plus de 290 hectares (19 %) de la zone agricole sont utilisés à des fins agricoles actives, environ 71 hectares (5 %) pour des usages non agricoles, plus de 260 hectares (17 %) sont laissés en friches ou sont occupés par une ligne de transport d'énergie, les boisés couvrent environ 880 hectares (58 %) et les routes environ 13 hectares (1 %).
- Selon l'inventaire des terres du Canada concernant les possibilités agricoles des sols, réalisé dans les années 70 par le service de pédologie du Québec en collaboration avec le gouvernement fédéral, la zone agricole de Brossard comporte des sols organiques et des sols de classe 2. Les sols organiques, non inclus dans le système de classement de l'inventaire, couvrent près de 50 % du territoire agricole et se situent, essentiellement, dans le bois de Brossard. L'autre moitié du territoire agricole comporte des sols de classe 2, offrant un bon potentiel agricole, avec quelques limitations en raison de problématiques de drainage.
- Sa situation méridionale et sa faible altitude font en sorte que l'Agglomération de Longueuil peut compter sur les conditions climatiques les plus clémentes au Québec, avec la plus longue saison de croissance : entre 208 et 216 jours.<sup>19</sup>
- Les activités agricoles sont peu diversifiées à Brossard. La grande culture (maïs, soya) constitue la principale activité agricole. En 2012, on retrouvait également une exploitation de culture en serre

(légumes et horticulture), deux établissements de production animale (ferme bovine et élevage de chiens) et un centre équestre.

- Brossard ne compte que trois exploitations agricoles enregistrées sur son territoire et la presque totalité des terres exploitées l'est en location (99 %).<sup>20</sup>
- Le territoire agricole n'est pas desservi par un réseau public d'aqueduc ni par un réseau d'égout.

### 5.5.1.2. *Usages non agricoles*

- Parmi les usages non agricoles, on comptait, en 2012, 24 habitations (dont 5 sont rattachées à une exploitation agricole), un centre de gestion des matières résiduelles, un commerce de vente de pièces automobiles usagées, un service de transport par camions, un club d'aéromodélistes, un service de pension pour animaux domestiques, le poste La Prairie et les lignes de transport d'Hydro-Québec, de même que le centre municipal de plein air de Brossard.
- La zone agricole de Brossard ne comporte aucun îlot déstructuré (concentration d'activités non agricoles existantes à caractère résidentiel) au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles et du schéma d'aménagement.
- La station Rive-Sud du REM sera implantée en zone agricole dans le quadrant Sud-Ouest du carrefour de l'A-10 et de l'A-30. Cette station et ses infrastructures et équipements connexes (terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien, etc.) occuperont une superficie d'environ 30 ha. Seules les activités en lien avec cette infrastructure de transport en commun seront exceptionnellement autorisées dans cette portion de la zone agricole.

<sup>19</sup> Agglomération de Longueuil. PDZA, p.14. 2014

<sup>20</sup> Agglomération de Longueuil. PDZA, p.71. 2014

*Le paragraphe 3 a été ajouté par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

#### 5.5.1.3. Milieux naturels

- Près de 50 % du territoire agricole Brossardais est occupé par des milieux humides ou des milieux naturels d'intérêt<sup>21</sup>. C'est d'ailleurs ce qui explique l'affectation du sol « forêt périurbaine » du schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil. Cette affectation a pour effet de limiter les usages possibles, pour ce secteur, aux activités agricoles et d'élevage compatibles avec les ensembles naturels, tels les systèmes sylvopastoraux ou la culture sous couvert forestier. Les possibilités d'abattage d'arbres y sont également très restreintes sauf pour ce qui est de la coupe requise pour la construction ou l'exploitation de la station Rive-Sud du REM et ses infrastructures et équipements connexes sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17).

*Le paragraphe 1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

- En 2011, Nature-Action Québec a acquis, en partenariat avec la ville de Brossard, une superficie de 230 hectares supplémentaires aux 289 hectares que la Ville possédait déjà dans le bois de Brossard. La zone protégée, située en milieu agricole, totalise désormais 519 hectares et constitue l'un des plus imposants milieux naturels qui existent encore en Montérégie. En collaboration avec ses partenaires, la Ville prévoit faire des acquisitions additionnelles en prévision de constituer le parc régional de la rivière Saint-Jacques et du bois de Brossard. À lui seul, le bois totalise une superficie aménageable (à des fins de conservation ou à des fins récréatives extensives) de près de 800 hectares.

#### 5.5.1.4. Perspectives de croissance de la fonction agricole

- Le plan métropolitain d'aménagement et de développement fixe un objectif de croissance de 6 % de la superficie des terres en culture d'ici 2031 sur le territoire métropolitain, alors que l'Agglomération de Longueuil se fixe un objectif de 10 % dans son schéma d'aménagement et de développement.
- Le phénomène d'agriculture urbaine (culture dans les cours des quartiers résidentiels, sur les toits, les balcons, les jardins communautaires, etc.) prend de l'ampleur. L'agriculture urbaine offre divers potentiels tant en matière de développement social et éducatif, de lutte pour la sécurité alimentaire que de verdissement des quartiers.
- Le **Règlement sur les exploitations agricoles** (REA) restreint les possibilités de remise en culture de terres à l'abandon ou de mise en culture de nouvelles terres et ce, quels que soient le potentiel agricole des sols visés, la nature du projet, les pratiques de conservation ou les mesures de protection qui seraient mises en place. Les seules exceptions possibles sont pour la culture des végétaux suivants : arbres, arbustes, bleuets, canneberges, fraisiers, framboisiers et vignes et la culture en serre.
- Contrairement à certaines autres villes de l'Agglomération de Longueuil, le morcellement foncier n'est pas excessif sur le territoire de Brossard. Par contre, plusieurs terrains, particulièrement ceux situés près de l'intersection des autoroutes 10 et 30, sont détenus par des non-résidents et généralement à des fins spéculatives.
- Les milieux naturels protégés (près de 50 % du territoire agricole de Brossard) peuvent difficilement être mis en valeur à des fins agricoles.

<sup>21</sup> Inventaire des milieux humides, Canards illimités et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, mars 2010.

- Certains terrains de la zone agricole ont fait l'objet de remblais importants dans le passé. Depuis, juin 2006, un règlement de contrôle intérimaire, adopté par l'Agglomération de Longueuil, est en vigueur sur le territoire. Ce règlement encadre, notamment, les travaux de remblai réalisés en zone agricole.

#### *5.5.1.5. Impacts des activités agricoles*

- La localisation géographique de la zone agricole (en aval des vents dominants), les superficies restreintes des terres pouvant être cultivées et les dispositions de Règlement provincial sur les exploitations agricoles font en sorte que le risque de nuisances associées à la pratique de l'agriculture est minime pour le secteur urbain. De plus, les dispositions du schéma d'aménagement et de développement font en sorte qu'il y a très peu de possibilités pour faire de l'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs (porcs, veaux, renards et visons) sur le territoire de Brossard.



Plan 10 – Occupation du sol en zone agricole

### 5.5.2 Atouts et défis<sup>22</sup>

Tableau 16

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Terres offrant un bon potentiel agricole (qualité des sols, climat, etc.).</li> <li>Proximité d'un milieu urbain dense offrant des perspectives intéressantes pour la mise en marché de produits agricoles locaux.</li> <li>Structure existante pouvant appuyer le développement de l'agriculture (CCA, acteurs économiques régionaux, marchés publics, mise en marché en circuits courts, institutions, etc.).</li> <li>Stabilité de la superficie de la zone agricole, malgré son contexte périurbain.</li> <li>Reconnaissance de zones prioritaires d'aménagement agricole comme milieux particuliers de développement agricole.</li> <li>Peu d'usages sensibles, en milieu agricole, aux nuisances qui peuvent être générées par l'agriculture.</li> <li>Zone agricole en aval des vents dominants par rapport au milieu urbain, réduisant les risques de problématiques de cohabitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de vastes milieux naturels protégés qui ne peuvent être mis en valeur, ou très peu, à des fins agricoles.</li> <li>Contraintes réglementaires du Règlement provincial sur les exploitations agricoles (REA) qui limite les possibilités pour la remise en culture des terres.</li> <li>Morcellement foncier et tenure de plusieurs terres par des spéculateurs fonciers ou des non-résidents.</li> <li>Multiplicité des usages non agricoles.</li> <li>Isolement du milieu agricole par rapport au milieu urbain.</li> <li>Coûts élevés et faible disponibilité des terres agricoles.</li> <li>Sentiment d'un faible niveau d'engagement des acteurs publics et des acteurs économiques régionaux envers le développement de l'agriculture au sein de l'agglomération par les producteurs agricoles.</li> <li>Manque de ressources dédiées pour accompagner les producteurs et offrir un soutien aux entreprises agricoles en comparaison avec d'autres secteurs.</li> </ul>

<sup>22</sup> Agglomération de Longueuil. PDZA, p.78-79. 2014

Ce diagnostic confirme que le dynamisme de la fonction agricole sur le territoire de Brossard est plutôt faible. Diverses initiatives en cours offrent cependant des perspectives de résultats encourageants. Outre l'adoption du PDZA et de son plan d'action par l'Agglomération de Longueuil, la Communauté métropolitaine de Montréal poursuit certaines démarches afin que le Règlement sur les exploitations agricoles (REA) soit adapté pour permettre la remise en culture des terres en friche. L'annonce par le MAMROT et le MAPAQ, en juin 2012, de la mise en œuvre d'un projet pilote intitulé « Éco-Territoire 21 » dans l'arrondissement de Saint-Hubert qui se situe, comme Brossard, dans un bassin versant dégradé au sens du REA constitue également une piste de solution éventuelle à la mise en valeur du territoire agricole de Brossard. Ce projet prend la forme de deux sites laboratoires pour expérimenter de nouvelles pratiques agricoles écoresponsables et démontrer les possibilités d'exploiter les terres agricoles sans augmenter le taux de phosphore dans les cours d'eau. Il privilégie également la commercialisation dans des circuits courts, de façon à renforcer les possibilités d'achat local et à accentuer les liens économiques entre les milieux urbain et rural.

### 5.5.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre

Tableau 17

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<i>Identifier le périmètre d'urbanisation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Définir le périmètre d'urbanisation en respect de celui illustré au SAD.</i> Le plan 32 illustre ces limites.</li> </ul>
<i>Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Déterminer les limites de la zone agricole du territoire et y autoriser des usages afin d'assurer sa mise en valeur.</i> Le plan 10 illustre les limites de la zone agricole. À l'intérieur de ces limites, seuls les usages agricoles sont permis à la réglementation d'urbanisme, sauf dans le cas des milieux naturels (conservation) et des terrains déjà occupés à des fins autres que l'agriculture où des usages de remplacement, sans impact pour l'agriculture, pourront être permis excluant les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17) pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM.</li> <li>• <i>Confirmer le positionnement régional de protection et de mise en valeur du territoire agricole par une ou des orientations d'aménagement adaptées au contexte territorial de Brossard.</i> À cet effet, la ville de Brossard énonce clairement son intention de consolider le développement urbain sans empiéter dans la zone agricole. Elle endosse les démarches qui pourraient être entreprises par l'agglomération ou d'autres partenaires pour que le règlement provincial sur les exploitations agricoles soit assoupli afin de faciliter la remise en culture des terres sur le territoire de Brossard.</li> <li>• <i>Prévoir une orientation priorisant la mise en valeur de la zone agricole à des fins d'agriculture et, de ce fait, y limitant l'implantation de nouvelles utilisations à des fins autres que l'agriculture.</i> Des dispositions sont intégrées au règlement de zonage afin d'interdire les nouvelles utilisations à des fins non agricoles.</li> <li>• <i>Interdire toute résidence non associée à une exploitation agricole ou non autorisée en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet.</i> Des dispositions sont intégrées, en ce sens, au règlement de zonage.</li> </ul>
<i>Remettre en culture au moins 425 ha de terres agricoles en friche d'ici 2035 sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération de Longueuil, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prévoir une orientation encourageant et facilitant toute intervention visant la multifonctionnalité de l'agriculture, en priorisant cependant l'utilisation globale de la zone agricole à des fins agricoles.</i> À cet effet, la ville de Brossard évaluera la possibilité de permettre certaines activités agricoles sur les terres qu'elle possède dans le bois de Brossard, dans la mesure où ces activités ne sont pas incompatibles avec la préservation des milieux naturels.</li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>La zone prioritaire d'aménagement agricole pour le territoire de Brossard est illustrée au plan 32. Une étude spécifique sera réalisée <i>pour définir des orientations, objectifs, critères de revitalisation et outils réglementaires répondant aux problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation proposés au PAAI.</i></li> <li><i>Mettre en œuvre et assurer le suivi de la mise en œuvre du PDZA en participant activement à une éventuelle table de travail du PDZA, en favorisant la mise en marché des produits agricoles locaux par la consolidation et le développement des activités du marché public (inauguré en 2015 sur le site du parc Poly-arána), en encourageant le développement de l'agrotourisme et la vente de produits à la ferme par une réglementation adaptée, en dressant une liste des propriétaires fonciers des terres pouvant être remises en culture et en agissant comme intermédiaire pour favoriser la location ou la vente de ces terrains pour y pratiquer l'agriculture.</i></li> <li>Évaluer l'opportunité de mettre en place un projet de remise en culture inspiré des principes « Éco-territoire 21 ».</li> </ul>
<i>Encourager les pratiques agricoles réduisant les impacts sur les ressources eau et sol et sur la santé des citoyens</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Intégrer à la réglementation d'urbanisme les dispositions relatives à l'application des distances séparatrices et au zonage de production.</i> Des dispositions conformes au document complémentaire du SAD sont intégrées au règlement de zonage.</li> <li><i>Prévoir des orientations, objectifs et critères limitant l'implantation de fonctions non agricoles sensibles en zone agricole.</i> Le règlement de zonage interdit l'implantation de nouveaux usages sensibles en zone agricole, sauf dans le cas d'habitations détenant des priviléges en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.</li> <li><i>Intégrer à la réglementation d'urbanisme les dispositions normatives encadrant le remblayage en zone agricole et prévoir des orientations, objectifs et critères d'aménagement promouvant la gestion des déblais urbains in situ ou, du moins, à l'extérieur de la zone agricole.</i> Les dispositions minimales du document complémentaire, en ce qui a trait aux remblais en zone agricole, sont intégrées au règlement de zonage. Tous les travaux de remblai et de déblai (incluant ceux en milieu urbain) sont assujettis à l'obtention d'un certificat d'autorisation. Une liste exhaustive d'informations et documents est exigée pour assurer un encadrement adéquat de cette pratique.</li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Tenir compte, lors de la planification de nouveaux secteurs urbains comportant des usages sensibles (résidences, garderies, écoles, etc.) et jouxtant la zone agricole, des activités agricoles en place et de leurs nuisances associées (bruit, poussière, odeur, etc.) dans le but d'en minimiser les effets indésirables, et ce, depuis la zone urbaine. Le principe qui veut que le développement urbain doive s'adapter aux activités agricoles existantes ou futures doit être appliqué.</i></li> <li><i>Assurer le respect de l'intégrité de la bande riveraine minimale exigée. Les dispositions minimales du document complémentaire du SAD sont intégrées au règlement de zonage.</i></li> </ul>
<i>Améliorer la qualité des paysages et du patrimoine bâti agricoles</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Assurer la mise en valeur du paysage agricole et une cohabitation harmonieuse entre les activités urbaines et périurbaines.</i></li> <li><i>Encadrer les interventions et les aménagements limitrophes au chemin des Prairies, à la montée Gobeil et au boul. Grande Allée afin d'assurer un cadre paysager de qualité.</i></li> </ul>
<i>Encourager les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Prendre les mesures nécessaires afin d'attirer les entreprises agricoles (structure d'accueil, disponibilité des terres municipales, réseau de marchés publics, liste des propriétaires fonciers disposés à louer leur terre, etc.).</i></li> <li><i>Prévoir à la réglementation d'urbanisme des dispositions encourageant l'implantation de kiosques à la ferme ou l'émergence de toute autre activité visant la promotion de la zone agricole. L'agrotourisme est également permis à la réglementation d'urbanisme.</i></li> <li><i>Assurer la promotion de l'offre agricole du territoire en prévoyant, notamment, de la publicité sur différentes plateformes pour favoriser la vente de produits agricoles locaux au marché public de Brossard.</i></li> </ul>
<i>Encourager l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Définir, encadrer et encourager l'agriculture urbaine sous ses diverses formes (potagers individuels, jardins communautaires ou collectifs, toits des bâtiments, etc.), mais en complémentarité avec l'agriculture pratiquée en zone agricole. La réglementation d'urbanisme permet certaines activités agricoles (culture) en zone urbaine, comme usage additionnel et par le biais d'un règlement relatif aux usages conditionnels (pour assurer une cohabitation harmonieuse des usages).</i></li> <li><i>Encadrer, voire interdire, l'élevage d'animaux de ferme en milieu urbain. L'élevage d'animaux est prohibé en zone urbaine par le biais des règlements d'urbanisme, sauf dans le cas d'usages accessoires à une habitation ou dans le cas de l'apiculture. Dans tous les cas, ces usages sont encadrés par des dispositions normatives visant à favoriser une cohabitation harmonieuse des usages, la santé publique et le bien-être des animaux.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><i>Favoriser la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Intégrer à l'offre touristique de l'agglomération les portions du territoire qui présentent une activité, un patrimoine et des paysages agricoles et qui sont traversées par le réseau touristique structurant de l'agglomération (Route verte, axes champêtres, etc.).</i> Considérant la présence du bois de Brossard, les maisons Sénécal et Banlier, les paysages agricoles qui s'y trouvent et les axes souhaités pour le réseau vélo métropolitain, le chemin des Prairies, la montée Gobeil et le tronçon de Grande Allée, à l'est de la montée Gobeil, sont les axes qui présentent le meilleur potentiel d'intégration à l'offre touristique en milieu agricole.</li> <li>● <i>Intégrer à la Trame verte et bleue du Grand Montréal la zone agricole périurbaine.</i> Le plan 31 du chapitre 6 illustre les paysages agricoles d'intérêt et un tracé projeté de la piste cyclable, sur le territoire de Brossard, permettant éventuellement d'accéder à l'axe 3 de la Route verte.</li> <li>● <i>Prévoir des orientations, objectifs et critères d'aménagement visant à encourager les activités d'agrotourisme (kiosques à la ferme, visites à la ferme, tables champêtres, etc.), et ce, en respect des orientations de mise en valeur préconisées pour la zone agricole.</i> Des dispositions particulières sont intégrées à la réglementation d'urbanisme afin de permettre les kiosques à la ferme et l'agrotourisme. La possibilité de permettre que les maisons Banlier et Sénécal puissent être converties en gîtes du passant est également introduite à la réglementation d'urbanisme.</li> </ul>

Le tableau 17 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

## 5.6 Public et institutionnel

Traditionnellement, c'est à Longueuil que les équipements structurants de santé, les établissements d'enseignement postsecondaires et les principaux services gouvernementaux desservant la couronne sud de Montréal se sont établis. Parmi les pôles institutionnels les plus significatifs, il y a la place Charles-Lemoyne (secteur métro de Longueuil), le secteur du palais de justice de Longueuil et de l'hôpital Pierre-Boucher, celui du Cégep Édouard-Montpetit et le secteur de l'hôpital Charles-Lemoyne. Brossard compte néanmoins quelques établissements de première ligne ou de soins de longue durée dans le domaine de la santé, un réseau d'écoles présecondaires bien établi, quelques bureaux gouvernementaux, des établissements municipaux et plusieurs lieux de culte.

Depuis 2020, une modification à la Loi sur l'instruction publique oblige les municipalités, dont Brossard, à céder des terrains aux centres de services scolaires pour répondre aux besoins en écoles. Cette exigence implique donc pour la ville de planifier, conjointement avec le Centre de services scolaires Marie-Victorin, les besoins en termes d'écoles pour desservir adéquatement sa population au niveau scolaire. De manière corrélative, un centre de services scolaire peut conclure une entente avec une municipalité pour établir, maintenir ou améliorer en commun des bibliothèques publiques, des centres administratifs, sportifs, culturels ou récréatifs ou des terrains de jeux. Aussi, la Ville cherchera dans la mesure du possible à ce que de telles ententes soient conclues afin d'améliorer l'offre de services aux citoyens de Brossard.

Depuis 2021, Brossard accueille maintenant un pavillon de l'Université de Montréal dans le secteur E (Solar).

Enfin, Brossard planifie le développement de son centre-ville dans le secteur de la station du REM et du terminus d'autobus Panama. La présence d'institutions publique dans ce secteur sera essentielle au succès de ce futur centre-ville.

[REG-360-07, art.36 (2024-11-01)]

## 5.6.1 *Faits saillants*

### 5.6.1.1. *Établissements de santé*

- Le Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre est issu du regroupement des CSSS Champlain—Charles-Le Moyne et Haut-Richelieu-Rouville, de même que l’Institut Nazareth et Louis-Braille. Pour ce qui est du Réseau local de services (RLS) de Champlain, il dessert la population des villes de Brossard, Saint-Lambert et Longueuil — arrondissements Greenfield Park, Saint-Hubert et le secteur Le Moyne. Les installations se trouvant sur le territoire de Brossard sont le CLSC Samuel-de-Champlain, sur le boulevard Taschereau et le Centre d’hébergement Champlain, sur la rue place Nogent.
- Brossard compte également deux établissements privés conventionnés : le centre d'accueil Marcelle-Ferron, sur le boulevard Marie-Victorin, et le CHSLD Vigi Brossard situé sur Grande Allée.
- En 2012, au moins 9 cliniques médicales privées offraient également un service de consultation médicale sans rendez-vous sur le territoire de Brossard.

### 5.6.1.2. *Services de garde à l'enfance*

- En 1997, le gouvernement du Québec a mis sur pied un programme de places à contribution réduite offrant des services de garde éducatifs pour les enfants âgés de moins de 5 ans.
- À l'automne 2012, le réseau de garderies privées et de centres de la petite enfance comptait près de 2000 places sur le territoire de Brossard, excluant les services de garde en milieu familial. De ce nombre, 1245 places bénéficiaient d'une contribution réduite.

### 5.6.1.3. *Écoles primaires et secondaires*

- Le Centre de services scolaire Marie-Victorin assure des services éducatifs à la clientèle scolaire francophone des villes de Brossard, Saint-Lambert et Longueuil (Greenfield Park, Saint-Hubert et Vieux-Longueuil).

- La Commission scolaire Riverside assure les mêmes services à la clientèle anglophone. Son territoire est cependant beaucoup plus vaste. Il s'étend de Sainte-Anne-de-Sorel, au nord, jusqu'à Lacolle au sud et Saint-Valérien-de-Milton à l'est.
- En 2012, sur le territoire de Brossard, le Centre de services scolaire Marie-Victorin comptait 3894 élèves répartis dans 8 écoles primaires et 2316 élèves dans deux écoles secondaires.
- Les écoles Harold Napper et Good Shepherd accueillaient, au total en 2012, 1029 étudiants anglophones de niveau primaire sur le territoire de Brossard. Pour le niveau secondaire, les étudiants anglophones sont dirigés dans deux écoles situées à Saint-Lambert (école Alternative et Chambley Academy) et une troisième située à Saint-Hubert (école Héritage).
- L'école privée Académie Marie-Laurier accueillait, en 2012, 500 élèves de niveau primaire.
- Selon les prévisions du Centre de services scolaire Marie-Victorin, le nombre d'étudiants de niveau présecondaire (maternel et primaire) devrait augmenter d'un peu plus de 200 enfants pour la période 2012-2017, alors qu'il devrait demeurer relativement stable ou même décroître légèrement pour le niveau secondaire dans le secteur ouest de Brossard. Ce secteur comprend les secteurs A, P, V, S et la partie nord du secteur R. Pour le secteur est de Brossard (qui comprend le reste du territoire), l'augmentation devrait être de près de 900 élèves pour le présecondaire et un peu plus de 100 pour le secondaire.
- En 2012, le taux d'occupation des écoles présecondaires sur le territoire de Brossard excédait 100 %, alors qu'il était de l'ordre de 80 % pour les écoles secondaires. Depuis, ce taux a augmenté et des besoins additionnels sont à combler en termes de locaux pour répondre aux besoins en écoles secondaires.

- La nouvelle école la Rose-des-Vents, située dans le secteur L, a été inaugurée en janvier 2015. Au moment de son inauguration, cette école présecondaire accueillait 410 élèves. Une seconde école présecondaire a été mise en chantier, à l'automne 2015, dans le secteur C. D'une capacité d'environ 650 élèves, cette nouvelle école devrait être prête à temps pour la rentrée scolaire de l'automne 2016. Ces deux nouvelles écoles permettront de revoir les bassins de desserte des autres écoles et de répondre à croissance de la demande.
- Depuis 2017, plusieurs écoles primaires ont été agrandies et d'autres sont planifiées par le Centre de services scolaire Marie-Victorin pour répondre aux besoins. Des classes modulaires sont également présentes pour répondre au manque de classes permanentes requises sur le territoire. Le Centre de services scolaires a pour objectif de remplacer ces classes modulaires par des agrandissements et de nouvelles constructions d'écoles.
- En 2022, deux nouvelles écoles primaires sont projetées par le Centre de services scolaire Marie-Victorin et d'autres sont à venir en lien avec la croissance démographique anticipée.

[REG-360-07, art.37 (2024-11-01)]

#### *5.6.1.4. Éducation aux adultes, enseignement professionnel ou postsecondaire*

- Le centre d'éducation des adultes Antoine-Brossard, situé sur l'avenue Auteuil, accueille plus de 400 personnes et offre de la formation en alphabétisation, des cours de français (incluant langue seconde), de la formation à distance, etc.
- Brossard ne compte aucun centre de formation professionnelle de la Commission scolaire Marie-Victorin sur son territoire. Les trois centres existants sont situés à Longueuil.
- Le centre de Brossard du Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu, situé sur l'avenue Auteuil, offre divers programmes de formation, incluant certains programmes d'attestations d'études collégiales, de la formation non créditee, de la formation sur mesure pour les

entreprises, de la reconnaissance des acquis et des compétences et de la formation en francisation.

- En 2021, l'Université de Montréal a installé un pavillon dans le secteur E.

[REG-360-07, art.38 (2024-11-01)]

#### *5.6.1.5. Services gouvernementaux*

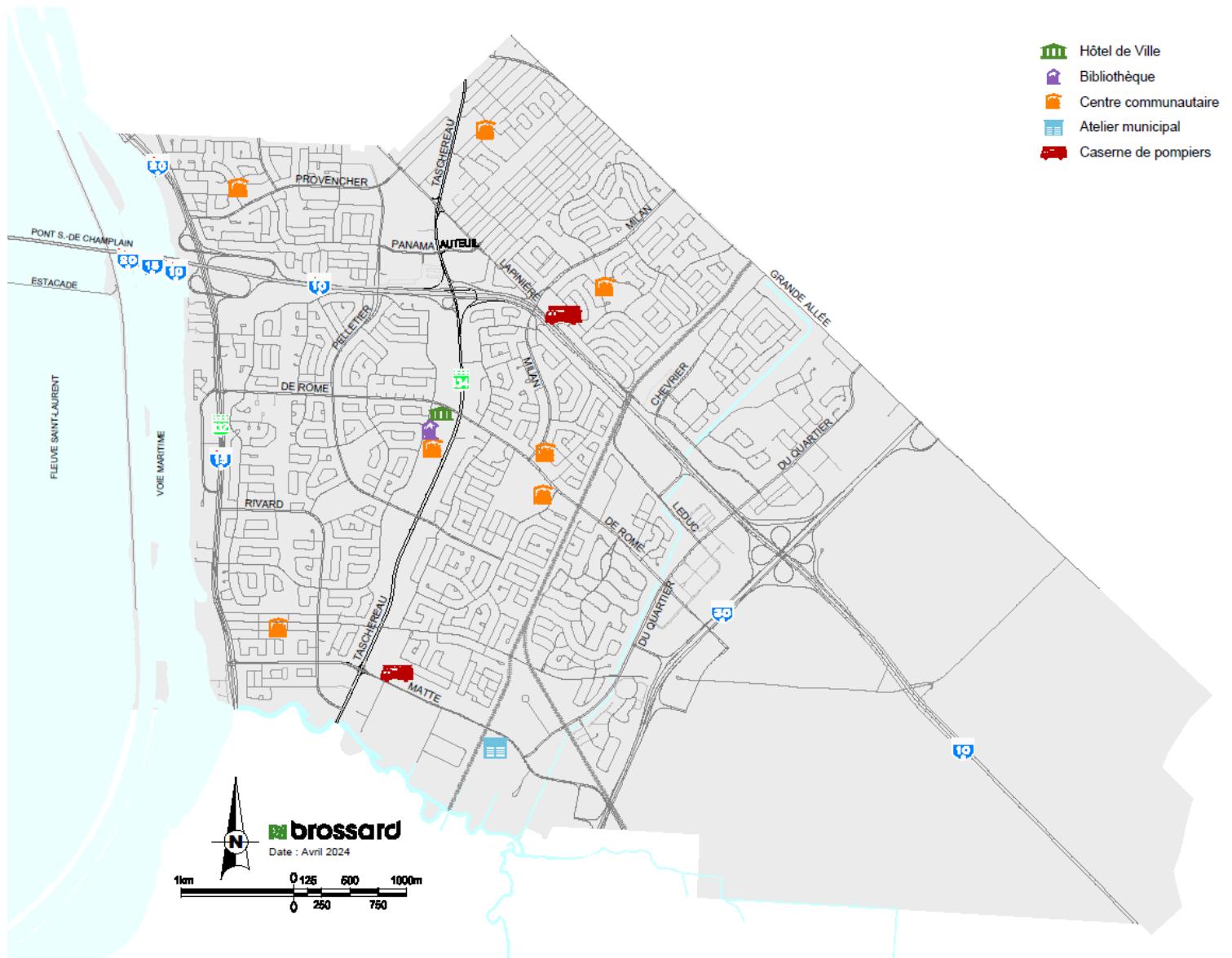
- La plupart des bureaux régionaux des différents ministères du gouvernement provincial se situent dans le secteur de la place Charles-Lemoyne à Longueuil. Néanmoins, un point de service de la SAAQ, un Centre local d'emploi et des bureaux d'Investissement Québec sont implantés sur le territoire de Brossard.
- La présence du gouvernement fédéral sur le territoire de Brossard est plus significative. La Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent occupe en vaste emplacement sur Marie-Victorin, en bordure du fleuve, pour ses ateliers et bureaux. Plusieurs services à la population sont également offerts par les bureaux de Service Canada situés au 2501 Lapinière, L'Agence du revenu du Canada occupe un édifice de bureaux sur de la Pinière, près de Milan, et la banque du Canada occupe également des locaux un peu plus à l'est sur Lapinière.

#### *5.6.1.6. Services municipaux*

- La ville de Brossard possède plusieurs actifs immobiliers. Outre les terrains vacants qu'elle possède et qui sont voués à être développés, la ville possède plusieurs immeubles, incluant l'hôtel de ville (construction 1991), le centre socioculturel (1987), la bibliothèque Georgette-Lepage (2001), les ateliers municipaux sur le boulevard Matte (1996), deux casernes pour la protection incendie, un aréna, sept centres communautaires, plusieurs parcs et espaces verts dont certains comprennent des bâtiments, etc.

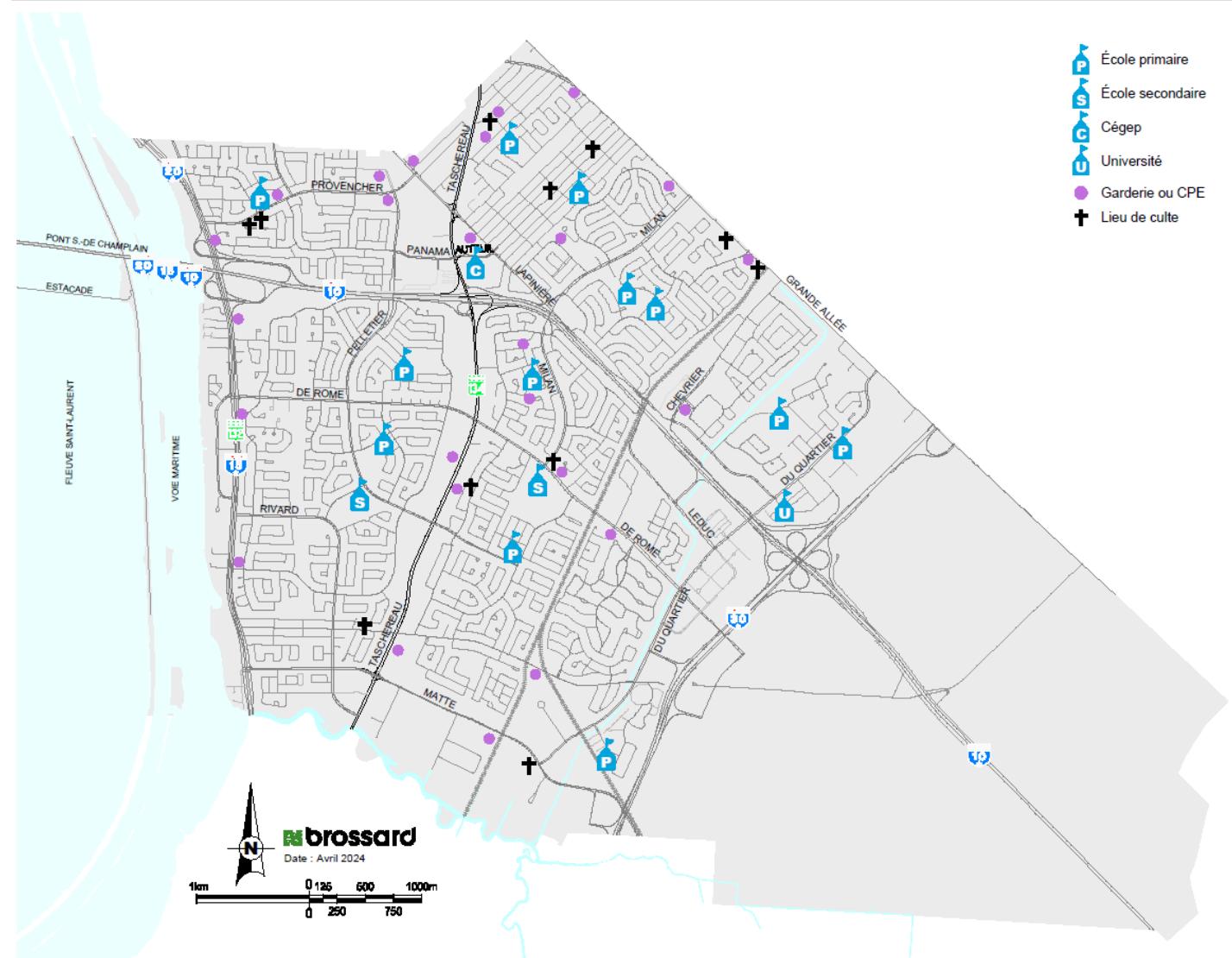
#### 5.6.1.7. Lieux de culte

- La diversité culturelle des résidents de Brossard se reflète dans l'offre de lieux de culte sur le territoire. À l'automne 2015, la ville de Brossard comptait une douzaine de lieux de culte, dont environ la moitié de tradition religieuse catholique.



Plan 11 – Localisation des principaux édifices municipaux

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]



**Plan 12 – Localisation des principaux lieux de culte et établissements d'enseignement**

[REG-360-07, art.31 (2024-11-01)]

## 5.6.2 Atouts et défis

Tableau 18

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Présence de plusieurs cliniques médicales privées sans rendez-vous sur le territoire.</li> <li>■ Fort potentiel d'implantation pour d'éventuelles institutions publiques dans les aires TOD en raison de la croissance de la population anticipée sur le territoire et de l'accessibilité de ces secteurs tous modes de transport confondus.</li> <li>■ Offre substantielle de services d'hébergement et de soins de longue durée pour les aînés (résidences privées, CHSLD, etc.).</li> <li>■ Offre croissante et diversifiée en services de garde pour les enfants d'âge préscolaire.</li> <li>■ Construction récente de deux écoles présecondaires (secteurs C et L) permettant de répondre aux besoins actuels et futurs des Brossardois.</li> <li>■ Investissements récents dans plusieurs bâtiments municipaux permettant d'assurer la pérennité des actifs immobiliers et de répondre à la croissance des besoins (hôtel de ville, garage municipal, Centre socioculturel, etc.).</li> <li>■ Offre de lieux de culte à l'image de la diversité culturelle de la population de Brossard.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ajuster l'offre de services des institutions publiques aux nouveaux besoins de la population (croissance démographique, vieillissement, population vulnérable, etc.).</li> <li>■ Favoriser l'accessibilité aux services publics par des modes de transport alternatifs à l'automobile.</li> <li>■ Assurer une cohabitation harmonieuse entre certains usages institutionnels pouvant générer des nuisances et les milieux sensibles.</li> <li>■ Acquérir des terrains permettant d'accueillir de nouvelles écoles primaires et secondaires dans un contexte de rareté de terrains et de coûts d'acquisition élevés. À cette fin, la contribution pour des fins de parcs, terrains de jeux et espaces naturels peut être utilisée, ce qui pourra être considéré dans l'intérêt public.</li> <li>■ Assurer une desserte équitable de l'ensemble du territoire par les établissements d'enseignement primaires et secondaires, notamment au sein des secteurs voués à une intensification de la fonction résidentielle.</li> <li>■ Assurer la présence d'espaces publics et d'établissements d'éducation postsecondaires dans le secteur du futur centre-ville.</li> </ul>

Bien que les principaux pôles institutionnels aient traditionnellement été implantés à Longueuil, la croissance démographique anticipée à Brossard, la notoriété grandissante des pôles commerciaux et d'affaires ainsi que l'implantation d'équipements structurants de transport collectif sont des facteurs déterminants qui militent en faveur de l'implantation éventuelle d'équipements institutionnels structurants sur le territoire de Brossard, et ce, en complémentarité des services offerts à Longueuil. Il est donc réaliste de croire que Brossard puisse accueillir, dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme, des installations dans le domaine de la santé et en éducation postsecondaire.

De plus, la Ville souhaite créer un futur centre-ville dans le secteur de la station du REM et du terminus d'autobus Panama. Pour y arriver, il est essentiel d'assurer une place importante aux institutions publiques dans ce secteur. Par conséquent, il sera important d'assurer une place aux institutions d'éducation postsecondaire et aux installations publiques dans ce secteur.

[REG-360-07, art.39 (2024-11-01)]

**5.6.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre****Tableau 19**

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Considérer les installations de services collectifs comme des composantes importantes des milieux de vie</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Les installations d'intérêt métropolitain sont les installations de santé (centres hospitaliers universitaires, centres affiliés universitaires, instituts universitaires et centres hospitaliers affiliés à des universités), les installations d'éducation (établissements d'enseignement universitaire incluant leurs écoles affiliées, établissements d'enseignement collégial incluant les écoles spécialisées et les conservatoires) et certaines installations sportives, culturelles et touristiques (les équipements sportifs d'excellence dotés d'une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales, les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés dotés d'une capacité de 650 sièges et plus, les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m<sup>2</sup> et plus, excluant les salles de diffusion pluridisciplinaires associées, les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année et les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales de 5 000 m<sup>2</sup> et plus de superficie de plancher).</i> Les installations d'intérêt métropolitain présentes sur le territoire de Brossard sont la succursale du Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu, le complexe sportif Bell et les salles de spectacle L'étoile Banque Nationale et Le Club.</li> <li>• <i>La Ville doit prévoir des règles d'implantation pour toute nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sport. Ainsi, toute nouvelle installation d'intérêt métropolitain doit s'implanter sur un site localisé : à moins de 1 km d'un point d'accès au transport en commun métropolitain ; sur un site accessible par transport actif ; à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité des secteurs urbanisés existants ; et tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.</i></li> </ul>
<p><i>Minimiser les impacts générés par l'implantation de certains équipements publics dans les zones résidentielles</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prévoir des dispositions réglementaires afin de minimiser les impacts (circulation, bruit et autres nuisances) liés à l'implantation des lieux de culte, services de garde et écoles dans les secteurs résidentiels.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><i>Favoriser de saines habitudes de vie dans les écoles et les services de garde à l'enfance</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prévoir des dispositions réglementaires afin de :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>favoriser le transport actif ;</i></li> <li>○ <i>interdire la malbouffe à proximité des écoles secondaires ;</i></li> <li>○ <i>prévoir des espaces récréatifs extérieurs de dimensions et de qualité favorisant l'activité physique.</i></li> </ul> </li> </ul>
<p><i>Répondre aux besoins de la population en termes d'établissements d'enseignement primaires et secondaires</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Assurer la présence d'écoles primaires dans les secteurs à redévelopper afin d'offrir une desserte de proximité adéquate à ces établissements.</i></li> <li>• <i>Développer une stratégie d'acquisition ou d'affectation des terrains propices à l'implantation d'établissements d'enseignement, notamment dans les secteurs voués à du (re)développement et une intensification de la fonction résidentielle. Cette stratégie devrait être travaillée conjointement avec le Centre de services scolaire.</i></li> </ul>

[REG-360-07, art.40 (2024-11-01)]

## 5.7 Parcs, loisirs et culture

Selon l'Association québécoise du loisir municipal (AQLM), le loisir est un droit, tel qu'énoncé à l'article 24 de la Charte universelle des droits de l'Homme depuis 1948 et s'inscrit comme droit fondamental au même titre que les droits à un revenu décent et équitable, à la santé, à la sécurité, à l'éducation et ainsi de suite. Brossard partage cet énoncé et considère également la culture comme un facteur essentiel de la qualité de vie des citoyens. La culture constitue un élément indissociable de l'identité brossardoise et un vecteur de développement tant pour les individus que pour la collectivité. C'est d'ailleurs dans le respect de ces principes que la Politique culturelle de la ville de Brossard a été actualisée au printemps 2015.

