

VILLE DE BROMONT
RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME
Règlement numéro 875-2003

12 décembre 2003

Daniel Arbour & Associés
S.E.N.C.
460, rue McGill
Montréal (Québec) H2Y 2H2
Téléphone : (514) 954-5300 - Télécopieur : (514) 954-5345

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE BROMONT

RÈGLEMENT NUMÉRO 875-2003
RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME

AVIS DE MOTION : 3 novembre 2003

ADOPTION : 17 décembre 2003

ENTRÉE EN VIGUEUR :

Modifications incluses dans ce document

Numéro du règlement

Date d'entrée en vigueur

LE CONSEIL DE LA VILLE DE BROMONT DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Mandat	1
1.2 Contenu du présent document	1
2.0 LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT.....	2
2.1 La mission de la Ville.....	2
2.2 Les orientations d'aménagement	2
2.3 Les objectifs d'aménagement.....	4
2.3.1 Habitation	4
2.3.2 Commerces et services.....	5
2.3.3 Espaces verts, équipements communautaires et culturels.....	5
2.3.4 Récréotourisme	6
2.3.5 Industrie.....	7
2.3.6 Transport, circulation et infrastructures	8
2.3.7 Environnement	9
2.3.8 Agriculture	10
3.0 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT	11
3.1 Le concept d'organisation spatiale	11
3.1.1 La composante résidentielle.....	13
3.1.2 La composante commerciale.....	14
3.1.3 La composante industrielle.....	16
3.1.4 La composante communautaire	17
3.1.5 Le domaine agricole	17
3.1.6 Le milieu naturel	18
3.2 Le concept de développement récréotouristique.....	18
3.2.1 Les aires de récréation.....	18
3.2.2 Les pôles d'activités	19
3.2.3 Le réseau récréatif	20
3.2.4 Les commerces et services liés au récréotourisme.....	21
3.2.5 Le secteur patrimonial	22
3.3 Plan des réseaux de transport.....	22
3.3.1 Le réseau routier	22
3.3.2 Les interventions projetées sur le réseau routier.....	25
3.3.3 Autres infrastructures de transport	25
4.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES DU RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME	27
4.1 Dispositions déclaratoires	27
4.1.1 Territoire assujéti	27
4.1.2 But.....	27
4.1.3 Documents annexes.....	28
4.2 Dispositions interprétatives.....	29
4.2.1 Dispositions de base à respecter concernant la conformité du plan d'affectation des sols et des règlements d'urbanisme	29
4.2.1.1 Affectation dominante.....	29
4.2.1.2 Le coefficient d'occupation du sol.....	30
4.2.2 Terminologie.....	31
4.3 Dispositions générales relatives au règlement du plan d'urbanisme.....	31
4.3.1 Division du territoire en aires	31
4.3.2 Identification des aires.....	31

4.3.3	Interprétation du plan d'affectation du sol quant aux limites des aires	32
4.3.4	Nomenclature des affectations du sol	32
4.3.4.1	Habitation	33
4.3.4.2	Commerce	33
4.3.4.3	Industrie.....	33
4.3.4.4	Communautaire.....	33
4.3.4.5	Récréation	34
4.3.4.6	Agricole	34
4.3.5	Usages autorisés dans toutes les aires.....	34
5.0	MESURES DE CONTRÔLE RÉGLEMENTAIRE	35
5.1	Dispositions relatives au périmètre d'urbanisation	35
5.2	Dispositions relatives à certains territoires	35
5.2.1	Les habitats fauniques	35
5.2.2	Les zones inondables.....	36
5.2.3	Les milieux riverains des lacs et cours d'eau permanents et intermittents.....	36
5.2.4	Le couvert forestier.....	40
5.2.5	Les secteurs de fortes pentes	40
5.3	Dispositions relatives à certains usages, équipements et activités	41
5.3.1	La prise d'eau potable	41
5.3.2	Les maisons mobiles.....	41
5.3.3	Les équipements récréatifs	42
5.3.4	Les réseaux récréatifs	42
5.3.5	Les corridors routiers.....	44
5.3.6	Les ensembles patrimoniaux, les bâtiments et lieux d'intérêt patrimonial	44
5.3.7	La zone d'extraction	44
5.4	Dispositions relatives aux territoires soumis à un programme particulier d'urbanisme	45
6.0	ENTRÉE EN VIGUEUR.....	46
	Cédule A : Concept d'organisation spatiale	
	Cédule B : Concept de développement récréotouristique	
	Cédule C : Réseaux de transport	
	Cédule D : Plan d'affectation des sols	
	Cédule E : Index terminologique	
	Cédule F : PPU du secteur du Centre-Village	
	Cédule G : PPU du secteur du noyau villageois d'Adamsville	

1.0 INTRODUCTION

1.1 MANDAT

Dans le cadre de la refonte de l'ensemble de ses instruments d'urbanisme, la Ville de Bromont a décidé de revoir son plan d'urbanisme de manière à l'actualiser en fonction de l'évolution du développement du territoire et aux enjeux de la présente décennie.

1.2 CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT

Le présent document regroupe cinq grandes parties :

La première partie formule les orientations et les objectifs à privilégier pour l'aménagement du territoire.

La seconde partie présente les concepts d'aménagement qui illustrent l'organisation spatiale visée pour le développement du territoire de la municipalité.

Les différentes dispositions administratives du règlement du plan d'urbanisme constituent la troisième partie. Celles-ci comprennent les dispositions déclaratoires, les dispositions interprétatives et les dispositions générales, dont entre autres, la nomenclature des affectations du sol.

Les mesures de contrôle réglementaire constituent la quatrième partie. On y définit à l'intérieur de ce chapitre des directives quant au contrôle réglementaire du développement de certains territoires et de certaines activités dans la ville de Bromont qui devront éventuellement être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

Les affectations du sol et les densités de son occupation sont indiquées au plan « affectations du sol » qui fait partie intégrante du plan d'urbanisme, au même titre que les plans concepts ainsi que le plan des réseaux de transport.

La dernière partie présente le programme triennal d'immobilisation. Ce programme indique la description des travaux ainsi qu'une évaluation sommaire des coûts que la Ville entend exécuter dans les trois prochaines années.

2.0 LES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations et objectifs d'aménagement du territoire de la ville de Bromont font partie intégrante du règlement du plan d'urbanisme. Ils manifestent les préoccupations et les volontés du Conseil et du Comité consultatif d'urbanisme à orienter les décisions politiques et administratives à l'égard des questions relatives à l'aménagement et au développement du territoire municipal.

2.1 LA MISSION DE LA VILLE

Bromont demeurera un milieu de vie où la quiétude et l'intégration à l'environnement naturel seront privilégiés et dans lequel un vaste éventail d'activités de loisirs et d'occasions de développer l'esprit communautaire seront valorisés.

L'approche du développement qui privilégie l'harmonie entre les usages du territoire fera en sorte que les usages industriels et commerciaux continueront de se développer en respectant l'environnement et la quiétude des résidants. Il en sera de même pour l'achalandage, généré par les attraits naturels des activités récréo-touristiques et les événements touristiques. Le développement résidentiel continuera de s'inscrire harmonieusement dans le cadre naturel et architectural du milieu. Des équipements et des services récréatifs, culturels, communautaires et scolaires attireront les travailleurs, les retraités et les familles avec de jeunes enfants.

La préservation du caractère champêtre et l'implantation des infrastructures technologiques de communication à haute vitesse feront de Bromont le lieu d'accueil et le milieu de vie privilégié de travailleurs d'entreprises et d'usagers de ces nouvelles technologies.

L'atteinte des objectifs sera favorisée par un partenariat public/privé.

2.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement constituent un énoncé politique qui est précisé par une série d'objectifs spécifiques visant à encadrer les diverses interventions à venir sur le territoire municipal. La ligne directrice de l'aménagement du territoire de Bromont s'inspire du concept de développement durable et implique une planification à long terme pour les générations futures. L'idée maîtresse de ce concept de développement consiste à diriger l'ensemble des interventions humaines dans une perspective de respect, de protection et de mise en valeur du milieu récepteur favorisant l'amélioration de la qualité de vie.

L'avenir du développement et de l'aménagement de la Municipalité de Bromont passe par les six (6) orientations reposant sur les thèmes de l'habitation, du récréo-tourisme, du développement industriel de haute technologie, de l'environnement, de la culture, et des technologies de l'information. Ces six orientations sont les suivantes :

HABITATION
Renforcer le caractère particulier des paysages et du cadre bâti des trois (3) différents environnements résidentiels offerts sur le territoire, soit les milieux urbain, champêtre et rural.

RÉCRÉO-TOURISME
Développer l'infrastructure récréo-touristique pour faire de Bromont une destination touristique quatre-saisons d'envergure nationale orientée en fonction d'une clientèle de loisirs, de santé et d'affaires.

INDUSTRIE DE HAUTE TECHNOLOGIE
Renforcer la réputation enviable dont bénéficie le parc industriel de haute technologie de Bromont en y favorisant la préservation des qualités de son environnement pour le développement d'entreprises de recherche et d'entreprises faisant appel à des technologies de pointe.

ENVIRONNEMENT
Favoriser toute intervention concourant à préserver et mettre en valeur le milieu naturel.

CULTURE
Favoriser et mettre en valeur les multiples facettes de la vie culturelle de Bromont dans la préservation de son cadre bâti d'intérêt patrimonial et dans le développement d'activités et d'événements culturels.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Favoriser l'intégration des technologies de l'information dans le développement économique et social de Bromont, la gestion du milieu et la communication avec la collectivité de manière à créer, entre autres, un environnement favorable à l'accueil des travailleurs à domicile.

2.3 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations d'aménagement présentées précédemment se traduisent différemment suivant les particularités de chacun des secteurs d'activités (habitations, commerce, etc.) existant sur le territoire municipal. Ainsi, on formulera par secteur d'activités, une série d'objectifs qui visent soit des interventions spécifiques sur le territoire, soit un encadrement de développement futur.

2.3.1 Habitation

- Favoriser le développement de projets résidentiels qui seront intégrés aux équipements et réseaux récréatifs (ski, golf, pistes multifonctionnelles, etc.).
- Favoriser la diversification de l'offre résidentielle et plus particulièrement dans les segments du marché des jeunes ménages familiaux (premiers acheteurs) et des pré-retraités et retraités.
- Favoriser la rénovation résidentielle dans le Centre-Village et le noyau villageois d'Adamsville.
- Favoriser l'implantation de différentes formules d'habitation et d'hébergement dans les secteurs du Centre-Village et du noyau villageois d'Adamsville.
- Adopter des normes réglementaires qui minimisent les conflits découlant de la cohabitation, dans une même zone, de projets dont la volumétrie, l'architecture ou la valeur foncière ne sont pas homogènes.
- Favoriser en priorité le développement des secteurs résidentiels déjà viabilisés (entièrement ou partiellement).
- Favoriser les développements résidentiels harmonieux inscrits dans le cadre naturel et architectural du milieu.
- Prolonger les services municipaux dans les nouveaux secteurs résidentiels sur la base d'étude de rentabilité fiscale.

- Mettre les technologies de l'information au service de la promotion du développement résidentiel et des besoins de consultation du cadre réglementaire municipal qui le régit.
- Favoriser les développements résidentiels de type « fermettes » ou en « grappe » dans les secteurs où le paysage rural mérite d'être préservé et mis en valeur.

2.3.2 Commerces et services

- Favoriser la vocation commerciale (commerce de détail et bureaux) de la rue Shefford dans le respect du patrimoine architectural du Centre-Village et le maintien de la fonction résidentielle.
- Concentrer les activités commerciales visant à desservir l'ensemble de la population de la municipalité dans l'environnement immédiat du Centre-Village.
- Consolider la structure commerciale du boulevard de Bromont en y contrôlant l'implantation d'ensembles ou de centres commerciaux et en encourageant les commerces et services liés au récréo-tourisme;
- Consolider l'activité commerciale de type local sur la rue d'Adamsville dans le noyau villageois d'Adamsville afin de desservir les noyaux villageois environnants (East Farnham, Saint-Alphonse de Granby, Brigham).
- Favoriser le développement d'un réseau de pôles commerciaux secondaires de desserte locale stratégiquement localisé aux intersections majeures.
- Favoriser l'intégration visuelle des établissements commerciaux par l'amélioration de l'affichage et de l'aménagement paysager.
- Mettre les technologies de l'information au service du développement commercial et des besoins de consultation du cadre réglementaire municipal qui le régit.

2.3.3 Espaces verts, équipements communautaires et culturels

- Agrandir la bibliothèque et l'école de La Chantignole de manière à répondre aux besoins de la population grandissante et consolider le pôle communautaire en un complexe sportif et éducatif.
- Favoriser le développement du concept « une île - un parc » au cœur du noyau villageois d'Adamsville.

- Consolider les activités communautaires et de loisirs à l'intérieur du parc Grégoire et en maximisant l'utilisation des locaux et terrains public du noyau villageois d'Adamsville.
- Consolider et hiérarchiser le réseau de parcs et d'espaces verts compte tenu des besoins de la population.
- Développer un réseau multifonctionnel de sentiers récréatifs permettant de relier les parcs et espaces verts municipaux aux différents points d'intérêts de la Ville et de relier l'ensemble aux différents secteurs de développement aux pistes régionales telles que l'Estriade et la route verte.
- Favoriser l'accessibilité des résidants(es) aux principaux lacs et cours d'eau de la Municipalité : lac Bromont, lac Sheffington, lac Gale et rivière Yamaksa.
- Préserver la pérennité de la ceinture de randonnée du Mont Brome et de ses principales ramifications.
- Favoriser l'implantation d'infrastructures et d'équipements destinés au développement des activités culturelles et sportives.

2.3.4

Récréotourisme

- Favoriser l'implantation d'équipements récréotouristiques d'envergure (ski, golf, centres équestres, centre d'entraînement sportif, etc.) de manière à pouvoir les opérer et étendre leur potentiel de développement en harmonie avec les secteurs résidentiels périphériques ou de l'environnement naturel en général;
- Encourager et coordonner les efforts privés et publics de promotion de la vocation récréo-touristique de Bromont au plan régional, national et international.
- Encourager le développement des infrastructures (hôtellerie, centre de congrès, restauration, etc.) destinées au tourisme d'affaires.
- Favoriser le développement d'un concept récréo-touristique qui mettrait en valeur le potentiel du secteur des terres basses de la rivière Yamaska situé dans le quadrant sud-ouest de l'A-10 et du boulevard de Bromont.
- Préserver la qualité des corridors routiers champêtres ou panoramiques en y limitant la densité du développement et en y favorisant des normes d'implantation appropriées.
- Mettre les technologies de l'information au service de la diffusion et de la promotion des potentiels récréo-touristiques de Bromont.

- Favoriser le développement d'un réseau de sentiers récréatifs multifonctionnels (ski de fond, vélos de montagne, allées cavalières, etc.) dans les zones récréo-touristiques et le relier aux sentiers du réseau municipal;
- Mettre en place des mesures de contrôle et une signalisation appropriées afin d'éviter que les sentiers récréatifs hors rue ne soient utilisés par des véhicules motorisés (motocyclette, tout terrain, etc.).
- Mettre en valeur la rivière Yamaska à des fins de canotage et de pêche.
- Adopter des normes réglementaires favorisant la création d'une formule d'hébergement de type « gîte du passant » (Bed & Breakfast) compatible avec le milieu récepteur.
- Développer différentes structures d'accueil et d'information aux visiteurs (pavillon d'information, bornes interactives, etc.).
- Améliorer la signalisation routière afin de mieux orienter et diriger la clientèle récréo-touristique vers les principaux points d'intérêt du territoire municipal.

2.3.5

Industrie

- Consacrer la vocation particulière de chacun des parcs industriels par une réglementation appropriée en termes d'usage et de contrôle des nuisances sur le milieu environnant.
- Mettre en application une réglementation stricte dans le parc industriel de haute technologie en ce qui a trait à l'architecture des bâtiments, la préservation des qualités du milieu, le contrôle des émissions polluantes, l'aménagement paysager des sites.
- Favoriser la mise en place d'un parc d'affaires à même le parc industriel de haute technologie et à sa périphérie qui regroupe notamment les activités de bureaux et les commerces destinés aux entreprises (hôtellerie, restauration, etc.).
- Développer, à même le parc industriel de haute-technologie, un secteur affecté aux entreprises de recherche et de développement et un centre de nouvelle économie.
- Favoriser l'émergence d'infrastructures destinées à la promotion et au développement d'entreprises de la nouvelle économie.
- Mettre les technologies de l'information au service du développement industriel et des besoins de consultation du cadre réglementaire municipal qui le régit.

- Promouvoir la mise en œuvre d'un poste intermodal favorisant, sur un même site, les transbordements de marchandises entre les transporteurs aérien, ferroviaire et routier;
- Prévoir à long terme l'expansion du parc industriel de haute technologie jusqu'à l'autoroute des Cantons de l'Est.
- Orienter les activités industrielles et commerciales nécessitant un volume d'entreposage extérieur important dans le secteur industriel de la rue Pacifique.
- Limiter toute expansion du site d'extraction de la rue des Carrières et soumettre le propriétaire à des mesures de mitigation relatives au bruit, aux vibrations, au camionnage et aux émissions de poussière.
- Assujettir le propriétaire du site d'extraction de la rue des Carrières à un plan de revalorisation du territoire exploité et interdire toute forme de réutilisation du site à des fins de dispositions (matériaux secs et déchets domestiques ou sanitaires).
- Favoriser le quadrant nord-est de l'A-10 au boulevard de Bromont pour le développement d'entreprises de renom nécessitant une grande visibilité et d'activités de support au tourisme d'affaires (hébergement, centre de congrès, etc.).

2.3.6 Transport, circulation et infrastructures

- Développer une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier.
- Favoriser le réaménagement physique du boulevard de Bromont, principale porte d'entrée de la clientèle touristique et de la rue Shefford au Centre-Village;
- Favoriser la création d'un lien est-ouest alternatif à l'autoroute des Cantons de l'Est et à la rue Shefford (boulevard Montréal) destiné principalement au trafic lourd et de transit.
- Préserver les qualités esthétiques de certains tronçons routiers panoramiques et/ou patrimoniaux.
- Favoriser la mise en place d'infrastructures susceptibles d'améliorer le développement de télécommunications à Bromont.
- Réaménager les intersections dont la géométrie routière et la visibilité créent des problèmes de fluidité et de sécurité.
- Favoriser le réaménagement de l'échangeur de la sortie 78.

- Favoriser l'usage de la géomatique dans la gestion et la planification des différents réseaux d'infrastructures et équipements municipaux.

2.3.7 Environnement

- Travailler en collaboration avec le MEF et le MAMM pour assurer une gestion environnementale, notamment en regard des pratiques agricoles, du transport et la manipulation des produits dangereux, le contrôle de l'abattage d'arbres et la protection des cours d'eau.
- Maintenir un contrôle sévère du déboisement en bordure des lacs et des cours d'eau et favoriser la régénération des rives artificialisées de façon à recréer l'écosystème riverain.
- Sauvegarder la qualité des encadrements forestiers du lac Bromont et du lac Gale et la végétation des bandes riveraines des cours d'eau.
- Protéger le domaine forestier des plaines agricoles et non agricoles.
- Favoriser les développements qui composent avec le réseau hydrographique existant de manière à éviter la canalisation et les détournements de cours d'eau dommageables à l'environnement naturel.
- Protéger les habitats fauniques et les aires de confinement du cerf de Virginie, ainsi que les habitats fauniques du rat musqué.
- Développer des critères et une réglementation visant à protéger le couvert forestier surtout lors de la réalisation de projets de construction dans les secteurs montagneux.
- Favoriser la plantation d'arbres dans les secteurs résidentiels nouvellement développés.
- Instaurer des mesures de contrôle réglementaire relativement à la construction résidentielle dans les secteurs de fortes pentes (plus de 25 %).
- Assurer un contrôle sévère de la vidange des systèmes privés d'évacuation des eaux usées.
- Conjointement avec le ministère de l'Environnement du Québec, contrôler à intervalles réguliers la qualité de l'eau des lacs affectés à la baignade.

- Limiter l'utilisation de pesticides chimiques et de fertilisants sur les terrains et favoriser l'utilisation de produits biologiques.

2.3.8 Agriculture

- Protéger l'intégrité des parties du territoire représentant un réel potentiel agricole.
- Favoriser en frange du périmètre d'urbanisation des modalités de production visant à assurer une cohabitation harmonieuse des activités urbaines et agricoles.
- Favoriser l'exploitation des terres agricoles en évitant les pressions indues du développement urbain à proximité du domaine cultivé.
- Sensibiliser les producteurs à des pratiques de l'agriculture douces pour l'environnement.
- Favoriser à l'intérieur de la zone blanche une pratique extensive de l'agriculture qui comporte peu de nuisances environnementales mais qui permet de préserver le caractère champêtre de certains territoires.
- A l'intérieur des limites de la Loi, encourager la mise en valeur des zones agricoles à des fins touristiques en favorisant une ouverture des fermes à la population suivant des formules types « soupers champêtres », « hébergement à la ferme », « cabane à sucre », « pommeraies », vignobles », etc.

3.0 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT

En regard des orientations et des objectifs formulés au chapitre précédent, les concepts d'aménagement ainsi que le plan du réseau de transport illustrent l'organisation spatiale souhaitée du territoire de la Ville de Bromont pour les années à venir jusqu'à l'an 2013.

Historiquement, la Ville de Bromont s'est développée sur la base du récréo-tourisme, de l'industrie et de l'habitation tout en préservant les caractéristiques naturelles du milieu environnant. Les concepts d'aménagement préciseront donc cette réalité et la nécessité de mettre en valeur ces trois (3) composantes importantes.

L'approche retenue a permis le développement d'un premier concept lié à l'organisation spatiale du territoire municipal et d'un second concept rattaché particulièrement à la fonction récréo-touristique. À cela se greffe un plan du réseau de transport qui illustre les interventions prioritaires et qui spatialise une hiérarchisation fonctionnelle des infrastructures routières de la ville de Bromont.

L'organisation des diverses composantes du milieu vise à créer des conditions favorables à l'essor de chacune des fonctions et à orienter les efforts de mise en valeur de nombreux potentiels du territoire municipal. Elle a été conçue de manière à fournir un contexte de développement susceptible d'optimiser l'investissement de capitaux privés, de rentabiliser les investissements publics et fournir un cadre de vie agréable pour les résidents actuels et futurs tout en favorisant la mise en valeur du milieu naturel.