Avec la bibliothèque Georgette-Lepage, les sept centres communautaires, l'aréna Michel-Normandin, le Bois de Brossard, les 82 parcs et l'accès à certaines installations des commissions scolaires, Brossard dispose d'une offre importante et diversifiée d'équipements de loisirs et culturels.

Enfin, les citoyens ont indiqué, dans un sondage mené dans le cadre de la révision du PPU centre-ville, que les parcs constituent un élément essentiel pour le développement de milieux de vie.

[REG-360-07, art.41 (2024-11-01)]

### 5.7.1 *Faits saillants*

#### 5.7.1.1. *L'offre actuelle en parcs et espaces verts*<sup>23</sup>

- La Ville possède 82 parcs et espaces verts de différentes natures, de même qu'un vaste boisé (bois de Brossard) et des milieux riverains.
- Il est généralement admis que les besoins en parcs et espaces verts correspondent à au moins 4 ha par 1 000 habitants, toutes catégories confondues. Si on inclut le Bois de Brossard, l'offre actuelle en parcs et en espaces verts est de 13,3 hectares par 1000 habitants (population de 2011).
- Considérant le potentiel de développement de Brossard, qui est d'environ 140 000 habitants dans les limites du périmètre d'urbanisation, il faudrait réserver environ 200 hectares de terrains à des fins de parcs et espaces verts pour maintenir les ratios actuels.
- L'offre en équipements récréatifs sera à bonifier pour tenir compte de la croissance démographique anticipée.
- L'analyse de la desserte actuelle en termes de parcs permet de mettre en lumière certaines lacunes quant à la couverture du territoire, tel qu'illustré au plan 16. La portion sud du secteur L (secteur du Quartier DIX30), la portion est du secteur P (secteur du Mail Champlain) ainsi que les abords du boulevard Taschereau (secteur T/S/R) ne sont pas adéquatement desservis par le réseau de parcs existants. La forte croissance démographique projetée exacerbera ce manque en espaces verts et équipements sportifs si ceux-ci ne sont pas suffisamment bonifiés. Pour répondre aux besoins d'une centralité en développement, il est important d'ajouter de nouveaux parcs et équipements sportifs dans ces secteurs.
- Le Bois de Brossard présente un grand intérêt pour sa valeur écologique et un potentiel intéressant pour un parc d'envergure régionale et même provinciale.

- Plusieurs sports en émergence ne peuvent être offerts par la Ville par manque d'installations (entraînement en plein air, activités s'adressant aux communautés culturelles ou aux aînés, comme le ping-pong, les tables de jeu d'échec et de dames, cricket, volleyball, etc.).
- Certains parcs et équipements récréatifs nécessitent des travaux de mise à niveau ou de réfection. La Ville a procédé à l'aménagement ou au réaménagement des parcs suivants : Louisbourg en 2014, Charpentier/Chevrier et Bernini en 2015, de même que James Darby, Lunan et Vanier en 2016.
- L'accessibilité des citoyens aux rives du fleuve Saint-Laurent est restreinte malgré les parcs existants.
- Certains équipements récréatifs d'envergure sont éloignés ou difficiles d'accès (comme les terrains synthétiques de soccer dans le parc industriel, près de la rivière Saint-Jacques).
- Malgré une certaine amélioration dans les dernières années, les voies cyclables existantes ne sont pas toutes interreliées et elles ne permettent pas toujours un accès aisé et sécuritaire aux équipements récréatifs.
- Le conseil municipal confirmait, en 2015, son intention de préserver près des 2/3 de l'ancien golf de Brossard à des fins de parc et espace naturel, ce qui représente près de 35 hectares.
- En août 2012, la CMM signait, avec le gouvernement du Québec, l'Entente pour le financement de projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Quatre projets métropolitains sont ciblés dans l'Entente et constituent l'assise de la Trame verte et bleue. Parmi ceux-ci, il y a le Parc-Plage du Grand-Montréal, dont la portion se situant sur le territoire de Brossard est essentiellement constituée par la digue de la Voie maritime. Ce projet prévoit notamment la

<sup>23</sup> Stantec, Plan directeur des équipements récréatifs et collectifs extérieurs – phase II (2015-2024), mars 2015

consolidation de la piste cyclable existante, l'aménagement d'ouvrages permettant des vues additionnelles sur le fleuve Saint-Laurent, des aires de repos et divers points de contact avec le fleuve.

- Une présence importante d'infrastructures récréatives et sportives comme les parcs, les piscines, les terrains de jeux et les clubs sportifs dans les quartiers résidentiels est associée à une plus grande pratique d'activité physique.<sup>24</sup> Les gens qui fréquentent ces espaces publics ont pratiquement trois fois plus de chances d'atteindre les niveaux recommandés de pratique d'activité physique que ceux qui ne les fréquentent pas. De plus, ceux qui ont un très bon accès à ces endroits et qui jugent ces espaces attrayants et de bonne dimension ont 50 % plus de chances de pratiquer fréquemment la marche que ceux n'y ayant pas accès.<sup>25</sup>

[REG-360-07, art.42 (2024-11-01)]

#### 5.7.1.2. *L'offre en espaces de diffusion culturelle*

- La ville de Brossard compte quatre principaux lieux de diffusion culturelle, à savoir la bibliothèque Georgette-Lepage, le Centre socioculturel, le théâtre l'Étoile et Le Club.
- La bibliothèque Georgette-Lepage, inaugurée en 2001, comporte une superficie de 4 629 m<sup>2</sup> et une collection de plus de 250 000 documents. En plus des services généralement offerts dans une bibliothèque, divers ateliers, conférences, formations et activités sont également offerts. La bibliothèque Georgette-Lepage se démarque par son espace dédié aux adolescents (SODA), ses services et activités offerts aux communautés culturelles et aux aînés.
- Selon les lignes directrices pour les bibliothèques publiques du Québec, une bibliothèque desservant une population de 140 000 habitants (projection anticipée de la population dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme) devrait comporter une

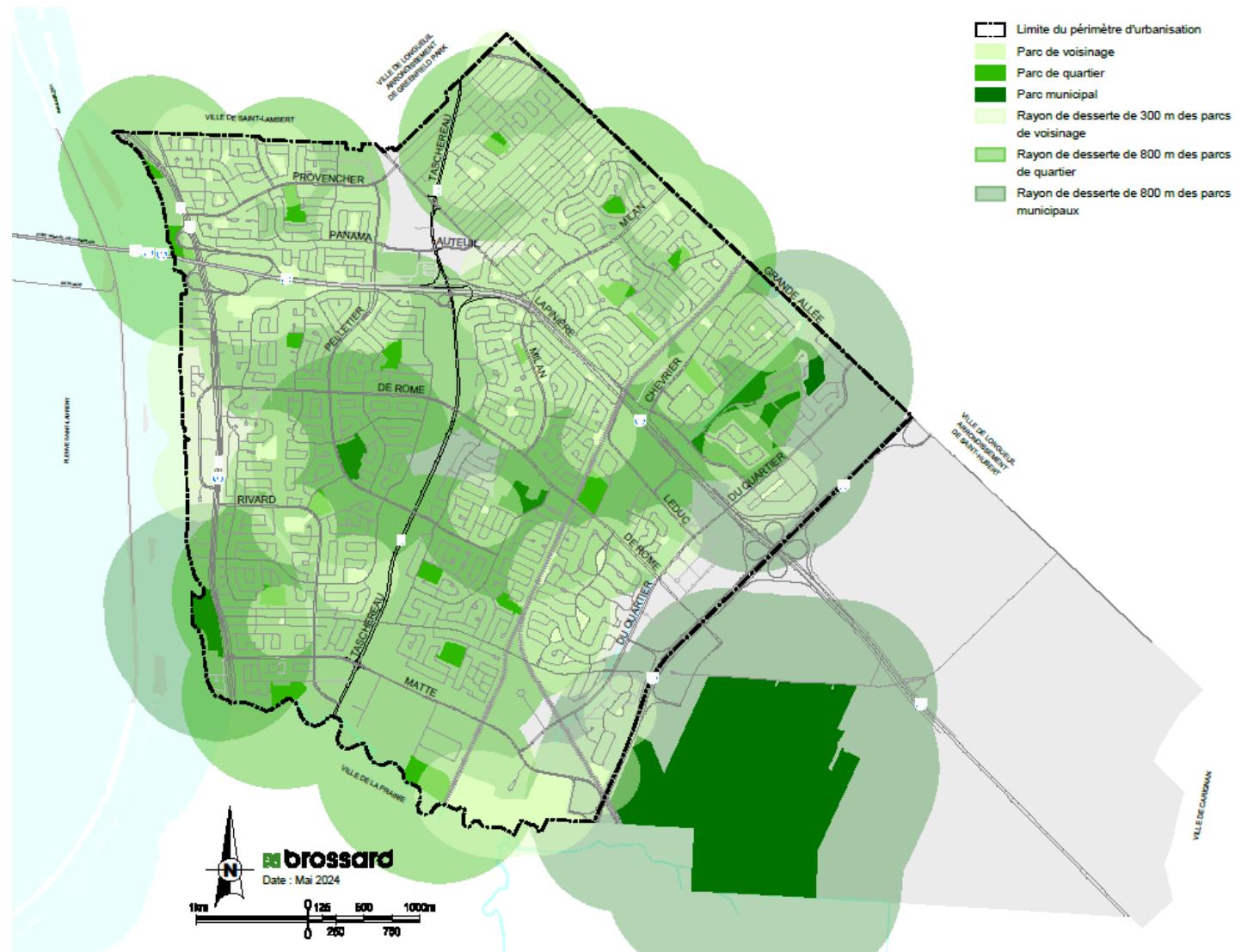
<sup>24</sup> Bergeron P, Reyburn S. L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids. Montréal : Institut national de santé publique du Québec ; 2010.

superficie variant de 6 095 m<sup>2</sup> (niveau service de base) à 6 705 m<sup>2</sup> pour offrir un excellent niveau de service.

- La galerie Renée-Blain du centre socioculturel et le Hall des arts de l'hôtel de ville présentent des expositions sur les arts visuels de diverses tendances.
- La salle principale du Centre socioculturel de Brossard permet d'accueillir jusqu'à 365 personnes.
- La salle de spectacle L'Étoile Banque Nationale, située au cœur du Quartier DIX30, peut accueillir jusqu'à 1000 personnes. Une programmation variée y est offerte : spectacles de musique, théâtre, danse, humour, variété, etc. Il est également possible d'y tenir des galas, banquets, congrès et autres événements similaires. La salle Le Club, située dans le Square du Quartier DIX30, offre une programmation et des services similaires. La capacité maximale de cette salle est de 375 personnes.

[REG-360-07, art.43 (2024-11-01)]

<sup>25</sup> Giles-Corti, B., Broomhall, M. H., Knuiman, M., Collins, C., Douglas, K., Ng, K., Lange, A. et Donovan, R. J. (2005). Increasing walking: how important is distance to, attractiveness, and size of public open space?. *Am J Prev Med*, 28, 169-176.



### **Plan 13 – Aires de desserte des parcs municipaux et de quartier**

[REG-360-07, art.43 (2024-11-01)]

**5.7.2 Atouts et défis****Tableau 20**

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Notoriété et aire d'influence grandissantes de Brossard, qui en font une destination commerciale, d'affaires, culturelle et récrétouristique d'envergure métropolitaine.</li> <li>■ Lieux de diffusion culturels reconnus, faciles d'accès, de qualité et proposant une offre de stationnement abondante et gratuite.</li> <li>■ Fort potentiel d'implantation pour d'éventuelles installations récréatives intensives (complexes intérieurs privés) et culturelles (centre de congrès) dans les aires TOD en raison de la notoriété de Brossard, du dynamisme des propriétaires fonciers qui s'y trouvent, de l'accessibilité tous modes de transport confondus et des commerces et services existants et à venir dans ces secteurs.</li> <li>■ Proximité du fleuve et de la rivière Saint-Jacques.</li> <li>■ Potentiel d'aménagement, à des fins récréatives et de conservation, d'une partie significative du golf de Brossard.</li> <li>■ Plan directeur qui identifie les travaux, le phasage et les investissements requis pour la mise à niveau et le développement, d'ici 2024, des infrastructures récréatives extérieures.</li> <li>■ Travaux récents de rénovation au Centre Socioculturel, reconstruction du centre Nathalie-Croteau et plusieurs investissements dans les parcs.</li> <li>■ Projet de construction d'un centre multifonctionnel municipal à court terme.</li> <li>■ Projet métropolitain d'aménagement du Parc-Plage sur la digue de la Voie maritime du Fleuve.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Demande en services et en infrastructure en croissance et en évolution (croissance démographique, vieillissement, population vulnérable, multiculturalisme, nouvelles tendances, etc.).</li> <li>■ Installations récréatives existantes dans certains parcs qui nécessitent des mises à niveau (déficiences, accessibilité universelle, efficacité énergétique, etc.).</li> <li>■ Accessibilité difficile au Bois de Brossard et contraintes de développement des activités récréatives en raison de la présence de milieux naturels sensibles.</li> <li>■ Certaines ressources et certains équipements dont l'accessibilité est déficiente par transport actif ou collectif.</li> <li>■ Accès limité à la rivière Saint-Jacques, au ruisseau Daigneault et au fleuve.</li> <li>■ Cession de terrains parcs pour aménager des écoles primaires réduit l'offre en parcs actuelle.</li> <li>■ Terrains rares et coûteux pour acquérir et aménager de nouveaux parcs.</li> <li>■ Absence de parc municipal dans le quadrant nord-ouest de la ville (entre l'autoroute 10 et le boulevard Taschereau).</li> <li>■ Absence de parcs dans les secteurs à redévelopper combinée à des besoins en parcs plus élevés dans les milieux denses.</li> <li>■ Répartition géographique des différents parcs et espaces verts à aménager en fonction de leur typologie et de leur rayon de desserte.</li> </ul>

[REG-360-07, art.44 (2024-11-01)]

Dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme, plusieurs facteurs devraient donc influencer l'offre et la demande en services et infrastructures récréatives et culturelles sur le territoire. Parmi ces facteurs, il y a notamment :

- la croissance démographique anticipée, qui aura un impact déterminant sur la demande d'activités récréatives et culturelles ;
- la notoriété et l'aire d'influence grandissantes de Brossard, qui en font une destination d'envergure métropolitaine ;
- le niveau de scolarité et les revenus élevés de la population de Brossard. Les personnes plus scolarisées sont, en effet, généralement plus actives et sensibles à adopter de saines habitudes de vie. Ils s'intéressent généralement davantage aux activités culturelles. L'accès à de meilleurs revenus facilite également la pratique de certaines activités nécessitant un investissement monétaire (coût d'inscription, achat d'équipement, billets de spectacles, etc.) ;
- le vieillissement de la population et la composition des ménages auront un impact sur la pratique d'activités récréatives. Cette pratique est plus élevée chez les enfants et elle tend à diminuer avec l'âge. De plus, les besoins et attentes sont différents selon les groupes d'âge. Le vieillissement de la population aura également un impact sur les activités culturelles ;
- une sensibilité accrue envers la qualité de vie, l'environnement, la sécurité et la santé entraîne une prise de conscience et des exigences de plus en plus élevées de la part de la population quant à la qualité et la convivialité des équipements et installations récréatifs ;
- l'offre de services devra s'adapter au morcellement des temps libres des citoyens (quart de travail, travail autonome, retraite, garde partagée d'enfants, etc.).

La planification de l'aménagement du territoire devra donc prendre en compte ces facteurs, afin d'assurer une adéquation entre l'offre et la demande.

### 5.7.3 *Objectifs et moyens de mise en œuvre*

Tableau 21

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><b>Mettre en valeur les attraits récréatifs, touristiques, naturels, culturels et patrimoniaux</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Compléter les liens manquants afin d'offrir des itinéraires continus et de permettre l'accessibilité aux différents attraits récrétouristiques.</i></li> <li>• <i>Assurer la continuité des réseaux vers les pôles récréatifs externes (parc Jean-Drapeau, Vieux-Port de Montréal, bassin de Chambly, Récré-O-Parc de Sainte-Catherine, etc.).</i></li> <li>• <i>Mettre aux normes les tronçons qui ne respectent pas les normes d'aménagement et de signalisation en vigueur afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.</i></li> <li>• <i>Évaluer les stratégies possibles de balisage afin d'améliorer la signalisation d'indication (destinations, services à proximité, attraits touristiques).</i></li> <li>• <i>Prévoir des mesures afin de promouvoir et de mettre en valeur les berges et cours d'eau :</i></li> <li>• <i>Intégrer les points d'accès aux berges du projet de la Route bleue du Grand Montréal au réseau de déplacement actif afin de favoriser les interconnexions entre le réseau vert et le réseau bleu.</i></li> <li>• <i>Mettre en valeur les différents cours d'eau présents sur le territoire en aménageant des points d'accès aux berges et aux cours d'eau adaptés aux milieux et en assurant la promotion de leur potentiel récréatif.</i></li> <li>• <i>Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve lors de tout projet de développement réalisé à ses abords.</i></li> <li>• <i>Accroître la desserte du réseau bleu par les transports en commun et actif.</i></li> <li>• <i>Intégrer les projets d'envergure prévus à la Trame verte et bleue du Grand Montréal (parc plage du Grand-Montréal et corridor forestier du mont Saint-Bruno) en tenant compte des critères suivants :</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>la consolidation de la vocation récrétouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attrait et de services ;</i></li> <li>○ <i>l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations, activités récréatives en rive, aires d'accostage, etc.) ;</i></li> <li>○ <i>le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux ;</i></li> <li>○ <i>la mise en place de services de transport en commun pour desservir les points d'accès aux composantes de la Trame.</i></li> <li>● <i>Travailler de concert avec la CMM pour la planification des éléments permettant la mise en valeur de ces grands projets métropolitains et tenir compte des pistes d'actions suivantes :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>mettre en valeur les atouts naturels et bâties (écosystèmes d'intérêt, fleuve Saint-Laurent, paysages, ensembles patrimoniaux) du territoire afin de renforcer leur attractivité, notamment en prévoyant des infrastructures d'accueil et de services adéquates et en faisant la promotion des différents sites à des fins récrétouristiques ;</i></li> <li>○ <i>promouvoir l'expérience de la Route bleue du Grand Montréal et évaluer les possibilités d'interconnexion avec le réseau cyclable du territoire ;</i></li> <li>○ <i>assurer la connectivité du transport en commun aux circuits cyclables et navigables afin de desservir adéquatement les points d'accès aux différentes composantes de la Trame ;</i></li> <li>○ <i>définir des normes et des critères d'aménagement pour les sentiers de marche, les sentiers polyvalents et les voies cyclables, par exemple, et restreindre les fonctions qui seront autorisées à l'intérieur des milieux plus sensibles afin de respecter la capacité de support des milieux</i></li> </ul> </li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<p><i>récepteurs.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Intégrer les principaux éléments du concept récréotouristique illustrés à la carte 21 du SAD, et proposer diverses actions afin d'assurer la promotion du développement récréotouristique du territoire et de celui de l'agglomération. Parmi les actions à évaluer, il y a :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>reconnaitre non seulement l'apport économique du récréotourisme pour la vitalité de la région, mais également sa contribution à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et visiteurs ;</i></li> <li>○ <i>poursuivre l'élaboration d'un plan directeur de la ressource récréotouristique afin de mieux identifier les secteurs d'intérêt présents sur le territoire, d'élaborer un plan d'action et d'exploiter le plein potentiel de cette ressource ;</i></li> <li>○ <i>doter l'agglomération d'une Organisation de gestion de la destination (OGD) responsable du développement, de la promotion et de l'accueil touristiques ;</i></li> <li>○ <i>informer les visiteurs de l'impact possible de leur présence sur le milieu visité et agir de manière responsable envers les ressources touristiques, notamment les éléments particulièrement fragiles et les sites patrimoniaux, afin que l'exploitation des ressources à des fins touristiques et récréatives s'effectue de manière juste et équitable de façon à assurer leur protection à long terme ;</i></li> <li>○ <i>élaborer un concept de signalisation identifiant les secteurs d'intérêt touristique, récréatif, culturel, commercial, les zones de services, etc. ;</i></li> <li>○ <i>promouvoir l'agglomération et la ville de Brossard autant sur le plan touristique que sur les plans culturel et écologique en développant des outils de sensibilisation et de diffusion, en publiant une carte illustrant les potentiels récréotouristiques du territoire, en réalisant des campagnes de promotion, en organisant des activités et des événements annuels, etc. ;</i></li> <li>○ <i>développer une image identitaire de marque en ciblant les attraits distinctifs du territoire et en identifiant ses symboles culturels et</i></li> </ul> </li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<p><i>artistiques afin d'accroître la visibilité touristique de l'agglomération et de la ville ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>appuyer les organismes mandataires afin de mettre en place les infrastructures, les équipements d'appui à l'animation et au développement de la culture et du récrécotourisme ;</i></li> <li>○ <i>valoriser les particularités hivernales du territoire et ses multiples attraits, notamment en adaptant certains circuits multifonctionnels aux conditions hivernales, en planifiant un réseau de sentiers balisés, en faisant la promotion des activités hivernales du territoire, etc.</i></li> </ul>
<p><i>Favoriser l'implantation des nouveaux équipements récréatifs et culturels structurants sur des sites favorisant la densité et la diversité des fonctions et qui sont facilement accessibles par transport collectif et par transport actif</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Permettre les équipements culturels structurants uniquement dans les aires TOD.</i></li> <li>● <i>Permettre l'implantation des équipements récréatifs structurants uniquement dans les aires TOD ou à proximité des corridors de transport collectif structurants.</i></li> <li>● <i>Modifier les outils et règlements d'urbanisme pour assurer la présence de ces équipements dans les aires TOD.</i></li> <li>● <i>Doter la Ville d'une stratégie d'acquisition afin de favoriser l'établissement de parcs et de terrains de jeux et la préservation d'espaces naturels, notamment dans les secteurs voués à du (re)développement et de l'intensification de la fonction résidentielle.</i></li> </ul>
<p><i>Bonifier et moderniser les installations sportives, récréatives et communautaires pour promouvoir l'activité physique et les saines habitudes de vie.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Réviser le plan directeur des équipements récréatifs et collectifs extérieurs (PDERCE) afin de planifier les besoins projetés en lien avec les projets de redéveloppement planifiés.</i></li> <li>● <i>Mettre en œuvre le PDERCE. Pour maximiser les effets des infrastructures récréatives sur la santé, elles doivent être suffisantes en nombre, en superficie et répartis équitablement dans la ville, être sécuritaires et être</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<p><i>faciles d'accès par transport actif et collectif ;<sup>26</sup></i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>mettre à niveau les installations récréatives existantes en prenant soin de porter une attention particulière aux installations déficientes en termes de sécurité et d'accessibilité universelle ;<sup>27</sup></i></li> <li>○ <i>offrir des installations qui permettront de répondre aux besoins variés et évolutifs des citoyens de tous les âges et aménager des installations intergénérationnelles, permettant aux adultes et aînés d'être actifs lorsqu'ils accompagnent les enfants ;<sup>28</sup></i></li> <li>○ <i>s'assurer de l'accessibilité physique et économique aux infrastructures sportives et de loisirs ;<sup>29</sup></i></li> <li>○ <i>aménager de la végétation et des arbres autour de terrains synthétiques et surfaces non végétalisées pour limiter leur impact comme îlot de chaleur et réduire leurs effets sur les joueurs par temps chauds ;<sup>30</sup></i></li> <li>○ <i>prévoir la présence de fontaines d'eau dans l'aménagement de nouveaux espaces publics, en particulier aux abords des parcs, des terrains de jeux et plateaux sportifs et près des réseaux cyclables ou piétonniers ;<sup>31</sup></i></li> <li>○ <i>réaliser un plan directeur des équipements sportifs, récréatifs et communautaires intérieurs ;</i></li> <li>○ <i>améliorer l'interconnectivité des liens actifs entre les différentes installations récréatives ;</i></li> <li>○ <i>prévoir des mécanismes (outils urbanistiques) pour assurer la présence de parcs et espaces verts dans les milieux qui seront redéveloppés - assurer la présence de liens actifs manquants - assurer la collecte des</i></li> </ul>

<sup>26</sup> CISSS de la Montérégie-Centre/RLS de Champlain, Recommandations liées à la refonte réglementaire d'urbanisme de la Ville de Brossard, 15 mars 2016, p.6

<sup>27</sup> Idem

<sup>28</sup> Idem

<sup>29</sup> Idem

<sup>30</sup> Idem, p.7

<sup>31</sup> Idem, p.12

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
	<p><i>fonds nécessaires pour aménager ces espaces;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>○ identifier et planifier l'acquisition des terrains requis pour répondre aux besoins futurs.</i></li> </ul>
<p>Bonifier les accès au fleuve Saint-Laurent, au ruisseau Daigneault et à la rivière Saint-Jacques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Évaluer les opportunités d'acquérir des terrains ou des droits publics d'accès au fleuve et à la rivière Saint-Jacques.</li> <li>● Évaluer la possibilité d'aménager certains accès publics au ruisseau Daigneault.</li> <li>● Évaluer la possibilité de revoir l'entente avec la Société immobilière du Canada pour une meilleure utilisation des berges du fleuve.</li> <li>● Faire des représentations auprès du gouvernement fédéral afin de prévoir un accès direct (piétonnier et cyclable), via le nouveau pont Champlain, à la digue de la Voie maritime du fleuve Saint-Laurent et au futur Parc-Plage métropolitain.</li> </ul>
<p>Mettre en valeur le potentiel du Bois de Brossard</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Élaborer un plan directeur de mise en valeur du site qui tient compte des besoins de la population, de même que du potentiel et des caractéristiques naturelles du lieu.</li> <li>● Compléter l'acquisition des terres privées comprises dans le Bois de Brossard.</li> </ul>

[REG-360-07, art.45 (2024-11-01)]

## 5.8 Patrimoine et paysages

« Dans un geste sans précédent, des groupes comme l'Ordre des architectes, l'Ordre des urbanistes et l'UPA ont dévoilé une déclaration sous forme de cri du cœur : ça va faire ! Ça va faire, le développement anarchique du territoire, le bricolage à la pièce des villes, les constructions anarchiques. Ça va faire, la « dilapidation d'un capital constitué par des siècles d'occupation humaine », pour reprendre les mots de Gérard Beaudet dans son excellent livre « Le pays réel sacrifié ». Il faut donc un plan, il faut une vision, des principes, des cibles, des objectifs. Bref, il faut une Politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme... Le Québec a été défiguré par les excès des années 60... et il continue de l'être aujourd'hui, de manière plus insidieuse, mais tout aussi douteuse... »<sup>32</sup> Il faut tenir compte du fait qu'en 2022, le gouvernement a adopté la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Cette politique énonce qu'« [E]n 2042, le territoire du Québec ainsi que son patrimoine architectural sont considérés comme une ressource précieuse et non renouvelable. » Il a lieu de prendre acte de cet énoncé et d'agir en conséquence. »

Ce cri du cœur relaté par le journaliste de La Presse, François Cardinal, cite de nombreux exemples au Québec où le manque de vision et de planification a conduit à des aberrations urbanistiques, dont l'incohérence crée des impacts à tous les niveaux. Dans son article, M. Cardinal cite l'exemple de la Norvège qui a une politique de l'architecture, que doivent scrupuleusement respecter 13 ministères. Aux Pays-Bas, où le document a un impact considérable, il englobe le développement urbain, le patrimoine et la gestion des paysages. La protection du patrimoine et des paysages est incontestablement des aspects essentiels d'un aménagement du territoire et d'un urbanisme cohérent.

[REG-360-07, art.46 (2024-11-01)]

---

<sup>32</sup> Lapresse plus, François Cardinal, Le pays sacrifié, section ACTUALITÉS, écran 12, 1<sup>er</sup> octobre 2015.

## 5.8.1 *Faits saillants*

### 5.8.1.1. *Potentiel archéologique*

- Un site archéologique est un lieu témoignant de l'occupation humaine préhistorique ou historique et reconnu auprès du ministère de la Culture et des Communications à la suite d'observations ou de recherches. Concrètement, il s'agit de sites contenant des vestiges matériels du passé laissés sur place par des humains<sup>33</sup>;
- Vingt-trois sites archéologiques sont répertoriés dans l'Agglomération de Longueuil et sont inscrits à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ). Ces sites couvrent la période amérindienne, dite préhistorique (avant 1647), jusqu'à la période de développement des villes et du réseau ferroviaire (1852-1945).
- Selon l'inventaire des sites archéologiques du Québec, Brossard compte trois de ces sites, à savoir le Fort Saint-Lambert (BiFi2), la maison Brassard (BiFi8) et le site agricole Brosseau (BiFi9). Cependant, un seul de ces sites possède un statut de protection en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (Brosseau).
- Le site du Fort Saint-Lambert est situé à la limite nord du territoire, près du boulevard Marie-Victorin. Selon l'ISAQ, ce site recèle un potentiel d'occupation amérindienne dite préhistorique. Un inventaire de surface a été fait en 1966, mais le niveau de connaissance pour ce site est faible et un inventaire archéologique plus poussé serait requis pour connaître son potentiel éventuel de mise en valeur.
- Le site de la Maison Brassard est situé à l'intersection de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau. Selon l'ISAQ, ce site serait le témoin d'une occupation euroquébécoise. L'étendue des connaissances pour ce site est faible, tout comme le potentiel éventuel de mise en valeur en raison des travaux qui ont été réalisés pour la construction des bretelles de l'autoroute 10.

- Le site agricole Brosseau est localisé du côté sud-est de l'autoroute 30, à l'intersection du chemin des Prairies. Selon l'ISAQ, ce site serait le témoin d'une occupation euroquébécoise. L'étendue des connaissances pour ce site est bonne en raison des sondages et fouilles qui ont été faits en 1993. Ces fouilles ont notamment permis de révéler plusieurs bâtiments de ferme et des vestiges annexes (puits, puisards, etc.). Ce site est celui qui présente le plus de potentiel de mise en valeur, notamment en raison de la présence de deux habitations qui bénéficient d'un statut de protection en vertu de la Loi.

### 5.8.1.2. *Patrimoine bâti*

- Brossard ne compte aucun ensemble patrimonial reconnu comme étant d'intérêt métropolitain au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).
- Les premiers chemins qui ont structuré le développement de Brossard sont le chemin du Bord-de-l'eau (Marie-Victorin), le chemin des Prairies, la montée Gobeil, le boulevard Lapinière et Grande Allée. L'intérêt du tracé fondateur de ces routes tient principalement à son importance historique, à son caractère pittoresque et, dans certains cas, à la concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial. C'est d'ailleurs sur le chemin des Prairies que l'on retrouve la Maison Banlier et la Maison Sénecal.
- La maison Banlier est située sur le chemin des Prairies, du côté sud-est de l'autoroute 30. Il s'agit d'une résidence d'inspiration française, érigée durant la première moitié du XIXe siècle. Elle présente un intérêt patrimonial pour sa valeur architecturale, en raison de sa représentativité des maisons rurales d'inspiration française. Elle présente également un intérêt patrimonial pour sa valeur historique liée à son ancienneté et sa rareté. La maison Banlier et sa voisine, la

<sup>33</sup>MCC, Loi sur le patrimoine culturel, Guide pratique destiné aux municipalités. Oct. 2012, p.37

maison Sénécal, figurent d'ailleurs parmi les plus anciennes demeures qui subsistent sur le territoire de la Seigneurie de La Prairie. Ces deux habitations sont classées immeuble patrimonial en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. La maison Banlier bénéficie en plus d'une aire de protection de 152 m, dans laquelle les travaux doivent faire l'objet d'une validation, auprès du MCC, avant leur réalisation.

- La maison Sénécal est aussi d'inspiration française. Elle aurait été érigée en 1799. Tout comme la maison Banlier, elle présente un intérêt patrimonial pour sa valeur architecturale et sa valeur historique. La maison Sénécal présente aussi un intérêt patrimonial pour sa valeur ethnologique. Certains détails architecturaux témoignent de la manière d'habiter la maison rurale aux XVIIIe et XIXe siècles. La porte et le palan à l'étage dans le mur pignon gauche, à titre d'exemple, illustrent l'occupation des combles pour l'entreposage des récoltes. Le déversoir extérieur de l'ancien évier de pierre, les armoires en muraille dans la cave ainsi que le légumier encastré du rez-de-chaussée nous renseignent également sur l'alimentation et la conservation des denrées.
- La maison Brossard, elle aussi d'inspiration française, est située au 4240, chemin des Prairies. Cette maison est la plus vieille de Brossard ayant été construite entre les années 1784 et 1803. En 2020, le ministère de la Culture et des Communications a classé patrimonial autant le site que l'immeuble. La maison et le site présentent un intérêt patrimonial pour ses multiples valeurs :
  - historique : la maison ayant abrité cinq générations de Brossard, dont les ancêtres du maire fondateur de la ville;
  - architecturale : la maison rurale ayant subi très peu de transformations et ayant une grande authenticité architecturale;
  - ethnologique : plusieurs dépendances encore présentes sur le site qui témoignent d'un mode de vie rural de l'époque, dont la laiterie, le poulailler, la grange-étable et le garage;

- paysagère : l'implantation de la maison perpendiculaire au chemin des Prairies et le vaste terrain rappellent l'ancien découpage des lots.

La Ville a fait l'acquisition du site et de la maison Brossard en 2023.

[REG-360-08, art.2 (2025-08-13)]

- On retrouve également des maisons du XIXe et du début du XXe siècle sur le chemin des Prairies, près de la voie ferrée, de même que sur les rues Alain, Alcide, Grande Allée, Tessier, Tracy et Occident. La plupart de ces habitations ont subi des transformations majeures au cours des années, ce qui fait en sorte que leur valeur patrimoniale est plutôt faible comparativement aux maisons Banlier, Brossard et Sénécal
- [REG-360-08, art.2 (2025-08-13)]
- Le patrimoine religieux de Brossard se distingue non pas par la qualité architecturale des bâtiments, mais plutôt par sa diversité. On y retrouve plusieurs églises catholiques ou de confession chrétienne (anglicane, évangélique, etc.), un temple bouddhiste (Chùa Liêng-Hoa), ainsi qu'une mosquée (AlQuba). Ces deux derniers bâtiments possèdent une architecture distinctive et participent à la définition du paysage multiculturel de Brossard.

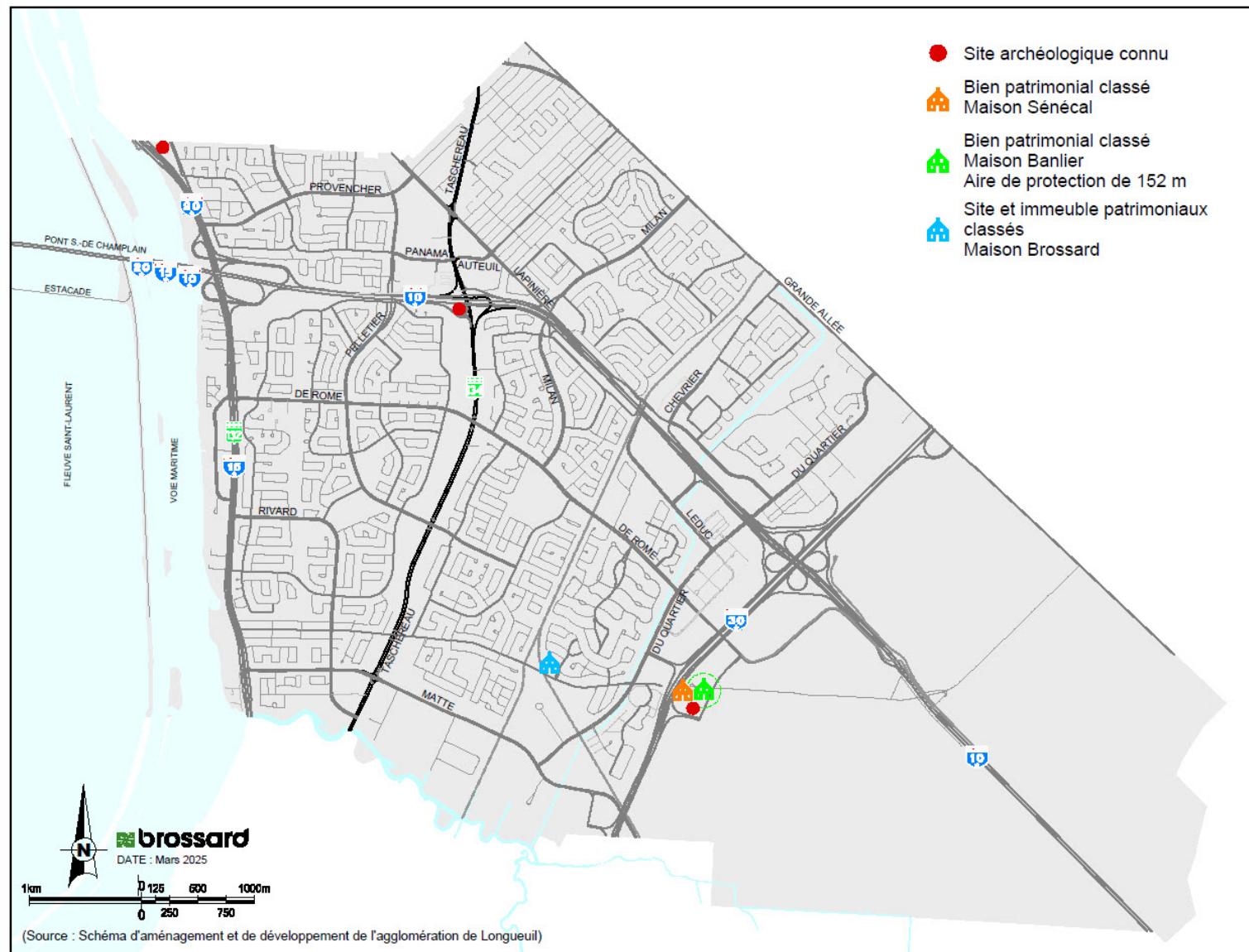
#### 5.8.1.3. *Paysages d'intérêt*

- Le paysage est produit par une appréciation de ce qui est vu à travers un ensemble de filtres qui relèvent de notre culture d'appartenance, de notre éducation, de notre formation professionnelle, de notre sensibilité esthétique, etc. En somme, un paysage d'intérêt correspond à un territoire reconnu par une collectivité pour ses caractéristiques paysagères remarquables résultant de l'interrelation de facteurs naturels et humains, méritant d'être mis en valeur en raison de son intérêt historique ou naturel et sa valeur emblématique ou identitaire. Un paysage est toujours apprécié à partir d'un point de vue ou d'un parcours.
- Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Longueuil s'inspire de l'Étude de caractérisation

du patrimoine de l'Atelier B.R.I.C. réalisée en 2005, qui dresse un premier portrait général des paysages d'intérêt patrimonial de l'agglomération, pour identifier les principaux paysages d'intérêt. Le SAD identifie cinq types de paysages d'intérêt, incluant les paysages emblématiques, les paysages identitaires, le capital-paysage d'intérêt patrimonial, les paysages de proximité, de même que les points de repère et les points de vue exceptionnels.

- Le fleuve Saint-Laurent est un paysage emblématique. De tout temps, le fleuve a été utile au transport, aux activités récréatives et aux besoins de subsistance en eau et en nourriture. Il est intimement lié à l'histoire des Amérindiens et à l'implantation des Européens au Québec. Le fleuve constitue un repère sur la Rive-Sud qui participe de différentes manières à l'identité des communautés riveraines même si ses abords ont connu des transformations importantes. À Brossard, l'estacade du pont Champlain, la digue de la Voie maritime et les voies cyclables riveraines sont autant de fenêtres qui offrent des vues exceptionnelles sur le fleuve Saint-Laurent et sur la beauté de ses paysages.
- Le paysage identitaire traduit, en quelque sorte, l'image que se font les collectivités d'elles-mêmes. Ces paysages se construisent à partir de terroirs, d'espaces naturels ou de tissus urbains dont on estime collectivement, à un moment donné de l'histoire, qu'ils incarnent une spécificité géographique ou culturelle. Regroupant des formes habituellement modestes davantage associées à l'occupation humaine, ils font l'objet d'une valorisation explicite de la part des collectivités. Le SAD n'identifie aucun de ces paysages sur le territoire de Brossard.
- Le capital-paysage d'intérêt patrimonial est un paysage porteur de traces d'occupation ancienne qui ne fait pas l'objet d'une valorisation explicite, mais qui présente néanmoins des caractéristiques susceptibles de le permettre. À Brossard, la montée Gobeil est identifiée au SAD comme capital-paysage d'intérêt agricole en raison de la culture traditionnelle qui s'y pratique, du découpage des terres délimitées par des alignements d'arbres et la présence de zones boisées témoignant du mode d'appropriation du territoire et du mode de vie agricoles.

- Le paysage de proximité est étroitement lié aux espaces de la quotidienneté. Il s'agit d'espaces publics qui traduisent une certaine familiarité avec un milieu de vie, un lieu de travail, un territoire d'enfance, un lieu de villégiature, etc. Il participe à la définition et au devenir des petites collectivités territoriales. Ces paysages sont des lieux publics qui peuvent, à première vue, sembler sans importance pour un regard extérieur, mais qui peuvent avoir une signification particulière pour la population locale d'un quartier ou d'une rue. Ces lieux font partie du paysage quotidien de la population locale depuis très longtemps. Un paysage de proximité peut être aussi simple qu'une rangée de vieux arbres le long d'un cours d'eau. Il peut aussi s'agir d'un parc, d'un golf, d'une église, d'une école, d'un cimetière, etc. Le SAD n'identifie aucun paysage de proximité spécifique. Au cours des dernières années, la mobilisation citoyenne dans différents dossiers de réfection des infrastructures municipales et le projet de redéveloppement du golf ont cependant permis de mettre en lumière que le secteur Brosseau, le chemin des Prairies et le golf de Brossard faisaient partie de ces paysages de proximité que les citoyens désiraient préserver.
- L'Agglomération de Longueuil compte une grande diversité de points de vue exceptionnels qui s'inscrivent dans la mémoire collective, ainsi que plusieurs repères visuels permettant de s'orienter dans l'espace. Pour le territoire de Brossard, le SAD identifie les vues vers le centre-ville de Montréal depuis la route 132 et la Route Verte, les vues vers le pont Champlain depuis l'autoroute 10 et la route 132, les vues vers le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime depuis la route 132 et les vues vers les Montérégiennes depuis les autoroutes 10 et 30.



Plan 14 – Localisation des lieux d'intérêt patrimonial ou archéologique  
[REG-360-08, art.3 (2025-08-13)]

**5.8.2 Atouts et défis****Tableau 21**

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de deux habitations de grande valeur patrimoniale sur le chemin des Prairies, près de l'autoroute 30. Ce secteur offre également un potentiel de mise en valeur archéologique.</li> <li>Présence de rangs patrimoniaux en secteur agricole.</li> <li>Présence de plusieurs paysages d'intérêt et points de vue exceptionnels.</li> <li>Parcs des vélos, Saint-Laurent et Léon-Gravel offrant des vues et accès au fleuve.</li> <li>Construction du nouveau pont Champlain qui représente une opportunité de mettre en valeur et de favoriser une meilleure accessibilité à des paysages d'intérêt (accès à la digue de la Voie maritime via le nouveau pont).</li> <li>Projet métropolitain de Parc-Plage du Grand-Montréal, qui propose des aménagements favorisant les vues vers Montréal et des accès au Fleuve.</li> <li>Enlèvement des panneaux-réclames dans les emprises du pont Champlain, sur le territoire du gouvernement fédéral.</li> <li>Orientation du Conseil municipal afin de préserver près des 2/3 de l'ancien golf de Brossard à des fins de parc et espace naturel.</li> <li>Création du bureau des grands projets dont le mandat est notamment de prendre en compte, en amont de la réalisation des projets, des préoccupations citoyennes, mais aussi d'assurer la qualité et la cohérence du développement sur le territoire.</li> <li>Présence de la maison Brossard ayant une grande valeur patrimoniale autant en ce qui concerne l'immeuble que son site. Cet immeuble offre également un potentiel de mise en valeur puisqu'il constitue une propriété de la ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pression exercée par le développement et la circulation routière à proximité des maisons Banlier et Senécal.</li> <li>Vitrines autoroutières généralement peu attrayantes (traitement architectural des façades de bâtiments, quais de chargement, stationnements extérieurs, aménagements paysagers insuffisants, entreposage extérieur, surabondance d'affichage, etc.).</li> <li>Le faible dynamisme agricole, qui contribue à rendre les paysages ruraux moins attrayants.</li> <li>Malgré les améliorations apportées à la suite de l'entrée en vigueur du PPU du boulevard Taschereau, ce boulevard demeure un contre-exemple d'aménagement dans le paysage urbain.</li> <li>Paysages de proximité dans les secteurs sensibles comme le chemin des Prairies et le secteur Brosseau qui sont menacés par le développement.</li> </ul>

Brossard est parfois citée comme un contre-exemple pour la faible qualité du paysage, particulièrement sur le boulevard Taschereau. Bien qu'il soit impossible de corriger les erreurs du passé à court terme, le plan d'urbanisme prévoit diverses mesures qui permettront une amélioration tangible, dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme, de la qualité de l'aménagement du territoire dans les secteurs existants. Des mesures sont également prévues pour éviter que les erreurs du passé soient répétées dans les nouveaux projets.

[REG-360-08, art.4 (2025-08-13)]

**5.8.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre****Tableau 22**

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Protéger et mettre en valeur les composantes patrimoniale, archéologique et paysagère</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Préciser les exigences réglementaires applicables aux biens patrimoniaux classés et cités, présentés au SAD afin d'en assurer leurs protection, conservation et mise en valeur, et ce, en conformité avec les lois et règlements applicables ;</i></li> <li>• <i>Le plan 14 identifie les sites archéologiques reconnus qui sont présentés au SAD. Pour en garantir la sauvegarde, la ressource archéologique doit être prise en compte lors de travaux nécessitant une excavation sur un terrain susceptible de receler un site archéologique connu ou potentiel. L'évaluation du projet et l'émission du permis ou certificat doivent être faites en fonction de l'une de ces situations :</i></li> <li>• <i>Terrain d'un particulier : Recommander une surveillance ou un inventaire archéologique selon le potentiel identifié par les études archéologiques, les travaux à réaliser et le programme d'interventions.</i></li> <li>• <i>Terrain d'un propriétaire institutionnel ou municipal : Exiger et assurer une surveillance ou un inventaire archéologique selon le potentiel identifié par les études archéologiques, les travaux à réaliser et le programme d'interventions.</i></li> <li>• <i>Intégrer les grandes composantes du paysage métropolitain identifiées au SAD, que sont le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saint-Jacques, le bois de Brossard et le boisé Grande Allée, en tenant compte des critères suivants : l'échelle des paysages, les valeurs esthétiques, patrimoniales et historiques, les paysages typiques et singuliers, et l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt. Pour assurer la protection des principaux éléments structurants de ces paysages d'intérêt métropolitains, la Ville devra : reconnaître leurs valeurs identitaires, leurs avantages socioéconomiques et leur contribution à la biodiversité ; respecter leurs éléments structurants ; maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain. Compte tenu de l'importance de ces composantes paysagères, des dispositions sont intégrées aux règlements d'urbanisme afin de favoriser la préservation de ces boisés et afin, notamment, d'assurer la préservation des vues sur le fleuve et la qualité des constructions et aménagements qui seront réalisés entre ce cours d'eau et la route 132.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Le plan 31 identifie les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès offrant des vues vers les différentes composantes paysagères et les points de vue exceptionnels illustrés au SAD. Dans l'objectif de préserver et de mettre en valeur le paysage emblématique du corridor fluvial du Saint-Laurent et de certains axes du réseau routier supérieur, la réglementation d'urbanisme doit interdire l'implantation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier en bordure : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ de la R-132, et ce, minimalement du côté de la rive ;</li> <li>○ du boulevard Taschereau, sauf à l'intersection de l'A-10.</li> </ul> </li> <li>● Prévoir des orientations, objectifs et critères d'aménagement ainsi qu'un cadre normatif minimal encadrant les constructions (nouvelles, rénovations et agrandissements) et aménagements à des fins économiques (commerces, services, industries, etc.) implantées sur un lot en bordure des autoroutes A-10 et A-30, des routes R-132 et R-134, de leurs voies de desserte ou d'une voie de circulation parallèle à ces routes et autoroutes (sites directement visibles depuis ces axes autoroutiers et routiers). Les bâtiments agricoles intégrant un volet commercial (vente directe, transformation, etc.) implantés en bordure de ces voies de circulation doivent également être assujettis à ces dispositions.</li> <li>● Évaluer la possibilité de protéger la valeur patrimoniale de la Maison Brossard par divers outils légaux ou réglementaires.</li> </ul>
<p>Stimuler et promouvoir l'embellissement de la ville et plus particulièrement dans les pôles institutionnels, le long des autoroutes, des artères principales et le long des axes champêtres, en zone agricole, que sont le chemin des Prairies, la montée Gobeil et Grande Allée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rehausser la qualité des aménagements publics et bonifier le verdissement de ces secteurs.</li> <li>■ Prévoir l'intégration d'art public aux différents projets d'aménagement et de construction.</li> <li>■ Prévoir des dispositions particulières dans la réglementation d'urbanisme afin de mieux encadrer les aménagements en ce qui a trait notamment à l'affichage, l'aménagement paysager, la qualité architecturale, les aires de chargement, les aires de stationnement, etc. le long de ces axes.</li> </ul>
<p>Favoriser la protection et la mise en valeur du secteur du chemin des Prairies où se trouvent les maisons Banlier et Sénécal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● S'assurer que les interventions effectuées dans l'aire de protection de la maison Banlier soient autorisées par le ministère de la Culture et des Communications comme le prévoit la Loi.</li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Lorsque des travaux impliquent l'excavation du sol, prévoir des mesures afin qu'une évaluation archéologique soit effectuée.</i></li> <li><i>Prendre en compte le potentiel de mise en valeur archéologique et patrimonial de ce secteur dans le concept de mise en valeur du bois de Brossard.</i></li> </ul>
<i>Favoriser la préservation des paysages de proximité dans les secteurs du golf, du chemin des Prairies et dans le secteur Brosseau</i>	<p><i>Prévoir des dispositions réglementaires afin d'assurer la préservation d'environ les 2/3 de l'ancien golf de Brossard à des fins récréatives et d'espaces verts.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Prévoir des dispositions particulières à la réglementation d'urbanisme afin de préserver les caractéristiques paysagères particulières du chemin des Prairies et du secteur Brosseau.</i></li> </ul>
<i>Préserver les vues sur le fleuve et favoriser un meilleur accès à la digue de la Voie maritime</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Prévoir des dispositions réglementaires afin de favoriser la préservation des vues sur le fleuve lors de la planification des projets de développement.</i></li> <li><i>Évaluer la possibilité d'acquérir des terrains ou des servitudes d'accès additionnels le long du fleuve.</i></li> <li><i>Faire toutes les représentations possibles afin que le nouveau pont Champlain puisse fournir une infrastructure permettant aux piétons et cyclistes d'accéder à la digue de la Voie maritime.</i></li> </ul>
<i>Favoriser la protection et la mise en valeur de la maison Brossard</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Mettre de l'avant la valeur patrimoniale de la maison Brossard par divers outils réglementaires.</i></li> <li><i>Faire rayonner la richesse patrimoniale de la maison Brossard et de son site en la rendant accessible à la population au moyen d'un vocation publique.</i></li> <li><i>S'assurer que les interventions effectuées sur le site patrimonial soient autorisées par le ministère de la Culture et des Communications comme le prévoit la loi.</i></li> </ul>

[REG-360-08, art. 5 (2025-08-13)]

## 5.9 Environnement

Repenser les rapports qu'entretiennent les êtres humains entre eux et avec la nature est une aspiration que partagent un nombre grandissant de Brossardoises et Brossardois. Le développement durable est issu de cette idée que tout ne peut pas continuer comme avant, qu'il faut remédier aux insuffisances d'un modèle de développement axé sur la seule croissance économique en reconSIDérant nos façons de faire compte tenu de nouvelles priorités.

Pour assurer le maintien de l'intégrité de l'environnement, ou du moins minimiser les impacts des activités humaines sur son milieu, plusieurs actions et mesures concrètes ont été réalisées au cours des dernières années par la ville de Brossard, dont l'adoption de la politique environnementale (en 2013) et de son plan d'action (en 2015). Malgré les actions concrètes réalisées à ce jour, ces documents de planification mettent en lumière tout ce qui reste à faire.

## 5.9.1 *Faits saillants*

### 5.9.1.1. *Administration municipale*

- En 2006, la Ville de Brossard fut l'une des premières villes du Québec à se doter d'une ressource humaine dédiée à l'environnement. Peu après, un *comité consultatif sur l'environnement et le développement durable* (CCEDD) a été mis sur pied. Son mandat consiste à étudier les aspects touchant la qualité de l'environnement sous l'angle du développement durable.
- Ces ressources et la création d'une patrouille verte ont permis de mettre en place une série de mesures pour ajuster les opérations de l'administration municipale et sensibiliser les citoyens aux bonnes pratiques en ce qui a trait à la gestion des matières résiduelles, la consommation de l'eau potable et même les changements climatiques.
- Le conseil municipal de la ville de Brossard a adopté, en 2009, une politique de l'arbre qui a pour objectif de favoriser la plantation, protéger et mettre en valeur les arbres existants, sensibiliser, éduquer et favoriser la participation citoyenne.
- À la suite d'une évaluation interne des impacts environnementaux découlant des opérations municipales et suite à une consultation publique, la Ville adoptait, en 2013, sa première politique environnementale. Le plan d'action qui en découle a, quant à lui, été adopté en 2015.

### 5.9.1.2. *Biodiversité*<sup>34</sup> <sup>35</sup>

- La biodiversité représente la diversité de la vie, depuis les bactéries jusqu'aux plantes, depuis les espèces jusqu'aux écosystèmes. La biodiversité permet à la nature de se protéger face aux perturbations et de s'adapter aux changements. Elle procure de nombreux avantages à l'être humain. Sur l'ensemble de la planète, la

biodiversité est présentement en déclin. Selon les chiffres de la *Liste rouge de l'Union internationale pour la conservation de la nature* (UICN) des espèces menacées, le taux actuel d'extinctions d'espèces serait au moins 1 000 fois plus élevé que le niveau jugé naturel.

- Dans le but de protéger et de mettre en valeur les milieux humides et naturels d'intérêt, l'Agglomération de Longueuil a adopté, en 2005, une politique qui fait suite à un inventaire des milieux humides et espèces menacées sur le territoire. Le plan de conservation et de gestion des milieux naturels, duquel découle la politique, identifie deux grands secteurs d'intérêt écologique pour Brossard : le secteur Maritime et le secteur Portage des prairies. Ces secteurs sont d'ailleurs identifiés comme territoire d'intérêt régional au PMAD et le bois de Brossard comme bois et corridor forestier métropolitains.<sup>36</sup> Les écosystèmes d'intérêt confirmé de l'agglomération sont, sur le territoire de Brossard : l'aire de concentration d'oiseaux aquatique, le Bois de Brossard, le Boisé Grande Allée, le marais de Brossard, la rivière Saint-Jacques, le ruisseau Daigneault, les îlots de la Voie maritime, l'île de la Couvée, le boisé des Sansonnets et la digue de la Voie maritime. La superficie totale occupée par ces écosystèmes d'intérêt représente 5212 hectares, soit 31 % de la superficie du territoire de Brossard.<sup>37</sup>
- Le secteur « maritime » est un milieu caractérisé par la Voie maritime du Saint-Laurent. Les îles de cet écoterritoire constituent une aire importante de concentration d'oiseaux aquatiques. Elles sont des sites favorables à la nidification et l'élevage de jeunes oiseaux. Le bassin de la Prairie forme également un habitat important pour une quarantaine d'espèces de poisson, en plus d'être une frayère pour les salmonidés et les maskinongés.

<sup>34</sup> Ville de Brossard, Politique environnementale ?

<sup>35</sup> Longueuil, Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, 22 juin 2005.

<sup>36</sup> CMM, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, p.186, mars 2012

<sup>37</sup> Agglomération de Longueuil. SAD, p.3.98. 2016

- Le secteur « portage des prairies » possède deux grandes composantes : la rivière Saint-Jacques et le bois de Brossard. La rivière Saint-Jacques est une des dernières rivières de la région de Montréal qui n'a pas été trop perturbée par l'urbanisation, ce qui lui confère un potentiel intéressant pour sa mise en valeur faunique. Elle sert d'habitat à trente-cinq (35) espèces de poissons et à une douzaine d'espèces d'amphibiens et de reptiles.
- Le bois de Brossard a fait l'objet d'une étude de caractérisation en 2002. Ce boisé sert de ravage pour le cerf de Virginie et abrite plusieurs espèces fauniques tels le castor, la gélinotte huppée, le dindon sauvage et plusieurs espèces aviaires. La diversité végétale y est bonne avec 115 espèces recensées, dont trois qui sont désignées menacées ou vulnérables. On retrouve aussi un petit peuplement considéré comme écosystème forestier exceptionnel. Plusieurs milieux humides ont été identifiés. Ceux-ci ont une valeur élevée ou supérieure.
- En 2011, Nature-Action Québec a acquis, en partenariat avec la ville de Brossard, une superficie de 230 hectares supplémentaires aux 289 hectares que la Ville possédait déjà dans le Bois de Brossard. La zone protégée, située en milieu agricole, totalise désormais 519 hectares et constitue l'un des plus imposants milieux naturels qui existent encore en Montérégie. En collaboration avec ses partenaires, la Ville prévoit faire des acquisitions additionnelles en prévision de constituer le parc régional de la rivière Saint-Jacques et du Bois de Brossard. Le boisé totalise une superficie aménageable (à des fins de conservation et à des fins récréatives extensives) de près de 800 hectares, ce qui est presque 4 fois plus grand que le parc du Mont-Royal.
- Selon un inventaire réalisé en 2004, le secteur agricole de Brossard compte une superficie de 291 hectares en milieux humides.<sup>38</sup>

- Outre les milieux humides longeant la rivière Saint-Jacques, deux secteurs marécageux ont été identifiés en milieu urbain, à savoir dans le parc Léon-Gravel, situé sur le boul. Rivard, et sur un terrain compris entre la route 132 et Marie Victorin, aux limites de Saint-Lambert. Quelques milieux humides potentiels ont également été recensés dans le secteur C.<sup>39</sup>

#### 5.9.1.3. *Eau*

- En milieu urbain, les seuls cours d'eau protégés sont le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saint-Jacques et le ruisseau Daigneault.
- En milieu agricole, le ruisseau des Prairies est le principal cours d'eau protégé situé au sud de l'Autoroute 10. Ce dernier est un affluent de la rivière Saint-Jacques. Du côté nord de l'Autoroute 10, les branches 2 et 3 du Ruisseau Roy et les branches 1 et 2 d'un ruisseau sans désignation constituent les principaux cours d'eau protégés qui sont, cette fois, des affluents de la rivière L'Acadie.<sup>40</sup>
- Le milieu agricole de Brossard fait partie d'un bassin versant dégradé (capacité dépassée de support en phosphore du milieu). Bien que l'activité agricole sur le territoire soit peu dynamique, la pollution d'origine agricole affecte néanmoins la qualité de l'eau des différents cours d'eau sur le territoire.
- Le réseau d'égout pluvial représente également une contrainte pour la qualité de l'eau dans les cours d'eau (sédiments et contaminants divers qui peuvent se retrouver dans le réseau par ruissellement). Cette problématique sera cependant prise en compte dans les nouveaux projets de développement puisque le Ministère du Développement durable, Environnement, Faune et Parc exige, depuis 2012, la mise en place d'équipements pour assurer la qualité des eaux pluviales avant déversement dans les cours d'eau.

<sup>38</sup> Alliance Environnement, Inventaire des milieux humides et des espèces menacées ou vulnérables sur le territoire de la municipalité de Longueuil, septembre 2004

<sup>39</sup> Géomont, Milieux humides Montérégie — données provenant de l'Atlas des milieux humides de la Montérégie, avril 2008.

<sup>40</sup> Agglomération de Longueuil, cartographie numérique du réseau hydrographique

- La végétation en bordure des cours d'eau joue un rôle essentiel à leur protection, en plus de constituer un habitat pour certaines espèces. Ainsi, la Politique provinciale de protection des rives du littoral et de la plaine inondable prévoit que le caractère naturel de la végétation doit être conservé sur une bande minimale de 3 m pour la culture en milieu agricole et 10 m ou 15 m ailleurs, selon les caractéristiques de la rive. La protection des rives du ruisseau Daigneault et de la rivière Saint-Jacques est généralement assurée par des aménagements publics (parc, emprise clôturée, etc.). Par contre, les aménagements privés en bordure du fleuve et les terres en culture dérogent fréquemment des normes minimales de protection.
- Il n'y a que la rivière Saint-Jacques qui comporte une zone de débordement significative. Cette zone à risque d'inondations est cependant généralement située sur des terrains à vocation récréative ou de conservation.

#### 5.9.1.4. Air et changements climatiques

- Le transport est la principale source d'émission des gaz à effet de serre au Québec. Même si les émissions causées par les automobiles ont fortement diminué depuis 1990 en raison de l'amélioration de la performance des véhicules, celles-ci ont été compensées par une augmentation du parc automobile, la proportion croissante de véhicules utilitaires sports (VUS), la congestion routière et la marche au ralenti des véhicules.
- En 2009, le gouvernement québécois fixait, par décret, une cible ambitieuse de 20 % de réduction des GES.
- Pour l'Agglomération de Longueuil, le transport représente 46 % des émissions de GES, suivi par le secteur industriel avec 20 %. Ces chiffres sont comparables avec l'ensemble du Québec (41 % et 31 %) et la CMM (44 % et 25 %).
- Sur 24 h, la part des déplacements provenant de l'Agglomération de Longueuil est en grande majorité (71 %) réalisée en automobile, contre 15 % en transport collectif et 9 % à pied ou à vélo.

- Le taux de possession automobile à Brossard était, en 2008, de 1,48 par ménage, alors que la moyenne pour l'Agglomération de Longueuil était de 1,37.
- La conservation de boisés dans des espaces publics ou dans des parcs, les plantations d'arbres sur certains boulevards, les campagnes annuelles de dons d'arbres aux citoyens et les dispositions normatives régissant la plantation et l'abattage d'arbres sont autant de mesures qui ont été mises en place par la ville de Brossard pour favoriser la foresterie urbaine, contribuant ainsi à améliorer la qualité de l'air et à réduire les îlots de chaleur. Néanmoins, certains secteurs de la Ville nécessiteraient des mesures additionnelles pour en favoriser le verdissement.
- En plus du manque d'arbres et d'espaces verts, certains secteurs existants ou développés récemment comportent de vastes stationnements, des bâtiments comportant des toitures de couleurs foncées et autres caractéristiques favorisant la création d'îlots de chaleur.
- Les parcs industriels de Brossard comptent peu d'entreprises susceptibles d'affecter la qualité de l'air.
- Au Québec, le chauffage résidentiel au bois est responsable de près de la moitié des émissions de particules fines (44,1 %) provenant des activités humaines. Un seul poêle à bois non certifié émet autant de particules fines dans l'atmosphère en neuf heures qu'une automobile de type intermédiaire parcourant 18 000 kilomètres. Depuis le 1er septembre 2009, le Règlement sur les appareils de chauffage au bois exige que tout appareil de chauffage au bois fabriqué, vendu, offert en vente ou distribué au Québec soit certifié conforme aux normes d'émission de particules de l'Association canadienne de normalisation (ACNOR) ou à celles de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (USEPA). Par contre, aucune mesure n'est prévue pour les installations existantes avant 2009, dont le nombre est important à Brossard.

- Tel qu'illustré au plan 14.1, l'effet des îlots de chaleur s'est amplifié à Brossard entre 2012 et 2022. Pour pallier ce phénomène, des efforts de végétalisation devront être faits, notamment dans les aires de stationnement extérieures, mais également en ce qui a trait aux toits des bâtiments pour réduire l'effet d'îlot de chaleur. Les projets de développement ou de redéveloppement constitueront une opportunité de revégétaliser les aires majoritairement pavées. De plus, l'ajout de parcs et d'espaces verts au sein des projets de développement ou de redéveloppement permettra également de végétaliser davantage tout en réduisant les superficies pavées. L'adoption, en 2024, du plan stratégique et d'intervention en foresterie urbaine permettra à Brossard d'agir en ce sens.

[REG-360-07, art.47 (2024-11-01)]

#### 5.9.1.5. *Terrains contaminés et pesticides*

- Selon le répertoire des terrains contaminés (renseignements portés à l'attention du Ministère du Développement durable, Environnement, Faune et parcs avant le 3 juillet 2012), 64 sites contaminés ont été recensés sur le territoire de Brossard. De ce nombre, 12 ont été réhabilités selon les données du Ministère.
- Depuis 2003, la ville de Brossard dispose d'un règlement pour régir l'utilisation de pesticides sur le territoire de la Ville.

#### 5.9.1.6. *Gestion des matières résiduelles*

- Il revient à l'Agglomération de Longueuil d'assurer le traitement, la valorisation et l'élimination des matières résiduelles provenant du milieu résidentiel des villes liées. Brossard conserve cependant la

responsabilité de la cueillette et du transport des matières résiduelles.

- En 2010, le taux global de récupération à la Ville de Brossard était de 34 %, ce qui est légèrement inférieur à celui de la communauté métropolitaine de Montréal (36 %). Toutefois, les citoyens de Brossard produisent moins de déchets (429 kg/h) que la moyenne des résidents la CMM (538 kg/h).
- Le conseil d'agglomération a adopté, en 2011, son premier *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* (PDGMR). Celui-ci définit le plan d'action qui doit être mis en œuvre afin d'améliorer notre performance dans la poursuite de l'atteinte des objectifs de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles. Ce plan repose sur les orientations suivantes : prioriser la réduction à la source, inciter le gouvernement à réglementer le suremballage, favoriser le réemploi, maximiser le recyclage, mettre en place un réseau d'écocentres, réglementer la disposition des résidus domestiques dangereux, étendre les collectes de résidus verts, collecte porte-à-porte et valorisation des matières organiques, favoriser la meilleure valorisation pour les résidus ultimes (inorganiques et non recyclables).
- La collecte et la valorisation prochaines des matières organiques pour la production de biocarburants sont assurément la mesure du PDGMR qui aura le plus d'impacts pour les citoyens.
- **Abrogé**

[REG-360-07, art.48 (2024-11-01)]

### 5.9.2 Atouts et défis

Tableau 23

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Importance grandissante des préoccupations de la population à l'égard de la protection de l'environnement.</li> <li>Présence de vastes milieux naturels d'intérêt qui sont protégés ou en voie de l'être (bois de Brossard, rivière Saint-Jacques et secteur maritime du fleuve Saint-Laurent).</li> <li>Protection des bandes riveraines assurée par des aménagements publics pour le ruisseau Daigneault et la rivière Saint-Jacques.</li> <li>Mise en place de la division Environnement et d'un Comité pour assurer le suivi et la gestion des dossiers à caractère environnemental et faire de la sensibilisation auprès des citoyens (plusieurs initiatives municipales pour encourager des pratiques écoresponsables ou favoriser le verdissement de la Ville, incluant don d'arbres, composteurs, collecte des résidus verts, ligne info-environnement, etc.).</li> <li>Diverses mesures prises par l'administration municipale pour améliorer la performance environnementale de l'organisation.</li> <li>Adoption d'une politique environnementale, de son plan d'action et d'une politique de l'arbre.</li> <li>Réglementation en vigueur pour l'usage de pesticides, la protection des rives des cours d'eau et le contrôle de l'abattage d'arbres.</li> <li>Nouvelles dispositions favorisant le traitement des eaux pluviales avant leur rejet dans l'environnement.</li> <li>Offre de transport en commun existante et opportunités liées à l'implantation d'un mode lourd guidé de transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 et du centre-ville de Montréal afin d'encourager l'utilisation de transport en commun et l'émergence de quartiers TOD davantage favorables à l'écomobilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence ou faiblesse des mesures pour favoriser l'économie d'énergie, réduire les îlots de chaleur et autres mesures pour favoriser la réduction des impacts environnementaux que l'on retrouve généralement dans les certifications environnementales telles LEED, Boma Best, etc. ;</li> <li>Aménagement du territoire qui encourage généralement l'utilisation de l'automobile (faible densité, offre abondante de stationnement, ségrégation des usages, installations pour le service à l'auto, aménagements peu favorables pour le transport actif et le transport collectif, etc.).</li> <li>Absence de normes pour le chauffage au bois.</li> <li>Manque d'arbres et d'espaces verts dans certains secteurs de la Ville.</li> <li>Absence ou déficience des dispositions favorisant la biodiversité.</li> <li>Impacts des insectes ravageurs, tels que l'agrile du frêne sur la foresterie urbaine.</li> <li>Présence de plusieurs plantes envahissantes sur le territoire.</li> <li>Empiètements de divers ouvrages dans les bandes de protection riveraines du fleuve et des cours d'eau situés en milieu agricole.</li> <li>Congestion routière croissante.</li> <li>Forte imperméabilisation des sols dans certains secteurs.</li> <li>Résistance de certains citoyens à changer leur comportement ou à adopter des mesures écoresponsables.</li> <li>Performance environnementale de l'organisation municipale qui laisse encore place à amélioration.</li> <li>Pollution des cours d'eau en milieu agricole.</li> </ul>

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'un écocentre et collecte des matières recyclables qui permettent de réduire les quantités de matières résiduelles destinées à l'enfouissement.</li> <li>Collecte et valorisation imminente des matières organiques.</li> <li>Adoption d'une réglementation interdisant l'utilisation des sacs de plastique à usage unique.</li> <li>Gestion adéquate des neiges usées.</li> <li>Resserrement, depuis 2012, des normes de construction favorisant l'économie d'énergie dans les petits bâtiments résidentiels.</li> <li>Compteurs d'eau favorisant l'économie d'eau potable.</li> <li>Normes de rétention pluviales appliquées dans les secteurs à développer (C et L).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De nombreuses surverses ont lieu dans les cours d'eau locaux lors de fortes pluies en raison du réseau d'égout sanitaire saturé et des infiltrations sur l'ensemble du territoire. Une attention particulière devra être apportée aux projets de développement et de redéveloppement afin qu'ils n'amplifient pas ces surverses au-delà de ce qui est autorisé par le gouvernement provincial. Ce faisant, des études seront requises préalablement à l'autorisation de certains projets afin d'assurer que la capacité des réseaux n'est pas compromise. Dans certains cas, la délivrance des permis et certificats devra être conditionnée par la signature d'une entente relative aux travaux municipaux dans l'éventualité où la Ville juge opportun de rehausser les infrastructures et équipements municipaux afin d'autoriser la réalisation d'un projet susceptible d'entraîner des surcharges ou qui se situe dans un secteur où la consolidation implique la possibilité de telles surcharges en aval du développement projeté, le tout dans un souci de planifier la desserte de manière intégrée en tenant compte des impacts immédiats, mais aussi projetés de la consolidation.</li> <li>Réduction de l'effet d'îlot de chaleur dans les secteurs résidentiels plus récents et dans les secteurs voués à une intensification.</li> </ul>

[REG-360-04, art.6 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.49 (2024-11-01)]

En l'espace d'une génération, la protection de l'environnement fait dorénavant partie des préoccupations de la majorité des gens. Ce qui était jadis un déchet est aujourd'hui une matière résiduelle recyclable ou autrement valorisable, l'hypothèse que les GES puissent affecter le climat ne fait aujourd'hui plus de doute, ce qui était un simple fossé ou un ruisseau sans importance est considéré aujourd'hui comme un habitat faisant partie d'un écosystème qu'il faut protéger et mettre en valeur, etc. Cette conscientisation face à l'importance de l'environnement se traduit de plus en plus dans les orientations et objectifs des outils de planification de l'aménagement du territoire.

Ainsi, le plan d'urbanisme se doit dorénavant de prendre en considération les enjeux liés aux changements climatiques, l'efficacité énergétique et la réduction de la consommation des ressources, l'équilibre écologique et la protection de la biodiversité, la sécurité des personnes et des biens, la santé publique, l'attractivité, la compétitivité, l'efficience économique, la dynamique démographique, la cohésion sociale, la solidarité entre les générations et l'acceptabilité sociale pour prétendre que ses orientations s'appuient sur les principes du développement durable. Pour le volet plus spécifique de l'environnement, la politique environnementale et son plan d'action identifient déjà une série de moyens que la Ville prévoit mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés.

TEMPÉRATURE DE SURFACE – 2012



TEMPÉRATURE DE SURFACE – 2022

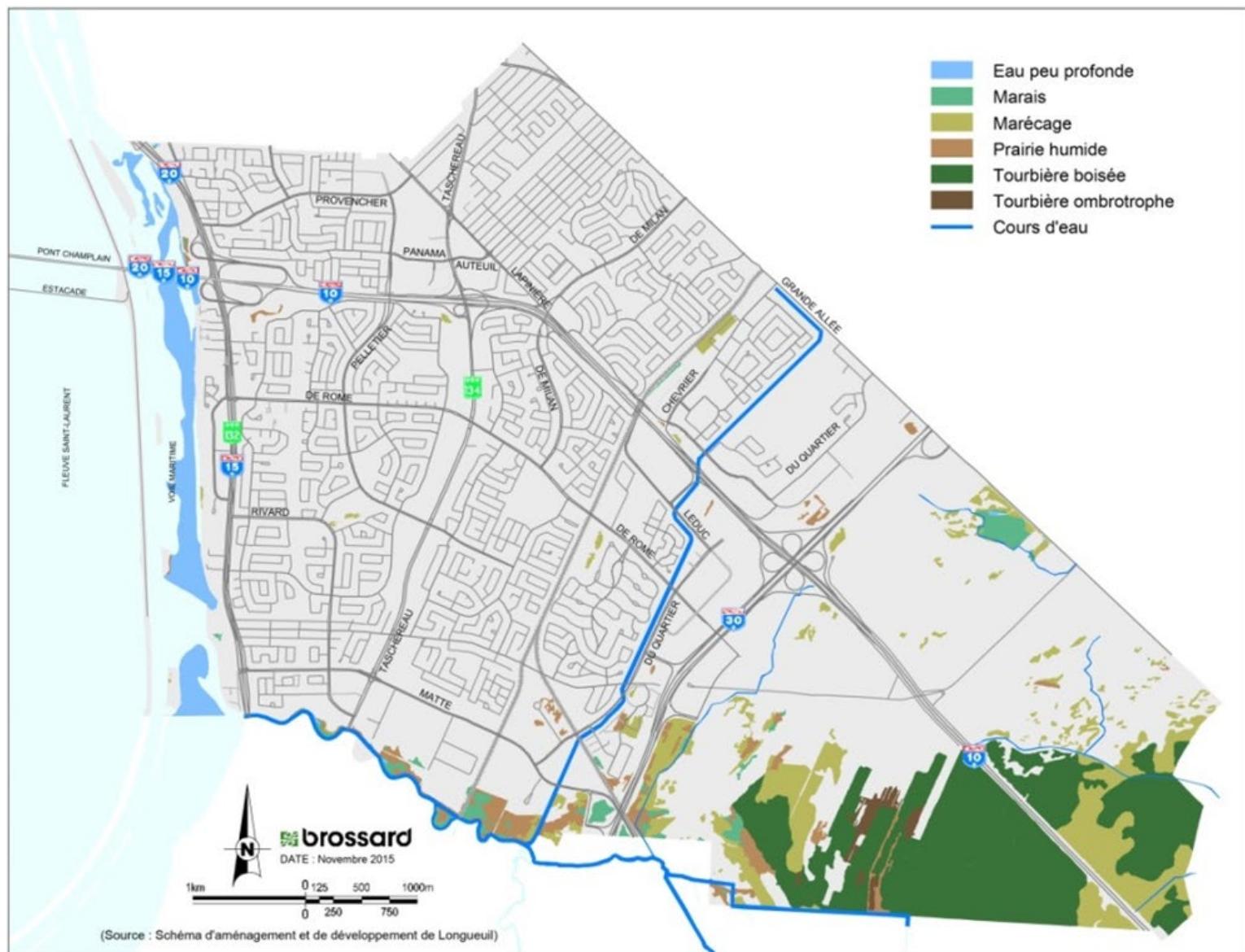


Source : INSPQ, 2012 et 2022

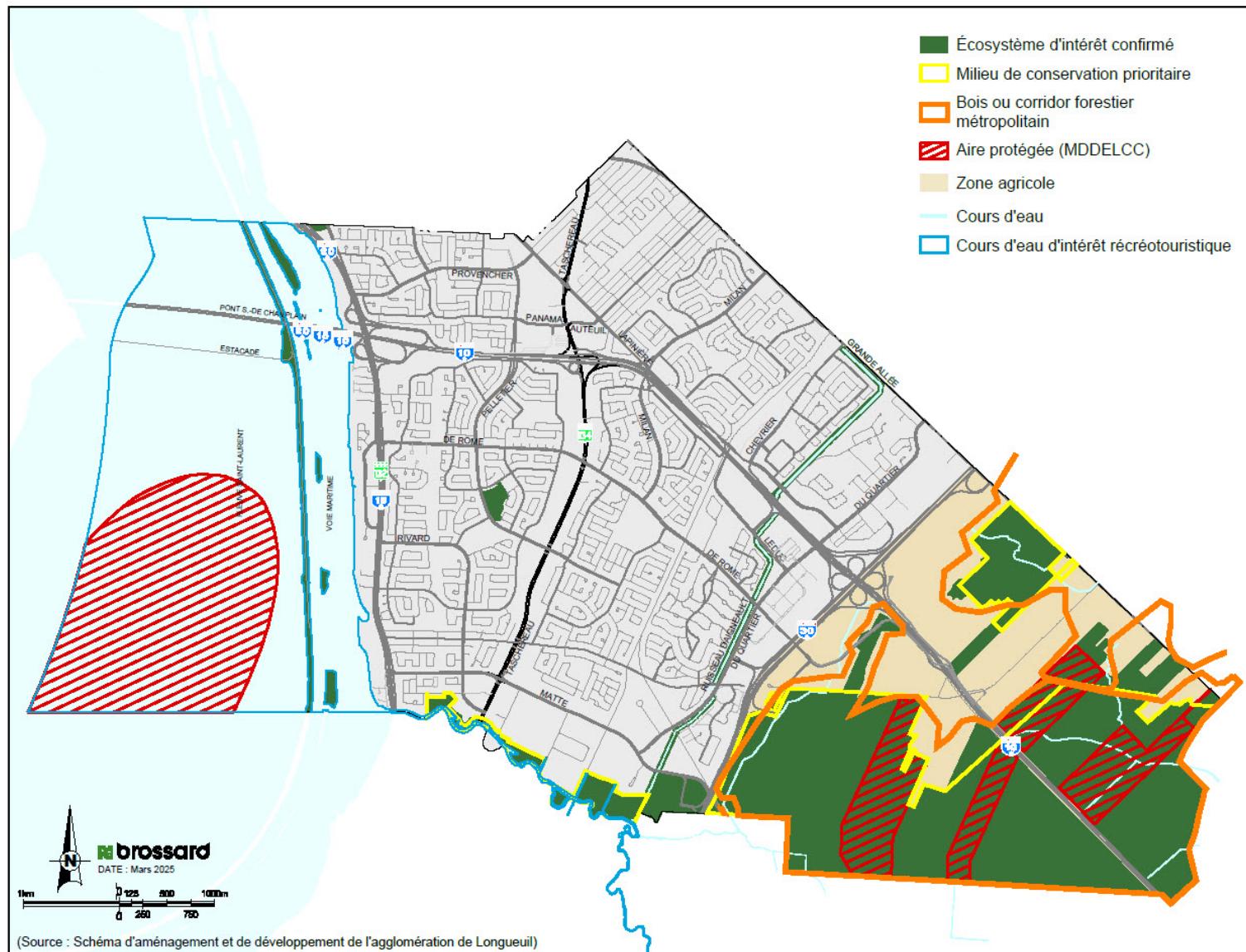
 Plus chaud  Chaud  Moyen  Frais  Plus frais  Parcs et espaces verts (2023)