3.1 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale du territoire de la municipalité de Bromont joint à ce règlement comme cédule « A » s'articule autour des éléments suivants :

- l'axe de développement récréo-touristique;
- la composante résidentielle;
- la composante commerciale;
- la composante industrielle;
- la composante communautaire;
- le domaine agricole;
- le milieu naturel.

Le concept d'organisation spatiale se déploie de part et d'autre de la rivière Yamaska qui sillonne le territoire de la Ville. La rivière découpe donc le territoire en deux (2) parties qui sont caractérisées par une topographie distincte et par un type d'occupation du territoire également différent : les secteurs est et ouest.

Secteur est

La partie localisée au sud-est de la rivière Yamaska est principalement constituée par le massif du Mont Brome et son piedmont. Cette partie de la municipalité est caractérisée par la présence d'un axe de développement récréo-touristique structurant qui favorise la cohésion et le développement des pôles d'activités récréo-touristiques. Il est physiquement constitué du boulevard de Bromont qui joue le rôle de porte d'entrée et de voie de découverte des activités récréo-touristiques ainsi que du paysage de Bromont.

L'axe de développement récréo-touristique comporte trois (3) parties distinctes :

- le tronçon nord du boulevard de Bromont, entre l'autoroute des Cantons de l'Est et la rue Champlain, a un caractère fortement commercial;
- le tronçon du boulevard de Bromont au sud de la rue Champlain offre des vues très dégagées sur le versant nord du Mont Brome et donne accès à la station touristique Bromont;
- enfin, l'axe de développement récréo-touristique possède des ramifications en direction des divers pôles d'activités logés plus au sud du territoire (Bromont-sur-le-lac, site du stade de concours de l'international Bromont, etc.).

Au centre de cet axe de développement, on retrouve le Centre-Village de Bromont qui agit comme plaque tournante entre les activités récréo-touristiques, les zones résidentielles et les parcs industriels de la municipalité. Ce Centre-Village, essentiellement linéaire, s'étend sur près d'un kilomètre et est traversé par la rue Shefford. L'architecture de la rue Shefford est de caractère anglo-saxon et le rythme d'occupation au sol y est relativement serré. Le Centre-Village regroupe des usages résidentiels et institutionnels, mais surtout des établissements commerciaux et de services qui desservent tant les touristes que les résidents. L'espace au sud de la rue Shefford comporte deux (2) pôles majeurs : un pôle communautaire et un centre d'affaires. Le Centre-Village de Bromont sera éventuellement doté d'un lien routier (boulevard Montréal) qui déviara le trafic lourd et de transit afin de redonner à la rue Shefford les qualités d'un milieu plus piétonnier.

Le sud-est du territoire de la ville de Bromont est caractérisé par la présence d'un immense espace naturel boisé et montagneux. Le concept prévoit des opportunités de développement de faible densité dans cet espace, mais les projets de développement devront tendre à mettre en valeur le milieu naturel. Deux (2) secteurs de type « champêtre » sont adjacents à cet espace naturel et s'ajoutent à la diversité des milieux résidentiels existants sur le territoire.

Plus à l'ouest, à partir du Centre-Village de Bromont, on traverse une importante zone résidentielle qui est peu développée. Ce secteur fait le pont avec le parc industriel de haute technologie. Il serait en mesure de répondre aux besoins résidentiels lorsque les pressions de développement s'y feront sentir et que les autres zones résidentielles seront consolidées.

Secteur ouest

Le secteur ouest du territoire de la ville de Bromont possède une topographie relativement plane et est dominé par la présence du Parc industriel de haute technologie ainsi que des équipements de transports structurants. Le noyau villageois d'Adamsville est le pôle de desserte locale pour la fonction agricole dominante de ce secteur. Les interrelations entre l'ensemble des activités économiques de la Ville sont assurées par la rue Shefford (route 241) et le boulevard Montréal projeté. À terme, c'est ce dernier qui jouera le rôle d'artère intramunicipale est-ouest et qui reliera l'ensemble des différentes composantes du territoire de Bromont.

3.1.1 La composante résidentielle

Le concept identifie trois (3) types de secteurs voués au développement résidentiel.

Les secteurs résidentiels de type « urbain » se localisent de part et d'autre du tronçon sud de l'axe de développement récréo-touristique, ainsi qu'à l'ouest du Centre-Village de Bromont jusqu'au boulevard Pierre-Laporte. On privilégiera à court terme le développement résidentiel dans les aires déjà desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout.

Les usages résidentiels de type « champêtre » se localisent au lac Bromont sur le versant ouest du Mont Gale et le piedmont ouest du Mont Brome. Les développements résidentiels envisagés dans ces secteurs misent avant tout sur la présence des « aménités » naturelles du site (boisé, lac, percée visuelle). Ces secteurs ne sont pas desservis par le réseau municipal d'égout et d'aqueduc et la Ville ne projette pas de le faire à court et moyen terme.

Un troisième type de secteurs résidentiels privilégie le développement d'habitations étroitement lié à des infrastructures récréatives (terrains de golf et pistes de ski alpin). Ces secteurs sont généralement localisés à la périphérie immédiate des secteurs résidentiels traditionnels. Ces secteurs peuvent être orientés sur le concept de ``Active Retirement Community``.

3.1.2 La composante commerciale

Le développement commercial à Bromont est caractérisé par un marché particulier destiné à la fois aux résidants et aux touristes.

Afin d'offrir les meilleures conditions d'exploitation et de développement de sa structure commerciale, Bromont privilégie l'approche suivante :

- 1) regroupement spatial des usages commerciaux destinés soit aux résidants, soit aux touristes;
- 2) spécialisation de l'offre commerciale en fonction des deux (2) marchés particuliers afin de limiter les situations de mauvaise concurrence;
- 3) spatialisation du mode d'implantation des usages commerciaux (centre commercial versus établissement commercial en structure isolée) compte tenu de l'environnement bâti.

Conformément à cette approche, le concept d'organisation spatiale distingue cinq (5) classes de commerces :

1) Commerces récréotouristiques

Les établissements commerciaux destinés à la clientèle récréotouristique sont regroupés dans l'axe du boulevard de Bromont depuis l'autoroute des Cantons-de-l'Est jusqu'à la rue Champlain.

On identifie une concentration plus forte de ces établissements entre les rues Shefford et Champlain et à proximité de l'A-10. Il s'agit de pôles commerciaux récréo-touristiques où la Ville de Bromont privilégie surtout des implantations de type « centre commercial » alors que le reste du boulevard de Bromont devrait plutôt être bordé d'établissements commerciaux en structure isolée présentant un tissu bâti moins serré.

La rue Shefford, entre le boulevard de Bromont et Bourgmestre, contribue à ce type de commerce à l'aide de son cachet patrimonial et des activités commerciales qui s'y retrouvent.

2) Commerces récréotouristiques et municipaux

L'essentiel de l'offre commerciale en biens de première nécessité et destinés aux résidants de Bromont est concentré à l'intersection de la rue Legault et du boulevard de Bromont ainsi que le prolongement vers l'ouest de la rue Shefford.

La vocation dominante de Bromont axée sur le récréo-touristique fait en sorte qu'il est difficile d'assigner le Centre-Village de Bromont à une clientèle plutôt qu'à une autre.

Bromont choisit plutôt de faire cohabiter à cet endroit stratégique de son territoire les usages commerciaux destinés à la demande des résidants et des touristes.

Elle mise beaucoup sur le centre commercial à l'intersection de la rue Legault et du boulevard de Bromont pour qu'il agisse comme charnière commerciale entre le développement traditionnel de la rue Shefford et le « Bromont-contemporain » du boulevard du même nom.

Il va sans dire que toute implantation type « centre-commercial » doit être repoussée à la périphérie du Centre-Village afin de préserver le patrimoine architectural du milieu.

3) Commerces artériels

Ce type d'établissement occupe de grandes surfaces et nécessite d'être localisé sur des voies à grand débit de circulation (concessionnaires automobiles, commerces de récréation intérieur).

À cette fin et compte tenu que le marché de ces établissements est de nature locale et régionale, le concept privilégie le développement des commerces artériels en bordure du boulevard Pierre-Laporte près du parc industriel de haute technologie et près de la sortie 74.

4) Commerces de voisinage

Destinés à une desserte locale des secteurs résidentiels éloignés du Centre-Village, les commerces de voisinage, généralement groupés en ensembles commerciaux sont privilégiés à l'intersection Shefford/Montréal projetée, sur le boulevard Pierre-Laporte près du boulevard de l'Aéroport et de la rue Soulanges ainsi qu'au cœur du noyau villageois d'Adamsville.

5) Aires de services autoroutiers

Concentrées aux échangeurs actuels ou projetés, les aires de services visent principalement la desserte des routiers et transitaires de l'autoroute des Cantons-de-l'Est.

À ce jour, la sortie 78 de l'autoroute des Cantons-de-l'Est (porte d'entrée principale des activités récréotouristiques) est développée à cette fin regroupant des restaurants « service-rapide » et des stations d'essence. Elle pourrait éventuellement accueillir d'autres usages autoroutiers, notamment des commerces d'hébergement. La porte d'entrée du parc industriel de haute technologie (sortie 74) offre des services spécialisés à la clientèle du Parc mais également aux transitaires de l'A-10 et du boulevard Pierre-Laporte. Cette sortie est aussi la porte d'entrée secondaire des activités récréotouristiques.

3.1.3 La composante industrielle

Le développement industriel existant dans la ville de Bromont se retrouve, en majeure partie, dans le Parc industriel de haute technologie de part et d'autre du boulevard de l'Aéroport. Les entreprises actuellement implantées sont caractérisées par leur faible niveau de nuisance (émission polluante, bruit, etc.) et comportent une architecture et un aménagement paysager de qualité. Ces entreprises oeuvrent pour la plupart dans le domaine de la haute technologie. Le Parc industriel de haute technologie joue un rôle moteur dans le développement économique de la municipalité. Le concept confirme cet état de chose par l'identification d'une zone d'expansion en direction de l'autoroute des Cantons-de-l'Est. De plus, le développement industriel bénéficiera de la mise en place d'infrastructures de transport structurantes telles la desserte ferroviaire et la construction d'un poste intermodal qui viendront compléter le réseau de transport, déjà fort relevé par la présence de l'aéroport et de l'autoroute des Cantons-de-l'Est.

La spécialisation de certains espaces à l'intérieur du parc industriel de haute technologie par la création d'un parc d'affaires renforcera davantage le rôle moteur du parc industriel de haute technologie.

À moyen terme, le parc industriel de haute technologie n'est pas en mesure d'offrir de site qui possède une visibilité autoroutière importante. Dans ce contexte, la Ville de Bromont peut aussi offrir un choix de localisation qui rencontre ce critère pour des entreprises de renom dans le quadrant nord-est de l'A-10 et du boulevard de Bromont. Il est à noter que cet espace est à proximité des services municipaux. Cet espace pourra aussi être développé en fonction des besoins du tourisme d'affaires (commerce d'hébergement, centre de congrès, etc.).

Le parc industriel de la rue Pacifique accueille les usagers industriels et commerciaux qui sont peu compatibles avec les zones résidentielles et qui ne peuvent prétendre au même profil que les établissements du Parc industriel de haute technologie.

3.1.4 La composante communautaire

La Ville de Bromont offre deux (2) pôles communautaires d'importance : le pôle communautaire localisé dans le Centre-Village et le pôle communautaire du noyau villageois d'Adamsville. Le noyau villageois accueille une école primaire avec un gymnase.