#### Plan 14.1 – îlot de chaleur

[REG-360-07, art.47 (2024-11-01)]



**Plan 15 - milieux humides potentiels de plus de 0,3 ha** selon un inventaire réalisé par Canards illimités Canada et par le MDDELCC en 2010



Plan 16 – Milieux naturels d'intérêt  
[REG-360-08, art.6 (2025-08-13)]



*Plan 17 – Boisés et milieux naturels terrestres d'intérêt*

### 5.9.3 *Objectifs et moyens de mise en œuvre*

Tableau 24

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><i>Protéger et mettre en valeur, d'ici 2035, au moins 20 % du territoire de l'Agglomération de Longueuil à des fins d'écosystèmes d'intérêt</i></p>	<p>Brossard vise à protéger et mettre en valeur un peu plus de 20 % de son territoire terrestre (plan 17). Lorsque les écosystèmes aquatiques d'intérêt sont pris en considération, c'est plus de 30 % de la superficie de Brossard qui sera protégée.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Intégrer à la réglementation d'urbanisme une identification et une caractérisation des milieux humides de 0,3 ha et plus basée sur les données du plan numéro 15.</i></li> <li>• <i>Intégrer une identification des boisés et corridors forestiers métropolitains et des autres ensembles boisés structurants d'agglomération basée sur les données du SAD ou d'une caractérisation plus récente respectant les principes de l'inventaire illustré à ce document. Le plan 16 illustre le tout.</i></li> <li>• <i>Intégrer, à la réglementation d'urbanisme, la délimitation des bois et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt confirmé, des milieux à documenter et des milieux de conservation prioritaire illustrés au SAD. Le plan 16 illustre le tout.</i></li> <li>• <i>Prévoir des orientations et des objectifs de gestion, de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt confirmé, illustrés au plan numéro 16.</i> À cet effet, des dispositions normatives sont introduites aux règlements d'urbanisme afin d'interdire ou encadrer de manière stricte l'abattage d'arbres (sauf pour ce qui est de la coupe requise pour la construction ou l'exploitation de la station Rive-Sud du REM et ses infrastructures et équipements connexes sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)), régir les usages et travaux autorisés dans un souci de préserver ces milieux et mettre en œuvre le plan directeur de gestion des milieux naturels adopté par le conseil municipal en 2013.</li> <li>• <i>Intégrer, lors de la modification du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels en application sur le territoire de Brossard ou lors de l'élaboration d'un nouveau Plan de ce type :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>les éléments cités au SAD, incluant notamment les éléments du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005) ;</i></li> </ul> </li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>les données sur les espèces menacées ou vulnérables, les bois et corridors forestiers métropolitains et les écosystèmes d'intérêt illustrés au SAD ;</i></li> <li>○ <i>les aires protégées inscrites aux différents registres ou toutes autres données découlant d'inventaires ou de caractérisations plus détaillés ;</i></li> <li>○ <i>les éléments et les notions de connectivité des écosystèmes d'intérêt ;</i></li> <li>○ <i>la démarche proposée dans le Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides du MDDELCC.</i></li> </ul>
<p><i>S'adapter aux changements climatiques tout en améliorant la qualité environnementale de l'agglomération</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <i>Intégrer le concept de foresterie urbaine et des objectifs, critères et autres dispositions normatives portant sur l'aménagement paysager des domaines publics et privés et le maintien du couvert forestier en place dans les secteurs établis et en développement. Des dispositions normatives seront prévues afin de mieux encadrer l'abattage d'arbres en milieu urbain, exiger des ratios de plantation plus élevés et des mesures pour assurer la pérennité des arbres plantés.</i></li> <li>● <i>Adapter la réglementation d'urbanisme à la lutte aux îlots de chaleur urbains et à la création d'îlots de fraîcheur en intégrant notamment les notions d'albédo, de végétalisation des sites, d'aménagements plus perméables, etc.</i></li> <li>● <i>Mettre en place des dispositions réglementaires visant l'amélioration de la qualité l'air, telles celles encadrant la marche au ralenti des véhicules ou l'installation et l'utilisation d'appareils de chauffage au bois dans les milieux de vie. À cet effet, les foyers fours et équipements similaires extérieurs fonctionnant au bois seront interdits dans la réglementation d'urbanisme, sauf en zone agricole.</i></li> <li>● <i>Mettre en place des dispositions réglementaires visant à réduire la pollution lumineuse.</i></li> <li>● <i>Mise en place d'ouvrages de gestion des eaux pluviales sur les terrains privés afin de diminuer le débit de pointe dans les réseaux lors de fortes pluies (jardins de pluie, puits d'infiltration, débranchement des gouttières des réseaux, etc.) incluant la mise en place de dispositions réglementaires.</i></li> <li>● <i>Dans le cadre de demandes de PAE ou de PPCMOI ou de modifications réglementaires, énoncer des critères ou exiger une augmentation considérable du verdissement des terrains, des toitures, des murs et autres surfaces, de surfaces réfléchissantes et de rétention et d'infiltration des eaux pluviales à même les projets concernés.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><i>Protéger et mettre en valeur les rives, le littoral et les plaines inondables</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Délimiter les plaines inondables du territoire (plan 19).</i></li> <li>• <i>Assurer le respect des dispositions minimales relatives aux rives, au littoral et aux plaines inondables en intégrant les dispositions minimales du document complémentaire du SAD à la réglementation d'urbanisme.</i></li> <li>• <i>Assurer une propriété et une accessibilité publiques des rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Jacques lors de l'approbation de nouveaux projets de développement ou d'opération cadastrale importante. Des objectifs et critères seront introduits dans le règlement relatif aux PIIA afin que le lotissement et les aménagements tiennent compte de cet objectif.</i></li> </ul>
<p><i>Assurer la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle des écosystèmes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Assurer un suivi des cours d'eau, en portant une attention particulière à l'état de la qualité de l'eau, de la rive, de l'érosion des berges, des ponceaux et des autres infrastructures anthropiques.</i></li> <li>• <i>Assurer la mise en œuvre d'actions adéquates afin d'assurer le libre écoulement des eaux dans les cours d'eau (suivi et remplacement des ponceaux, implantation et aménagement des bandes riveraines, etc.). Ces travaux sont assujettis à l'obtention d'un permis ou d'un certificat.</i></li> <li>• <i>Encourager la renaturalisation de la rive et, en zone agricole, l'implantation de haies brise-vent et de systèmes agroforestiers riverains. Les dispositions de la Politique de protection des rives du littoral et de la plaine inondable à cet effet sont intégrées aux règlements d'urbanisme.</i></li> <li>• <i>Assurer un suivi des branchements privés afin d'éviter que les eaux pluviales privées soient directement orientées vers les conduites unitaires ou dans le mauvais conduit, dans le cas d'un réseau séparatif. Ces travaux nécessitent l'obtention d'un permis ou un certificat de la Ville. Des inspections de validation sont effectuées sur le terrain.</i></li> <li>• <i>Continuer l'identification des installations sanitaires individuelles, assurer un suivi de leur état et exiger, le cas échéant, leur mise aux normes. La priorité sera accordée aux installations sanitaires individuelles situées à 100 m ou moins d'un milieu humide ou d'un plan et cours d'eau.</i></li> <li>• <i>Introduire des dispositions relatives à la gestion durable des eaux de ruissellement afin de réduire l'apport d'eau de pluie dans les réseaux d'évacuation publics et les cours d'eau. Des dispositions sont intégrées à la réglementation d'urbanisme afin de limiter les surfaces perméables et la réglementation municipale sera maintenue ou bonifiée pour assurer des critères de rétention adéquats.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Mettre en place les mesures nécessaires afin de réduire, voire interdire, l'utilisation d'engrais et de pesticides sur leurs propriétés, de sensibiliser la population sur les impacts négatifs de ces produits sur l'environnement et de promouvoir des solutions de recharge écoresponsables.</i> La ville de Brossard dispose d'un règlement à cet effet et d'une équipe pour en assurer l'application, incluant le volet sensibilisation.</li> <li><i>Mettre en place des mesures d'économie d'eau potable dans les projets de construction et d'aménagement.</i> Des dispositions sont intégrées au règlement de construction afin de régir l'installation de certains équipements de plomberie.</li> <li><i>Procéder à des travaux sur le réseau d'égout sanitaire afin de limiter les débordements aux ouvrages de surverses ou dans les milieux récepteurs (cours d'eau) lors de fortes pluies.</i></li> </ul>
<i>Assurer une gestion optimale des matières résiduelles et des neiges usées</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Contribuer à la mise en œuvre du PDGMR</b> en prévoyant notamment des orientations, objectifs et affectations permettant l'implantation, l'intégration et les opérations des installations et équipements et de gestion des matières résiduelles, ainsi que des normes favorisant et contrôlant l'intégration d'installations et d'équipements adéquats de collecte domestique des matières résiduelles dans les bâtiments, sur les terrains et dans les entreprises. À cet effet, les règlements d'urbanisme et le règlement sur la gestion des matières résiduelles seront modifiés afin de prévoir la collecte éventuelle des matières organiques, encourager le recyclage et la valorisation des matières résiduelles, réduire l'impact visuel des équipements d'entreposage extérieur et favoriser des aménagements de qualité.</li> <li><i>Développer de nouvelles techniques de gestion plus efficaces et abordables pour le traitement des neiges usées.</i></li> <li><i>Élaborer, avant l'ouverture ou l'agrandissement d'un nouveau site de gestion des neiges usées, un plan directeur de gestion des neiges usées visant à : déterminer les besoins actuels et futurs de la municipalité. Actualiser les méthodes de chargement et de gestion des neiges usées pour notamment réduire les émissions des GES et l'empreinte des sites. Évaluer d'autres options plus durables. Identifier, le cas échéant, les sites urbains près des axes routiers structurants pour l'implantation de tout nouveau site de dépôt et de gestion des neiges usées.</i></li> </ul>
<i>Favoriser la mise en œuvre des orientations de la politique environnementale et du plan</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Favoriser la renaturalisation des rives du Saint-Laurent et des rives des différents cours d'eau situés en milieu agricole.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
stratégique et d'intervention en foresterie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mettre en œuvre le plan d'action pour l'agrile du frêne.</li> <li>● Évaluer la possibilité d'intégrer des critères d'évaluation inspirés de certifications environnementales reconnues et bonifier la réglementation d'urbanisme afin de : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ protéger les milieux naturels d'intérêt ;</li> <li>○ régir l'imperméabilisation des sols ;</li> <li>○ exiger davantage d'espaces verts et la plantation d'arbres ;</li> <li>○ favoriser une meilleure biodiversité ;</li> <li>○ favoriser l'agriculture urbaine ;</li> <li>○ favoriser la construction de bâtiments à haute efficacité énergétique ;</li> <li>○ favoriser une meilleure gestion des matières résiduelles ;</li> <li>○ introduire des mesures pour limiter les îlots de chaleur ;</li> <li>○ restreindre ou interdire le chauffage au bois ;</li> <li>○ favoriser l'électrification des transports ;</li> <li>○ favoriser l'aménagement d'aires de stationnement plus écologiques (biorétention des eaux de ruissellement, végétation, type de surface, etc.).</li> </ul> </li> <li>● Bonifier les plantations dans les projets de développement ou de redéveloppement.</li> <li>● Protéger, maintenir et revitaliser les milieux naturels, boisés et d'intérêts dans les projets de développement ou de redéveloppement.</li> </ul>
Favoriser l'urbanisme durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Consolider les milieux urbains existants.</li> <li>● Favoriser la requalification ou la revitalisation des secteurs à rénover ou en déclin.</li> <li>● Favoriser l'émergence d'ensembles urbains conformes aux principes de collectivités viables ou « Smart growth » : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ orienter le développement de façon à consolider les communautés ;</li> <li>○ offrir une mixité des fonctions en regroupant différentes fonctions urbaines ;</li> <li>○ tirer profit d'un environnement bâti plus compact ;</li> </ul> </li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="radio"/> offrir une typologie résidentielle diversifiée ;</li><li><input type="radio"/> créer des unités de voisinage propices au transport actif ;</li><li><input type="radio"/> développer le caractère distinctif et le sentiment d'appartenance des communautés ;</li><li><input type="radio"/> favoriser les modes de transport durables (transport actif et transport collectif) et réduire la dépendance à l'automobile ;</li><li><input type="radio"/> faire des choix équitables de développement économique.</li></ul>

*Le tableau 25 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

[REG-360-04, art.7 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.50 (2024-11-01)] ; [REG-360-08, art.7 (2025-08-13)]

## 5.10 Contraintes naturelles et anthropiques

Une zone de contrainte anthropique représente une portion de territoire où l'impact découlant de la présence d'un usage, d'une construction, d'un équipement, d'une infrastructure, d'un ouvrage quelconque ou d'une voie de circulation est susceptible de porter atteinte à la sécurité ou à la santé des individus, de même qu'à leur confort et à l'intégrité de leurs biens. Deux grandes catégories de contraintes anthropiques peuvent être identifiées, à savoir celles qui présentent des risques et celles qui génèrent des nuisances. Les entreprises industrielles ou commerciales qui utilisent, produisent ou entreposent des produits dangereux, les routes et les voies ferrées sur lesquelles sont transportées des matières dangereuses et les équipements dont le bris pourrait menacer la population environnante (barrages, gazoducs, etc.) peuvent être considérés comme des contraintes anthropiques qui présentent des risques. Les activités qui génèrent du bruit, des odeurs, de la poussière, des vibrations, de la radiation, de la chaleur ou qui constituent une contrainte visuelle représentent, quant à elles, une contrainte en raison des nuisances qu'elles peuvent générer.

Les zones de contraintes naturelles sont, quant à elles, celles qui présentent des dangers particuliers pour des raisons de sécurité publique. Ce sont essentiellement les risques de mouvement de sol et les risques d'inondation qui sont associés à ce type de contraintes.

## 5.10.1 *Faits saillants*

### 5.10.1.1. *Générateurs de risques*

- À l'instar des autres municipalités, les générateurs de risques sont multiples sur le territoire de Brossard : réseaux de transport ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel, entreposage ou utilisation de divers produits à des fins industrielles, commerciales et même à des fins résidentielles (comme les bombonnes de propane), voies de transport où transitent des matières dangereuses, etc.
- L'Agglomération de Longueuil dispose d'un schéma de couverture de risques en sécurité incendie depuis 2005, et ce, en conformité avec la Loi sur la sécurité incendie.
- Deux casernes d'incendie sont situées sur le territoire de Brossard (sur le boulevard Matte et sur l'avenue Broadway). La caserne actuelle située sur boulevard Matte sera relocalisée, dans ce même secteur, et cette dernière devrait comporter un centre de formation et d'entraînement pour les pompiers.
- En 2011, près de 627 000 tonnes de produits chimiques ont transité sur le territoire de Brossard par la Voie maritime du Saint-Laurent. Les données disponibles n'indiquent cependant pas la proportion de matières dangereuses.
- Des 8 759 wagons qui ont transité sur le territoire de Brossard en 2006, 909 transportaient des matières dangereuses. Une série de mesures permettent cependant de réduire les risques en cas d'accident ferroviaire, dont le contrôle de la vitesse des convois, la limitation du nombre de wagons transportant des matières dangereuses et l'utilisation de wagons conçus pour résister aux impacts en cas d'accident.
- Aucune donnée n'est disponible quant aux quantités de matières dangereuses qui transitent sur le territoire de Brossard par le réseau routier. Par contre, la proximité des grands axes routiers, l'interdiction

de transport de ces matières dans le tunnel Louis-Hippolite-La Fontaine et l'ouverture complète de l'autoroute 30, en décembre 2012, contribuent à favoriser ce type de transit sur le territoire de Brossard.

- Selon un inventaire réalisé en juillet 2012, Brossard comptait 22 641 bâtiments sur son territoire. De ce nombre, moins de 1 % des bâtiments (147) présentaient des risques d'incendie très élevés, près de 5 % (1 085) étaient considérés à risques élevés, 35 % (7830) à risques moyens et 65 % (13 579) à faibles risques. Cette classification des risques a été établie selon les orientations du ministre de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie. Elle est tributaire de plusieurs facteurs, comme l'usage, la superficie des bâtiments, le nombre d'étages, le nombre et la vulnérabilité des occupants, la présence de produits dangereux, etc. La répartition des bâtiments à risques de Brossard est similaire à la moyenne de l'Agglomération de Longueuil.<sup>41</sup>
- L'Agglomération de Longueuil compte 18 industries qui sont visées par le Règlement sur les urgences environnementales de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999 (LCPE) en raison des matières dangereuses qui sont utilisées ou entreposées par ces entreprises. Aucune de ces entreprises n'est cependant située sur le territoire de Brossard, ni à proximité immédiate de ses limites territoriales.

### 5.10.1.2. *Générateurs de nuisances*

- Le bruit routier représente une source importante de nuisances. Le schéma d'aménagement et de développement de Longueuil identifie les routes les plus problématiques à cet égard, c'est-à-dire les autoroutes 10 et 30, de même que les routes 132 et 134 (boul.

<sup>41</sup> Agglomération de Longueuil, Service de la géomatique, Direction de l'aménagement durable du territoire, juillet 2012.

Taschereau). Pour ces routes, un corridor de contrainte est identifié en fonction des débits de circulation recensés et de la vitesse de circulation permise. Le développement des secteurs vacants compris dans ces zones de contraintes est assujetti à la mise en place de mesures de mitigation lorsque les usages projetés concernent de l'habitation, des institutions ou des usages de type récréatif (parcs, terrains de jeu, etc.). Des ouvrages d'atténuation du bruit routier ont d'ailleurs été mis en place sur certains tronçons de l'autoroute 10 et le long de l'autoroute 30, à proximité des récents projets de développement résidentiels.

- Les parcs industriels génèrent, dans les limites de ce qui est permis par la Loi, certaines nuisances. Il est donc inévitable que du bruit, des odeurs, de la poussière, des vibrations, de la fumée, des lumières ou autres sources de nuisances puissent éventuellement affecter la qualité de vie des milieux sensibles adjacents. De plus, l'entreposage extérieur et certains aménagements nécessaires aux activités des entreprises peuvent aussi constituer une contrainte visuelle. Les secteurs résidentiels de Brossard les plus à risque sont ceux limitrophes au parc industriel dans le secteur du boulevard Matte et les futurs projets de développement résidentiels qui sont projetés dans le secteur C, à proximité de l'autoroute 30.
- Certaines activités commerciales sont également susceptibles de générer des nuisances en raison de la nature même des activités ou des installations particulières qui sont mises en place pour offrir un service. Ainsi, les bars, salles de réunion, et autres lieux de rassemblement de personnes peuvent générer un achalandage ou favoriser des attroupements de personnes qui peuvent représenter des nuisances. Les installations pour le chargement et le déchargement de marchandises, les lave-autos, les ateliers de mécanique, les installations pour le service à l'auto, les conteneurs à déchets, les terrasses extérieures pour la consommation de nourriture ou boisson et autres installations similaires peuvent être la source de bruits incommodants pour le voisinage. L'odeur des camions de livraison, des véhicules dans une file d'attente pour un service à l'auto, les odeurs liées à la cuisson des aliments dans un

restaurant et celles des conteneurs à déchets peuvent également être dérangeantes pour le voisinage.

- Les thermopompes, filtreurs de piscine, compresseurs et autres équipements similaires sont également très répandus et souvent la cause de problématiques de nuisances.
- La ville de Brossard a dû mettre en place un plan d'action qui guide les mesures à prendre pour prévenir la prolifération des graffitis, tant sur le domaine public que privé.
- Les plaintes adressées au Canadian National concernent principalement et, en ordre d'importance, le bruit, les vibrations, le sifflement et la vitesse des trains. Sur le territoire de Brossard, la mise en place d'ouvrages de contrôle de la circulation aux croisements du réseau routier a cependant permis de mettre fin au sifflement des locomotives à l'approche des passages à niveau. De plus, le réseau de voies ferrées sur le territoire de Brossard ne comporte aucune cour de triage. L'impact de la vitesse varie puisque les limites de vitesse des trains pour le transport de marchandises à Brossard sont de 16 km/h pour la portion de la voie ferrée située au nord de l'autoroute 10, 40 km/h pour la section comprise entre l'autoroute 10 et le boul. De Rome, 64 km/h entre Rome et la jonction ferroviaire, 16 km/h pour le tronçon compris entre la jonction et l'autoroute 30 et 40 km/h pour celui compris entre la jonction et la limite sud du territoire (croisant le boul. Matte).
- Les antennes de télécommunication pour la téléphonie sans-fil sont omniprésentes sur le territoire. En 2012, pas moins de 22 sites accueillaient des équipements à cet effet. Ce sont surtout les six bâtis d'antennes en site propre qui génèrent le plus d'impacts visuels, alors que les équipements installés sur des toits de bâtiments (13 au total) sont parfois difficiles à repérer, de même que les 3 sites où les équipements sont installés sur des pylônes d'Hydro-Québec.
- Tout comme les bâtis d'antenne, les lignes de transport d'électricité qui sillonnent le territoire constituent une source de nuisances qui est principalement d'ordre visuel, mais le phénomène d'effet couronne causé par l'intensité du champ électrique des lignes haute tension

produit un bruit qui peut s'avérer également nuisible pour les résidents adjacents. De plus, le poste de transformation de Brossard génère des nuisances de bruit significatives.

- Le règlement municipal en vigueur relatif aux nuisances comporte des dispositions afin de régir les déchets, herbes hautes, matières nuisibles, véhicules hors d'état, le bruit, la pollution lumineuse, les odeurs, etc.
- Malgré la présence d'une seule installation d'élevage (ferme bovine) sur le territoire et les normes en vigueur pour minimiser les odeurs liées à la gestion des engrains de ferme, les activités agricoles sont susceptibles de générer certaines nuisances (bruit, poussière, odeurs, etc.).

#### *5.10.1.3. Contraintes naturelles*

- Les seuls cours d'eau situés sur le territoire de Brossard qui comportent des cotes ou une cartographie du risque d'inondation sont le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saint-Jacques. Les contraintes liées aux risques d'inondation sont marginales le long du fleuve en raison de la hauteur du talus. De plus, ces contraintes ne sont applicables que du côté du fleuve puisque les niveaux d'eau sont régularisés par des écluses dans la Voie maritime. La zone inondable de la rivière Saint-Jacques comporte, quant à elle, une zone de débordement importante pour la section comprise entre Taschereau et l'autoroute 30. Bien que la zone à risque d'inondation soit essentiellement circonscrite à l'intérieur des parcs riverains Illinois et de la rivière Saint-Jacques, une portion de zone inondable empiète sommairement sur des terrains déjà occupés à des fins industrielles ou commerciales.

- Aucune zone d'inondation par embâcle ni zone à risques de mouvement de sol ne sont identifiées sur le territoire de Brossard.

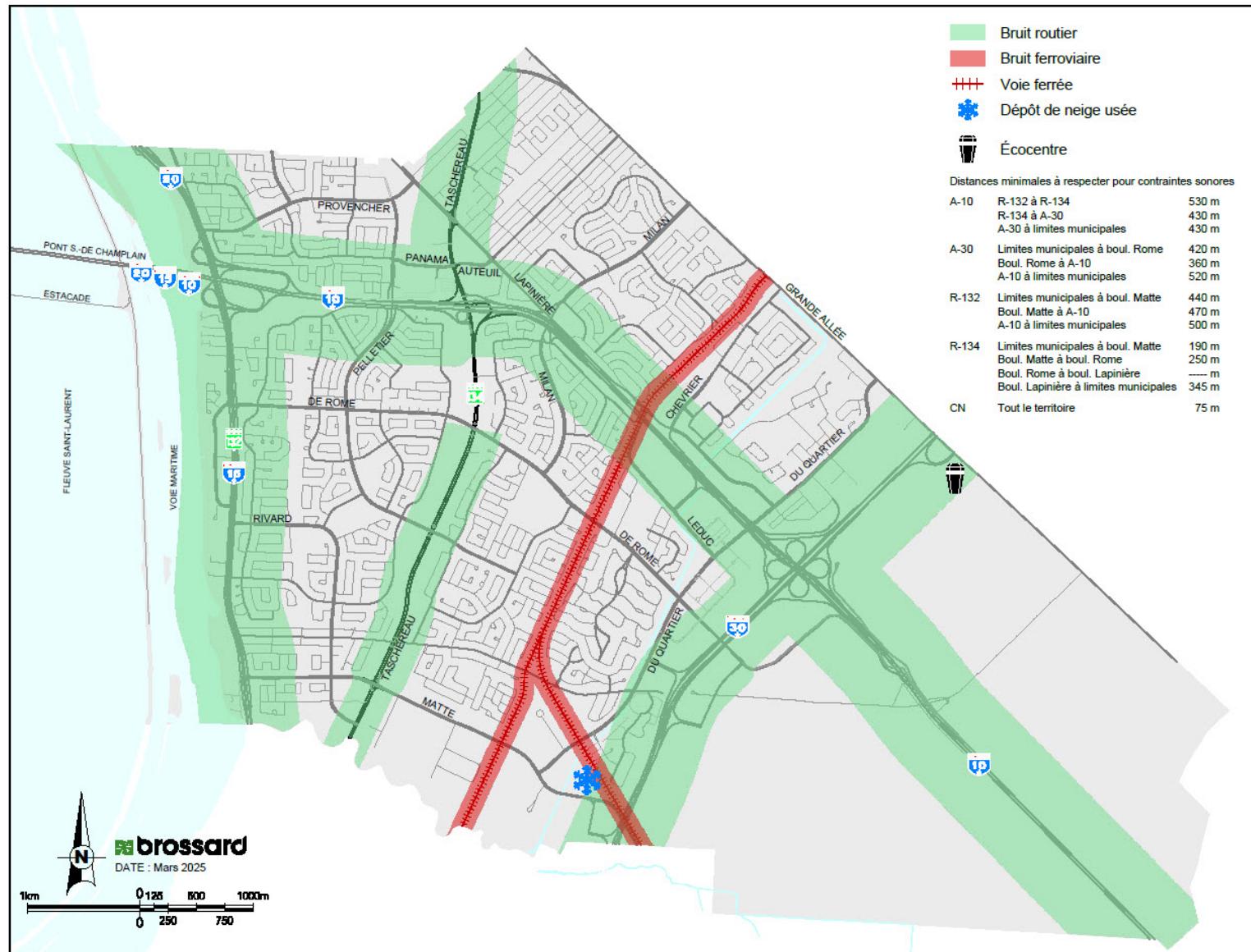
### 5.10.2 Atouts et défis

Tableau 25

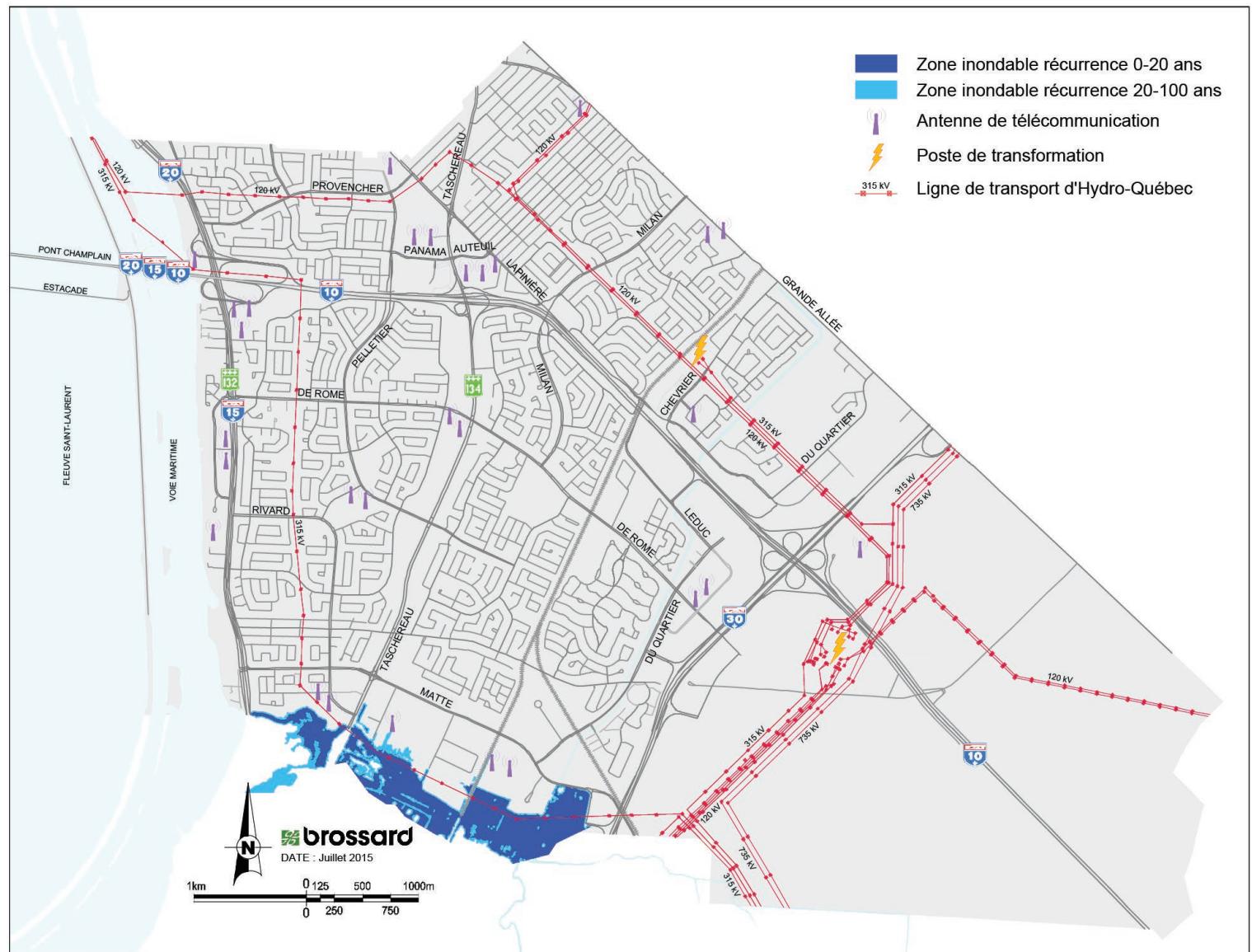
Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de peu de générateurs de risques importants sur le territoire de Brossard.</li> <li>Risques et nuisances liés à la présence des voies ferrées minimisés en raison de la faible dénivellation du territoire, l'achalandage limité (voies secondaires), une vitesse de circulation relativement faible et l'absence de sifflement à la croisée des routes.</li> <li>Malgré la présence de nombreux corridors de transport d'énergie, La Ville a su tirer profit de cette contrainte par l'aménagement de corridors récréatifs.</li> <li>Les zones à risques d'inondation sont pratiquement inexistantes sur le territoire et il n'y a aucune zone à risques de mouvement de sol de répertoriée.</li> <li>Les contraintes liées aux activités agricoles (odeurs, bruit, poussière, etc.) Sont atténuées de manière importante en raison de la localisation géographique de la zone verte (effet tampon de l'autoroute 30 et en aval des vents dominants par rapport à la zone urbaine).</li> <li>La réglementation municipale en vigueur permet déjà à la ville d'intervenir sur certaines nuisances, incluant le bruit des appareils mécaniques, la pollution lumineuse, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il subsiste un certain nombre de terrains à développer ou à redévelopper à proximité des voies ferrées, des autoroutes et du poste de transformation d'électricité situé sur le boulevard Chevrier (générateurs de risques et de nuisances).</li> <li>Le secteur industriel du boulevard Matte est adjacent à des milieux résidentiels, ce qui risque de générer des problèmes de cohabitation.</li> <li>Plusieurs secteurs commerciaux, en particulier sur Taschereau, sont susceptibles de causer des nuisances par rapport aux zones résidentielles adjacentes.</li> <li>Les ouvrages existants pour atténuer le bruit routier sont parfois incomplets, inadéquats ou inesthétiques.</li> <li>Bien que le réseau de téléphonie sans-fil actuel permet une excellente couverture sur le territoire pour la majorité des fournisseurs, il n'est pas exclu que l'implantation de nouveaux bâtis d'antennes soit requise.</li> <li>Malgré les initiatives prises par la Ville en ce qui a trait à la prévention des graffitis, ce type de vandalisme demeure problématique.</li> </ul>

Afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable, il importe de prendre en compte dans le cadre de l'aménagement du territoire les principes de prévention et de précaution. En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction devraient être mises en place, en priorité à la source.

En définitive, le territoire de Brossard compte un nombre limité de générateurs de risques et de contraintes anthropiques. Le bruit routier, les projets de développement adjacents aux voies ferrées, la proximité de certains usages commerciaux ou industriels par rapport aux usages sensibles et l'implantation éventuelle de nouveaux équipements de télécommunication sont les principaux axes où une intervention de la ville est envisageable et se justifie. C'est dans cet esprit que les objectifs et moyens de mise en œuvre qui suivent ont été développés.



**Plan 18 – Contraintes anthropiques**  
[REG-360-08, art.8 (2025-08-13)]



## **Plan 19 – Contraintes anthropiques**

### 5.10.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre

Tableau 26

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
Atténuer les impacts des contraintes anthropiques et naturelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégrer les normes minimales du SAD en ce qui a trait au bruit routier, de même que les contraintes ferroviaires (sécurité, bruit et vibrations), les contraintes liées à la proximité des postes de transformation d'électricité, la protection des zones inondables et les distances séparatrices relatives aux installations d'élevage et à l'épandage des engrangements de ferme à la réglementation d'urbanisme. Afin d'assurer la sécurité des personnes en cas de déraillement, tout nouveau bâtiment principal et tout agrandissement à un bâtiment principal existant, occupé ou destiné à être occupé par un usage sensible, devra être implanté à plus de 15m d'une emprise ferroviaire. De plus, tout terrain visé par la construction d'un nouveau bâtiment principal devra comporter une clôture de sécurité, d'une hauteur minimale de 1,8m, le long de toute ligne de propriété adjacente à une emprise ferroviaire.</li> <li>Prendre en compte la problématique du bruit routier et ferroviaire en amont de la planification des projets de développement résidentiels et favoriser l'implantation d'usages insensibles au bruit le long de ces corridors.</li> <li>Favoriser l'implantation des antennes de télécommunications sur des sites de moindre impact.</li> </ul>
Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents usages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonifier et resserrer certaines dispositions normatives dans les secteurs industriels et commerciaux adjacents à des zones résidentielles ou autres usages sensibles, de manière à : <ul style="list-style-type: none"> <li>éviter l'implantation des usages les plus contraignants à proximité d'usages sensibles ;</li> <li>exiger l'aménagement de zones tampons adéquates entre les usages résidentiels et les usages non résidentiels ;</li> <li>minimiser les impacts des quais de chargement/déchargement, l'entreposage extérieur, les équipements pour le service à l'auto, les lave-voitures automatiques, les conteneurs à déchets, les terrasses extérieures pour la consommation de nourriture ou boissons et autres aménagements ou ouvrages susceptibles de générer des nuisances.</li> </ul> </li> </ul>
Réduire le vandalisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonifier les ouvrages d'atténuation du bruit routier existants (murales artistiques, plantations, etc.) de manière à décourager le vandalisme et les graffitis.</li> </ul>

Objectifs	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des dispositions particulières afin que des mesures soient prises pour contrer ou diminuer les risques de vandalisme et de graffitis, incluant notamment le choix des matériaux, l'utilisation d'écrans végétaux, l'application d'enduits protecteurs, etc. lors de la réalisation des projets de construction (bâtiments, enseignes, clôtures et autres constructions vulnérables).</li> </ul>
Assurer un contrôle adéquat des terrains contaminés et de l'entreposage des matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des dispositions seront intégrées au règlement de permis et certificats afin d'assurer que les politiques et règlements environnementaux soient respectés lors de la réalisation des projets de développement sur les sites contaminés.</li> <li>Maintenir ou bonifier les procédures en place afin d'informer le Service de protection incendie de l'agglomération de Longueuil de tout projet d'implantation d'une entreprise susceptible d'entreposer des matières dangereuses.</li> <li>Consulter le Service de protection incendie de l'agglomération de Longueuil, pour recommandations, pour tout projet de modification à la réglementation d'urbanisme visant à autoriser un usage sensible à moins de 500 m des limites d'un secteur industriel afin d'assurer, notamment, la compatibilité de ces nouveaux usages avec les entreprises des secteurs industriels existants et le respect des bandes tampons de sécurité ou mesures de mitigation existantes imposées à certaines entreprises.</li> </ul>

## 5.11 Infrastructures et utilités publiques

Le Québec, comme plusieurs provinces canadiennes, a connu une importante croissance démographique au cours des années d'après-guerre. La plupart des législations municipales provinciales ont rapidement évolué afin de tenir compte des défis reliés au boom immobilier et à l'accroissement rapide de la population.

Les législateurs et les municipalités ont dû explorer différentes façons de financer les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins accrus de services résultant de la croissance et du développement. Au fil des années, le financement des coûts de construction des infrastructures telles que les égouts, les routes et les trottoirs a connu différentes approches, dont notamment (i) l'émission de débentures par les municipalités, (ii) la captation de valeur, (iii) les ententes de lotissement, (iv) la taxation spéciale pour les améliorations locales sur les lots bénéficiaires ou potentiellement bénéficiaires, (v) les accords de partage des coûts avec les développeurs, (vi) les subventions provinciales et (vii) les taxes foncières et d'affaire.

Certaines de ces approches permettaient aux municipalités de limiter leur endettement, parfois élevé et sujet à l'approbation de la Commission municipale du Québec ou du ministre des Affaires municipales, selon les époques, tout en permettant aux développeurs immobiliers de procéder au développement de leur propriété avec une rapidité accrue.

Au cours des années 1970 et 1980, différentes formules de financement des infrastructures et équipements hors site, comme les bibliothèques municipales, les centres communautaires, casernes de pompier, lieux d'enfouissement technique, etc., (communément appelés les *soft services* par opposition aux *hard services* que sont les égouts, voies de circulation, trottoirs, etc.) se sont développé afin de mettre à la charge du développeur certains coûts indirects associés à son développement.

Il est juste de dire que les approches de financement des infrastructures municipales sont devenues de plus en plus sophistiquées au fil des ans.

Dans les faits, ce ne sont pas que les approches liées au financement des infrastructures et équipements municipaux qui se sont développées. Le boom immobilier a aussi entraîné des prises de conscience importantes sur la présence des espaces verts dans les communautés, la présence de logements sociaux, la présence de contraintes naturelles ou anthropiques, la mobilité active, la mixité des usages et la densification, notamment.

Cette prise de conscience a mené à l'inclusion, dans la plupart des législations municipales canadiennes, de certains pouvoirs permettant aux municipalités d'assujettir le développement immobilier au respect de certaines conditions préalables. L'objectif de ces conditions est généralement d'assurer l'adéquation du développement avec son milieu d'insertion, le bien-être public, une certaine équité fiscale, mais également une plus grande intégration des diverses populations dans ces milieux et la captation communautaire d'une partie des bénéfices découlant de normes d'urbanisme favorables au développement privé.