Le pôle communautaire du Centre-Village de Bromont regroupe une école primaire avec gymnase, une bibliothèque, un aréna et des terrains de tennis. Un agrandissement de l'école et de la bibliothèque doit être réalisé à court terme. L'ajout d'équipements de loisirs (piscine) desservant l'ensemble des résidants viendra consolider ce pôle. Le second pôle communautaire est localisé dans le noyau villageois d'Adamsville et comporte un terrain de balle et des locaux polyvalents.

Les parcs et espaces verts publics sont présentés selon une hiérarchie basée sur des critères de superficie, de localisation et de niveau d'équipements. On distingue trois (3) catégories :

- les parcs de secteur;
- les parcs de voisinage;
- les parcs ornementaux.

Les parcs de secteur possèdent des services et des activités qui permettent de rejoindre une vaste partie de la population. La Ville de Bromont compte trois (3) parcs de ce type : le campus éducatif et sportif, l'île d'Adamsville et la plage du lac Bromont.

Les parcs de voisinage desservent en premier lieu la population du quartier où il est implanté. Chacun des secteurs de développement résidentiel compte ou devra compter un parc de cette nature.

Les parcs ornementaux, généralement d'une superficie restreinte, sont destinés à la détente et visent un embellissement des secteurs résidentiels. Ces parcs sont généralement localisés à l'entrée d'un quartier ou au centre d'un rond-point.

3.1.5 Le domaine agricole

Le concept soutient une fonction agricole qui ceinture l'ensemble des autres composantes du territoire de la ville de Bromont.

La zone agricole en frange du périmètre d'urbanisation devra toutefois être assujettie à certaines modalités de production visant à assurer une cohabitation harmonieuse des deux milieux.

3.1.6 Le milieu naturel

Le concept d'organisation spatiale identifie un espace naturel constitué du massif du Mont Brome et du Mont Gale. Au plan fonctionnel, cet espace joue un rôle de transition entre le secteur urbanisé de Bromont et les zones agricoles ou champêtres plus au sud. Le plan d'urbanisme lui reconnaît également un intérêt esthétique.

3.2 LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT RÉCRÉOTOURISTIQUE

Le concept de développement récréotouristique joint à ce règlement comme cédule « B » illustre la façon dont devraient s'articuler les différentes activités récréatives, sportives de même que le réseau de sentiers récréatifs.

Le concept de développement récréotouristique regroupe les composantes suivantes :

- les aires de récréation;
- les pôles d'activités;
- les réseaux récréatifs et touristiques;
- les commerces et services liés au récréotourisme;
- le secteur patrimonial.

3.2.1 Les aires de récréation

Le concept de développement récréotouristique identifie trois (3) types de zones d'activités, soit celles de récréation intensive, semi-intensive et extensive. La distinction entre ces trois (3) types découle du nombre de touristes fréquentant ces dites zones, de la nature des équipements mis en place dans le milieu récepteur et des orientations municipales vis-à-vis la préservation du milieu naturel.

Zones de récréation intensive

Les zones de récréation intensive sont caractérisées par une forte fréquentation de visiteurs et par la présence d'équipements majeurs qui ont sensiblement modifié le paysage naturel. On retrouve dans ces zones les activités de ski alpin ainsi que le terrain du golf au pied de la montagne et une partie du site olympique.

Zones de récréation semi-intensive

Les zones de récréation semi-intensive intègrent le milieu récepteur aux activités qui s'y déroulent. Ainsi, ces zones supportent des activités comme l'aménagement des terrains de golf liés à des développements résidentiels de même que le site du stade du concours de l'international Bromont et le site récréatif entourant le lac Gale qui comportent une fréquentation généralement plus faible que les zones de récréation intensive.

Zones de récréation extensive

Dans les zones de récréation extensive, on privilégie les activités ayant peu d'impact sur le milieu naturel. Il est à noter que l'existence de ces mêmes activités est étroitement liée aux qualités naturelles du milieu récepteur. Ainsi, on favorise dans ces zones la mise en place de réseaux de sentiers récréatifs de diverses natures, mais qui exclut toutes activités motorisées (motocross, quad, motoneige, etc.).

Ces zones peuvent également supporter d'autres activités telles des fonctions résidentielles, d'hébergement ou autres, dont l'implantation doit être concentrée ou de très faible densité de manière à préserver les qualités naturelles du milieu récepteur.

3.2.2 Les pôles d'activités

Ces pôles représentent les sites récréatifs qui permettent aux touristes et excursionnistes de s'adonner à des activités de loisirs et à la pratique d'activités sportives.

Les pôles d'activités existants :

- Ski Bromont.com attire une clientèle de touristes et d'excursionnistes et offre une gamme étendue d'activités telles le ski alpin, le vélo de montagne en plus d'un parc aquatique;
- le lac Bromont est la principale étendue d'eau du territoire municipal susceptible d'offrir des activités nautiques aux résidents;
- le Centre équestre de Bromont attire une clientèle très diversifiée par la tenue de compétition nationale et internationale ainsi que par des activités spécifiques comme la chasse à courre et le « sleigh ride ».
- les quatres (4) terrains de golf (Golf Bromont, Parcours du Vieux-Village, Royal Bromont et le Golf-des-lacs) contribuent à consolider Bromont comme « destination-golf » dans les Cantons-de-l'Est;
- le centre canadien d'entraînement cycliste de Bromont récemment construit est le seul centre au Canada capable d'offrir dans un même environnement l'ensemble des disciplines cyclistes tout en demeurant orienté tant en fonction de l'élite sportive que du simple amateur.
- le site de Bromont-sur-le-Lac offre le cadre nécessaire à la pratique d'activités récréatives reliées à l'eau et à la montagne dans une zone de récréation semi extensive;

Les pôles d'activités projetés

- l'agrandissement de la station touristique Bromont par la construction d'une nouvelle base au pied du Versant-du-lac du massif du Mont Brome;
- le secteur des terres basses de la rivière Yamaska situé dans le quadrant sud-ouest de l'A-10 et du boulevard de Bromont offre une qualité de milieux susceptibles d'être mis en valeur par diverses activités reliées à la récréation et l'interprétation de la nature;
- l'aménagement d'aires de rassemblement qui permettent la tenue d'activités diverses et qui attirent une clientèle nombreuse (spectacle de musique en plein air, foire extérieure, etc.);
- l'aménagement d'un pôle d'activité récréative sur une partie du site Olympique.

3.2.3

Le réseau récréatif

Le réseau récréatif existant et projeté de la Ville de Bromont vient répondre à deux objectifs précis : satisfaire un besoin exprimé tant par les résidants que par les touristes en cette matière et, surtout, intégrer les différents équipements et infrastructures récréo-touristiques existants et projetés sur le territoire.

La ceinture de randonnée du Mont Brome ainsi que les sentiers récréatifs hors rue supportent des activités comme le ski de randonnée, le vélo de montagne, la randonnée pédestre, la randonnée équestre, le « sleigh ride », etc.

Les pistes cyclables sur rue sont principalement localisées sur des chemins en gravier. Là où des tronçons des pistes cyclables sont sur des voies asphaltées à fort débit, il est prévu que le pavage de la voie publique soit élargi de manière à assurer une sécurité accrue aux cyclistes. La principale fonction de ce type de sentier est de raccorder entre eux les sentiers hors rue afin de créer un réseau cyclable intégré.

La piste cyclable régionale L'Estriade borde la partie nord du territoire de Bromont. La piste municipale La Villageoise joint déjà le Centre-Village à l'Estriade. La Villageoise sera éventuellement prolongée jusqu'au rang Brome pour faire partie intégrante à la route verte vers Sutton.

Les chemins champêtres et panoramiques

Les chemins champêtres traversent des milieux agricoles dont le paysage et le milieu bâti forment un ensemble harmonieux et d'une rare beauté. On y retrouve peu de bâtiments exceptionnels mais plutôt l'évocation d'un charme pastoral. Ces chemins sont :

- le chemin du lac Gale;
- la rue Gaspé à partir de la rue Cooley jusqu'au chemin Magog;
- le chemin Huntingdon à partir de la rue Deux-Montagnes vers le chemin Rumsby;
- le chemin Rumsby;
- le chemin Compton;
- le chemin Granby. (de Pierre-Laporte à la Rivière Yamaska)

Les chemins panoramiques offrent, quant à eux, des points de vue intéressants sur le massif du Mont Brome ou du Mont Gale. Ces chemins permettent au promeneur d'apprécier le milieu naturel de la municipalité.

Ces chemins sont :

- la rue Gaspé, à partir du chemin Magog jusqu'au boulevard Pierre-Laporte;
- le chemin Magog;
- le chemin Miltimore;
- le chemin Huntingdon entre le boulevard de Bromont et la rue Deux-Montagnes;
- le boulevard de Bromont à partir du chemin Huntingdon vers le rang Brome;
- la rue Champlain.
- le chemin Sanborn

La configuration de ces chemins permet d'élaborer un circuit touristique intéressant qui ceinture le massif du Mont Brome offrant une succession de paysages fort divers. On favorisera l'implantation de quelques haltes localisées à des endroits stratégiques qui offrent un panorama exceptionnel illustré au plan concept.

3.2.4 Les commerces et services liés au récréotourisme

Les activités commerciales et de services destinées à la clientèle récréotouristique (restauration, hébergement, etc.) se retrouvent principalement sur le boulevard de Bromont et sur la rue Shefford entre la rue du Bourgmestre et le boulevard de Bromont de même que sur la rue Champlain entre le boulevard de Bromont et le pied de la station touristique de Bromont. Le concept confirme cette vocation par l'intention de la Ville de Bromont de consolider la structure commerciale reliée directement au récréotourisme et par le réaménagement physique de ce même boulevard.

Le concept de développement récréotouristique soutient également le développement des formules d'hébergement de type « Gîte du passant » et de restauration de type « souper champêtre » sur d'importantes parties du territoire de la municipalité afin d'offrir un produit alternatif aux commerces récréotouristiques traditionnels.

3.2.5 Le secteur patrimonial

Le tronçon de la rue Shefford compris entre les rues Legault et du Bourgmestre regroupe une majorité de bâtiments d'intérêt patrimonial qui abritent bon nombre de restaurants et boutiques spécialisées. Le cachet charmant des villages anciens y a été préservé et assure une expérience authentique tant aux Bromontois qu'aux visiteurs et touristes.

3.3 PLAN DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

3.3.1 Le réseau routier

La structure actuelle du réseau routier de la ville de Bromont se définit selon la hiérarchie suivante, tel qu'illustré au plan des réseaux de transport joint à ce règlement comme cédule « C ».

- autoroute;
- route intermunicipale;
- artères municipales;
- collectrice municipale;
- sous-collectrice;
- rue locale.

Cette classification du réseau routier est établie en fonction de l'usage de la route, de son débit journalier ainsi que de la largeur de la chaussée.

Autoroute

L'autoroute des Cantons-de-l'Est permet d'accéder à la ville de Bromont par deux (2) sorties. Cette voie autoroutière sert de lien interrégional et draine une clientèle touristique ainsi que le transport par camion destiné au parc industriel. Seule la sortie 78 présente des problèmes de fluidité et de congestion. Cette sortie devra faire l'objet d'un réaménagement dans les plus brefs délais afin de solutionner le problème d'accès, particulièrement pour la clientèle touristique.