Par exemple, un règlement peut :

- assujettir la délivrance de tout permis à la production d'un rapport d'expert et à la réalisation de travaux préalablement à la délivrance de ce permis dans toute partie de territoire de la municipalité où des risques relatifs à la santé, à la sécurité ou à la protection de l'environnement ont été identifiés;
- assujettir la délivrance de certains permis à la cession par le demandeur, à titre gratuit, d'un droit de propriété immobilière, d'une servitude immobilière, des parties de l'immeuble destinées à l'emprise pour fins de voies publiques de circulation ou destinées à l'établissement, au maintien et à l'amélioration de parcs et de terrains de jeux et la préservation d'espaces naturels;

- assujettir la délivrance de tout permis pour la construction d'unités domiciliaires à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité en vue d'améliorer l'offre en matière de logement abordable sur le territoire de la municipalité;
- prévoir des normes destinées à s'appliquer, conditionnellement à la conclusion d'une entente avec le demandeur d'un permis, en remplacement d'une norme contenue dans le règlement, à l'exception toutefois d'une norme portant sur les usages autorisés au lieu visé par la demande;
- assujettir la délivrance de tout permis à l'approbation de plans relatifs à l'implantation et à l'architecture des constructions ou à l'aménagement des terrains et aux travaux qui y sont liés. Dans le cas où la décision consiste à approuver les plans, elle peut prévoir, parmi les conditions applicables, que le propriétaire doit prendre à sa charge le coût de certains de leurs éléments, notamment celui des infrastructures ou des équipements publics;
- assujettir la délivrance de tout permis à la conclusion d'une entente entre le demandeur et la municipalité portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux;
- au versement d'une contribution destinée à financer tout ou partie d'une dépense liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux découlant de l'intervention visée par la demande de permis ou de certificat.

La Ville considère la majorité de ces objets dans le cadre de sa réglementation actuelle.

Le développement soutenu qu'a connu Brossard ces dernières années n'aurait pu se concrétiser sans que les réseaux d'aqueduc et d'égout aient été planifiés en conséquence. Considérant que la Ville de Brossard s'est développée dans le passé en fonction d'une densité

variant de faible à moyenne, il y a lieu de s'interroger si les infrastructures ont été pensées ou ont la capacité de supporter une densité accrue, puisque le plan d'urbanisme favorise une intensification de la fonction résidentielle qui pourrait permettre d'ajouter, dans un scénario réaliste, environ 22 000 logements additionnels.

Depuis 2017, la Ville approfondit sa connaissance des réseaux d'infrastructures publiques localisées sur son territoire.

En 2020, la Ville a constaté l'usure du réseau d'égout sanitaire dans le secteur A et certaines portions des secteurs B et P. Afin d'éviter de précipiter l'usure du réseau d'égout sanitaire et d'éviter l'augmentation des risques de refoulement, la Ville a dû adopter un règlement de contrôle intérimaire qui interdit la densification dans ces secteurs. Depuis l'adoption de ce règlement de contrôle intérimaire, la Ville a approfondi ses études et a planifié des travaux correctifs afin de corriger la situation.

Les autres secteurs de la ville, bien que moins critiques à l'heure actuelle, ne semblent toutefois pas être adéquatement pourvus en infrastructures publiques pour répondre à la demande projetée si tous les terrains identifiés comme ayant un potentiel de redéveloppement se redéveloppent. Les capacités varient d'un secteur à l'autre et des études approfondies ont été réalisées pour déterminer les seuils actuels de rejets possibles et les travaux requis pour accueillir le redéveloppement projeté. Des seuils maximums de densités seront requis au zonage pour que les projets de développement ou de redéveloppement soient en adéquation avec les capacités des infrastructures publiques.

En parallèle l'agglomération de Longueuil, en lien avec les obligations qui lui sont fixées par le ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques concernant les surverses et les rejets sanitaires de façon générale, poursuit également ses analyses pour mieux connaître le réseau d'infrastructures publiques. À terme, Brossard se verra attribuer des seuils maximums de rejets qu'elle devra distribuer sur son territoire. Une demande d'un promoteur pour dépasser les seuils fixés serait alors assujettie à une analyse

approfondie des impacts associés au dépassement demandé ainsi qu'à une entente relative aux travaux municipaux.

L'impact démographique anticipé oblige la Ville à porter une attention particulière aux équipements et aux infrastructures municipales susceptibles d'être lourdement impactés par l'ajout massif de logements. Une telle approche permet, par exemple, de prévenir la saturation de certains services dont l'effet serait, à terme, de compromettre le développement futur du secteur ou, au contraire, de compromettre par des travaux correctifs exécutés *a posteriori*, la stabilité d'un développement complété, mais pour lequel des travaux de rehaussement seraient rendus nécessaires par le développement des friches voisines.

Le conseil municipal peut choisir de lier le développement d'une partie de son territoire à la construction, l'ajout, le rehaussement ou le remplacement de certains équipements ou infrastructures. Il relève de sa prérogative de décider de l'opportunité d'exécuter certains travaux municipaux, à charge de répartir les coûts de leur réalisation de manière équitable et en tenant compte du bénéfice qu'en retire chaque immeuble desservi lorsqu'il opte pour l'imposition d'une taxe spéciale.

Il est important de souligner que pour répondre à la croissance future attendue, une municipalité peut exiger que ces travaux incluent une capacité excédentaire au-delà de ce qui est requis pour le développement initial. Par exemple, une conduite d'eau principale existante menant à un lotissement proposé peut être plus grande que ce qui est immédiatement nécessaire afin de desservir à la fois le lotissement proposé et la croissance future de la zone.

Cette prérogative peut également s'exercer par l'imposition d'une condition préalable, soit la signature d'une entente relative aux travaux municipaux, ce qui ne remet pas en cause le zonage applicable au site, mais permet de tenir compte de la capacité des services municipaux, notamment à la lumière des perspectives de développement à court ou moyen terme d'un secteur donné. Pour certains secteurs, la conclusion d'une entente sera requise aux termes de la réglementation applicable.

Les projections démographiques brossardaises nous permettent d'identifier certains secteurs où il s'avère impératif d'imposer l'exigence d'une telle condition préalablement à la délivrance des permis de construction ou de lotissement. Les analyses et études qui découlent d'une telle approche constituent des outils de premier ordre afin de permettre au conseil municipal de décider de l'opportunité de procéder à l'exécution de travaux municipaux, que ce soit par le biais d'une entente relative aux travaux municipaux ou de son propre chef ou par une approche mixte qui implique un partage des coûts et, le cas échéant, de l'exécution des travaux.

À cet effet, le règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux assujettit déjà la délivrance d'un permis à la conclusion d'une entente entre le requérant et la municipalité portant sur la réalisation de travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux.

Il y a lieu de mettre à jour ce règlement et d'y intégrer un processus complet et détaillé de manière à clarifier la portée d'une telle condition préalable. La ville peut aussi choisir, par le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, d'exiger que le propriétaire prenne à sa charge la réalisation de certains travaux visant des équipements et des infrastructures.

Advenant le cas où un propriétaire souhaitait développer son site avec une densité supérieure à celle autorisée, des études additionnelles seraient alors à réaliser pour que la Ville puisse évaluer les impacts de cette densification. Advenant le cas où la Ville était en accord avec la densification proposée et les travaux requis pour permettre cette densification, le cas échéant, une entente relative aux travaux municipaux serait à convenir avec le propriétaire afin d'assurer la réalisation des travaux requis pour supporter la densification additionnelle.

L'identification des impacts de tout développement sur les équipements et infrastructures est essentielle afin de favoriser l'atteinte par les développeurs des cibles de densité fixées en fonction des besoins anticipés en termes de logements. Suivant des modalités énoncées à la réglementation applicable, et en tenant compte des résultats des analyses et études effectuées, les parties seront alors appelées à négocier, le cas échéant, la part des coûts relatifs aux travaux que le titulaire du permis doit prendre à sa charge selon les catégories de constructions, de terrains, de travaux, d'infrastructures ou d'équipements que le règlement indique.

La capacité excédentaire doit notamment être traitée de manière prioritaire dans le règlement. L'exemple de la conduite d'eau principale est utile à la compréhension de la mécanique proposée. Le coût d'investissement initial de cette conduite principale est divisé en deux composantes, soit la capacité non excédentaire, soit la partie du coût en capital total destinée à desservir uniquement le développement initial, payée par le développeur initial, et la capacité excédentaire, soit la partie des coûts d'investissement totaux dépassant ce qui est nécessaire pour desservir le développement initial, payée soit par le promoteur initial, les futurs bénéficiaires ou par la municipalité. Ainsi, le coût de cette capacité excédentaire peut notamment être récupéré lors du développement ultérieur de la zone et reversé à la partie (soit la municipalité, soit le promoteur initial) qui a financé le coût en capital initial de la capacité excédentaire de la conduite d'eau principale.

Dans le cadre de l'entente et des modalités portant sur les bénéficiaires, la municipalité et le promoteur initial doivent déterminer quelle partie de la capacité excédentaire bénéficiera au développement futur qui sera ensuite desservi par les travaux visés par l'investissement initial. Afin de se connecter à ces travaux, le développeur des parcelles bénéficiaires devra payer une quote-part ou une taxe sur la base des termes de l'entente.

Le cas échéant, la Ville prélèvera et collectera la taxe des bénéficiaires sur les développements futurs. Si la Ville a payé pour la capacité excédentaire des travaux d'investissement initiaux (la partie des travaux au-delà de ce qui était nécessaire pour le développement initial), elle conservera les quotes-parts exigées des bénéficiaires.

Toutefois, si le développeur initial a payé pour la capacité excédentaire, la Ville lui reversera les quotes-parts perçues des bénéficiaires. Dans les deux cas, les frais payables par les bénéficiaires doivent inclure les intérêts cumulatifs calculés annuellement au taux établi par règlement.

[REG-360-07, art.51 (2024-11-01)]

## 5.11.1 *Faits saillants*

### 5.11.1.1. *Eau potable*

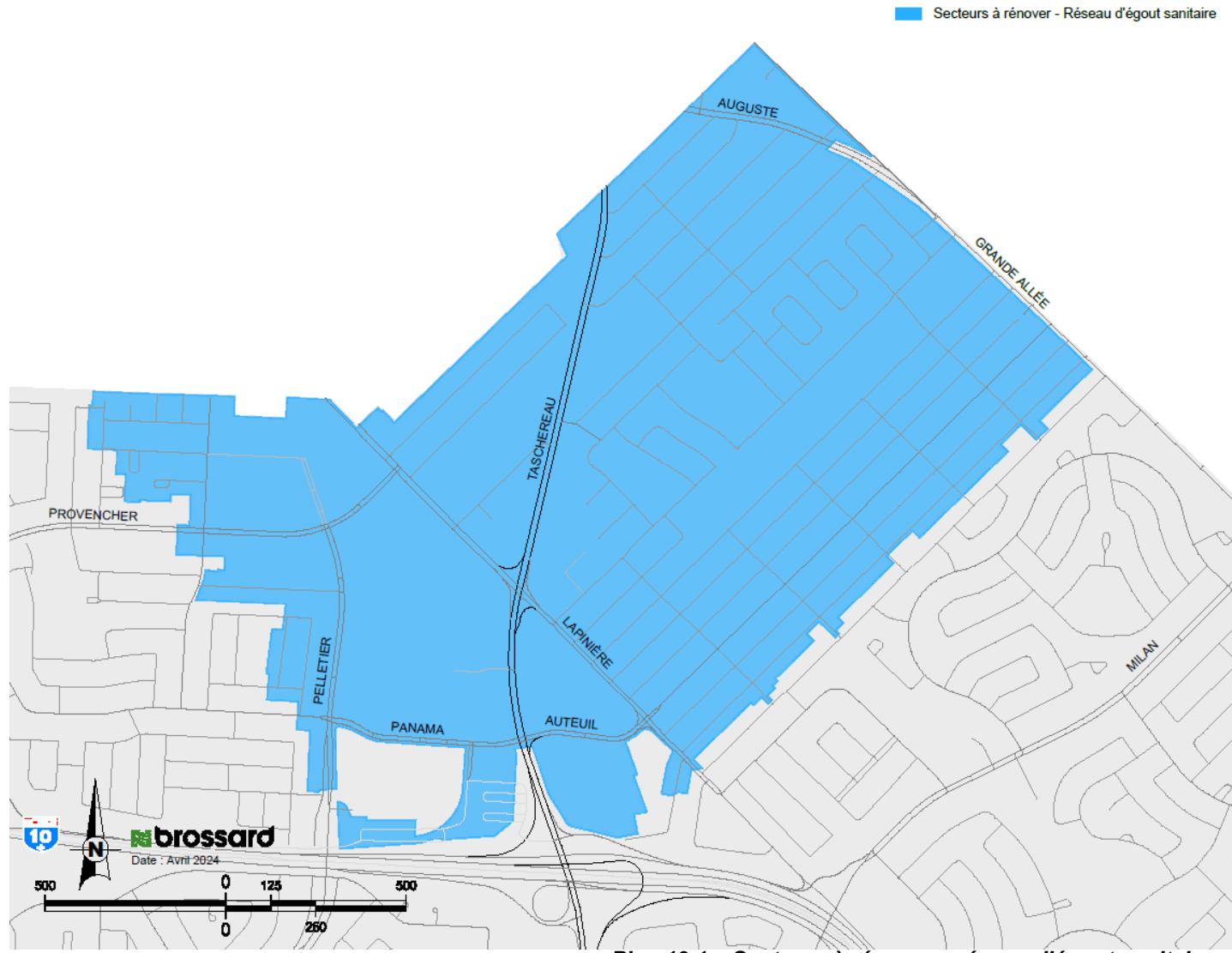
- C'est le fleuve Saint-Laurent qui est la source d'eau potable de l'Agglomération de Longueuil. L'eau consommée à Brossard est traitée à l'usine de filtration Le Royer, située à Saint-Lambert.
- La capacité de traitement de cette usine est de 137 500 m<sup>3</sup> par jour, alors que la production moyenne pour répondre aux besoins de 2012 était de l'ordre de 61 000 m<sup>3</sup> par jour.
- Les citoyens de l'Agglomération de Longueuil consomment une moyenne journalière de 559 litres (0,56 m<sup>3</sup>) par habitant, ce qui fait en sorte que l'usine de Saint-Lambert pourrait théoriquement desservir un peu plus de 136 000 citoyens additionnels.
- La totalité du territoire compris dans le périmètre urbain de Brossard est desservie par un réseau municipal d'aqueduc.
- Les bâtiments situés sur le territoire de Brossard sont munis de compteurs d'eau.
- Le réseau souterrain de distribution de l'eau potable est relativement récent et en bon état dans son ensemble.

### 5.11.1.2. *Eaux usées*

- Inauguré en octobre 1992, le Centre d'épuration Rive-Sud, situé à l'Île Charron, traite les eaux usées des municipalités qui composent l'Agglomération de Longueuil, à l'exception de celles de la ville de Saint-Bruno.
- Cette usine traite un débit moyen de 300 000 m<sup>3</sup> par jour, alors que sa capacité est de 447 000 m<sup>3</sup>. Le Centre d'épuration Rive-Sud a été conçu pour desservir une population variant entre 330 000 et 457 000 habitants. Elle en desservait un peu plus de 380 000, en 2012, selon le décret de population de l'ISQ.

- C'est en moyenne 586 litres (0,59 m<sup>3</sup>) d'eaux usées qui sont quotidiennement rejetées par habitant.
- La totalité du territoire compris dans le périmètre urbain est desservie par un réseau d'égout sanitaire de type séparatif ou pseudo-séparatif.
- Le réseau d'égout sanitaire dans le secteur « A » ainsi que dans une partie des secteurs « B » et « P » présente un niveau de saturation élevé, particulièrement lors de fortes pluies. Un plan directeur pour la réfection des réseaux doit être mis en place et exécuté dans les prochaines années, de pair avec une réduction des densités constructibles.
- Le réseau d'égout sanitaire des autres secteurs apparaît saturé ou près des seuils de saturation. Des études plus poussées sont requises pour préciser l'état de situation et déterminer les mesures à prendre pour permettre un certain redéveloppement.

[REG-360-04, art.8 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.52 (2024-11-01)]



**Plan 19.1 – Secteurs à rénover – réseau d'égout sanitaire**

[REG-360-04, art.9 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.52 (2024-11-01)]

### 5.11.1.3. Eaux de ruissellement

- Le territoire de Brossard, compris dans le périmètre urbain, est presque totalement desservi par un réseau souterrain d'égout pluvial. Il n'y a que dans quelques rues plus anciennes des secteurs A et R que l'on retrouve un égout pluvial conventionnel de surface (fossés canalisés ou à ciel ouvert).
- Le bassin versant du ruisseau Daigneault, compris entre la voie ferré, Grande Allée et l'autoroute 30 comporte des contraintes qui font en sorte que les débits de rejets au ruisseau sont très stricts (7 litres/seconde/hectare).
- Depuis 2012, des exigences additionnelles imposées par le Ministère du Développement durable, Environnement, Faune et Parcs, s'appliquent aux nouveaux projets de développement en ce qui a trait à la qualité des rejets dans l'environnement.

[REG-360-04, art.10 (2021-03-30)]

### 5.11.1.4. Électricité

- L'électricité consommée à Brossard est essentiellement produite par la centrale hydraulique de Beauharnois.
- Plusieurs corridors de transport d'électricité traversent le territoire de Brossard. Ceux situés en milieu urbain permettent d'acheminer l'électricité vers des postes de transformation situés à Montréal et à Saint-Hubert.
- Deux postes de transformation sont situés sur le territoire de Brossard, à savoir le poste de La Prairie et celui de Brossard. Considérant la demande croissante sur la Rive-Sud de Montréal et considérant que certains postes alimentant ce secteur sont à la limite de leur capacité (incluant celui de Brossard), Hydro-Québec a construit, en 2012, un nouveau poste à Saint-Bruno-de-Montarville.

Avec cette nouvelle infrastructure, Hydro-Québec devrait être en mesure de répondre à la demande pour de nombreuses années.

- Aucune nouvelle ligne de transport ni démantèlement des lignes actuelles n'est prévue à court ou moyen terme.
- Le réseau de distribution électrique est aérien dans tous les secteurs de la Ville, à l'exception de certains projets d'ensemble et certains secteurs développés plus récemment, à savoir : le secteur C, le secteur L et une portion du secteur R comprise entre l'autoroute 15 et Taschereau, au sud du boulevard Matte. La ville de Brossard préconise l'enfouissement des fils pour la réalisation de tous les nouveaux projets de développement.

### 5.11.1.5. Télécommunications

- Les réseaux de télécommunications sont bien établis sur le territoire de Brossard. Les principaux fournisseurs de services (Bell et Vidéotron) offrent maintenant divers services par le biais de réseaux de fibres optiques. L'intensification éventuelle des fonctions urbaines représente une opportunité de rentabiliser ces nouvelles infrastructures. De plus, les nouvelles technologies comme la fibre optique et la télévision IP (internet protocol) permettront notamment à Bell d'abandonner progressivement le service de télévision par satellite (antennes paraboliques).
- Les principaux réseaux de téléphonie sans-fil qui couvrent le territoire de Brossard offrent également la plus récente technologie (LTE) et la couverture sur le territoire est complète.

### 5.11.1.6. Gaz

- Les secteurs commerciaux et industriels sont majoritairement desservis par un réseau de gaz naturel.
- Environ 50 % des secteurs résidentiels de la Ville sont desservis par un tel réseau.



Plan 20 – Secteurs desservis en aqueduc, égout et gaz naturel

### 5.11.2 Atouts et défis

Tableau 27

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réseaux d'infrastructures relativement récents et en bon état.</li> <li>■ Seule la zone agricole n'est pas desservie en aqueduc et en égout sanitaire.</li> <li>■ Zones de développement ou de redéveloppement situées dans un périmètre d'urbanisation compact et bien circonscrit.</li> <li>■ Compteurs d'eau qui permettent de favoriser l'économie d'eau potable.</li> <li>■ Infrastructures et réseaux de télécommunications à la fine pointe de la technologie et disponibles sur l'ensemble du territoire.</li> <li>■ Nouvelles technologies (fibre optique et autres) qui devraient permettre l'abandon progressif des antennes paraboliques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Contraintes de rétention pluviale dans les secteurs C et L.</li> <li>■ Certains ouvrages de rétention pluviale, aménagés dans le passé, sont inesthétiques ou ont pour effet d'accaparer des terrains qui comportent un excellent potentiel de développement.</li> <li>■ Augmentation de la densité des projets de développement qui devra être prise en compte dans la planification et la réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout, mais également pour les réseaux d'utilité publique.</li> <li>■ Malgré la présence de compteurs d'eau et l'instauration d'une patrouille pour sensibiliser les citoyens, les cas d'abus ou de surconsommation d'eau potable sont encore nombreux.</li> <li>■ Électrification des transports qui devra être prise en considération dans le développement du réseau électrique.</li> <li>■ La saturation des réseaux sanitaires d'égout dans le secteur « A » et une partie des secteurs « B » et « P ».</li> <li>■ Les réseaux sanitaires d'égout des autres secteurs qui apparaissent limités et pour lesquels des études additionnelles sont projetées pour déterminer les capacités résiduelles réelles et les travaux requis dans les prochaines années.</li> <li>■ Les débits de rejets limités par l'agglomération de Longueuil concernant l'ensemble des villes de l'agglomération, dont Brossard, qui sont inférieurs aux débits projetés de l'ensemble des projets de redéveloppement possibles.</li> <li>■ La capacité limitée de traitement de l'usine d'épuration des eaux de l'agglomération de Longueuil.</li> </ul>

[REG-360-04, art.11 (2021-03-30)]; [REG-360-07, art.53 (2024-11-01)]

Outre quelques secteurs plus anciens qui nécessitent une mise à niveau des réseaux d'aqueduc et d'égout, de même que la faiblesse ou le manque de bouclage du réseau d'aqueduc qui rend certains secteurs vulnérables en cas de bris, la Ville de Brossard profite d'un réseau d'aqueduc et d'égout récent, dont les capacités ont permis la réalisation de nombreux projets de développement au cours des dernières années. Les principaux défis des prochaines années devraient être de répondre à la demande en infrastructures liées aux nouveaux projets plus denses, l'optimisation des réseaux et la prise en compte des nouveaux besoins comme l'électrification des transports.

### 5.11.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre

Tableau 28

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p>Répondre aux besoins des futurs développements plus compacts et denses qui sont prévus sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération de Longueuil et particulièrement à Brossard sans compromettre la desserte des résidents existants</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un plan directeur permettant d'identifier les besoins à venir et les travaux qui sont requis pour desservir en aqueduc et en égout les projets de développement.</li> </ul>
<p>Optimiser le potentiel des infrastructures existantes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bonifier les programmes, mesures et la réglementation en vigueur pour favoriser l'économie d'eau potable.</li> <li>• Restreindre la possibilité d'implanter des entreprises industrielles à grande consommation d'eau potable.</li> </ul>
<p>Atténuer les impacts liés à l'implantation d'ouvrages de rétention pluviale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'empâtement des ouvrages de rétention pluviale sur des terrains présentant un potentiel de développement.</li> <li>• Mettre en place des dispositions pour assurer l'aménagement d'ouvrages de rétention esthétiques et fonctionnels.</li> </ul>
<p>Favoriser l'électrification des transports</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir des exigences, lors de la construction des nouveaux bâtiments, afin de faciliter la mise en place éventuelle de bornes de recharge pour véhicules électriques.</li> </ul>
<p>Le respect de la capacité de payer des Brossardois et la rentabilité des projets pour la ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre à jour le règlement sur les contributions payables aux termes de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en lien avec des infrastructures et équipements municipaux identifiés au règlement à cet effet;</li> <li>• Élaborer une priorisation des développements en fonction des travaux requis aux infrastructures municipales.</li> </ul>
<p>Respecter les rejets maximums prescrits par l'agglomération de Longueuil</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fixer des seuils maximums constructibles à la réglementation d'urbanisme et évaluer tout projet qui excède ces seuils à la lumière</li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	des mesures de mitigation des rejets qui y sont applicables, le cas échéant, et de l'opportunité de les permettre.
Assurer la protection et la disponibilité de la ressource en eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifier le cadre réglementaire afin de réduire davantage les besoins en consommation d'eau potable (ex. imposer l'utilisation d'équipements de plomberie à faible débit, interdire l'utilisation de l'eau potable pour l'arrosage des terrains, le remplissage des piscines résidentielles, obliger la récupération d'eau de pluie en site propre, etc.).</li> <li>• Analyser en profondeur l'état du réseau d'eau potable et mettre en place un plan de gestion et d'entretien afin d'identifier les fuites du réseau et de déterminer les actions prioritaires à réaliser.</li> <li>• Modifier le cadre réglementaire afin de réduire la pression indue des eaux pluviales sur le réseau d'égout municipal (ex. imposer de la rétention au toit, exiger un coefficient minimal d'infiltration d'eau pour les surfaces non construites, etc.).</li> <li>• Évaluer la possibilité d'aménager le domaine public (réseau routier, parcs et espaces verts, etc.) afin d'encourager la gestion et la rétention des eaux pluviales en amont du réseau</li> </ul>

[REG-360-07, art.54 (2024-11-01)]

## 5.12 Mobilité et Transport

Il ne fait plus de doute qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre. Dans le choix de localisation des activités économiques, la présence d'une infrastructure ou d'un équipement de transport exerce une influence déterminante. Sans le pont Champlain et les autoroutes qui traversent son territoire, Brossard ne serait pas la ville qu'elle est aujourd'hui. Mais après plus d'un demi-siècle de développement essentiellement centré sur l'automobile, la planification intégrée de l'aménagement urbain et du transport collectif et actif devient incontournable pour l'avenir des collectivités durables.

Il devient nécessaire de développer des projets qui réduisent la dépendance à l'automobile et offrent des alternatives à l'auto solo. Il est important de boucler les réseaux de transports actifs dans les projets et sur l'ensemble du territoire.

[REG-360-07, art.55 (2024-11-01)]

## 5.12.1 *Faits saillants*

### 5.12.1.1. *Abrogé*

[REG-360-07, art.56 (2024-11-01)]

### 5.12.1.2. *Réseau routier supérieur*

- Le réseau routier supérieur, sous la gestion du Ministère des Transports du Québec, comprend les autoroutes 10, 15 et 30, de même que la route nationale 134 (boul. Taschereau).
- Complétée en décembre 2012, l'autoroute 30 permet dorénavant de doter la région métropolitaine de Montréal d'une voie de contournement, par le sud, afin de contribuer à décongestionner le réseau autoroutier de la métropole en offrant un itinéraire de rechange aux véhicules de transit.
- En 2008, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) pour l'autoroute 10, entre le pont Champlain et l'autoroute 30 étaient de 121 000 véhicules. Pour l'autoroute 30, entre la 116 et l'autoroute 10, 80 000 véhicules y circulaient, alors que pour la portion au sud de l'autoroute 10, 33 000 véhicules ont été dénombrés. Le DJMA de la route 132 était de 63 000 véhicules pour la portion au nord de l'autoroute 10 et de 77 000 véhicules pour la section au sud. Le boulevard Taschereau accueillait, quant à lui, plus de 58 000 véhicules chaque jour à la jonction de l'échangeur de l'autoroute 10.

### 5.12.1.3. *Réseau routier local*

- Brossard compte 330 km de rues sur son territoire.
- Le réseau routier local est bien hiérarchisé. Il se compose d'artères principales (mouvements prioritaires de circulation et débits journaliers variant entre 10 000 et 30 000 véhicules), artères secondaires (mouvements de circulation importants et débits

journaliers entre 5 000 et 20 000 véhicules), collectrices principales, collectrices secondaires et rues locales.

- Le tracé des rues locales est généralement sinueux, contribuant à réduire la circulation de transit. Le secteur A et quelques rues plus anciennes du secteur R sont les seuls secteurs de la ville comportant une trame de rue orthogonale ou en damier.
- Certains secteurs sont enclavés par diverses barrières physiques ou naturelles. Les secteurs C et L sont notamment enclavés par la présence de barrières physiques importantes, à savoir une voie ferrée et les autoroutes 10 et 30. Ainsi, le boulevard Leduc constitue le seul lien routier entre les secteurs C et L. Le boulevard de Rome est, quant à lui, le seul lien permettant de transiter entre les secteurs L et M.
- Les secteurs compris entre la route 132 et le Fleuve sont également difficiles d'accès, d'autant plus que le boulevard Marie-Victorin ne permet que la circulation à sens unique (du nord au sud), sauf sur une courte portion située près du boul. De Rome.
- La congestion routière grandissante, de même que les excès de vitesse et la circulation de transit sont les problèmes de circulation les plus fréquemment soulevés par la population.
- En pointe du matin, la congestion routière aux approches du pont Champlain est à l'origine de circulation de transit via le réseau routier local. Dans le secteur C, la circulation de transit représente des débits de l'ordre de 400 à 600 véhicules par heure durant la pointe du matin.<sup>42</sup> Dans le secteur M, il y a un débit de transit évalué entre 200 et 300 véhicules par heure le matin sur l'avenue Malo, en direction sud, entre le boulevard Milan et l'avenue Mario<sup>43</sup>;

<sup>42</sup> WSP, Diagnostic circulation secteurs C, L et M | Ville de Brossard, mars 2014, p.14.

<sup>43</sup> WSP, Diagnostic circulation secteurs C, L et M | Ville de Brossard, mars 2014, p.22.

- Le succès commercial du Quartier DIX30 se répercute aussi par des zones de congestion sur les boulevards du Quartier et Leduc, particulièrement les samedis et dimanches.
- Le secteur du boulevard Taschereau, compris entre les boulevards Lapinière et de Rome, présente également des contraintes de congestion routière durant les périodes de pointes en semaine, mais aussi les fins de semaine.
- La grande majorité des rues de Brossard ont un caractère public. C'est dans le secteur L que l'on retrouve le plus de rues privées, notamment dans les projets d'ensemble situés entre le chemin des Prairies et la voie ferrée, de même que dans le quartier DIX30. Le secteur C en compte quelques-unes à proximité de la rue du Chardonneret, de même que le secteur R, à proximité du Fleuve. Dans certains cas, l'absence de noms de rue distincts pour les rues privées rend le repérage des immeubles (adresses civiques) plus difficile.
- Les seules nouvelles rues projetées se situent dans les secteurs C et L, là où l'on retrouve la majorité des terrains vacants à développer.
- La construction d'un pont d'étagement au-dessus de l'autoroute 10, dans l'axe du boulevard du Quartier, constitue le chantier routier le plus important dont la réalisation est planifiée au cours des prochaines années. Le prolongement éventuel du boulevard Moïse-Vincent, dans l'arrondissement de Saint-Hubert, accentuera également le rôle structurant de ce boulevard.

#### 5.12.1.4. Camionnage

- Sur le territoire de Brossard, la circulation des véhicules lourds n'est permise que sur certains grands axes routiers, incluant notamment les boulevards Taschereau, du Quartier, Matte et Grande Allée, de même que les rues locales du parc industriel.

<sup>44</sup> LA Presse+, pont Champlain, échapper au cauchemar, Bruno Bisson, 23 nov. 2013, section Actualités, écran 4

- La Route 132, les autoroutes 10 et 30 sont considérées comme des routes à forte intensité de camionnage. Entre 10 000 et 12 000 camions traversent le pont Champlain quotidiennement, ce qui représente près de 50 % de la circulation lourde entre la Rive-Sud et Montréal.<sup>44</sup>

#### 5.12.1.5. Transport ferroviaire<sup>45</sup>

- Les infrastructures ferroviaires situées au Québec appartiennent majoritairement aux deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes, à savoir le Canadian National et le Canadian Pacific. Les voies ferrées situées sur le territoire de Brossard appartiennent exclusivement au Canadian National.
- Bien qu'elles aient un caractère local ou régional, les voies ferrées situées à Brossard permettent d'atteindre les voies principales en direction des Maritimes, de l'Ontario et des États-Unis.
- Il n'y a aucune gare ni cour de triage sur le territoire de Brossard, mais il y a une jonction ferroviaire un peu au nord du chemin des Prairies.
- À la suite d'un inventaire réalisé pour l'année 2006, il ressort que 162 706 wagons ont transité sur le réseau de chemin de fer de l'Agglomération de Longueuil, en passant par la gare de triage de Saint-Lambert, où ils sont redirigés vers les trois subdivisions de la façon suivante : subdivision Sorel, en passant par Boucherville (7 878 wagons), subdivision Saint-Hyacinthe, transit par Saint-Bruno-de-Montarville (146 069 wagons) et la subdivision Rouses Point, qui traverse le territoire de Brossard (8 759 wagons).
- En 2000, un peu plus de 100 000 passagers du corridor Montréal/New York ont transité par Brossard.

<sup>45</sup> Informations obtenues sur le site internet de Transports Québec, dans la section « transport ferroviaire », septembre 2012.

- Le corridor ferroviaire de Brossard demeure une option (deux scénarios ont été étudiés à ce jour) pour l'implantation éventuelle d'un train haute vitesse dans le corridor Montréal/New York.

#### 5.12.1.6. *Transport maritime<sup>46</sup>*

- Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est une voie navigable profonde qui s'étend sur 3 700 km entre l'océan Atlantique et la tête des Grands Lacs. La portion Voie maritime du Saint-Laurent s'étend de Montréal au milieu du lac Érié. Un tronçon d'environ 5,2 km de la Voie maritime se situe sur le territoire de Brossard.
- La Voie maritime du Saint-Laurent comprend 13 écluses canadiennes et deux écluses américaines. La plus proche écluse de Brossard se situe à Saint-Lambert.
- C'est la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada qui est responsable de la gestion de la Voie maritime. Il s'agit d'une société à but non lucratif, mais le gouvernement fédéral reste propriétaire de la partie canadienne de la Voie.
- La Voie maritime dessert directement l'Ontario et le Québec au nord, et, au sud, l'Illinois, le Michigan, l'Ohio, l'Indiana, le Wisconsin, le Minnesota, la Pennsylvanie et l'État de New York.
- Près de 25 % du trafic de la Voie maritime se fait à destination ou en provenance de ports d'outre-mer, surtout en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique.
- En 2011, près de 3 000 navires de marchandises et près de 3 400 passagers de navires de croisière ont transité par Brossard.
- Pour la même période, la cargaison des navires de marchandise était répartie dans une proportion de 29 % en produits d'origine agricole, 47 % de produits miniers et 24 % de produits fabriqués et autres.

#### 5.12.1.7. *Transport collectif*

- Le PMAD fixe comme objectif que le transport collectif puisse assurer au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin d'ici 2021, ce qui représente une hausse de 5 % par rapport à 2008.

*Le paragraphe 1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

- Le SAD fixe comme objectif que 40 % de la croissance des ménages, d'ici 2035, soit orientée aux points d'accès de ce réseau vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant. Ainsi, des aires TOD ont été définies et les municipalités concernées devront atteindre les objectifs de densité prévus au SAD. Pour Brossard, le SAD identifie les stations Panama, Chevrier (potentielle), du Quartier et Rive-Sud du REM. Dans un rayon de 1 km de ces stations, la densité d'habitation des nouveaux projets de développement résidentiels devra minimalement atteindre 80 logements à l'hectare. Le SAD prévoit également deux circuits de service rapide par bus sur le territoire de Brossard. Le premier se situe sur Taschereau, alors que le second est planifié sur du Quartier, au nord de l'autoroute 10. Pour ces corridors, le Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil prévoit une densité minimale d'habitations variant de 40 à 50 logements par hectare.

*Le paragraphe 2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

#### ■ *Abrogé*

*Le paragraphe 3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

Le Réseau express métropolitain (REM), mis en service en 2023, est un réseau de transport collectif de type métro léger desservant le territoire de Brossard et permettant d'accéder au centre-ville de Montréal en quelques minutes via le pont Samuel-de-Champlain. Le

<sup>46</sup> Informations obtenues sur le site internet de Réseau Grands Lacs voie Maritime du Saint-Laurent, septembre 2012.

réseau, qui comportera 26 stations, permettra d'offrir un lien de transport collectif régional à grande vitesse entre Brossard, le centre-ville et l'ouest de Montréal, la région de Deux-Montagnes et l'aéroport Montréal-Trudeau. Trois stations sont présentes sur le territoire de Brossard, soit les stations Brossard, Du Quartier et Panama.

*Le paragraphe 4 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

- Deux stationnements incitatifs (Panama et Chevrier), totalisant environ 3300 places, sont actuellement en service sur le territoire de Brossard. Ils sont utilisés au maximum de leur capacité et environ 70 % des utilisateurs du stationnement Panama proviennent de l'Agglomération de Longueuil, alors que cette proportion diminue à près de 50 % dans le cas du stationnement Chevrier. Ces stationnements génèrent diverses nuisances (circulation, îlots de chaleur, bruit, esthétique, etc.) En plus d'accaparer des espaces présentant un excellent potentiel de développement.
- Sur le territoire de Brossard, des voies réservées pour autobus sont aménagées sur l'autoroute 10, à partir de l'autoroute 30 jusqu'à Montréal. Il y a également des voies réservées sur Taschereau, entre la rue Mario et la rue Auguste. Ces dernières seront prolongées, en 2016, jusqu'au chemin des Prairies.
- En 2008, la part modale du transport collectif pour les déplacements vers Montréal était de 42 %, sur une période de 24 heures<sup>47</sup>, alors qu'elle était seulement de 7 % pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération.
- C'est le RTL qui assure le service de transport collectif sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération de Longueuil.
- Le réseau de transport en commun du RTL est limité par la route 116, qui divise l'Agglomération de Longueuil en deux. Ainsi, les lignes des villes et arrondissements situés à l'est de l'agglomération

(Boucherville, Vieux-Longueuil et Saint-Bruno) convergent majoritairement vers le terminus Longueuil. Les lignes des autres municipalités et arrondissements du sud (Brossard, Saint-Hubert, Saint-Lambert, Greenfield Park) convergent plutôt vers le terminus Centre-Ville. Des lignes se destinant vers les stations de métro Radisson et Papineau à Montréal viennent compléter ce réseau.

- La plupart des lignes d'autobus sont connectées aux terminus Panama/TCV (Terminus Centre-ville) ou au Métro Longueuil. Seules 5 lignes internes du réseau régulier et 11 lignes de taxis collectifs ont un tracé à l'intérieur de l'agglomération qui ne transite pas par ces terminus. En conséquence, il s'avère parfois difficile pour les résidents de se rendre à une destination sur le territoire de l'agglomération sans faire de correspondance.
- La grande majorité des résidents de Brossard ont accès à un arrêt d'autobus dans un rayon de 250 m de leur lieu de résidence et le service est généralement offert même en dehors des heures de pointe.
- En raison de leur développement récent, les secteurs C et L sont ceux qui sont les moins bien desservis par le réseau de transport en commun.

[REG-360-07, art.57 (2024-11-01)]

#### 5.12.1.8. Transport alternatif

- Plusieurs services de covoiturage existent ou sont en développement. Ce service est actuellement peu connu de la population, mais il est appelé à se développer grâce aux réseaux sociaux, services en lignes et applications pour téléphones intelligents.
- Le service d'autopartage se développe également de plus en plus. En 2012, le service Communauto comptait 13 stations sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil. La première station de Brossard fut

<sup>47</sup> RTL, Plan stratégique 2013-2022, 2014, p.37.

d'ailleurs inaugurée, en octobre 2012, sur le site du terminus Brossard-Panama.

- Les services de taxi sont offerts sur tout le territoire de l'Agglomération de Longueuil.
- Les premières stations de vélos en libre-service ont été implantées, en 2012, sur le territoire du Vieux-Longueuil (5) et de Saint-Hubert (1).

#### 5.12.1.9. *Transport actif*

- Le dictionnaire définit le transport actif comme étant un « mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. » Ainsi, la marche, le vélo, la trottinette, la planche à roulettes, le patin à roues alignées sont autant de modes de transport actifs.
- Sur une période de 24 heures, la part modale des déplacements en provenance de l'Agglomération de Longueuil était, en 2008, de 71 % pour l'automobile, 15 % pour le transport collectif, 9 % pour le transport actif et 5 % pour les autres modes de transport (taxi, transport adapté, etc.).<sup>48</sup>
- Dans les pays scandinaves, où le transport actif fait partie d'un choix de société, ce mode de transport compte, en moyenne, pour plus d'un déplacement sur quatre.<sup>49</sup>
- Les trois principaux facteurs contribuant à favoriser le transport actif sont la densité (concentration plus élevée d'habitations dans un territoire donné), la diversité (quartier comprenant non seulement de l'habitation, mais aussi une gamme diversifiée de commerces et services à la population, de même que des secteurs d'emploi à des courtes distances des lieux d'habitation) et le design (configuration

des rues, implantation des bâtiments, trottoirs, aménagements paysagers, etc.)<sup>50</sup>;

- Afin de contribuer à l'atteinte de ce dernier facteur, les projets de développement ou redéveloppement devront contribuer à bonifier les liens actifs, en réduisant la taille des îlots à parcourir, en ajoutant des intersections additionnelles et en ajoutant des liens supplémentaires.
- Bien que les artères et les rues collectrices comportent généralement des trottoirs et malgré l'étendue du réseau cyclable de la Ville, la majorité des quartiers de Brossard comportent des aménagements qui sont davantage favorables à l'utilisation de l'automobile qu'au transport actif.

[REG-360-07, art.58 (2024-11-01)]

<sup>48</sup> Agglomération de Longueuil, Plan de mobilité et de transport, septembre 2013, p.12.

<sup>49</sup> Vélo Québec association, Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, 2009, p. 8

<sup>50</sup> Vélo Québec association, Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, 2009, pp. 21-22

### 5.12.2 Atouts et défis

Tableau 29

Atouts	Défis
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Abrogé</b></li> <li>Potentiel de densification important le long des axes routiers et de transport collectif structurants.</li> <li>Potentiel de développement ou de redéveloppement pour la création de véritables quartiers aménagés selon les principes du TOD dans les secteurs Panama et du Quartier.</li> <li>Réseau routier actuel en bon état et relativement bien hiérarchisé.</li> <li>Ouverture complète de l'autoroute 30.</li> <li><b>Abrogé</b></li> <li>Infrastructures de transport actif existantes sur le nouveau pont.</li> <li>Offre de service en transport collectif bonifiée par l'entrée en service du REM.</li> <li>Construction d'un pont d'étagement pour franchir l'autoroute 10, dans l'axe du boulevard du Quartier, permettant d'améliorer les liens entre les secteurs C et L et de bonifier l'offre de service en transport collectif pour ces secteurs.</li> <li>Le redéveloppement du territoire, notamment de grands sites commerciaux permettra de bonifier le réseau de mobilité par l'ajout de nouveaux liens actifs et de nouvelles rues, réduisant ainsi les distances à parcourir et offrant de nouvelles possibilités d'itinéraires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Très peu de travaux d'amélioration du réseau routier supérieur sont à prévoir dans l'horizon de planification du plan d'urbanisme.</li> <li>Augmentation des déplacements générée par la croissance démographique et le développement des activités économiques qui devra être absorbée sans véritable augmentation de la capacité routière.</li> <li>Congestion routière, particulièrement aux intersections autoroutières et aux approches du pont Champlain, de même que dans le secteur du Quartier DIX30.</li> <li>Circulation de transit occasionnée par la congestion routière sur le réseau routier supérieur et les stationnements incitatifs.</li> <li>Nuisances générées</li> <li>Offre de transport alternatif à l'automobile limitée.</li> <li>Aménagements de plusieurs quartiers non favorables au transport actif et à une desserte optimale pour le transport collectif.</li> <li>Desserte en transport collectif pour les déplacements à l'intérieur de l'agglomération déficiente.</li> <li>Adapter l'offre de transport pour tenir compte de l'évolution démographique (vieillissement, évolution des besoins, etc.).</li> <li>Assurer que les projets de développement ou de redéveloppement aient un impact limité sur la congestion routière.</li> <li>Adapter l'offre en stationnement, pour tenir compte de l'évolution des habitudes de mobilité et des modes alternatifs à l'automobile.</li> </ul>

(Le tableau 30 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28)

[REG-360-07, art.59 (2024-11-01)]



Plan 21 - Camionnage



Plan 22 – Réseaux actifs et cyclables

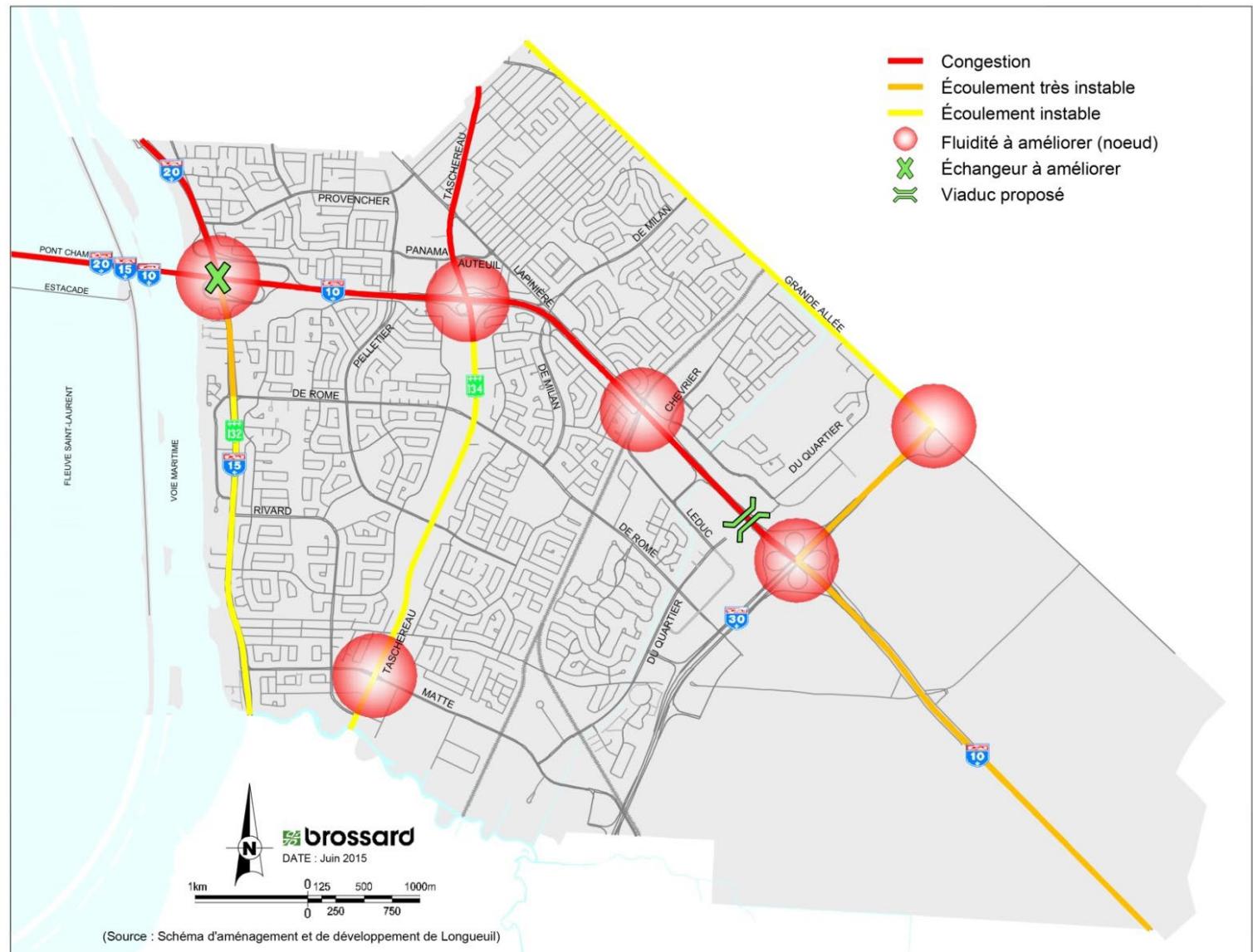
Le plan 22 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.



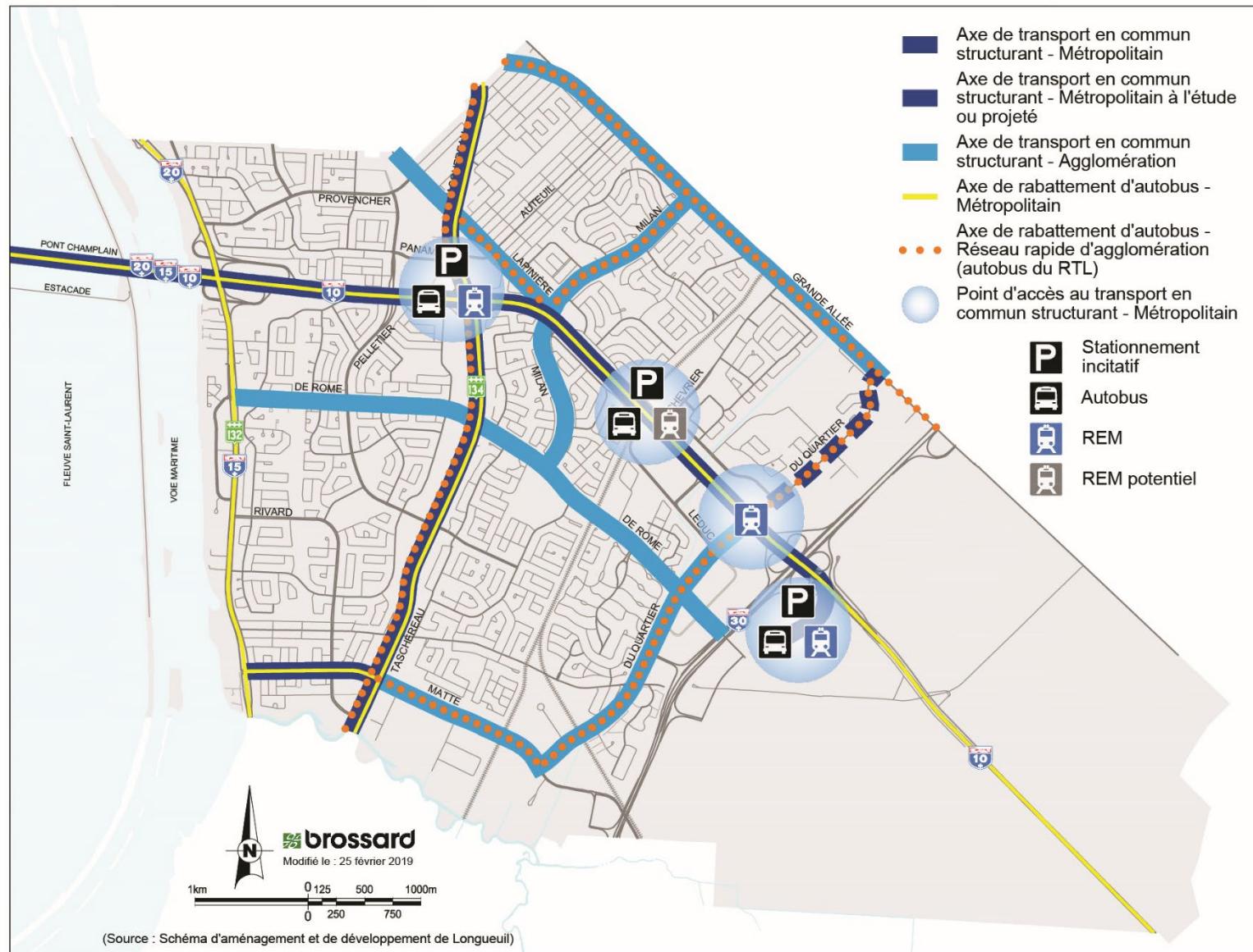
Plan 23 – Type de voies cyclables



Plan 24 – Hiérarchie du réseau routier



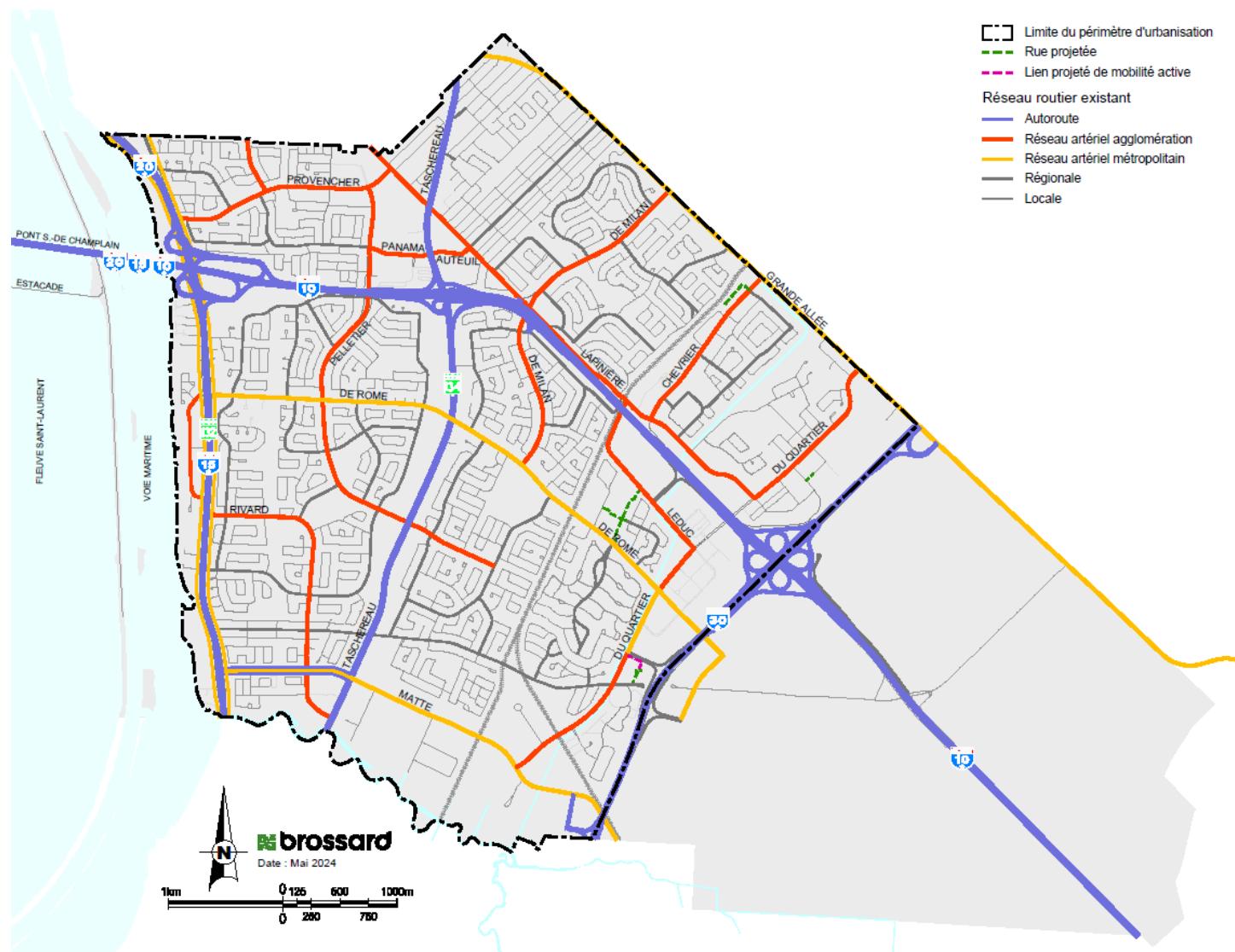
Plan 25 – Zone de congestion et principaux travaux projetés



### Plan 26 – Principaux axes de transport collectif

Le plan 26 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.





Plan 28.1 – Liens de mobilité existants et projetés

[REG-360-07, art.60 (2024-11-01)]

Le processus d'élaboration du plan d'urbanisme coïncide avec le dépôt de plusieurs documents de planification, études ou annonces qui ont été réalisées en lien direct ou qui ont une influence sur la mobilité et le transport. Ainsi, le plan de mobilité de transport de l'Agglomération de Longueuil, le plan de mobilité active, le PMAD, les plans directeurs de l'AMT et du RTL, les études pour le nouveau pont Champlain, celles pour le mode de transport lourd guidé dans l'axe de l'autoroute 10 et du centre-ville de Montréal sont autant d'études qui convergent vers la nécessité d'accroître la part modale du transport en commun et du transport actif comme solution durable à la problématique croissante de la congestion routière et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une ville avec des réseaux de transport performants et structurants constitue d'ailleurs l'une des orientations principales du plan d'urbanisme.

**5.12.3 Objectifs et moyens de mise en œuvre****Tableau 30**

Objectif	Moyens de mise en œuvre
<p><b>Note :</b> les objectifs et moyens de mise en œuvre en <i>italique</i> sont ceux énoncés au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil (SAD) et qui doivent minimalement être intégrés au plan d'urbanisme pour des fins de concordance.</p>	
<p><b>Définir et compléter les réseaux urbains</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Identifier le réseau routier métropolitain ainsi que les réseaux artériels métropolitains et d'agglomération structurants (plan 24) et prendre les mesures nécessaires afin d'assurer leur réalisation, continuité et efficacité.</i></li> <li><i>Assurer, lors de la planification des nouveaux tronçons à réaliser ou lors des travaux de réfection ou de réaménagement des tronçons existants des réseaux routiers et artériels structurants, le maintien de leur capacité et de leur rôle (en ce qui concerne le déplacement des personnes et des marchandises dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale).</i></li> <li><i>Exiger, préalablement à la réalisation de tout projet de développement ou redéveloppement (optimisation) pouvant avoir un impact sur les réseaux routiers structurants, une étude de circulation précisant les impacts anticipés d'un tel projet sur ces réseaux et proposant des mesures de mitigation visant à assurer le maintien de leur rôle dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale.</i></li> <li><i>Le plan 26 identifie les axes et points d'accès au transport en commun métropolitain et d'agglomération structurant, incluant les nœuds de correspondance d'agglomération, ainsi que les axes de rabattement d'autobus. La ville de Brossard prendra les mesures nécessaires (aménagement des tronçons manquants, études de circulation pour les projets structurants, partage de l'emprise, etc.) Afin d'assurer une meilleure efficacité, et ce, en collaboration avec ses partenaires responsables de la planification et de l'opération de ces réseaux.</i></li> <li><i>Les plans 25 et 26 identifient les tronçons et les composantes des réseaux routiers et de transport en commun métropolitain et d'agglomération à compléter ou à corriger ainsi que les points et secteurs de congestion à améliorer.</i></li> <li><i>Déterminer les réseaux cyclables métropolitains et de déplacement actif structurants d'agglomération et contribuer à les compléter (plan 22).</i></li> <li><i>Réviser les règlements d'urbanisme de façon à assurer la présence, la bonification et la compléction des liens actifs et les réseaux de mobilité projetés ou requis lors de la réalisation de tout projet de développement ou de redéveloppement.</i></li> </ul>

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopter un plan local de déplacement afin d'identifier et de prioriser les axes de mobilité à ajouter, modifier ou améliorer.</li> </ul>
<p><i>À l'échelle de l'agglomération, assurer une desserte optimale du territoire en transport en commun structurant</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les axes de déplacement en transport en commun devant faire l'objet d'interventions visant à accroître l'offre de service et la qualité des réseaux. Les principaux axes devant faire l'objet de bonifications sont Taschereau (prolongement des voies réservées afin que la totalité de cet axe soit desservie à cette fin), du Quartier (pont d'étagement de l'autoroute 10 et élargissement du boul. Du Quartier pour intégrer des voies réservées entre l'autoroute 10 et Grande Allée).</li> <li>• Déterminer les nœuds de correspondance d'agglomération, lorsqu'ils seront définis, et prendre les mesures nécessaires (espace requis, intégration dans la planification territoriale, etc.) Pour assurer leur implantation. Sur le territoire de Brossard, les principaux nœuds sont les gares du REM et les intersections de rues donnant sur les voies de circulation du réseau rapide d'agglomération illustré au plan 26.</li> <li>• Déterminer un réseau de mobilité active favorisant l'intermodalité avec le réseau de transport en commun (plans 29, 30 et 31). Pour favoriser cette intermodalité, les réseaux de transport actif doivent être connectés aux gares et points d'accès du réseau de transport collectif.</li> </ul>
<p><i>Assurer une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en commun par le réseau de déplacement actif</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer à la réglementation d'urbanisme des orientations, principes et critères d'aménagement assurant une meilleure intégration des transports collectif et actif inspirés des principes suivants : Planifier les nouveaux secteurs en tenant compte des possibilités de raccordement au réseau de transport en commun existant. Planifier une hiérarchie des réseaux de déplacement actif intégrée aux secteurs avoisinants, aux points d'accès au transport en commun et desservant les principaux générateurs de déplacement du secteur et du territoire. <b>Implanter</b> les équipements communautaires nécessitant un accès aux transports en commun et actif, tels les écoles, les centres récréatifs et les résidences pour personnes âgées, à proximité des circuits existants ou projetés. <b>Assurer</b> une trame de rues, un lotissement et un partage de l'emprise priorisant les transports en commun et actif. <b>Respecter</b> les normes de conception des routes artérielles ou collectrices où le passage des autobus est prévu.</li> <li>• Pour favoriser l'intermodalité, les pôles principaux de transport en commun doivent être bien reliés au réseau de pistes cyclables et de trottoirs.<sup>51</sup></li> </ul>

<sup>51</sup> CISSS de la Montérégie-Centre/RLS de Champlain, Recommandations liées à la refonte réglementaire d'urbanisme de la Ville de Brossard, 15 mars 2016, p.8

Objectif	Moyens de mise en œuvre
Améliorer la fluidité de la circulation routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléter le diagnostic du réseau routier existant afin d'identifier les mesures correctives appropriées.</li> <li>• Planifier le développement du réseau routier et la signalisation de manière à limiter la circulation de transit.</li> <li>• Évaluer la possibilité de réduire l'offre de stationnement incitatif pour le transport collectif en milieu urbain.</li> <li>• Poursuivre les travaux de synchronisation et d'optimisation des feux de circulation.</li> <li>• Limiter le nombre d'arrêts et d'entraves à la circulation sur les artères et collectrices.</li> </ul>
Réduire la vitesse de circulation et améliorer la sécurité tous modes de transport confondus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir un meilleur encadrement des rues et des aménagements favorisant un apaisement naturel de la circulation (plantations, avancées de trottoir, bâtiments plus près de la rue, etc.) ;</li> <li>• Intégrer des dispositions à la réglementation d'urbanisme afin de mieux encadrer l'aménagement des entrées charretières, incluant notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ le nombre et la largeur des entrées charretières ;</li> <li>○ la proximité des intersections de rues et des autres entrées charretières ;</li> <li>○ les distances de visibilité.</li> </ul> </li> </ul>
Améliorer les infrastructures pour favoriser le transport actif et l'accessibilité universelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réseau de transport actif doit être le reflet de bonnes pratiques en aménagement et s'assurer d'intégrer les critères d'accessibilité universelle.<sup>52</sup></li> <li>• Faire une place de choix aux piétons dans les nouveaux quartiers en aménageant des trottoirs selon les bonnes pratiques et rendre les voies piétonnières des quartiers déjà établis plus confortables et sécuritaires.<sup>53</sup></li> <li>• Le mobilier, outre son design, devrait être bien pensé, en le disposant près des arrêts d'autobus et de façon à offrir des aires de repos qui encourage les citoyens, surtout les aînés, à marcher plus longtemps.<sup>54</sup></li> <li>• Boucler les réseaux de transports actifs existants afin de les rendre sécuritaires, performants et compétitifs à l'automobile.</li> </ul>

<sup>52</sup> CISSS de la Montérégie-Centre/RLS de Champlain, Recommandations liées à la refonte réglementaire d'urbanisme de la Ville de Brossard, 15 mars 2016, p10

<sup>53</sup> Idem, p.8

<sup>54</sup> Idem

Objectif	Moyens de mise en œuvre
	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Bonifier le réseau de transport actif afin de faciliter les déplacements actifs et de les rendre attrayants.</i></li><li>• <i>Sécuriser les traverses piétonnes, surtout sur les artères à proximité des commerces et services.</i><sup>55</sup></li></ul>

Le tableau 31 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

[REG-360-07, art.61 (2024-11-01)]

---

<sup>55</sup> Idem

## CHAPITRE 6

# ORIENTATIONS ET VISION D'AMÉNAGEMENT



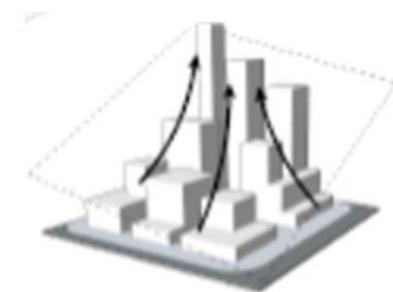
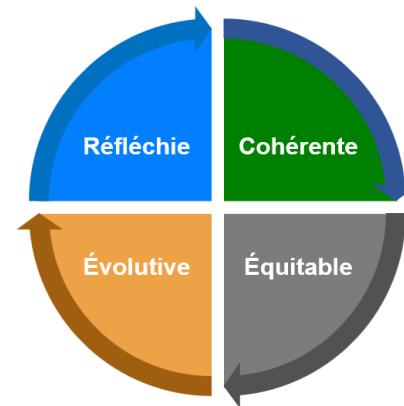
## CHAPITRE 6 ORIENTATIONS ET VISION D'AMÉNAGEMENT

Brossard est une ville urbaine verte, active et mobile en pleine croissance et qui a de grandes ambitions pour son avenir. Mais la croissance entraîne des enjeux importants : comment favoriser la mobilité durable, la préservation des espaces verts, le logement abordable ? Comment adapter les infrastructures et les services publics aux besoins de la population ? Comment concilier le développement dans le respect de l'environnement ? Ce sont des questions qui exigent des solutions innovantes.

Soucieuse de prendre le contrôle de son développement et d'assumer son rôle de leader, la vision d'aménagement 2024 pour le Brossard de demain repose un développement planifié et structuré par une densification urbaine réfléchie, cohérente, équitable et évolutive qui tient compte des aspirations et des préoccupations des citoyens, en vue de créer des milieux de vie dynamiques, verts et inclusifs pour la collectivité. La planification et la réalisation des projets vont améliorer la qualité de vie des citoyens tout en respectant les principes du développement durable en protégeant et mettant en valeur l'environnement, en favorisant la mobilité active ainsi que l'utilisation des transports collectif pour les déplacements.

- L'équilibre de la forme urbaine maximise les bienfaits de la densité tout en favorisant une échelle humaine et un caractère communautaire;
- La densité est plus élevée au cœur du centre-ville et des aires TOD, le long des corridors de transport en commun structurant sous le principe de la « ville du 15 minutes »;
- La densité est décroissante vers les quartiers matures;
- La densité est similaire sur les terrains de localisations équivalentes;

- En partenariat avec les propriétaires, les promoteurs et les autres parties prenantes, la densité pourra être évolutive en considérant la capacité actuelle et future des infrastructures, les besoins actuels et futurs de la population brossardoise et les assises de l'acceptabilité sociale.



[REG-360-07, art.62 (2024-11-01)]

## 6.1 Les atouts

Parmi les grands atouts dont dispose Brossard, il y a :

- une localisation exceptionnelle, à proximité de Montréal par le pont Champlain (et le pont destiné à remplacer celui-ci), et à proximité des États-Unis, par l'A-15 ;
- une ville jeune où il y a encore des espaces à développer ou à redévelopper, avec un potentiel de construction de près de 15 000 logements, un potentiel de plus de 2 millions de pieds carrés à des fins de bureaux et l'ajout de superficies de plancher à des fins commerciales (complémentaires à l'offre existante) et ce, sans même qu'il soit nécessaire d'empêter dans la zone agricole ;
- l'implantation, d'ici 2021, d'une infrastructure de transport collectif à haute capacité (Réseau express métropolitain (REM)) dans l'axe de l'autoroute 10, dont les points d'accès à Panama, Chevrier et du Quartier offrent un véritable potentiel d'aménagement selon les principes du « *transit oriented development* » (TOD) ;

*Le paragraphe 3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

- une démographie dynamique : croissance de la population de près de 22 % (soit 14 250 personnes) entre 2001 et 2011, alors qu'elle n'était que de 9,2 % dans l'Agglomération de Longueuil et de 8,99 % au Québec ;
- une population éduquée et une main-d'œuvre qualifiée : des 44 250 personnes âgées de 25 à 64 ans que compte Brossard, 38 % ont complété des études universitaires, 7,5 % ont entamé des études universitaires, 17,5 % ont une formation collégiale et 10,5 % une formation dans une école professionnelle ou de métiers ;
- une richesse linguistique et culturelle : ville multiculturelle, Brossard accueille une population de tous les continents, constituant pas moins de 57 communautés culturelles. 47,4 % des Brossardois ont le français pour langue maternelle et 50,5 % le parlent à la maison ; 12 % ont l'Anglais pour langue maternelle et 17,2 % le parlent à la

maison ; 40,7 % ont une langue maternelle autre que le français ou l'anglais et 32,4 % parlent à la maison une langue autre : chinois, arabe, espagnol, cantonais, persan ;

- une offre de commerces et de bureaux grandissante, dont l'aire d'influence et la notoriété sont reconnues à l'échelle métropolitaine, faisant de Brossard une ville où il est possible de demeurer, de travailler et d'avoir accès à une vaste gamme de commerces et services ;
- des équipements récréatifs et culturels enviables, incluant une bibliothèque, des salles de spectacles ou de diffusion culturelle et de nombreux parcs, espaces verts et milieux naturels d'intérêt (fleuve Saint-Laurent, rivière Saint-Jacques, Bois de Brossard, etc.).

## 6.2 Les défis

Le modèle initialement adopté pour aménager et développer Brossard a aussi créé des problèmes qui constituent autant de défis à relever. Parmi ceux-ci, on retiendra :

- la dimension autoroutière du boulevard Taschereau, son manque d'encadrement et d'organisation spatiale cohérente ;
- la faible qualité des aménagements publics et l'hétérogénéité de l'architecture, le long de certains boulevards, particulièrement Taschereau et Grande Allée ;
- la surabondance des surfaces minéralisées et des stationnements en façade des commerces ;
- la faiblesse des aménagements paysagers et le manque d'arbres dans certains projets ;
- la déficience de l'interface entre certains corridors commerciaux et la fonction résidentielle adjacente ;
- le peu d'espace laissé aux déplacements actifs et l'absence de sécurité pour les piétons et cyclistes ;
- l'enclavement de certains quartiers résidentiels et la difficulté de circuler d'un quartier à l'autre, tous modes de transport confondus ;
- la saturation de certains tronçons du réseau routier aux heures d'affluence ;
- la présence de circulation de transit parasite, notamment dans les quartiers C, L et M ;
- la prolifération des projets d'ensemble avec des rues privées dont le statut et les noms de rue sont parfois ambigus ;
- le besoin d'entretien et de rénovation dans certains quartiers résidentiels ;

- les projets d'insertion de nouveaux bâtiments dont l'architecture s'intègre parfois difficilement avec le cadre bâti existant ;
- l'effet polarisant du Quartier DIX30 et la dévitalisation de secteurs commerciaux moins performants ;
- une augmentation du prix des terrains qui se traduit par la mise en chantier de typologies résidentielles plus denses, en concurrence directe avec une offre de logement abondante à Montréal et sur la Rive-Sud ;
- une offre limitée de logement abordable ou locatif ;
- une offre déficiente de transport collectif à l'intérieur du territoire de la Rive-Sud en tout temps, et de façon plus prononcée, hors des heures de pointe ;
- la saturation des équipements récréatifs, des parcs et de certains équipements publics ;
- la nécessité pour la Ville de fournir des terrains pour de nouvelles écoles dans un contexte de rareté de terrains.

[REG-360-07, art.63 (2024-11-01)]

Dans le cadre de l'exercice de planification stratégique pour l'horizon 2030, le conseil municipal de la ville de Brossard se donnait pour mission de se positionner comme une ville urbaine, contemporaine et ouverte sur le monde, qui, dans un esprit de développement durable

Par son exposé de vision 2030, Brossard aspire à devenir une référence dans le monde municipal québécois pour son caractère contemporain, pour son ouverture aux communautés culturelles et son leadership sur le plan d'un développement économique et social vigoureux, qui s'effectue en tout respect de l'environnement et des générations futures. Brossard vise à devenir ville-lisière, la ville de l'avenir. Aussi connue aux États-Unis sous le concept "d'Edge City", la ville de l'avenir désigne un espace urbanisé périphérique à une grande métropole qui regroupe des entreprises, des services, des centres commerciaux et qui propose une gamme complète d'activités de loisirs. Ces municipalités de référence, dont Brossard veut faire partie, délaisse l'économie traditionnelle pour se tourner vers la nouvelle économie, caractérisée par le savoir et la créativité, le développement et l'utilisation des nouvelles technologies. Elles se distinguent également par une offre de transport collectif très performant. Bref, cette ville « nouveau genre » se caractérise par la possibilité d'y résider, d'y travailler, de s'y divertir et d'y vivre pleinement.<sup>57</sup>

Pour atteindre cet idéal, Brossard devra réaliser un virage important en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. En effet, à l'instar de la plupart des municipalités de banlieue, Brossard s'est développée au cours des dernières décennies selon un modèle d'urbanisation favorisant une faible densité, l'éclatement et l'éparpillement des fonctions urbaines et l'utilisation de la voiture comme mode de déplacement principal. Ce faisant, la Ville a peu à peu contracté les maux liés à cette dépendance dont la congestion routière, la dévitalisation des artères commerciales traditionnelles, de vastes espaces de stationnement (îlots de chaleur, imperméabilisation des sols, paysages altérés), des déserts alimentaires, une cohabitation

et d'approche globale, offre des services municipaux de grande qualité à un juste coût, dans le dessein de créer un sentiment d'appartenance et de fierté puissant chez ses citoyennes et citoyens. Cette mission, Brossard entend la réaliser dans une volonté d'amélioration continue.<sup>56</sup>

parfois difficile entre certains usages, des indices de fragilité sociale dans certains secteurs (stock de logements vieillissant et en mauvais état), la sédentarité de la population, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, etc..

C'est dans cet esprit que le plan d'urbanisme identifie quatre grandes orientations d'aménagement, desquelles découlent plusieurs objectifs et moyens de mise en œuvre qui ont été décrits, par fonction, dans le chapitre 5. Les éléments clés de ces objectifs et moyens sont à la base de la vision d'aménagement de Brossard, pour l'horizon 2035. Cette vision se résume dans les énoncés et dans les plans qui suivent et dans le programme particulier d'urbanisme (PPU) de l'annexe B.

<sup>56</sup> Planification stratégique 2013-2030, ville de Brossard, septembre 2013, p. 10

<sup>57</sup> Planification stratégique 2013-2030, ville de Brossard, septembre 2013, p. 11

## 6.3 Les grandes orientations d'aménagement

### 6.3.1 *Orientation 1 : Offrir un milieu de vie de qualité et durable*

La mise en œuvre de cette orientation devrait essentiellement se traduire par :

- un développement plus compact et multifonctionnel (habitations, commerces, services, etc.) le long des corridors structurants de mobilité durable (transport collectif et actif), particulièrement dans l'aire d'influence de 1 km des futures stations de transport collectif à haute capacité que sont Panama, Chevrier et du Quartier ;
- plus de 40 % des nouveaux logements et les grands générateurs de déplacement qui seront implantés dans l'aire d'influence des futures stations et à proximité des axes structurants de transport collectif que sont les boulevards Taschereau, du Quartier, de Rome, Grande Allée et Milan ;
- une offre de logements diversifiée et adaptée à l'évolution des besoins de la population ;
- des milieux de vie sécuritaires où la qualité de l'architecture et des aménagements favorisent l'animation urbaine et encouragent le transport actif ;
- des nouvelles constructions s'intégrant harmonieusement à la trame bâtie existante, notamment par une gradation des hauteurs qui tient compte des secteurs adjacents ;
- des nouvelles constructions occupant une proportion limitée des terrains afin de laisser place à des surfaces végétalisées et à des espaces communautaires ;
- des nouvelles constructions ayant une volumétrie adaptée à l'échelle du piéton par l'entremise de stratégies telles que la construction de basiliques, des retraits des étages supérieurs, etc. ;
- dans les secteurs où une densification est projetée, le développement ou le redéveloppement doit prendre en compte les

capacités actuelles et futures des infrastructures publiques incluant la desserte en équipements récréatifs et d'éducation ;

- le développement d'une stratégie d'acquisition ou d'affectation de terrains voués à accueillir des écoles pour répondre à la demande croissante ;
- la prise en compte des contraintes anthropiques (bruit routier et ferroviaire, sécurité et vibration ferroviaires, zone inondable, etc.), la protection de l'environnement, des paysages et du patrimoine d'intérêt, de la pollution lumineuse et de l'acceptabilité sociale dans l'aménagement du territoire et le développement de la Ville ;
- des usages contraignants implantés de manière à réduire les impacts pour les usages sensibles ;
- des marchés d'alimentation, commerces et services de proximité facilement accessibles ;
- des milieux de vie et des constructions qui favorisent l'accessibilité universelle ;
- une offre commerciale présente aux endroits stratégiques, le long des principaux boulevards et axes de transports en commun structurants ;
- un territoire agricole dont les limites sont protégées et mises en valeur à des fins agricoles ;
- le développement de nouveaux parcs et espaces verts et la mise à niveau des infrastructures récréatives existantes afin de répondre aux nouveaux besoins de la population (croissance démographique, vieillissement, etc.) et afin de favoriser l'activité physique et de saines habitudes de vie ;
- des installations récréatives et sportives interconnectées par des liens actifs ;

- un bois de Brossard et des écosystèmes d'intérêt protégés et accessibles à la population ;
- des milieux naturels dont la connectivité avec ceux des territoires limitrophes est favorisée ;
- un fleuve Saint-Laurent et la rivière Saint-Jacques plus accessibles et des vues sur le fleuve protégées ;
- des infrastructures et une cohabitation des usages favorisant de saines habitudes de vie en priorisant la mobilité active.

[REG-360-04, art.12 (2021-03-30)] ; [REG-360-07, art.64 (2024-11-01)]

### 6.3.2 *Orientation 2 : Favoriser la protection et la mise en valeur de l'environnement*

La mise en œuvre de cette orientation devrait essentiellement se traduire par :

- des cours d'eau et des milieux naturels d'intérêt protégés ;
- des aménagements publics et privés où le verdissement, la plantation d'arbres et la réduction des îlots de chaleur sont pris en considération lors de leur développement ;
- des dispositions pour limiter les îlots de chaleur et les surfaces imperméables et favoriser une meilleure gestion des eaux de ruissellement ;
- des normes de construction qui favorisent l'économie d'énergie et une réduction de la consommation d'eau potable ;
- une agriculture urbaine favorisée ;
- des mesures afin de favoriser l'électrification des transports ;
- des dispositions réglementaires et des mesures afin de contrôler la prolifération des plantes envahissantes et des insectes ravageurs ;

- des dispositions afin de favoriser la biodiversité et afin de favoriser la protection des arbres existants de même que la plantation d'arbres ;
- de mesures afin d'encourager une gestion adéquate des matières résiduelles, de manière à favoriser le recyclage et la valorisation de ces matières ;
- des exigences afin de limiter la pollution lumineuse ;
- des exigences qui protègent les milieux naturels existants et permettent de les bonifier.

[REG-360-07, art.65 (2024-11-01)]

### 6.3.3 *Orientation 3 : Une ville avec des réseaux de transport performants et structurants*

La mise en œuvre de cette orientation devrait essentiellement se traduire par :

- des réseaux de transport et des aménagements favorisant la mobilité durable afin de réduire la dépendance à l'automobile et ainsi répondre aux besoins croissants de mobilité générés par le développement sans véritable augmentation de la capacité routière ;
- une optimisation du réseau routier existant (géométrie, aménagements, feux synchronisés, signalisation, interface des accès privés sur le domaine public, etc.) afin d'améliorer la fluidité de la circulation, la sécurité et favoriser l'apaisement de la circulation ;
- des corridors et points d'accès structurants de mobilité durable (transport collectif et actif), dont la connectivité favorise une intermodalité efficace entre les divers modes de transport ;
- des stationnements incitatifs pour le Réseau express métropolitain (REM) qui sont localisés en amont de la zone de congestion routière et de manière à optimiser le potentiel de développement de véritables aires TOD aux stations de transport collectif à haute capacité ;

*Le paragraphe 4 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

- un pont d'étagement surplombant l'autoroute 10 afin de désenclaver les secteurs C et L et afin d'assurer une meilleure desserte en transport collectif et actif ;
- un pont Samuel-de-Champlain qui intègre des infrastructures appropriées pour la mobilité durable.