Route intermunicipale

Les routes intermunicipales ont pour principales fonctions de permettre le raccordement aux voies interrégionales. Ces routes doivent également être distribuées en fonction de la répartition spatiale de la population, des densités d'occupation et des pôles d'activités. À ce titre, on identifie quatre (4) routes intermunicipales :

- la route 139;
- la route 241 (rue Shefford);
- le boulevard Pierre-Laporte;
- le boulevard de Bromont.

Trois (3) de ces routes sont en direction nord-sud, soit la route 139 et les boulevards Pierre-Laporte et Bromont. La route 139 dessert le noyau villageois d'Adamsville relie ce secteur aux municipalités de Granby et Cowansville. Le boulevard Pierre-Laporte est la voie qui permet d'accéder au Parc industriel de haute technologie de la ville de Bromont et relie ce dernier à l'autoroute des Cantons-des-l'Est. Le boulevard de Bromont, quant à lui, constitue d'une part, la porte d'entrée aux activités récréotouristiques et d'autre part, permet d'accéder à l'important secteur résidentiel gravitant autour du Centre-Village et du Mont Brome. Une attention particulière devrait être apportée à l'image du boulevard de Bromont par l'ajout d'un terre-plein central et un éclairage adéquat afin de confirmer ce rôle de porte d'entrée et consolider la fonction commerciale qui s'y développe.

La seule artère intermunicipale est-ouest est constituée de la route 241 qui a pour point de départ le boulevard Pierre-Laporte et se dirige en direction est vers Waterloo en passant par le Centre-Village. Cette situation soulève deux problèmes majeurs à savoir l'existence de lien direct est-ouest efficace sur l'ensemble du territoire municipal et la présence d'un trafic lourd import dans le Centre-Village de Bromont. Conséquemment, l'aménagement d'un lien est-ouest intramunicipal revêt un caractère de première importance.

Artère municipale

Les artères municipales relient entre elles les différents secteurs de la municipalité et supportent également un débit journalier relativement élevé. On identifie quatre (4) artères municipales soit :

- le boulevard Montréal (projeté);
- le boulevard Hyundai;
- le boulevard de l'Aéroport;
- la rue d'Adamsville.

De ces quatre (4) artères, les boulevards Montréal et de l'Aéroport ne sont pas complétés. En effet, le tronçon du boulevard Montréal à partir du boulevard Pierre-Laporte jusqu'au boulevard de Bromont n'est pas encore construit. L'alignement proposé du boulevard est identifié au plan des réseaux de transport mais deux (2) options de raccordement au boulevard Pierre-Laporte demeurent à l'étude, soit l'une dans l'axe du boulevard Montréal et l'autre dans l'axe du boulevard de l'aéroport via la rue Soulanges.

Dans une perspective à long terme où un échangeur serait aménagé à l'intersection de la route 241 et de l'autoroute des Cantons de l'Est (sortie 80), le prolongement du boulevard Montréal à l'est du boulevard de Bromont serait alors souhaitable.

Collectrice et sous-collectrice

Les collectrices et les sous-collectrices desservent principalement les zones résidentielles en rabattant la circulation provenant des rues locales vers les artères municipales ou les routes intermunicipales. La distinction entre les deux (2) types de collectrice réfère à une différence de débit journalier. Ainsi, les collectrices principales supportent un volume de circulation plus important que les sous-collectrices. À ce titre, les collectrices principales sont :

- le chemin de Compton;
- le chemin de Gaspé;
- la rue de Châteauguay;
- la rue Champlain;
- le chemin Huntington (entre la rue Deux-Montagnes et le boulevard de Bromont).
- le chemin Brousseau;
- le chemin Magenta entre la route 139 et la rue Brousseau.
- le chemin Huot.

Les sous-collectrices sont :

- la rue des Deux-Montagnes;
- le chemin des Carrières;
- la rue de Papineau;
- la rue de Stanstead (entre les rues Champlain et Montcalm);
- la rue Montcalm;
- la rue Grégoire;
- la rue Frontenac;
- la rue Huntington de la rue des Deux-Montagnes à la limite municipale sud.

Rue locale

Les rues locales ont pour principales fonctions de donner un accès aux résidences des habitants de Bromont. Ces voies se rabattent généralement sur une collectrice ou une sous-collectrice et quelques fois sur une autre rue locale.

Il existe également un certain nombre de voies de circulation en gravier qui revêtent une certaine importance, soit en liant certains secteurs éloignés de la municipalité, soit en permettant d'accéder aux zones agricoles. Il s'agit :

- du chemin Lotbinière;
- du chemin Huntington (de la limite de Ville du Lac Brome en direction sud);
- du chemin Miltimore;
- du chemin du lac Gale;
- du chemin Racine.

3.3.2 Les interventions projetées sur le réseau routier

Le réseau routier de la ville de Bromont reste à compléter par les interventions suivantes :

- Au niveau de l'autoroute des Cantons de l'est :
 - réaménager la sortie 78 de manière à accroître la fluidité de la circulation et la sécurité des utilisateurs.
 - Entreprendre a moyen terme et en fonction du développement et du secteur d'aménagement d'un nouvel échangeur au kilomètre 80 de l'autoroute des Cantons de l'Est de manière à réduire le volume de circulation à la sortie 78.

- Au niveau des routes intermunicipales :
 - réaménager le tronçon touristique et commercial du boulevard de Bromont jusqu'au chemin Huntington (en incluant l'élargissement du pont existant);
 - amélioration du boulevard de Bromont dans le secteur de l'aire autoroutière.

- Au niveau des artères municipales :
 - compléter la construction du boulevard de Montréal entre la route Pierre-Laporte et le boulevard de Bromont.

- Au niveau des collectrices et sous-collectrices :
 - prolonger la rue John-Savage au-delà de la rue Shefford, en direction du chemin de Compton;

- Au niveau du réaménagement des intersections :
 - intersection de la rue Shefford et de la route Pierre-Laporte;
 - intersection de la rue Shefford et du boulevard de Bromont (porte d'entrée du village);
 - intersection de la rue Shefford et du chemin de Granby;
 - intersection de la rue Huot et de la rue d'Adamsville;

3.3.3 Autres infrastructures de transport

Le parc industriel de haute technologie est actuellement desservi par un aéroport régional et par un lien routier avec l'autoroute des Cantons-de-l'Est en l'occurrence la route Pierre-Laporte. L'aéroport régional des Cantons de l'Est est passablement bien pourvu en équipements électroniques pour la navigation et la piste a récemment été réaménagée. L'aéroport dispose même de services douaniers.

Seul le parc industriel de la rue Pacifique est actuellement desservi par la voie ferrée. Il est de première importance de desservir le parc industriel de haute technologie par une voie de desserte ferroviaire afin d'offrir ce mode de transport aux entreprises qui y sont localisées ou qui désirent s'y installer. La desserte ferroviaire proposée se raccorderait à la voie ferrée située dans la municipalité de Brigham au sud de Bromont.

Enfin, la construction d'un poste intermodal à proximité de l'aéroport permettrait d'intégrer les systèmes de transports routier, ferroviaire et aéroportuaire. Cet équipement contribuerait à accroître le pouvoir d'attraction du parc industriel de haute technologie et distinguerait Bromont parmi plusieurs choix de localisation à travers l'ensemble du Québec.

4.0 DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES DU RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME

Tel que prescrit par l'article 83, paragraphe 2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce chapitre présente les grandes affectations du sol, de même que les densités de son occupation. Les grandes affectations du sol visent à déterminer la vocation dominante des différentes parties du territoire de la ville de Bromont, de façon à répondre aux grandes orientations et objectifs d'aménagement et de développement de la municipalité.

Les grandes affectations du sol proposées ont été élaborées dans le but d'harmoniser et de rationaliser l'occupation actuelle et future du territoire de la ville, tout en demeurant relativement souples. Six (6) grandes affectations sont prévues : habitation, commerce, industrie, communautaire, récréation et agricole.

Ces affectations sont identifiées à la cédule « D » du présent règlement. En plus des grandes affectations du sol, ce plan présente les densités d'occupation permises par aire d'affectation, le périmètre des programmes particuliers d'urbanisme du noyau villageois d'Adamsville et du Centre-Village et l'emplacement des lacs et cours d'eau permanents et intermittents.

Les densités d'occupation du sol sont exprimées en termes de coefficients d'occupation du sol (C.O.S.) moyen maximum, ce coefficient étant le rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie nette du terrain sur lequel est érigé ce bâtiment.

Ce chapitre présente également les dispositions déclaratoires du règlement du plan d'urbanisme ainsi que les dispositions interprétatives, les dispositions générales et les dispositions particulières à certains territoires.

4.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

4.1.1 Territoire assujetti

Le présent règlement s'applique au territoire de la ville de Bromont

4.1.2 But

Les présentes dispositions ont pour but de faciliter la mise en œuvre des orientations et objectifs retenus au plan d'urbanisme de la ville de Bromont de manière à atténuer la portée d'éléments négatifs sur l'aménagement du territoire, mais surtout de manière à maximiser les potentiels de développements de la ville à l'intérieur d'un cadre d'intervention structuré.

4.1.3 Documents annexes

a) *Concept d'organisation spatiale*

Le concept d'organisation spatiale ainsi que ses symboles (sans échelle) préparé par la Ville de Bromont et daté du 12 décembre 2003.

Le concept d'organisation spatiale est joint au présent règlement comme cédule « A ».

b) *Concept de développement récréotouristique*

Le concept de développement récréotouristique ainsi que ses symboles (sans échelle) préparé par la Ville de Bromont et daté du 12 décembre 2003.

Le concept de développement récréotouristique est joint au présent règlement comme cédule « B ».

c) *Réseaux de transport*

Le plan des réseaux de transport ainsi que ses symboles (sans échelle) préparé par la Ville de Bromont et daté du 12 décembre 2003.

Le plan des réseaux de transport est joint au présent règlement comme cédule « C ».

d) *Plan d'affectation des sols*

Le plan d'affectation des sols ainsi que ses symboles (sans échelle) préparé par la Ville de Bromont et daté du 12 décembre 2003.

Le plan d'affectation des sols est joint au présent règlement comme cédule « D ».

e) *Index terminologique*

L'index terminologique est joint au présent règlement comme cédule « E ».

f) *PPU – Secteur du Centre Village*

Le PPU du secteur Centre-Village préparé par Daniel Arbour & Associés et daté du 12 décembre 2003.

Le PPU du Centre-Village est joint au présent règlement comme cédule « F ».

g) PPU – Secteur du noyau villageois d'Adamsville

Le PPU du secteur du noyau villageois d'Adamsville préparé par Daniel Arbour & Associés et daté du 12 décembre 2003.

Le PPU du noyau villageois d'Adamsville est joint au présent règlement comme cédule « G ».

4.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

4.2.1 Dispositions de base à respecter concernant la conformité du plan d'affectation des sols et des règlements d'urbanisme

4.2.1.1 Affectation dominante

À chaque aire du plan d'affectation du sol correspond une affectation dominante. À des affectations complémentaires à la dominance établie pour l'aire d'affectation sont autorisées à condition qu'elles n'occupent pas une superficie nette supérieure à 25 % de celle de l'aire d'affectation.