[REG-360-07, art.66 (2024-11-01)]

#### **6.3.4 *Orientation 4 : Optimiser le potentiel de développement économique de la Ville dans le respect de sa capacité de payer***

La mise en œuvre de cette orientation devrait essentiellement se traduire par :

- des projets de développement et de redéveloppement retables pour la Ville autant à la conception qu'une fois les projets habités et opérationnels ;
- des projets de développement et de redéveloppement qui tiennent compte de la capacité des équipements et infrastructures municipaux et qui sont rehaussés, le cas échéant, en tenant compte des besoins municipaux à court, moyen et long terme, de la capacité de payer de la Ville et de l'équité fiscale qui préside à la répartition appropriée et juste des sommes ainsi engagées ;
- prévoient les équipements et infrastructures publics nécessaires aux projets et au voisinage dans lesquels ils s'insèrent afin d'éviter que la Ville ait à investir par la suite ;
- une offre commerciale et de bureau complémentaire entre les différents pôles économiques ;

- des aires TOD Panama et du Quartier où le potentiel de développement multifonctionnel laisse une place prépondérante à la création de véritables pôles d'affaires et où les commerces exercent un rôle de soutien à cette fonction et à la fonction résidentielle ;
- un Quartier DIX30 dont le rayonnement est étendu par une diversification des usages et par la mise en valeur de ses attraits récréotouristiques ;
- un boulevard Taschereau revitalisé par des investissements sur le domaine public, une rationalisation de l'offre commerciale sur certains tronçons présentant un meilleur potentiel de redéveloppement résidentiel ou mixte et par la consolidation des activités commerciales offrant de meilleures perspectives (commerces de proximité, pôle automobile, spécialités, etc.) ;
- le redéveloppement, à des fins résidentielles, des secteurs commerciaux présentant un faible potentiel de développement ou de consolidation de cette fonction ;
- un parc industriel, dans le secteur du boulevard Matte, consolidé, mis en valeur et complémentaire aux autres pôles économiques.

[REG-360-07, art.67 (2024-11-01)]

## 6.4 Arrimage de la vision d'aménagement

La vision d'aménagement dont se dote la Ville de Brossard, en adoptant le présent plan d'urbanisme, s'articule principalement autour des modes de déplacements alternatifs à l'auto solo (marche, vélo, transport en commun, voitures partagées, etc.). Dans une ville dont le développement était axé presque exclusivement sur l'automobile, la mise en œuvre de cette vision pose de nombreux défis, dont l'arrimage des planifications, leur prise en charge, l'acceptabilité sociale, l'appui des paliers supérieurs de gouvernement et une vision à long terme.

Dans un premier temps, un effort d'arrimage entre les planifications est nécessaire afin d'éviter le travail en silo et afin de s'assurer de prendre des actions cohérentes entre les différents acteurs du développement.<sup>58</sup> À cet effet, la ville de Brossard profite d'une excellente collaboration du RTL et de l'ARTM pour les outils de planification du transport collectif. Elle a notamment participé activement au processus d'élaboration de l'actuel plan stratégique du RTL et cet organisme collabore de près dans divers dossiers de planification, dont celle des aires TOD. L'arrimage des outils de planification est cependant plus difficile pour ce qui est du Réseau express métropolitain (REM) avec la Caisse de dépôt et placement du Québec. La Ville poursuit cependant ses représentations et ses démarches afin d'être impliquée davantage dans le processus d'analyse et de décision de cet important projet. Parmi les autres acteurs clés nécessitant un arrimage des planifications, il y a le gouvernement fédéral, pour la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent, et le gouvernement du Québec pour les travaux sur le réseau routier supérieur. Dans le cas du nouveau pont, la ville de Brossard a été impliquée dans le processus de planification. Pour ce qui est des travaux sur le réseau provincial, l'implication de la ville est variable selon la nature des projets. Dans certains cas, il serait préférable que la Ville soit consultée davantage en amont du processus de réalisation. Au sein de l'Agglomération de Longueuil, la Ville siège activement sur des comités qui ont conduit à l'adoption de différents

outils de planification (Plan de mobilité et de transport, PDZA, Schéma d'aménagement, etc.). Enfin, la Ville s'est dotée d'une entité (bureau de projets) pour la gestion des grands projets. Le Bureau de projet aura notamment pour mandat de s'assurer que la planification des projets se fasse de manière cohérente et que tous les acteurs soient impliqués dans le processus de planification.

*Le paragraphe 2 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

Dans un second temps, la prise en charge de la planification par la Ville représente un défi de taille. Par le passé, les outils de planification étaient plutôt timides, les ressources en urbanisme étaient limitées et les promoteurs contrôlaient une part significative du développement, et ce, sans véritable vision d'ensemble. La création du Bureau de projet, l'embauche de ressources additionnelles à la direction de l'urbanisme et l'adoption de documents de vision et de planification devraient contribuer à une meilleure prise en charge de la planification du développement.

Les nouvelles responsabilités que la Ville doit prendre, notamment en termes de terrains pour les écoles et en termes de logements sociaux et abordables, sont à intégrer dans les différents outils d'urbanisme pour en assurer la prise en charge.

L'acceptabilité sociale est aussi un enjeu déterminant pour la mise en œuvre de la vision d'aménagement. La faible densité du développement, la ségrégation des usages, la fluidité de la circulation et la proximité du pont Champlain ont été, pour plusieurs citoyens de Brossard, des caractéristiques déterminantes qui les ont incités à s'établir à Brossard.

<sup>58</sup> Retisser la ville, Vivre en Ville [[www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)], 2013, p. 89

Bien que les experts s'entendent sur le fait que ce mode de développement n'est pas viable à long terme, plusieurs personnes croient encore que la solution aux maux actuels de congestion routière passe par l'ajout ou l'élargissement des routes et autoroutes, ce qui va totalement à l'encontre de la vision d'aménagement du plan d'urbanisme.

Pour ces motifs, même si plusieurs mesures prévues dans le plan devraient faire consensus, comme l'ajout de parcs et espaces verts, la construction du pont d'étagement dans l'axe du Quartier, la protection des espaces naturels et de la zone agricole, l'ajout de pistes cyclables, des normes pour assurer une meilleure qualité de projet, le verdissement, etc., d'autres mesures risquent d'être moins bien accueillies.

Parmi celles-ci, l'accroissement de la densité, certaines mesures pour réduire la dépendance à l'automobile et certaines exigences plus sévères de construction sont les plus susceptibles de générer de la critique. Il devient alors essentiel de consulter la population, en amont du processus décisionnel, afin d'expliquer adéquatement les motifs qui justifient la vision d'aménagement et afin que les préoccupations citoyennes soient prises en compte dans la planification des projets. À cet égard, la Ville s'est dotée d'une orientation en matière de consultation publique qui va dans ce sens. Dans le cas de projets structurants ou susceptibles de générer des impacts sur le milieu, la Ville consulte désormais les citoyens avant de donner son aval à un projet qui nécessite des investissements publics ou qui nécessite une modification à la réglementation municipale.

L'appui des gouvernements supérieurs pour la mise en œuvre de la vision d'aménagement demeure tout aussi déterminant. Il y a bien sûr les investissements en infrastructures qui ont un impact significatif sur le développement de la ville (construction du nouveau pont avec ou sans péage, financement et infrastructures de transport collectif, réfection des infrastructures existantes comme sur le boul. Taschereau, subventions, etc.), mais il y a aussi le volet législatif qui n'est pas à négliger.

À cet égard, des changements législatifs seraient souhaitables afin de faciliter la remise en culture de certaines terres agricoles, des pouvoirs élargis de subventions municipales pourraient s'avérer utiles, des normes mieux adaptées pour le bruit routier seraient les bienvenues, un meilleur contrôle des matières circulant sur les voies ferrées serait souhaitable, etc.

De plus, l'arrimage des travaux de mise à niveau des infrastructures en lien avec les projets de développement et de redéveloppement projetés sera requis. Ces travaux devront se faire en assurant la rentabilité pour la Ville de ces projets en ne considérant pas seulement les revenus de taxation qu'ils génèrent, mais également en considérant les dépenses requises pour qu'ils puissent voir le jour et être adéquatement desservis.

Enfin, une vision à long terme est essentielle pour assurer la mise en œuvre de la vision d'aménagement. Cette vision nécessitera des interventions et des investissements sur plusieurs décennies.

Dans certains cas, des interventions transitoires seront également nécessaires avant que le marché ne soit propice à la réalisation complète d'un développement. Le boulevard Taschereau, les aires TOD et le secteur C sont les secteurs où le paysage risque le plus d'évoluer dans le futur, puisque ces secteurs devraient accueillir une grande majorité du développement ou du redéveloppement de la Ville.

Il est donc impératif que ces secteurs fassent l'objet d'une planification détaillée et c'est pourquoi le plan d'urbanisme prévoit un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le boulevard Taschereau et pour le secteur Quartier/Lapinière/Dix30 et de façon plus spécifique pour chacun des terrains visés par du redéveloppement.

[REG-360-07, art.68 (2024-11-01)]

## 6.5 Vision d'aménagement — transport et mobilité

Une ville avec des réseaux de transport performants et structurants constitue l'une des quatre orientations principales du plan d'urbanisme. Après plus d'un demi-siècle de développement essentiellement centré sur l'automobile, la planification intégrée de l'aménagement urbain et du transport collectif et actif devient incontournable pour l'avenir des collectivités durables.

Pour y parvenir et sans restreindre les moyens de mise en œuvre identifiés à la section 6.3, les projets structurants suivants ont été pris en compte dans l'élaboration de la vision d'aménagement de la présente section :

- la construction du nouveau pont Champlain et le réaménagement des bretelles d'accès ;
- le prolongement du boulevard du Quartier et le pont d'étagement permettant le lien entre le secteur C et le secteur ;
- le prolongement des réseaux de transport actif ;
- les stations projetées pour le Réseau express métropolitain ;
- le réseau rapide d'agglomération (circuits d'autobus).

*Le paragraphe 4 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

## 6.6 Vision d'aménagement — fonction résidentielle

La ville de Brossard a amorcé, depuis quelques années, un virage important dans la production de nouveaux logements. Ainsi, les mises en chantier pour des habitations unifamiliales ont nettement reculé au profit d'habitations plus denses. Cette tendance va s'accentuer dans le futur, particulièrement à proximité des points d'accès et corridors structurants de transport collectif. Ce faisant, la ville de Brossard offre un potentiel pour l'ajout d'environ 17 000 nouveaux logements lorsqu'on prend en considération les espaces vacants et les secteurs commerciaux qui présentent un potentiel de redéveloppement.

Parmi les secteurs offrant un potentiel de développement ou de redéveloppement impliquant l'intensification ou l'introduction de la fonction résidentielle identifiés au plan 34.1, la Ville de Brossard a identifié, d'une part, les « terrains avec potentiel d'intensification » et d'autre part, les « terrains propices à la requalification ». Ces secteurs ont été identifiés en fonction des critères suivants : potentiel de développement ou de consolidation commerciale très faible, taux d'inoccupation élevé, projets résidentiels en cours d'analyse par les propriétaires fonciers, viabilité économique d'un éventuel projet résidentiel à court terme, potentiel de densification, faible valeur ou vétusté des bâtiments actuels.

Pour les « terrains avec potentiel d'intensification », la réglementation prévoit des dispositions favorisant la réalisation de projets résidentiels qui tiennent compte des caractéristiques du milieu, notamment par l'introduction d'objectifs et de critères dans un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou relatif au plan d'aménagement d'ensemble (PAE).

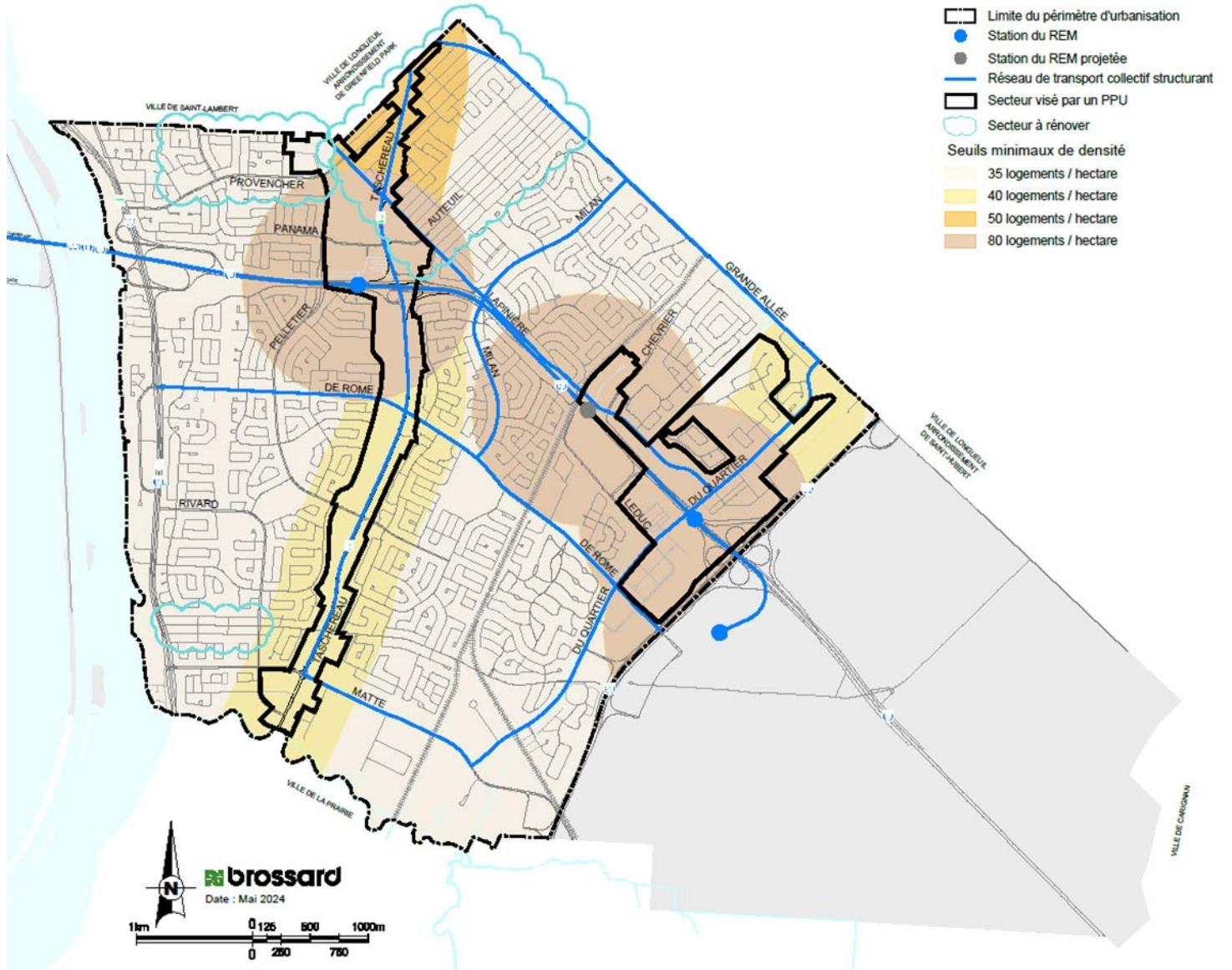
En ce qui concerne les « secteurs propices à la requalification », ceux qui sont compris à l'intérieur des limites du PPU font l'objet d'une planification détaillée, alors que les autres conservent une vocation commerciale transitoire (dans l'attente d'un redéveloppement à moyen

ou long terme), selon laquelle les commerces et services de proximité sont favorisés. Dans la perspective où les acteurs concernés souhaitent réaliser des projets de redéveloppement mixtes ou résidentiels, une demande via le règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), de modification du règlement de zonage ou de PAE devient nécessaire. L'identification de ces terrains comme étant « propice à la requalification » sert toutefois à simplifier le processus de requalification.

Enfin, pour créer de véritables milieux de vie répondant aux objectifs du plan d'urbanisme, de nouvelles écoles devront être prévues au sein des projets de redéveloppement. Les outils d'urbanisme devront être adaptés pour assurer le financement et l'acquisition des terrains requis pour ce faire.

Pour ce qui est, d'autre part, des terrains identifiés « potentiel de redéveloppement résidentiel ou mixte », ceux qui sont compris à l'intérieur des limites du PPU font l'objet d'une planification détaillée, alors que les autres terrains conservent une vocation commerciale transitoire (dans l'intérieur d'un redéveloppement à moyen ou long terme), selon laquelle les commerces et services de proximité sont favorisés, alors que les commerces de détail de grande surface sont proscrits. Dans la perspective où les acteurs concernés souhaitent réaliser des projets de redéveloppement mixtes ou résidentiels, un règlement relatif aux usages conditionnels permet un tel redéveloppement, dans la mesure où les projets soumis contribuent à une réduction des superficies commerciales, mais surtout dans la mesure où les critères d'intégration et d'aménagement sont respectés.

[REG-360-07, art.69 (2024-11-01)]



**Plan 29 – Concept d'organisation spatiale pour la fonction habitation**

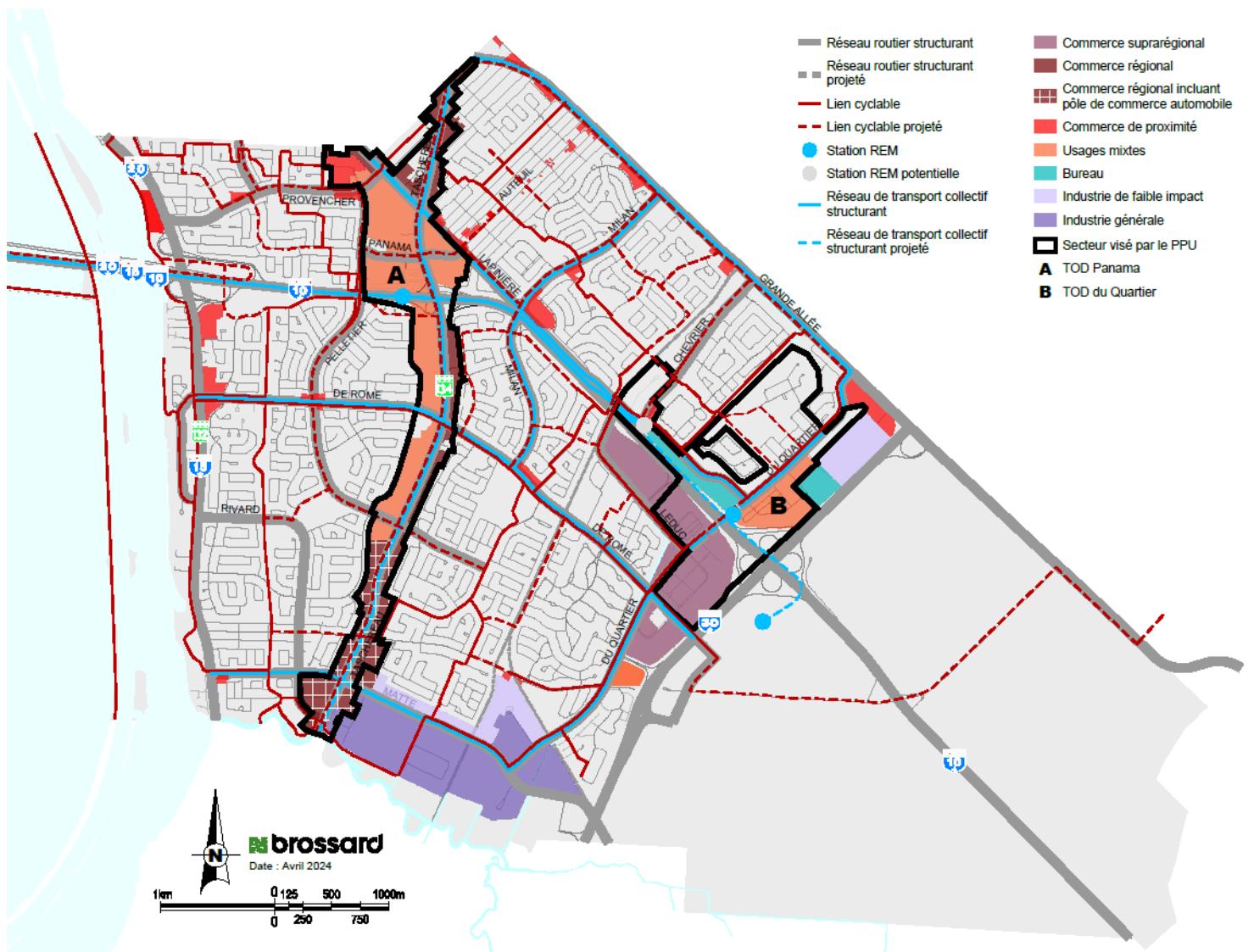
Le plan 29 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.; [REG-360-07, art.69 (2024-11-01)]

## 6.7 Vision d'aménagement — fonctions économiques

La croissance démographique anticipée à Brossard et dans sa zone d'influence, l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif, de même que la notoriété et la diversité de l'offre commerciale de Brossard vont contribuer à faire croître les besoins en espaces commerciaux, et ce, même si plusieurs facteurs devraient atténuer ou venir influencer cette croissance (commerce électronique, vieillissement de la population, endettement des ménages, etc.). La bonne performance de Brossard devrait également se poursuivre pour ce qui est de la production de nouveaux bureaux. À cet effet, Brossard offre un potentiel de plus de 2 millions de pieds carrés pour de nouveaux bureaux, dans des secteurs multifonctionnels en devenir (TOD Panama et TOD du Quartier) et à proximité de ceux-ci. Enfin, malgré un potentiel de développement limité en raison du nombre restreint de terrains vacants, le parc industriel du secteur Matte offre tout de même un potentiel intéressant pour accueillir des commerces contraignants et diverses industries.

*Le paragraphe 1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

Le plan et le tableau qui suivent résument la vision d'aménagement pour les principales fonctions économiques.



**Plan 30 - Concept d'organisation spatiale pour les fonctions économiques**

Le plan 30 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.; [REG-360-07, art.70 (2024-11-01)]

Tableau 31

Fonctions	Principes d'aménagement
Commerce suprarégional	<p>Le secteur de « commerce suprarégional » se limite au Quartier DIX30. Son aire d'influence dépasse largement les limites de l'Agglomération de Longueuil. L'attractivité de ce secteur devrait continuer de croître dans les prochaines années en raison de la notoriété acquise par cet ensemble commercial, des investissements à venir, dont le TOD du Quartier, et d'une gamme de plus en plus complète, diversifiée et même exclusive d'usages commerciaux et de services. C'est dans ce secteur que la croissance de la fonction commerciale devrait être la plus significative. Une gamme complète d'usages commerciaux et de services est autorisée à la réglementation d'urbanisme, à l'exception des usages contraignants. Sauf pour certaines portions situées près de la future station de transport collectif à haute capacité et qui sont identifiées au PPU, les commerces de détail de grande surface sont autorisés. Les débits de boisson peuvent également être autorisés, sous réserve de dispositions de contingentement. Les portions du Quartier DIX30 les plus susceptibles de faire l'objet d'une intensification des activités commerciales, de même que le secteur du Square, font l'objet d'une planification détaillée dans le PPU.</p>
Commerce régional	<p>Le secteur de « commerce régional » est situé le long du boulevard Taschereau. Moins performant que le Quartier DIX30, le rayonnement de ce secteur est tout de même important. La consolidation des activités commerciales et de services y est favorisée. Les fonctions autorisées sont similaires à ce qui est permis dans le « commerce suprarégional ». Ce secteur fait l'objet d'une planification détaillée dans le PPU.</p>
Pôle de commerce automobile	<p>Le « pôle de commerce automobile » conserve une vocation exclusivement commerciale et de services. Les commerces de détail de grande surface y sont permis et c'est dans ce secteur que les commerces reliés à l'automobile sont favorisés. Ce secteur fait également l'objet d'une planification détaillée dans le PPU.</p>
Commerce de proximité	<p>Ces secteurs commerciaux ont un caractère plus local. Les commerces et services de proximité y sont préconisés (dépanneur, marché d'alimentation, pharmacie, nettoyeur, salon de coiffure, etc.), sans pour autant exclure les autres catégories de commerces et services, à l'exception des commerces contraignants, des débits de boisson et des commerces de détail de grande surface.</p>
Usages mixtes	<p>Ces secteurs sont ceux qui sont voués à un développement ou à un redéveloppement multifonctionnel. Les TOD Panama et du Quartier en font notamment partie, de même que les portions du secteur Taschereau qui présentent le plus de potentiel pour un redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes durant l'horizon de planification du plan d'urbanisme. Les principes d'aménagement détaillés de ces secteurs sont présentés dans le PPU. Les regroupements commerciaux (de vente au détail) à rayonnement suprarégional sont notamment prohibés dans le TOD du Quartier.</p>

Fonctions	Principes d'aménagement
Bureau	Bien que la fonction bureau soit généralement autorisée en combinaison avec les commerces, les caractéristiques des milieux identifiés « bureau » sur le plan de la vision d'aménagement (occupation exclusive à des fins de bureau), l'abondance de l'offre commerciale actuelle et anticipée ailleurs sur le territoire, de même que le projet de développement du TOD du Quartier, sont autant d'arguments qui justifient de ne permettre que les usages en lien avec la fonction bureau dans ce secteur.
Industrie de faible impact	Le parc industriel du secteur Matte est, en partie, adjacent à des milieux résidentiels. Afin de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages industriels et ces milieux sensibles, les usages autorisés à la réglementation d'urbanisme, pour ce secteur, sont limités à des usages industriels et commerciaux peu susceptibles de générer des risques ou des nuisances. Des mesures particulières sont également introduites afin de limiter l'entreposage extérieur et afin de favoriser l'aménagement de bandes tampons adéquates. Comme le prévoit le schéma d'aménagement et de développement en vigueur, les seuls usages commerciaux et de services qui sont autorisés sont ceux qui sont connexes ou qui s'apparentent à la fonction industrielle.
Industrie générale	Dans le secteur « industrie générale », une gamme complète d'usages industriels et de commerces contraignants est autorisée. Comme dans le secteur « industrie de faible impact », les seuls usages commerciaux et de services qui sont autorisés sont ceux qui sont connexes ou qui s'apparentent à la fonction industrielle.
Secteur à redévelopper à des fins résidentielles	Comme mentionné dans la vision d'aménagement pour la fonction résidentielle, ces secteurs ont été identifiés en fonction des critères suivants : potentiel de développement ou de consolidation commerciale très faible, taux d'inoccupation élevé, projets résidentiels en cours d'analyse par les propriétaires fonciers, viabilité économique d'un éventuel projet résidentiel à court terme, potentiel de densification et faible valeur ou vétusté des bâtiments actuels. Pour ces terrains, la réglementation d'urbanisme limite les usages non résidentiels autorisés et les possibilités d'agrandissement de ces usages. La réglementation prévoit des dispositions favorisant la réalisation de projets résidentiels qui tiennent compte des caractéristiques du milieu, notamment par l'introduction d'objectifs et de critères dans un règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le tableau 32 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

## 6.8 Vision d'aménagement — parcs et espaces verts

Bien que l'offre actuelle en parcs et en espaces verts soit de 13,3 hectares par 1 000 habitants (population de 2011 et Bois de Brossard inclus), alors qu'il est généralement reconnu qu'un ratio de 4 hectares par 1 000 habitants est acceptable considérant le potentiel de développement de Brossard qui est d'environ 140 000 habitants, il faudrait réserver environ 200 hectares de terrains à des fins de parcs et espaces verts pour maintenir le ratio actuel.

Créer de nouveaux quartiers complets avec une offre additionnelle de parcs et espaces verts équivalente à celle actuelle (ratios similaires par habitant) nécessitera l'ajout de nouveaux parcs dans les secteurs à redévelopper.

La décision du conseil municipal de conserver près de 35 hectares pour la création d'un parc municipal est un bon pas dans cette direction. Le plan qui suit illustre également les principaux secteurs où des parcs sont planifiés ou projetés

[REG-360-07, art.71 (2024-11-01)]

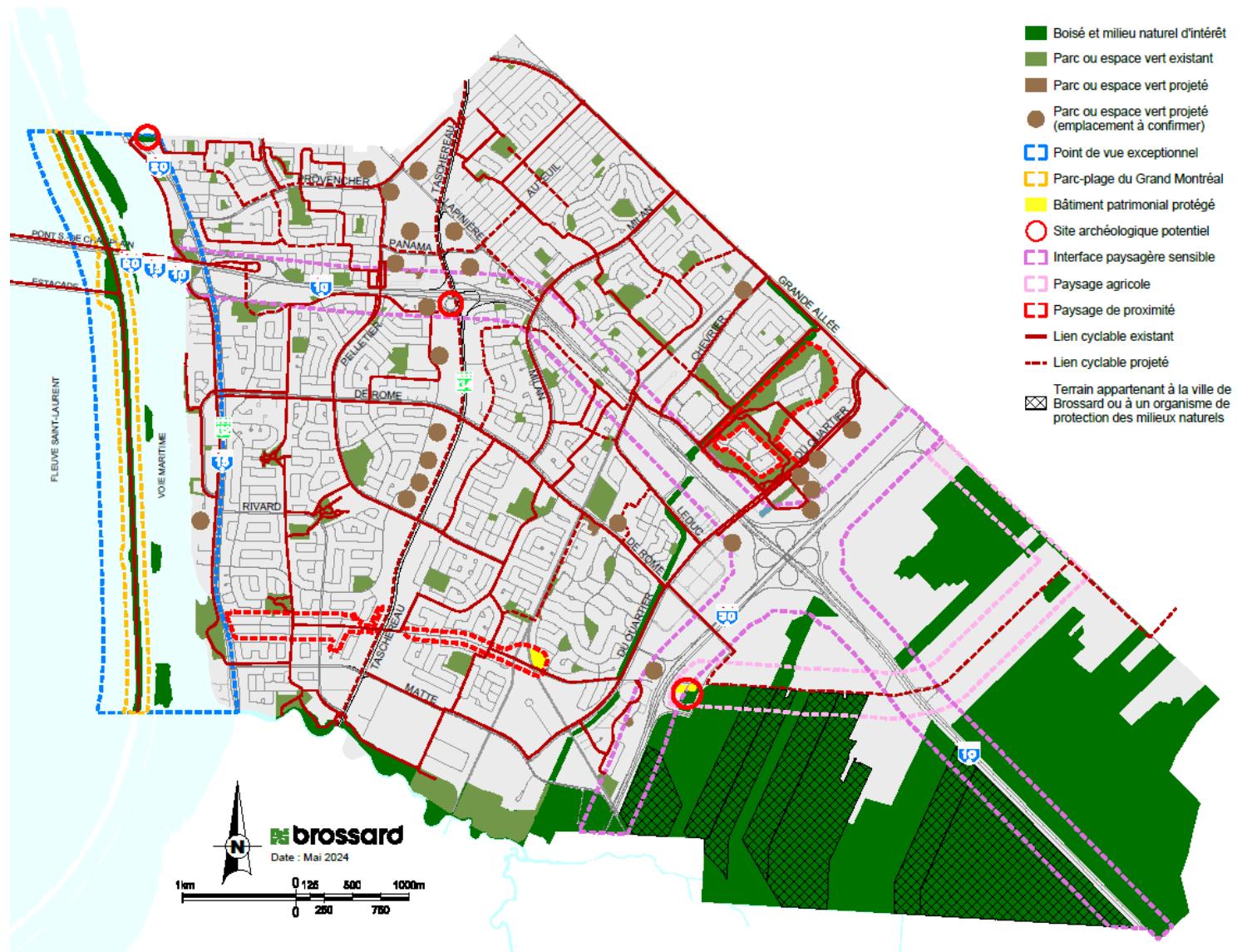
## 6.9 Vision d'aménagement — patrimoine paysager

Brossard vise à devenir ville-lisière, c'est-à-dire une ville dont l'espace urbanisé est périphérique à Montréal et qui regroupe des entreprises, des services, des centres commerciaux et qui propose une gamme complète d'activités de loisirs, une destination de choix pour le récrétourisme et même le tourisme d'affaires. Pour atteindre cet idéal, Brossard devra notamment protéger et mettre en valeur ses atouts, dont le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saint-Jacques et le bois de Brossard et relever certains défis, dont la revitalisation du boulevard Taschereau et l'amélioration des vitrines autoroutières. À une échelle plus locale, la Ville doit également tenir compte des paysages de proximité dans la réalisation de certains projets de développement, de redéveloppement ou d'insertions en milieu bâti.

Brossard compte peu de sites d'intérêt patrimonial ou archéologique. En revanche, les principaux témoins du passé, à savoir la maison Brossard, la maison Banlier et sa voisine, la maison Sénécal, ont une valeur patrimoniale importante au point de bénéficier d'un statut de classement en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. Ce statut assure une protection des bâtiments, de même qu'une protection contre les interventions qui pourraient être réalisées dans un rayon de 152 m de la maison Banlier. Le site patrimonial de la maison Brossard a aussi été classé ce qui assure une protection contre toutes interventions qui pourraient être réalisées sur l'immeuble. Compte tenu de la valeur patrimoniale des deux habitations Banlier et Sénécal et de leur localisation stratégique, à la frontière entre les milieux urbains, agricoles et naturels, la réglementation d'urbanisme permet la mise en valeur éventuelle de ces immeubles à des fins d'hébergement touristique respectant le caractère du lieu. Contrairement aux maisons privées Banlier et Sénécal, la maison Brossard a été acquise par la Ville et des études sur le bâtiment devront être effectuées pour évaluer les diverses options pour la mettre en valeur. La vocation publique sera un des moyens pour y parvenir.

En plus des vues sur le fleuve qui doivent être préservées, le plan qui suit illustre les principaux corridors d'intérêt paysager, de même que les paysages de proximité que les citoyens des milieux concernés souhaitent préserver. Afin d'assurer la protection de ces vues et paysages, des dispositions particulières sont intégrées au règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale et au règlement de zonage afin, notamment, d'interdire l'installation de panneaux-réclames le long du Fleuve.

[REG-360-07, art.72 (2024-11-01)] ; [REG-360-08, art.9 (2025-08-13)]



Plan 31 - Concept d'organisation spatiale pour les parcs, les espaces verts, le patrimoine et les paysages

[REG-360-07, art.73 (2024-11-01)]

## 6.10 Vision d'aménagement — fonction agricole

Malgré son potentiel de mise en valeur limité par la présence de vastes milieux naturels, des propriétaires fonciers qui aspirent à une expansion éventuelle du périmètre d'urbanisation, la présence d'usages non agricoles et une réglementation provinciale (le Règlement sur les exploitations agricoles) qui limite de manière importante le potentiel de remise en culture du sol sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil, Brossard aspire tout même à dynamiser la pratique de l'agriculture sur son territoire. Pour y parvenir, la Ville renonce clairement à toute forme de développement résidentiel, commercial ou industriel en zone agricole, elle identifie une zone prioritaire d'aménagement agricole, elle prohibe les usages non agricoles, sauf sur des terrains déjà occupés à cette fin et les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17) pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM, elle met en place une réglementation qui facilite la vente et la transformation de produits agricoles, elle permet de pratiquer l'agriculture en milieu urbain (serres sur des toits de bâtiments industriels ou commerciaux, potagers individuels permis dans toutes les cours, jardins communautaires, etc.).

*Le paragraphe 1 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*



**Plan 32 - Concept d'organisation spatiale pour la fonction agricole**

Le plan 32 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.



## CHAPITRE 7 AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉ

### 7.1 Affectations du sol

#### 7.1.1 *Nomenclature des aires d'affectation*

Les aires d'affectation du sol visent à **définir**, de façon générale, la **vocation dominante** des parties du territoire de la Ville, de façon à répondre aux orientations et aux objectifs d'aménagement. Elles constituent un outil important dans la caractérisation du territoire et dans son développement. En plus de considérer la vision d'aménagement qui sous-tend le plan d'urbanisme, les aires d'affectation tiennent compte des contraintes physiques, des caractéristiques socio-économiques ainsi que des volontés locales en matière d'aménagement et de développement du territoire. Les aires d'affectation respectent les grandes affectations prévues au schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil, qui précise, à l'échelle régionale, les fonctions dominantes et complémentaires pour chacun des secteurs du territoire.

#### 7.1.2 *Fonctions dominantes et fonctions complémentaires*

Bien que la majorité des grandes affectations du territoire proposées au schéma présentent des fonctions dominantes et complémentaires sans pour autant exiger de seuils minimaux de dominance, sauf dans le cas de l'affectation « industrielle » où au moins 60 % du secteur couvert par cette aire d'affectation doit être occupé uniquement par des usages répondant aux critères des fonctions dominantes autorisées pour cette dernière, le plan d'urbanisme étend ce principe de dominance (règle du 60 %) à l'ensemble des grandes affectations.

Pour fins de respect de ce principe de dominance, ne doivent pas être pris en considération les espaces occupés par les écosystèmes d'intérêt, les habitats fauniques, les cours d'eau, zones inondables, ainsi que les emprises dédiées aux infrastructures de transport, de même que celles d'utilités publiques (électricité, gaz, télécommunication, etc.) et celles des réseaux d'aqueduc et d'égout.

Les usages accessoires à un usage principal ne sont pas pris en considération dans l'évaluation des usages autorisés dans les aires d'affectation. Le SAD exige cependant qu'un usage accessoire, assimilable à un usage additionnel selon la terminologie du règlement de zonage en vigueur, soit compatible avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans l'aire d'affectation concernée. En zone agricole, pour être autorisé, un tel usage additionnel doit être directement en lien avec une fonction dominante autorisée dans l'aire d'affectation concernée et il doit occuper moins de 30 % de la superficie de plancher du bâtiment dans lequel il est exercé.

#### 7.1.3 *Usages prohibés sur l'ensemble du territoire*

Le document complémentaire du Schéma identifie les usages qui sont prohibés sur l'ensemble du territoire de l'agglomération :

- les industries d'extraction minière, de pétrole et de gaz ;
- la production d'explosifs et de feux d'artifice ;
- les raffineries ;
- les industries du tannage ;
- la production d'électricité à des fins commerciales par des éoliennes (individuelles ou dans un parc éolien).

L'extraction minière peut cependant être autorisée en zone agricole, si elle s'effectue à plus de 1 000 m de tout périmètre urbain ou dans toute affectation du territoire si elle s'effectue sur une terre publique ou privée où le droit aux substances minérales de surface a été révoqué en faveur de l'État depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1966, et ce, quel que soit la distance de l'activité d'extraction par rapport au périmètre urbain.

#### *7.1.4 Regroupements commerciaux à caractère suprarégional*

Comme le requiert le SAD, le plan des affectations (plan 33) identifie les secteurs où les regroupements commerciaux à caractère suprarégional sont autorisés. Pour éviter l'implantation de tels regroupements ailleurs sur le territoire, le PPU prévoit diverses mesures et la réglementation d'urbanisme intègre des dispositions normatives (usages autorisés, superficies dédiées à la fonction commerciale de détail, superficie maximale des commerces ou des bâtiments, implantation et aménagement des stationnements, contingentement d'usages, etc.).

#### *7.1.5 Usages dérogatoires bénéficiant de droits acquis*

Les usages existants qui dérogent aux fonctions autorisées dans une aire d'affectation donnée peuvent être permis de plein droit aux règlements d'urbanisme, pourvu que ces usages étaient conformes ou qu'ils bénéficiaient de droits acquis avant l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme. Dans de tels cas, la réglementation d'urbanisme peut également permettre des usages de remplacement non autorisés aux fonctions dominantes ou complémentaires, pourvu que ces usages de remplacement soient restreints et que les nuisances générées envers les fonctions autorisées dans l'aire d'affectation soient contrôlées.