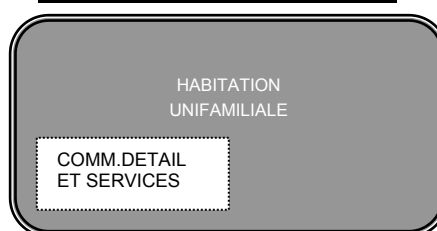
Aux fins de conformité de la réglementation d'urbanisme par rapport au règlement du plan d'urbanisme, il est établi qu'une aire d'affectation peut regrouper plusieurs zones dont l'usage dominant est différent de l'affectation de l'aire. Toutefois, à moins qu'il n'en soit indiqué autrement au plan d'affectation des sols, la superficie des zones affectées à des usages complémentaires à l'affectation dominante de l'aire ne peut excéder 25 %.

Les croquis suivants illustrent un exemple de situation se conformant à l'interprétation de la méthodologie retenue.

RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME



RÈGLEMENTATION D'URBANISME



4.2.1.2 Le coefficient d'occupation du sol

Règle générale

L'identification des densités d'occupation du sol permises à l'intérieur de chacune des aires d'affectation est un élément obligatoire prescrit par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. A ce titre, l'indice de densité retenu est le coefficient d'occupation du sol (C.O.S.).

Le C.O.S. de l'aire d'affectation « habitation » correspond au rapport entre la superficie totale de plancher de chacun des étages hors terre du bâtiment principal et la superficie nette du terrain sur lequel il est érigé.

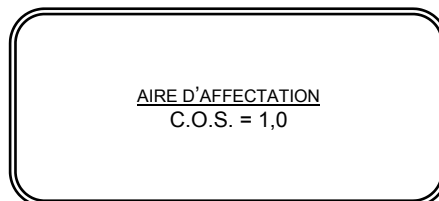
Le C.O.S. des autres aires d'affectation correspond au rapport entre la superficie totale de plancher de chacun des étages hors terre des bâtiments (principal et accessoire) et la superficie nette du terrain sur lequel ils sont érigés.

Aucun indice de densité n'est applicable aux aires d'affectations « communautaire ».

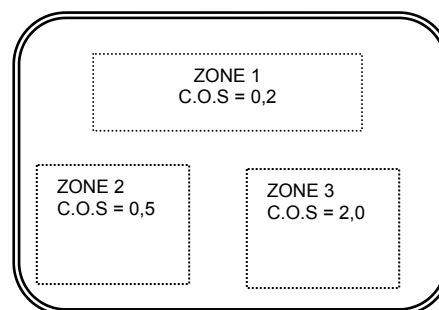
Aux fins de conformité, la moyenne des C.O.S. autorisés dans chaque zone (à la réglementation d'urbanisme) inscrite à l'intérieur d'une même aire d'affectation ne doit pas excéder le C.O.S. moyen maximum prescrit au règlement du plan d'urbanisme pour ladite aire d'affectation.

Les croquis suivants illustrent un exemple de situation se conformant à l'interprétation de la méthodologie retenue.

RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME



RÉGLEMENTATION D'URBANISME



4.2.2 Terminologie

Pour l'interprétation du présent règlement, à moins que le contexte n'indique un sens différent, tout mot ou expression a le sens et la signification qui lui sont attribués à l'index terminologique (cédule « E »); si un mot ou un terme n'est pas spécifiquement noté à cet index, il s'emploie au sens communément attribué à ce mot ou à ce terme.

4.3 DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU RÈGLEMENT DU PLAN D'URBANISME

4.3.1 Division du territoire en aires

- a) Le territoire de la ville est divisé en aires d'affectation sous les vocables habitation, commerce, industrie, communautaire, récréation et agricole.
- b) Ces aires d'affectation sont montrées au plan d'affectation des sols daté du 23 octobre 2003 lequel est joint au présent règlement comme cédule « D » pour en faire partie intégrante.

4.3.2 Identification des aires

- a) Chacune des aires d'affectation montrées au plan d'affectation des sols est identifiée à ce plan par une des lettres d'appellation indiquant le type d'affectation de l'aire selon le tableau suivant :

Lettres d'appellation	Affectation
H	Habitation
C	Commerce
I	Industrie
P	Communautaire
R	Récréation
A	Agricole

- b) Chacune des aires d'affectation est en outre identifiée par deux (2) séries de chiffres suivant la lettre d'appellation et soulignée par un troisième chiffre. La première série de chiffres réfère au secteur de planification tandis que la seconde indique un ordre numérique. Le troisième chiffre sous l'identification de l'aire, établit le coefficient du sol moyen autorisé pour l'aire d'affectation.

Exemple : H01-01

0.50

H	Affectation (habitation)
01	Secteur de planification
01	Ordre numérique
0.50	Coefficient d'occupation du sol moyen

4.3.3 Interprétation du plan d'affectation du sol quant aux limites des aires

Les limites des aires d'affectation apparaissant au plan d'affectation du sol coïncident normalement avec les lignes suivantes :

- a) l'axe ou le prolongement de l'axe des rues publiques et voies piétonnes existantes, préservées ou proposées;
- b) l'axe des cours d'eau;
- c) l'axe de l'emprise des services publics;
- d) l'axe des voies principales de chemin de fer;
- e) les lignes de lot, de terre ou de terrain ou leur prolongement;
- f) les limites de la Ville.

Lorsque la limite d'une aire d'affectation coïncide avec une limite cadastrale ou une rue projetée, il peut résulter entre ces deux (2) limites une variation de plus ou moins trente (30) mètres.

Toutes les aires d'affectation ayant pour limites des rues publiques proposées, telles qu'indiquées au plan d'affectation du sol, auront toujours pour limites ces mêmes rues, même si la localisation de ces rues est changée lors de l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale.

4.3.4 Nomenclature des affectations du sol

La nomenclature des affectations du sol a pour but d'explicitier la vocation dominante rattachée à chaque grande aire d'affectation.

4.3.4.1 **Habitation**

Les aires d'affectation « habitation » sont destinées aux immeubles résidentiels.

Dans les aires d'affectation « habitation », les usages complémentaires suivants, compatibles avec la vocation résidentielle peuvent être autorisés dans la mesure où la réglementation d'urbanisme le permet :

- Les usages commerciaux
- Les usages de récréation
- Les usages communautaires

4.3.4.2 **Commerce**

Les aires d'affectation « commerce » regroupent les usages commerciaux et de services (incluant les bureaux publics et privés) pouvant desservir une clientèle locale, régionale et/ou touristique de même que les structures où cohabitent des usages résidentiels et commerciaux.

Dans les aires d'affectation « commerce », les usages complémentaires suivants compatibles avec la vocation commerciale peuvent être autorisés dans la mesure où la réglementation le permet :

- Les usages résidentiels
- Les usages de récréation
- Les usages communautaires
- Les usages industriels

4.3.4.3 **Industrie**

Les aires d'affectation « industrie » regroupent des entreprises commerciales et industrielles dont la nature de leurs activités les rendent incompatibles avec les usages résidentiels.

4.3.4.4 **Communautaire**

Les aires d'affectation « communautaire » regroupent des usages affectant les terrains et les constructions servant à l'exercice de services publics ou qui sont utilisés à des fins d'utilités publiques, institutionnelles et administratives (église, hôtel de ville, école, H.L.M., centre culturel, aéroport, etc.) ainsi que des usages de récréation intérieure (aréna, centre sportif, etc.).

4.3.4.5 **Récréation**

Les aires d'affectation « récréation » sont destinées aux usages résidentiels et commerciaux, aux commerces d'hébergement y compris les centres de congrès et aux équipements récréatifs majeurs à vocation touristique dont la principale activité demeure le loisir.

4.3.4.6 **Agricole**

Les aires d'affectation « agricole » regroupent principalement les usages résidentiels et commerciaux et les usages destinés à la culture du sol, à la sylviculture ainsi qu'à l'élevage. Certaines de ces aires sont soumises à l'application de la Loi québécoise sur la protection des territoires agricoles.

4.3.5 **Usages autorisés dans toutes les aires**

Sauf indication contraire à la réglementation d'urbanisme, les usages suivants sont autorisés dans toutes les aires :

- a) les parcs et équipements publics de loisir;
- b) les sentiers récréatifs de toute nature où est prohibé l'usage de véhicules motorisés;
- c) les services d'utilités publiques (bâtiments et équipements);
- d) les commerces d'hébergement type « Gîte du passant »;
- e) les terrains de golf;
- f) les érablières, limitées exclusivement à la récolte de l'eau d'érable et à son traitement;
- g) les centres de distribution postale;
- h) les réservoirs d'eau potable et postes de surpression d'eau;
- i) les postes de pompage des eaux usées

5.0 MESURES DE CONTRÔLE RÉGLEMENTAIRE

Le présent chapitre du règlement du plan d'urbanisme définit des directives quant au contrôle réglementaire du développement de certains territoires et de certaines activités à l'intérieur de la ville de Bromont. Ces mesures devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme.

5.1 DISPOSITIONS RELATIVES AU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

Le périmètre d'urbanisation de la ville de Bromont est identifié au plan d'affectation des sols (cédule « D »).

Le périmètre d'urbanisation correspond au territoire regroupant les besoins en espaces et terrains prévisibles à court et moyen terme. Il a donc pour principal objectif de circonscrire l'étalement urbain et rationaliser le prolongement des réseaux de services municipaux sur certaines parties du territoire.

5.2 DISPOSITIONS RELATIVES À CERTAINS TERRITOIRES

Certains territoires, présentant une valeur écologique ou esthétique, ont été identifiés au plan d'urbanisme. Il convient de préserver et de mettre en place des mesures réglementaires qui régiront l'implantation de projets de développement dans ces secteurs particulièrement sensibles aux interventions de toute nature. Ces mesures réglementaires seront traduites dans la réglementation d'urbanisme de la municipalité.

5.2.1 Les habitats fauniques

La société de la faune et des parcs a identifié un aire de confinement du cerf de Virginie et deux habitats du rat musqué.

Poursuivant des objectifs de préservation et de sauvegarde de son potentiel faunique, la ville de Bromont veillera à ce que tout projet dans ces aires soit mis en œuvre de manière à s'assurer des meilleures conditions de cohabitation avec les particularités de ce milieu naturel.

Les mesures de préservation inscrites à la réglementation d'urbanisme viseront notamment :

- les usages et la portée de leurs nuisances potentielles sur l'environnement;
- la densité d'occupation au sol des bâtiments principaux et accessoires;
- le tracé et la localisation des routes, voies de circulation et espaces de stationnement;

- la préservation maximale du couvert forestier.

5.2.2 Les zones inondables

Pour des raisons de protection de l'environnement et de salubrité, les ouvrages et constructions dans les zones de risques d'inondation de la rivière Yamaska et des lacs Bromont et Gale de même que le ruisseau Beaver Meadow seront régies par des dispositions de la réglementation d'urbanisme.

5.2.3 Les milieux riverains des lacs et cours d'eau permanents et intermittents

Les lacs Bromont et Gale, la rivière Yamaska, le ruisseau Beaver Meadow et tous les cours d'eau permanents et intermittents du territoire Bromont bénéficient de mesures visant à protéger la fragilité de leur milieu riverain.

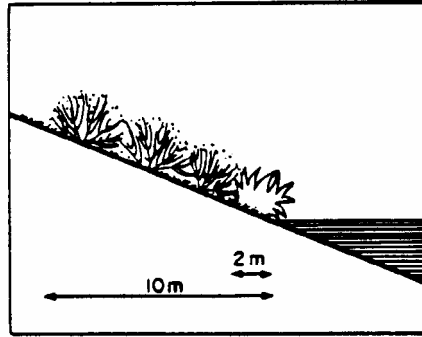
Le milieu riverain se définit comme étant une bande de terrain qui borde ces lacs et cours d'eau à partir de la ligne naturelle des hautes eaux. La réglementation d'urbanisme intégrera des mesures réglementaires relatives au maintien de la végétation riveraine qui viseront à :

- protéger la rive contre l'érosion et réduire le taux d'envasement des plans d'eau;
- protéger la rive de la surfertilisation qui favorise la croissance des plantes aquatiques et des algues;
- protéger les eaux peu profondes du littoral contre le réchauffement;
- maintenir l'équilibre écologique de ce milieu naturel;
- maintenir la beauté des paysages des lacs et cours d'eau.

Dans les secteurs où les rives de ces lacs et cours d'eau ont été perturbées, la réglementation d'urbanisme favorisera la régénération du milieu riverain en élaborant des normes de manière à leur redonner leur caractère naturel. Ces mesures traiteront plus particulièrement de l'implantation d'espèces végétales indigènes adaptées aux conditions du milieu riverain et aux divers profils des rives.

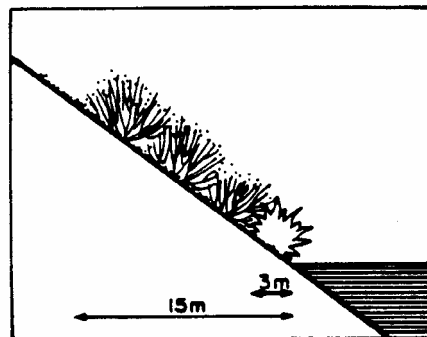
Sur les pentes continues inférieures à 30 %

Près de l'eau, on plante du myrique baumier ou des saules sur une profondeur de deux (2) mètres. Derrière ces arbustes, sur une profondeur de huit (8) mètres, on plante un mélange de cornouiller stolonifère et de spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1.



Sur les pentes continues supérieures à 30 %

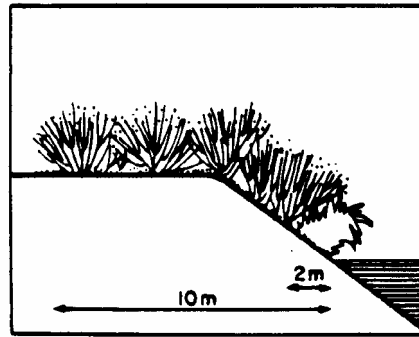
Les rives escarpées étant plus sensibles à l'érosion, la profondeur totale de régénération passe de 10 à 15 mètres. On plante des saules ou du myrique baumier sur les premiers trois (3) mètres à partir de la ligne naturelle des eaux. Derrière ces arbustes, sur une profondeur de 12 mètres, on plante du cornouiller stolonifère et de la spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1. Lorsque la rive est très dégradée ou lorsque le sol est pauvre et graveleux, l'aulne remplace une partie des saules ou du myrique baumier et on élimine complètement la spirée à larges feuilles.



Sur les rives avec talus de moins de cinq (5) mètres et pentes supérieures à 30 %

Les rives avec talus sont les plus délicates à régénérer. Non seulement faut-il à la base du talus planter des arbustes qui résistent aux glaces et aux inondations, il faut aussi régénérer le replat du talus sur une certaine profondeur pour éviter l'érosion par les eaux de ruissellement.

On plante à la base du talus sur une profondeur de deux (2) mètres, des saules ou du myrique baumier.

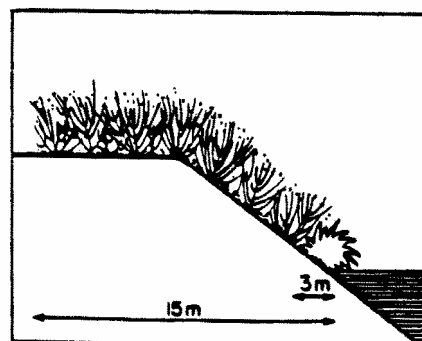


Derrière ces arbustes, sur une profondeur de 8 mètres, on plante du cornouiller stolonifère et de la spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1. Lorsque le talus est très dégradé, s'il présente une pente très forte ou lorsque le sol est pauvre et graveleux, on élimine complètement la spirée à larges feuilles. Sur le replat, on revient au mélange de cornouiller stolonifère et de spirée à larges feuilles.

Sur les rives avec talus de plus de cinq (5) mètres et pentes supérieures à 30 %

Pour ces rives où le talus atteint plus de cinq mètres de hauteur, la technique de régénération est essentiellement la même que pour les rives avec talus de moins de 5 mètres avec la différence que la profondeur de régénération s'étend jusqu'à 15 mètres plutôt que de se limiter à 10 mètres.

On plante à la base du talus, sur une profondeur de trois mètres, des saules ou du myrique baumier. Derrière ces arbustes, sur une profondeur de 12 mètres, on plante du cornouiller stolonifère et de la spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1. Lorsque le talus est très dégradé, s'il présente une pente très forte ou lorsque le sol est pauvre et graveleux, on élimine complètement la spirée à larges feuilles. Sur le replat du talus, on revient au mélange de cornouiller stolonifère et de spirée à larges feuilles.

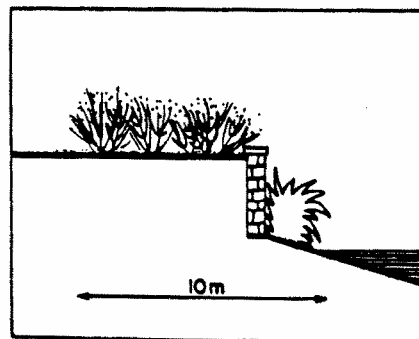


Sur les rives avec mur de soutènement dont la base est exondée

Lorsqu'une rive est retenue par un mur de soutènement, les plantations se font à la base du mur et sur le terrain au-dessus de celui-ci, sur une profondeur totale de 10 mètres. Pour faire des plantations à la base du mur, toutefois, le terrain exondé doit se situer à un niveau supérieur à la ligne naturelle des hautes eaux.

On plante à la base du mur des saules ou du myrique baumier. Lorsque le sol est pauvre, l'aulne remplace une partie des saules ou du myrique baumier. Sur le terrain, en haut du mur, on plante un mélange de cornouiller stolonifère et de spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1.

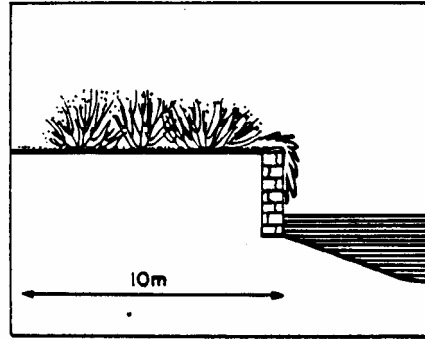
Avec les années, le mur se fissure ou pourrit tout simplement, s'il est fait de bois. Les racines des plantes herbacées et des arbustes le remplaceront progressivement créant un « mur de verdure » encore plus efficace et plus permanent que le précédent, tout en redonnant à la rive son caractère naturel.



Sur les rives avec mur de soutènement dont la base est inondée

Lorsqu'une rive est retenue par un mur de soutènement et que la base du mur est constamment inondée, il va de soi que seul le terrain situé en haut du mur peut être régénéré. On plante alors sur une profondeur de 10 mètres un mélange de cornouiller stolonifère et de spirée à larges feuilles dans une proportion de 2 pour 1. Toutefois, pour donner au mur un aspect plus naturel il est conseillé de planter des parthénocisses à cinq folioles. Cette vigne très vigoureuse couvrira rapidement le mur pour le verdir.

Il convient toutefois de souligner que la véritable stabilisation est assurée par le cornouiller et la spirée. La vigne a plutôt une fonction esthétique.



5.2.4 Le couvert forestier

Le couvert forestier remplit des fonctions importantes à plusieurs niveaux. Ainsi, la forêt fournit le milieu propice nécessaire à la pratique des activités de récréation de plein air et de villégiature; sur le plan écologique, elle contribue à garantir la qualité de l'air et de l'eau et elle constitue un habitat essentiel au maintien et au développement des populations fauniques.

La préservation du couvert forestier vise donc à protéger le milieu naturel tant pour les aspects esthétiques que pour les aspects environnementaux.

Au niveau des aspects environnementaux, la réglementation d'urbanisme établira des normes qui régiront la coupe d'arbres en fonction des pentes de manière à éviter les problèmes d'érosion qui pourraient résulter d'un déboisement abusif sans mesures de mitigation. La réglementation veillera également à préserver les boisés de grande valeur, la végétation des bandes riveraines des lacs et cours d'eau et les bois agricoles.

Au niveau des aspects esthétiques et paysagers, la réglementation d'urbanisme régira les interventions dans les zones d'encadrement visuel des lacs Bromont, et Gale, la rivière Yamaska et le ruisseau Beavers Meadow et du massif du Mont Brome et du Mont Gale.

5.2.5 Les secteurs de fortes pentes

Sur tous les terrains dont la pente moyenne excède 25 % les restrictions suivantes s'appliquent :

- aucune construction, installation septique et ouvrage;
- aucune construction, installation septique et remblai au sommet des talus sur une bande de terrain dont la largeur est égale à deux fois la hauteur de la partie du talus dont la pente moyenne excède 25 %;

- aucune construction, installation septique et excavation au bas du talus sur une bande de terrain égale à la moitié de la hauteur de la partie du talus dont la pente moyenne excède 25 %;
- aucune construction de rue au sommet des talus sur une bande de terrain dont la largeur est égale à cinq fois la hauteur de la partie du talus dont la pente moyenne excède 25 %;
- aucune construction de rue au bas des talus sur une bande de terrain égale à la moitié de la hauteur de la partie du talus dont la pente moyenne excède 25 %;
- aucun déboisement excédant 50 % de la superficie boisée du terrain.

5.3 DISPOSITIONS RELATIVES À CERTAINS USAGES, EQUIPEMENTS ET ACTIVITÉS

Certaines activités ou types de projet de développement peuvent comporter des nuisances envers le milieu récepteur ou des incompatibilités avec d'autres usages sur le territoire municipal. Il convient de mettre en place des mesures réglementaires qui régiront ces activités.

5.3.1 La prise d'eau potable

La localisation de la prise d'eau publique a été identifiée au plan d'affectation des sols (cédule « D »). Il s'agit d'un site qu'il convient de protéger par un périmètre de 30 m de rayon. Ainsi, afin de répondre à des objectifs de salubrité et d'éviter que des activités futures puissent affecter le rendement de la prise d'eau potable, tant au niveau qualitatif que quantitatif, certaines dispositions devront être prescrites à la réglementation d'urbanisme de la Ville. Ces dispositions devront permettre de contrôler les usages et activités localisés en amont sur la rivière Yamaska.

La construction hôtelière et résidentielle

La construction résidentielle ou hôtelière en forêt comporte certains impacts sur le couvert forestier par la création de trouées opérées par le déboisement qui mérite d'être régie.

Ainsi, la réglementation d'urbanisme verra à limiter les surfaces de déboisement aux fins de construction résidentielle ou hôtelière.

5.3.2 Les maisons mobiles

L'emplacement et l'implantation des maisons mobiles ainsi que des roulottes sont régis par le schéma d'aménagement de la MRC de la Haute-Yamaska. Ces dispositions devront être reprises à la réglementation d'urbanisme de la Ville.