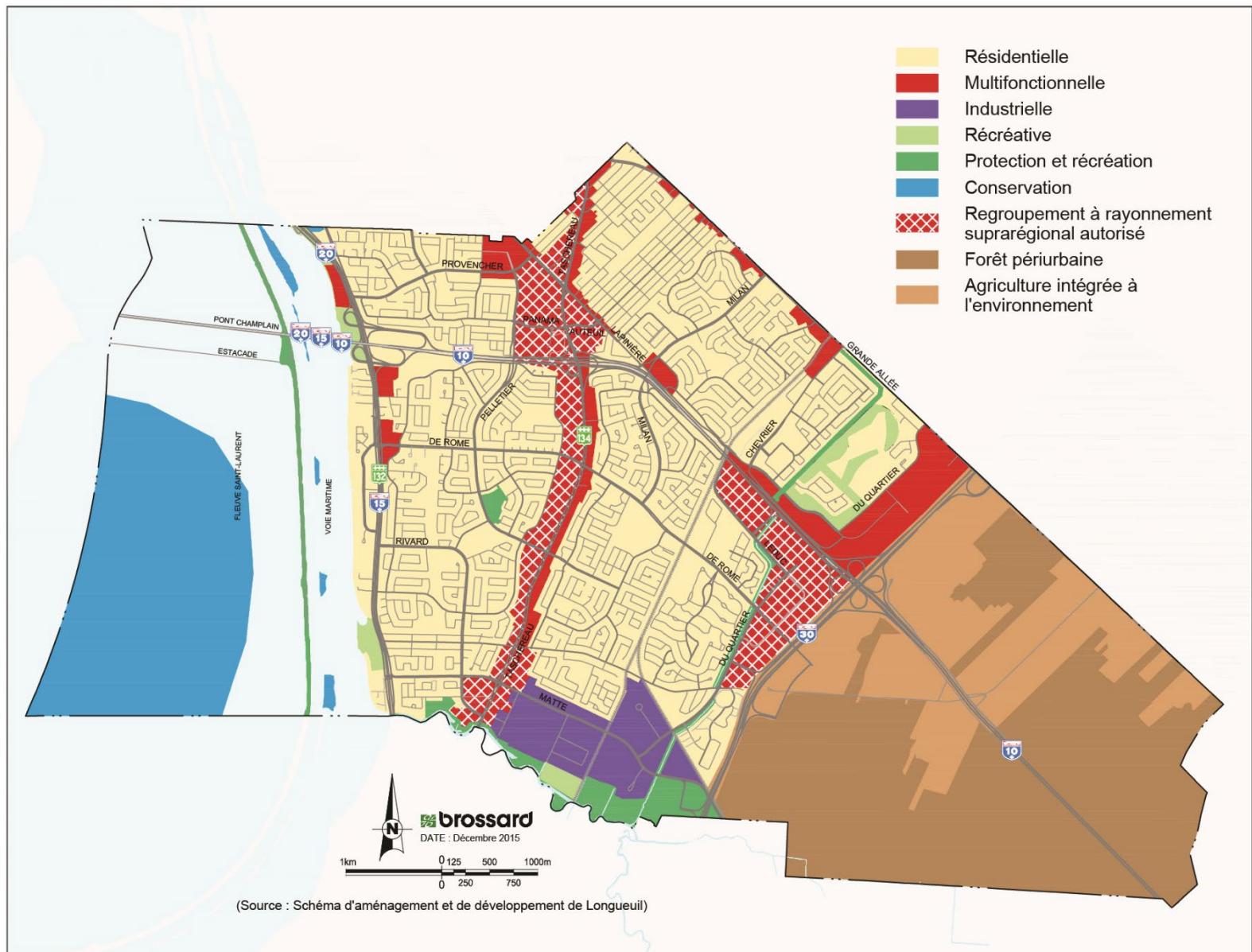
#### *7.1.6 Délimitation des aires d'affectation*

Une limite d'aire d'affectation apparaissant au plan qui suit coïncide normalement avec l'une des lignes suivantes, telle qu'elle existait à la date de l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme ou telle qu'elle existait à la date à laquelle elle a fait l'objet d'une modification :

- la ligne médiane de l'emprise d'une voie de circulation ou son prolongement ;
- la ligne médiane de l'emprise d'une voie ferrée ;
- la ligne médiane d'un cours d'eau ;
- une ligne de lot ;

- la limite du périmètre d'urbanisation ;
- une limite municipale.

Lorsqu'une limite ne coïncide pas avec l'une des lignes mentionnées précédemment, une mesure doit être prise à l'échelle sur le plan.



Plan 33 – Affectations du sol

### 7.1.7 *Fonctions autorisées sur l'ensemble du territoire*

À moins d'indications contraires :

- les infrastructures de transport d'énergie (gaz, électricité, etc.) ou de télécommunication (câble, téléphonie, internet, etc.), ainsi que les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau, sont autorisées sur l'ensemble du territoire ;
- les activités récréatives extensives et les infrastructures de distribution locale d'énergie ou de télécommunication sont autorisées sur l'ensemble du territoire, sauf dans les aires d'affectation « Conservation » ;
- les infrastructures d'aqueduc et d'égout, les infrastructures routières, les infrastructures ferroviaires, les installations de sécurité civile (pompier, police, etc.) et les infrastructures de transport collectif sont autorisées sur l'ensemble du territoire, sauf dans les aires d'affectation « Conservation », « Protection et récréation », « Forêt périurbaine » et « Agriculture intégrée à l'environnement ». Dans les aires d'affectation « Forêt périurbaine » et « Agriculture intégrée à l'environnement », sauf pour les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17) pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM, ces équipements peuvent cependant être autorisés lorsqu'ils sont requis pour des fins de sécurité ou de salubrité publique.

*Le paragraphe 3 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.*

### 7.1.8 *Affectations du sol*

Les tableaux suivants présentent les fonctions dominantes et les fonctions complémentaires autorisées pour chacune des aires d'affectation du sol.

Tableau 32

RÉSIDENTIELLE	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Habitations	
Commerce et services de support à l'habitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les commerces et services doivent être de soutien à l'habitation.</li> <li>Les grossistes et les commerces de gros sont prohibés.</li> <li>Le bâtiment accueillant une telle fonction occupe une insertion dans la trame résidentielle, est implanté sur une artère commerciale ou dans un regroupement commercial et respecte l'échelle du secteur.</li> <li>Les nuisances (bruit, odeurs, circulation automobile, stationnement, etc.) sont contrôlées. Le bâtiment accueillant une telle fonction respecte l'échelle du secteur et le cadre bâti existant. Il est implanté au cœur d'un secteur résidentiel ou sur une artère commerciale.</li> </ul>
Bureaux	
Installations communautaires de proximité	
Activités récréatives intensives	
Infrastructures de transport collectif	
Agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'usage est compatible avec le milieu récepteur.</li> <li>Les activités d'élevage ne sont permises qu'à titre d'usage accessoire à une habitation.</li> <li>La construction de bâtiments agricoles est prohibée, sauf ceux requis pour abriter les animaux pour une activité d'élevage autorisée.</li> <li>Sauf dans le cas des potagers résidentiels et des jardins communautaires, lorsque la culture du sol implique l'épandage d'engrais de ferme, les normes applicables en zone agricole, en ce qui a trait aux distances séparatrices, doivent être appliquées</li> <li>L'épandage de matières résiduelles fertilisantes est prohibé.</li> </ul>

Tableau 33

MULTIFONCTIONNELLE	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Habitations	
Commerces et services	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les grossistes et les commerces de gros sont prohibés.</li> <li>Les nouveaux regroupements commerciaux (vente au détail) à rayonnement suprarégional sont permis uniquement dans les secteurs portant une mention spécifique à cet effet sur le plan des grandes affectations du sol.</li> <li>Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain.</li> </ul>
Bureaux	
Installations communautaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée : <ul style="list-style-type: none"> <li>à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain;</li> <li>sur un site accessible par transport actif;</li> <li>à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité des secteurs urbanisés existants;</li> <li>en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.</li> </ul> </li> </ul>
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Activités récréatives intensives	
Activités reliées aux expositions, congrès et conférences	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée : <ul style="list-style-type: none"> <li>à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain;</li> <li>sur un site accessible par transport actif;</li> <li>à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité des secteurs urbanisés existants;</li> <li>en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.</li> </ul> </li> </ul>
Agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'usage est compatible avec le milieu récepteur.</li> <li>Les activités d'élevage ne sont permises qu'à titre d'usage accessoire à une habitation.</li> <li>La construction de bâtiments agricoles est prohibée, sauf ceux requis pour abriter les animaux pour une activité d'élevage autorisée.</li> </ul>

- Sauf dans le cas des potagers résidentiels et des jardins communautaires, lorsque la culture du sol implique l'épandage d'engrais de ferme, les normes applicables en zone agricole, en ce qui a trait aux distances séparatrices, doivent être appliquées.
- L'épandage de matières résiduelles fertilisantes est prohibé.

Tableau 34

INDUSTRIELLE	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
<i>Activités de haute technologie, de recherche et de développement</i>	
<i>Industries</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les industries d'extraction minière, de pétrole ou de gaz, la production d'explosifs ou de feux d'artifice, les raffineries, les industries du tannage, de même que la production d'électricité à des fins commerciales par des éoliennes sont prohibés.</li> </ul>
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Bureaux	
Commerces et services	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour être autorisés, ces usages doivent être de soutien aux fonctions dominantes autorisées (desserte des travailleurs et entreprises) ou de soutien à la fonction résidentielle. Dans ce dernier cas, ils doivent satisfaire les exigences minimales suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>l'usage répond aux besoins des résidents des milieux de vie limitrophes ou ;</li> <li>l'usage est localisé sur un site longeant une voie de circulation véhiculaire publique limitrophe à une grande aire d'affectation résidentielle ou multifonctionnelle ou ;</li> <li>l'usage est implanté dans une zone permettant au moins un usage autorisé parmi les fonctions dominantes.</li> </ul> </li> <li>Les commerces et services contraignants sont également autorisés. Ces établissements sont contraignants en raison des nuisances qu'ils génèrent (visuelles, bruit, camionnage, entreposage extérieur, etc.). Ils sont généralement incompatibles avec les fonctions résidentielles, de même que les fonctions commerciales et de services traditionnelles que l'on retrouve dans les affectations résidentielles et multifonctionnelles.</li> <li>Les services d'hébergement sont prohibés.</li> </ul>
<i>Installations communautaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'usage vise la formation d'une main-d'œuvre économique ou l'usage vise la mise en valeur de produits ou procédés industriels d'une entreprise (musée, centre d'interprétation, etc.) ou d'un site.</li> <li>Afin d'assurer la sécurité des visiteurs, des mesures à l'égard des risques potentiels d'incident industriel doivent être prévues.</li> <li>Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée : <ul style="list-style-type: none"> <li>à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain;</li> </ul> </li> </ul>

INDUSTRIELLE	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ sur un site accessible par transport actif;</li> <li>○ à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité des secteurs urbanisés existants;</li> <li>○ en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.</li> </ul>
Agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>● L'usage est compatible avec le milieu récepteur.</li> <li>● Les activités d'élevage sont prohibées.</li> <li>● La construction de bâtiments agricoles est prohibée, sauf dans le cas d'une serre.</li> <li>● Sauf dans le cas de la culture en serre et des jardins communautaires, lorsque la culture du sol implique l'épandage d'engrais de ferme, les normes applicables en zone agricole, en ce qui a trait aux distances séparatrices, doivent être appliquées.</li> <li>● L'épandage de matières résiduelles fertilisantes est prohibé.</li> </ul>
Installations de gestion des neiges usées ou matières résiduelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Les écocentres sont notamment permis.</li> <li>● La valorisation des matières résiduelles organiques est prohibée comme usage principal.</li> </ul>

Tableau 35

RÉCRÉATIVE	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Activités récréatives intensives	
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Installations communautaires de proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>● L'usage doit être en lien avec les activités récréatives autorisées.</li> </ul>
Commerces et services	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Seuls les usages de soutien aux fonctions dominantes autorisées sont permis.</li> </ul>
Agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Seuls les jardins communautaires sont permis.</li> </ul>

Tableau 36

PROTECTION ET RÉCRÉATION	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Activités récréatives extensives	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités et constructions autorisées doivent être ponctuelles ou de type réseau linéaire.</li> <li>Elles doivent être associées à la mise en valeur et tenir compte de la capacité d'accueil des écosystèmes d'intérêt.</li> <li>Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité d'accueil de l'écosystème d'intérêt.</li> </ul>
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Installations communautaires de proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'usage doit être en lien direct avec la protection et la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.</li> <li>Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les milieux de conservation prioritaire et les espaces boisés.</li> </ul>
Commerces et services	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seuls les usages de soutien aux fonctions dominantes autorisées sont permis.</li> <li>Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les milieux de conservation prioritaire et les espaces boisés.</li> </ul>
Agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seuls les jardins communautaires sont permis.</li> <li>Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de support de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les milieux de conservation prioritaire, les milieux humides et les espaces boisés.</li> </ul>

Tableau 37

CONSERVATION
Seules les activités visant la protection des milieux naturels sont permises, incluant les activités de renaturalisation, de stabilisation, de nettoyage et d'entretien de ces milieux. L'entretien des lignes et corridors de transport d'énergie est également autorisé.

Tableau 38

<b>FORêt PÉRIURBAINE</b>	
<b>Fonctions dominantes autorisées</b>	<b>Exclusions ou exigences particulières</b>
Culture et élevage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les activités doivent être compatibles avec les milieux naturels d'intérêt, tels les systèmes sylvopastoraux ou la culture sous couvert forestier.</li> <li>• Pour les activités d'acériculture, les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt et éviter, dans la mesure du possible, les milieux boisés.</li> <li>• Les activités reliées à la sylviculture, tels la coupe d'arbres et les travaux de drainage, ne doivent pas affecter la pérennité d'un écosystème d'intérêt. Toutefois, est autorisée la coupe requise pour la construction ou l'exploitation de la station Rive-Sud du REM et ses infrastructures et équipements connexes sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17).</li> </ul>
Activité visant à assurer la sécurité, l'inspection, la surveillance, la protection et la pérennité du milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité d'accueil de l'écosystème d'intérêt et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.</li> <li>• Les activités de recherche doivent être en lien direct avec la présence d'écosystèmes d'intérêt ou le développement de pratiques agricoles compatibles avec ces derniers.</li> </ul>
<b>Fonctions complémentaires autorisées</b>	<b>Exclusions ou exigences particulières</b>
Le cas échéant, une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec doit être obtenue.	
Commerces et services	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seuls les usages de soutien aux fonctions dominantes autorisées sont permis.</li> <li>• Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité d'accueil de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les zones prioritaires de conservation, les milieux humides et boisés.</li> </ul>
Activités récréatives extensives	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les activités et constructions sont ponctuelles ou de type réseau linéaire. Elles doivent : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ être associées à la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt ;</li> <li>○ être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques, les composantes naturelles du site et, le cas échéant, mettre ces dernières en valeur ;</li> <li>○ tenir compte de la capacité de support de l'écosystème en place et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.</li> </ul> </li> </ul>

Le tableau 39 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

**Tableau 39**

AGRICULTURE INTÉGRÉE À L'ENVIRONNEMENT	
Fonctions dominantes autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Culture et élevage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tout nouveau projet agricole doit tenir compte de la capacité de support des ensembles naturels du site, dont les bois et corridors forestiers métropolitains.</li> </ul>
Fonctions complémentaires autorisées	Exclusions ou exigences particulières
Le cas échéant, une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec doit être obtenue.	
Centre de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seules les activités qui sont directement en lien avec la pratique de l'agriculture sont permises, telles une ferme expérimentale ou une plateforme de recherche et de développement agroenvironnemental.</li> </ul>
Transformation agroalimentaire artisanale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seules les activités liées aux pratiques de l'exploitant sont autorisées, pourvu que les produits utilisés proviennent majoritairement de l'exploitation agricole, sauf pour une érablière ou la production de compost.</li> <li>L'activité ne peut occuper plus de 50 % de la superficie de plancher d'un bâtiment résidentiel.</li> <li>L'activité peut être tenue dans bâtiment autre que résidentiel, à la condition que le taux d'implantation au sol du bâtiment renfermant cette activité n'excède pas 10 % de la superficie totale du terrain sur lequel il est implanté, sans toutefois excéder 250 m<sup>2</sup>.</li> </ul>
Agrotourisme (incluant notamment une table champêtre, un gîte du passant, un centre d'interprétation agricole, l'autocueillette, les visites à la ferme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'activité doit être offerte par un producteur agricole.</li> <li>Elle doit viser la mise en valeur de la production de l'exploitation agricole et ses dérivés.</li> <li>Elle prévoit une pratique d'animation et d'accueil.</li> </ul>
Activités récréatives extensives	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les activités sont ponctuelles ou de type réseau linéaire.</li> <li>Elles doivent être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques et les composantes naturelles du site. Le cas échéant, les activités mettent en valeur les composantes naturelles du site et minimisent les impacts sur ces derniers.</li> </ul>
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seules les habitations suivantes sont permises :</li> </ul>

**AGRICULTURE INTÉGRÉE À L'ENVIRONNEMENT**

	<ul style="list-style-type: none"><li>○ une habitation pour une personne physique dont la principale occupation est l'agriculture, selon les dispositions prévues à l'article 40 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> (R.L.R.Q., c. P-41.1) ;</li><li>○ une habitation, autre que celle de l'exploitant, bénéficiant de priviléges et de droits acquis selon les dispositions prévues aux articles 31, 31.1 et 101 à 105 de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> (R.L.R.Q., c. P-41.1).</li></ul>
Infrastructure de transport en commun associée au REM	<ul style="list-style-type: none"><li>● Permettre des activités, infrastructures et équipements connexes au REM : station, terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien et de remisage, etc.</li><li>● Sur les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17).</li></ul>

Le tableau 40 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.

## 7.2 Densité

Afin de favoriser le développement durable du territoire et par nécessité de concordance aux outils de planification régionaux, la ville de Brossard se doit d'intégrer à sa réglementation d'urbanisme des normes minimales de densité.

Les seuils de densité résidentielle minimaux (plan 34) doivent s'appliquer à tous les lots de 0,1 ha et plus vacants à la date d'entrée en vigueur du PMAD et à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle. Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 peuvent être exclus de l'application des seuils de densité. Lorsque les densités résidentielles brutes sont utilisées, ne doivent pas être considérés dans leur calcul :

- un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.) ;
- un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements ;
- un écosystème d'intérêt confirmé ou tout autre milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée ;
- un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable ;
- toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain) ;
- tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.

La densité nette d'un bâtiment mixte est calculée en divisant le nombre de logements proposé par la proportion de la superficie du site correspondant à celle du bâtiment occupée en superficie de plancher, par la fonction résidentielle. Pour convertir une densité nette en densité brute, elle doit être divisée par 1,25. Inversement, une densité brute est convertie en densité nette en la multipliant par ce même coefficient.

Par souci d'intégration dans les milieux construits, les densités minimales prescrites peuvent ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1 000 m<sup>2</sup> et moins déjà existants au moment de l'entrée en vigueur du schéma et qui sont situés dans un secteur où le seuil minimal de densité illustré au plan 34 est de 35 logements par hectare.

Dans ces cas, les nouveaux bâtiments construits sur ces lots n'ont pas à être considérés dans l'atteinte du seuil global de densité exigé pour l'aire d'influence ou le secteur pour fins de concordance.

De plus, une modulation de la densité est possible à l'intérieur d'une composante donnée (aire d'influence ou secteur hors de cette dernière) à condition que la densité globale pour cette composante respecte le seuil minimum prescrit au plan 34.

Enfin, pour respecter la vision de développement de la ville et planifier les services publics additionnels requis pour desservir la nouvelle population projetée, le tout dans un souci de réaliser un redéveloppement durable du territoire, des seuils maximums de densité devront aussi être fixés.

[REG-360-07, art.74 (2024-11-01)]

### 7.2.0.1. *Les cibles de hauteur et de densité*

Afin d'assurer un développement ou un redéveloppement durable du territoire ainsi qu'une harmonie avec les secteurs construits de Brossard, le plan d'urbanisme définit des cibles de hauteur et de densité selon les particularités du territoire. Le plan 34.1 illustre les secteurs visés par les différentes cibles de hauteur et de densité.

Les cibles de hauteur et de densité ont été déterminées en fonction des critères suivants :

- les abords des quartiers résidentiels adjacents afin d'assurer une transition graduelle entre les secteurs de faible densité et ceux à densité plus élevée. Il pourrait être requis, dans certains cas où la densité est très élevée, que les normes de hauteurs traduites au règlement de zonage soient inférieures aux cibles, afin d'assurer une intégration harmonieuse avec les secteurs limitrophes de plus faible densité (notamment au cœur du centre-ville dans le secteur de Panama, particulièrement le long du boul. Pelletier);
- la proximité à un réseau de transport collectif structurant (station ou corridor) existant ou projeté pouvant bénéficier d'une augmentation du nombre de logements et d'une intensification des fonctions urbaines;
- la proximité à un ensemble commercial suprarégional ou régional ou un ensemble à concentration de bureaux représentant un bassin d'emplois important et participant à la création de milieux de vie complets;
- la présence d'un secteur à potentiel de requalification;
- la présence d'un secteur propice à la requalification.

Dans l'objectif de traduire la vision d'aménagement, les règlements d'urbanisme devront prescrire ces cibles selon différents mécanismes :

- le Règlement de zonage doit fixer une densité maximale située à l'intérieur des cibles. Lorsqu'une de ces cibles est attribuée à un

« secteur propice à la requalification », seul le paramètre de la hauteur sera traduit. Toutefois, si un projet de requalification prévoit introduire la fonction résidentielle dans ce secteur, le projet devra respecter le paramètre de densité prescrit par le plan d'urbanisme;

- le Règlement sur les PIIA devra être comprendre des objectifs et des critères permettant d'encadrer les nouveaux projets dans une optique d'assurer le respect des objectifs du plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait à la mobilité, le verdissement et la conception durable des bâtiments.

Il est possible de dépasser les cibles sans contrevenir aux objectifs du plan d'urbanisme. Une telle possibilité s'insère toutefois dans un exercice discrétionnaire ancré dans l'analyse des co-bénéfices, soit l'apport d'un tel dépassement à la communauté. L'évaluation qualitative prend la forme de critères insérés à la réglementation d'urbanisme discrétionnaire. Pour encadrer ces demandes, Brossard entend :

- bonifier son Règlement relatif aux projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI);
- se doter d'un Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE).

### 7.2.0.2. *Les attentes en matière de retombées collectives*

Une demande ayant pour objectif de permettre un projet qui ne respecte pas les normes applicables ou qui excède les cibles de hauteur ou de densité devra être justifiée en fonction des retombées collectives qui découlent du projet.

L'évaluation qualitative qui découlera de l'analyse de la demande devra minimalement s'assurer que :

- a) l'intensité de l'usage résidentiel projetée est adaptée au site et des mesures visant à minimiser l'impact sur les secteurs adjacents sont prévues notamment en matière de circulation, stationnement et intimité;

- b) des superficies suffisantes de parcs publics et d'espaces récréatifs privés sont prévues;
- c) le projet contribue à la diversification de l'offre en logements et permet de répondre aux besoins en habitation abordable et sociale sur le territoire de Brossard;
- d) le projet intègre des usages communautaires et collectifs au bénéfice des résidents du secteur (école, université, centre communautaire, centre sportif, lieu de diffusion culturelle...) et de l'ensemble des Brossardoises et Brossardois.

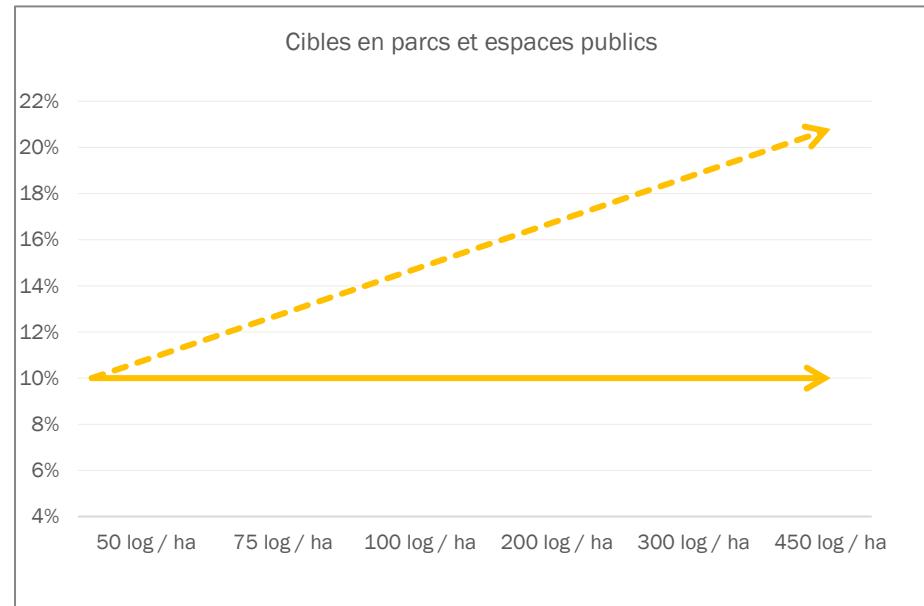
Une telle demande doit être justifiée à la lumière des retombées collectives qui découlent du projet. Une retombée collective peut concerner différents aspects relatifs à l'aménagement du territoire et des services offerts aux citoyens. Ainsi, les gains en matière d'espaces verts, d'espaces publics, de logements abordables, de logements sociaux, de conception architecturale durable, de modulation des hauteurs, de trame des voies de circulation et de mobilité constituent des éléments bénéfiques à la collectivité qui doivent être pris en compte dans l'analyse des demandes soumises.

Afin de clarifier ces attentes, en sus du respect des éléments ci-haut cités, des cibles spécifiques en matière de retombées collectives sont précisées à l'article 7.2.0.3.

#### **7.2.0.3. Cibles spécifiques en matière de retombées collectives**

Pour les parcs et espaces publics, les espaces privés végétalisés et les logements sociaux et abordables, les projets devraient permettre d'atteindre les cibles spécifiques suivantes :

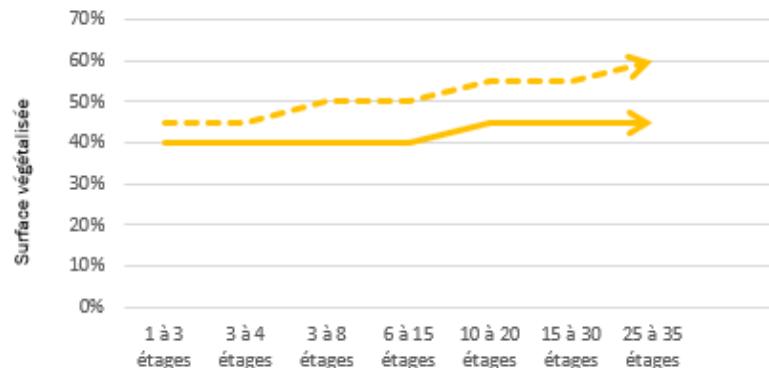
#### 1° Cible en parcs et espaces publics



— Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme

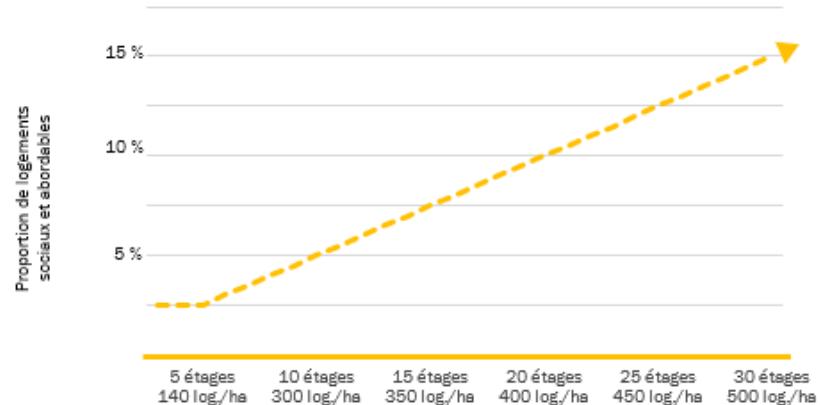
— Pourcentage minimal attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des normes ou cibles

## 2° Cible en espaces privés végétalisés



- Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
- Pourcentage minimal attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des normes ou cibles

## 3° Cible en logements sociaux et abordables



- Pourcentage minimal exigé à la réglementation d'urbanisme
- Pourcentage minimal attendu dans le cadre de l'approbation d'un projet par le mécanisme de dépassement des normes ou cibles

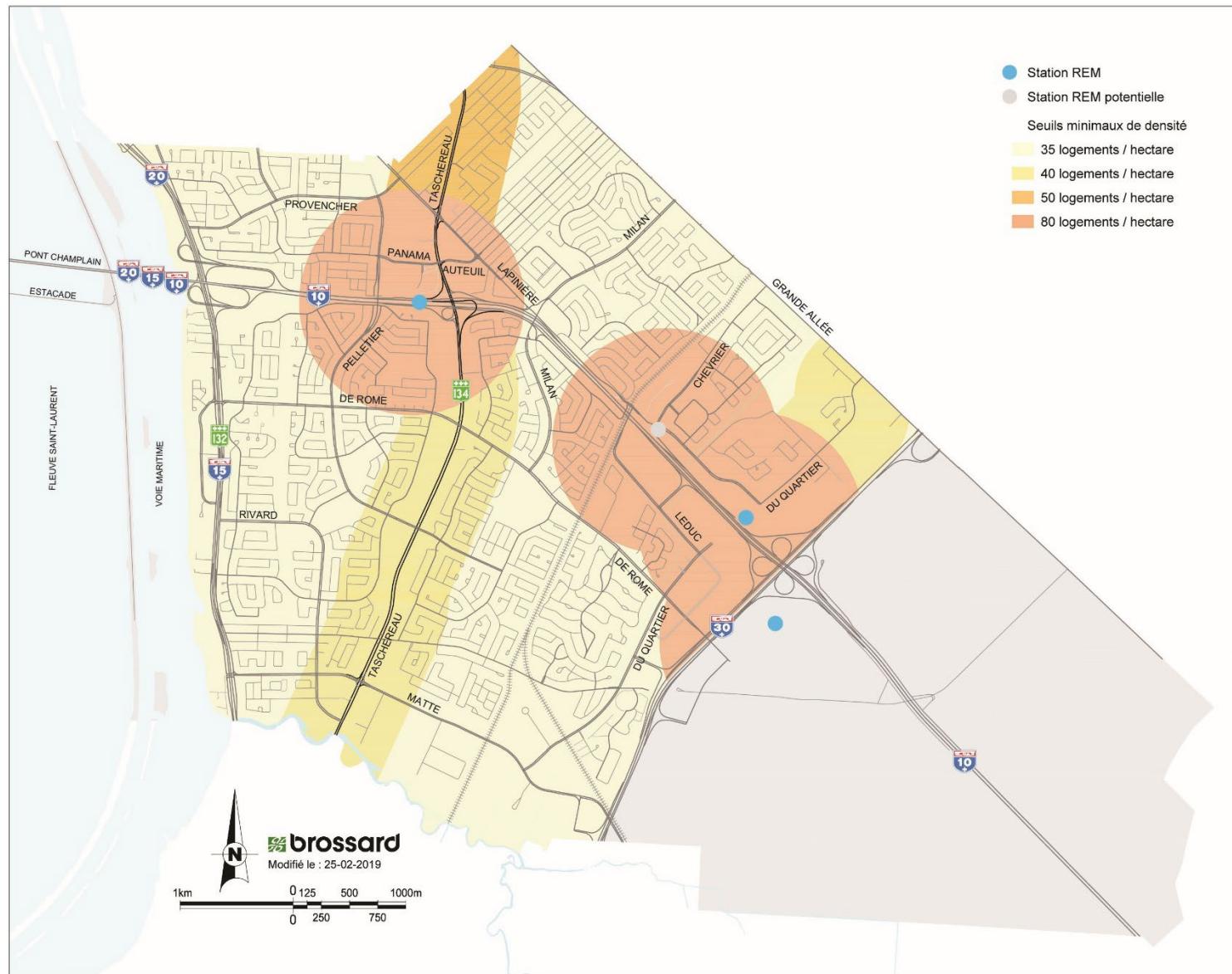
#### 7.2.0.4. *Attentes additionnelles pour les projets dépassant largement les cibles*

Finalement, un projet dépassant largement les cibles fixées par le présent plan d'urbanisme devrait offrir un gain substantiel pour la collectivité et respecter les critères suivants :

- a) retombées collectives dépassant les attentes municipales;
- b) architecture audacieuse et distinctive mettant en avant-plan la qualité de design et l'innovation;
- c) verdissement surpassant les objectifs généraux, tant au niveau du sol, qu'au niveau des espaces construits;
- d) mesures concrètes, étoffées et vérifiées permettant de participer à la lutte contre les changements climatiques;

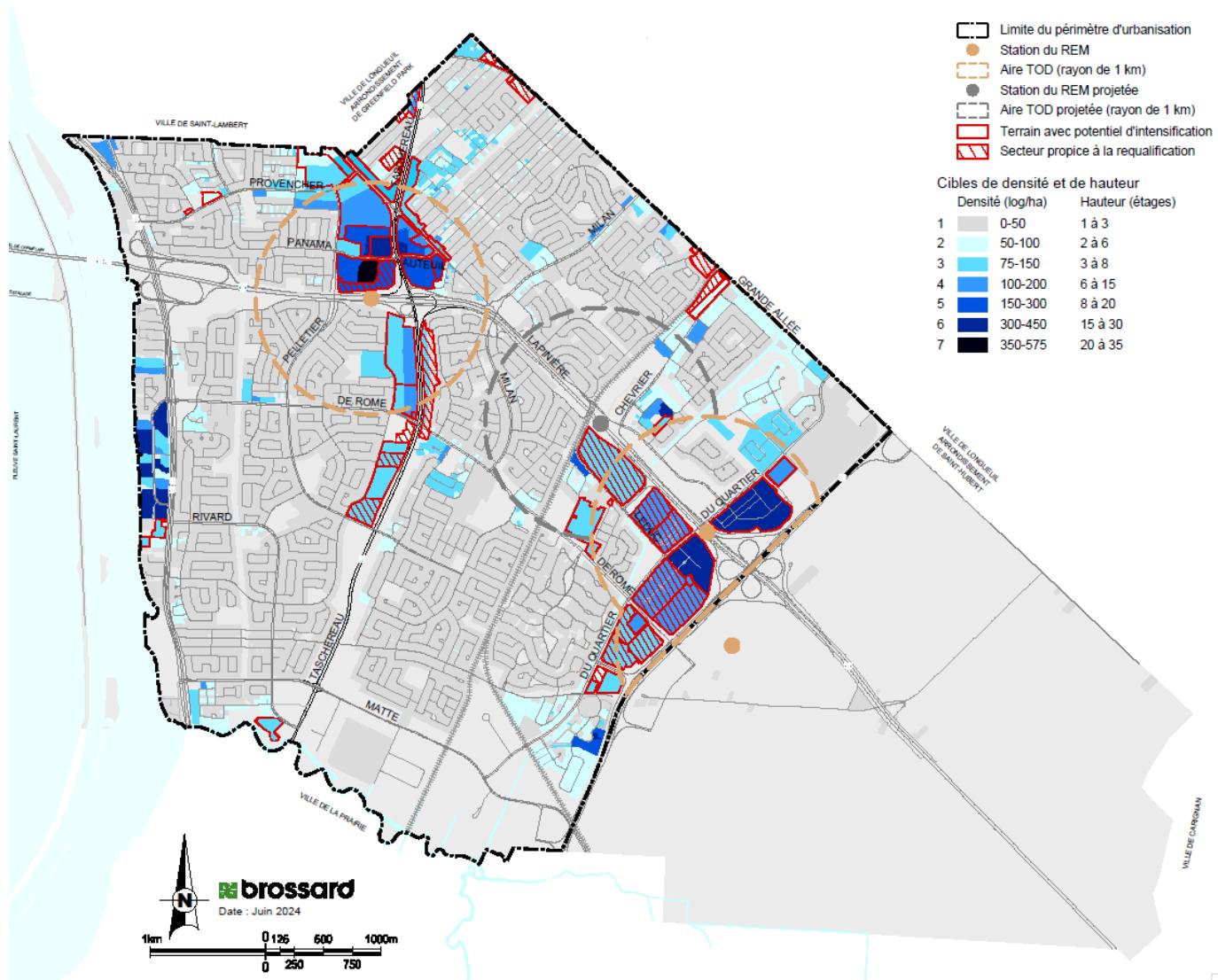
- e) amélioration des conditions sociales dans le secteur par une offre en logement abordable, social et familial ou d'espaces, locaux ou équipements communautaires.

[REG-360-07, art.75 (2024-11-01)]



Plan 34 – Seuils minimaux de densité

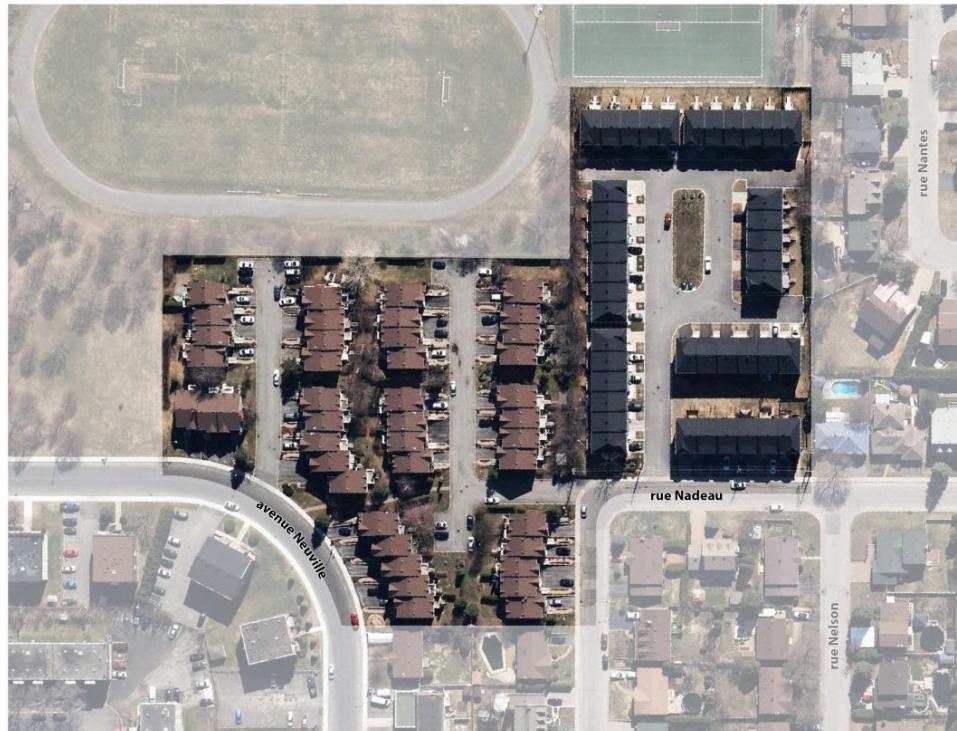
Le plan 34 a été modifié par le règlement REG-360-03 en vigueur le 2019-05-28.



Plan 34.1 - Secteurs d'intensité et terrains à potentiel d'intensification

[REG-360-07, art.76 (2024-11-01)]

### 7.2.1 *Quelques exemples réels de densité à Brossard*



**Plan 35**

Exemple sur la rue Nadeau et l'avenue Neuville (habitations unifamiliales contiguës) : 35 logements par hectare



**Plan 36**

Exemple dans le secteur du chemin des prairies (habitations multifamiliales de 3 étages) : 50 logements par hectare

**Plan 37**

Exemple sur le boul. de Rome (habitations multifamiliales de 5 étages) : Exemple dans le secteur du boulevard Saint-Laurent (habitations multifamiliales de 10-15 étages) : 125 logements par hectare

**Plan 38**

## CHAPITRE 8

# CONCORDANCE AVEC LE SCHÉMA



## CHAPITRE 8 CONCORDANCE AVEC LE SCHÉMA

### 8.1 Concordance avec le schéma d'aménagement et de développement

Outre les normes générales prévues au Schéma d'aménagement de l'Agglomération de Longueuil, le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Brossard intègrent les dispositions particulières applicables du document complémentaire, incluant notamment les normes minimales relatives :

- au respect des seuils minimaux de densité (5.3.4)
- à la protection des rives, du littoral et des plaines inondables (5.4.1.1) ;
- aux Infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et routières (réseau supérieur) (5.4.2.1) ;
- aux terrains contaminés (5.4.2.3) ;
- aux infrastructures de gestion de l'eau potable (5.4.2.5) ;
- aux dimensions minimales des lots (5.5.1) ;
- au réseau routier structurant (5.5.2) ;
- à la gestion des odeurs en zone agricole (5.5.3) ;
- au remblayage en zone agricole (5.5.4) ;
- aux réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (5.5.5) ;
- à la foresterie urbaine et périurbaine (5.5.6).