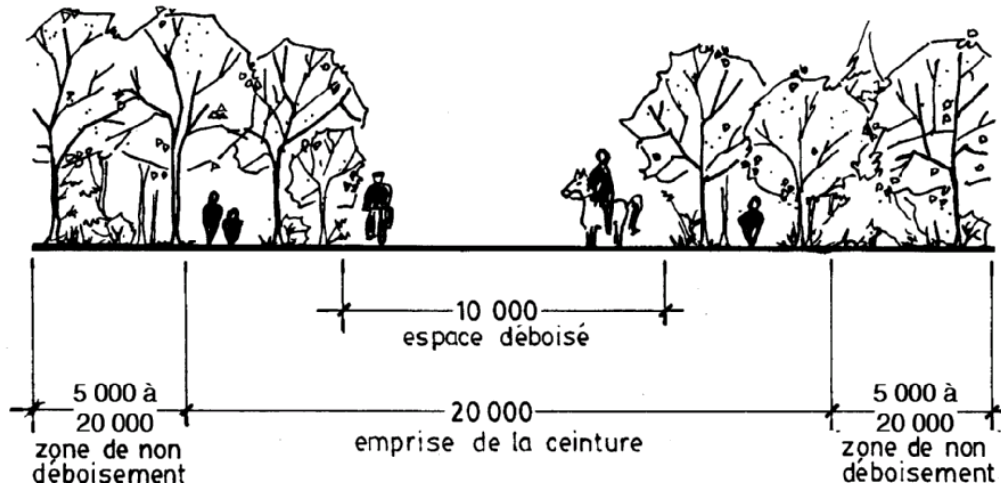
5.3.3 Les équipements récréatifs

Sans restreindre le potentiel de développement récréatif, hôtelier et de villégiature à l'intérieur des limites de propriété des pôles d'activités récréotouristiques, la réglementation d'urbanisme intégrera des mesures visant à minimiser les problèmes de cohabitation de ces équipements par rapport aux développements de villégiature qui leur sont adjacents. Ces mesures touchant les sites récréatifs actuels et potentiels visent à établir une zone tampon entre ces sites et la voie publique ainsi qu'entre les équipements récréatifs et les limites de propriété.

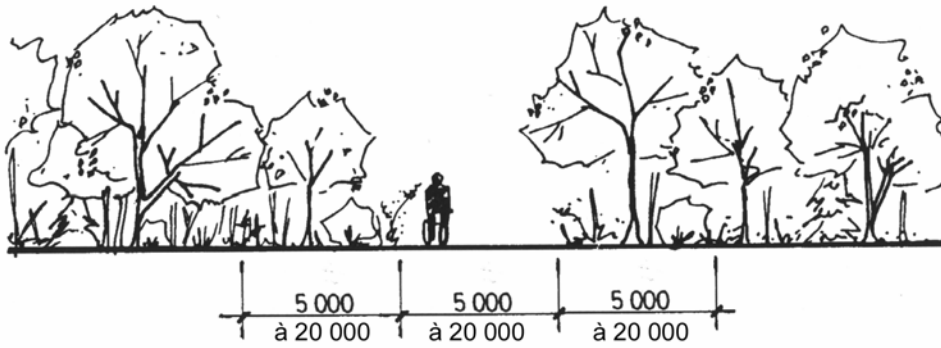
5.3.4 Les réseaux récréatifs

Les ressources des milieux naturels et bâtis de la ville de Bromont offrent de bons potentiels d'utilisation récréative pour toutes sortes d'activités. La Ville de Bromont favorise le développement d'un réseau de sentiers récréatifs hors rue et de pistes cyclables sur rue. Les mesures réglementaires proposeront des emprises types pour les différentes composantes du réseau récréatif.

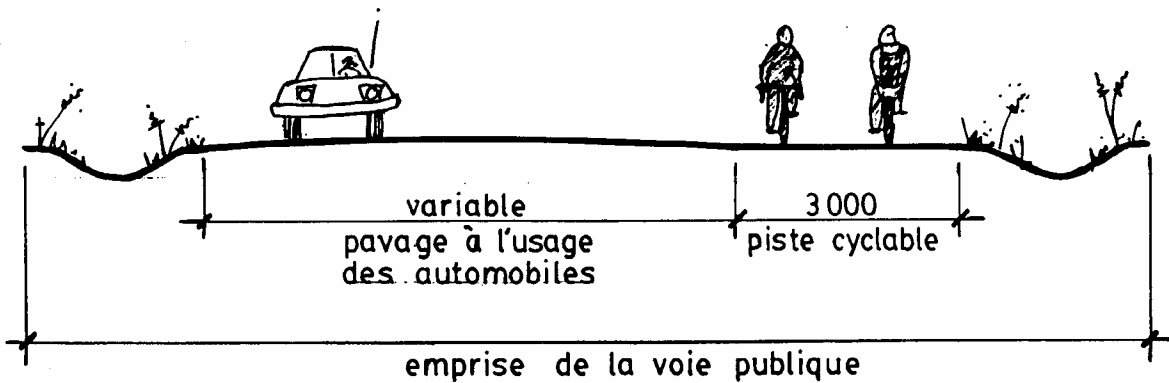
Ceinture de randonnée du Mont Brome



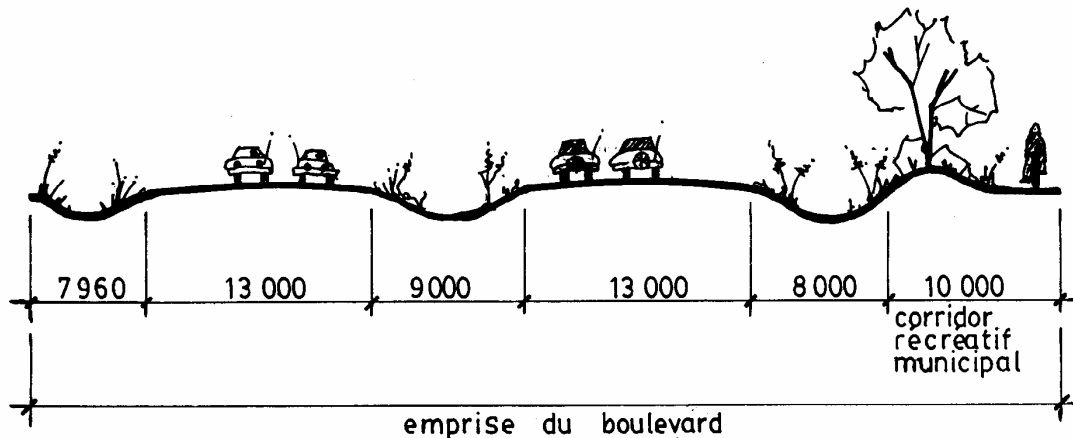
Sentier récréatif hors rue



Piste cyclable sur rue



Corridor récréatif municipal



5.3.5 Les corridors routiers

Les routes champêtres et panoramiques identifiées au plan concept de développement récréo-touristique (cédule « B ») devront faire l'objet de mesures de protection particulières.

Sur les routes champêtres, la réglementation d'urbanisme verra à préserver le caractère rural du milieu par un contrôle de l'architecture et de l'implantation des nouvelles constructions et ouvrages ainsi que par l'aménagement paysager des sites. L'utilisation d'une réglementation de type PIIA sera favorisée pour ces secteurs.

Sur les tronçons routiers panoramiques, la réglementation d'urbanisme verra à préserver le caractère des encadrements visuels et plus particulièrement, sur les versants sud et ouest du massif du Mont Brome et sur le versant est du Mont Gale. L'utilisation d'une réglementation de type PIIA sera favorisé pour ces secteurs.

5.3.6 Les ensembles patrimoniaux, les bâtiments et lieux d'intérêt patrimonial

Par le biais de la réglementation d'urbanisme, la Ville de Bromont établira des normes spécifiques qui régiront, entre autres, l'architecture, le paysagement et l'implantation des bâtiments de manière à préserver le caractère patrimonial d'ensemble de bâtiments, de bâtiments isolés et de lieux particuliers.

5.3.7 La zone d'extraction

Les activités d'extraction de la carrière existante actuellement à Bromont comportent plusieurs nuisances pour les résidants (poussière, bruit, dégradation du milieu visuel). Il importe de réduire au minimum l'ensemble de ces impacts et de s'assurer que tout agrandissement des activités soit précédé du dépôt :

1. de mesures de mitigation visuelle le long de la rue des Carrières;
2. d'un plan de revalorisation des terrains ou les activités d'extraction sont abandonnées.

La réglementation d'urbanisme établira des normes relatives à la protection des citoyens et du milieu naturel en confinant les opérations d'extraction à un périmètre précis. La réglementation prévoira également l'aménagement d'une zone tampon entre le site de la carrière et les usages adjacents.

5.4 DISPOSITIONS RELATIVES AUX TERRITOIRES SOUMIS À UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet aux municipalités qui le désirent d'adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour des parties de leur territoire qu'elles désignent comme étant leur centre-ville et leurs secteurs centraux.

A cet effet, la Ville de Bromont a désigné son Centre-Village et le noyau villageois d'Adamsville. Ces territoires identifiés au plan d'affectation des sols (cédule « D ») devront faire l'objet d'objectifs d'aménagement particuliers. Ils peuvent aussi comprendre des programmes d'aide à la préservation du patrimoine construit et des programmes incitatifs à la construction résidentielle.

Les PPU du Centre-Village et du noyau villageois d'Adamsville sont joints au présent règlement comme cédules « F » et « G ».

6.0 **ENTRÉE EN VIGUEUR**

Le présent règlement entrera en vigueur conformément aux dispositions de la Loi.

CÉDULE « E »

INDEX TERMINOLOGIQUE

A.

AFFECTATION PRINCIPALE	Fin principale pour laquelle une aire d'affectation ou une partie d'aire d'affectation peut être utilisée.
AIRE D'AFFECTATION	Toute partie du territoire municipal délimité au règlement du plan d'urbanisme où sont définies les affectations et les densités d'occupation du sol.

L.

LACS ET COURS D'EAU A DÉBIT PERMANENT ET INTERMITTENT	Lacs et cours d'eau naturel apparaissant sur les cartes de cadastre à l'échelle 1:20 000 produit par le ministère de l'Énergie et des Ressources.
LIGNE NATURELLE DES HAUTES EAUX	Ligne se situant selon le cas : <ul style="list-style-type: none">• à l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres ou;• à l'endroit où la végétation arbustive s'arrête en direction du plan d'eau.
LITTORAL	Partie d'un lac désigné ou d'un cours d'eau désigné qui s'étend à partir de la ligne naturelle des hautes eaux vers le plan d'eau jusqu'à son centre.

U.

USAGE COMPLÉMENTAIRE	Fin différente mais compatible de celle de l'affectation principale pour laquelle une partie d'une aire d'affectation peut être utilisée.
----------------------	---

CEDULE F

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
SECTEUR DU CENTRE-VILLAGE**

VILLE DE BROMONT

12 décembre 2003

Daniel Arbour & Associés, s.e.n.c.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	1
1.1	Territoire d'application	1
2.0	PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT	3
2.1	Paramètres sociaux.....	3
2.2	Paramètres économiques	5
2.3	Bilan	6
3.0	ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT	7
3.1	Orientations de développement.....	7
3.2	Objectifs d'aménagement.....	7
4.0	AFFECTATION DES SOLS ET DENSITÉ D'OCCUPATION	9
4.1	Habitation	9
4.2	Commerce.....	9
4.3	Communautaire.....	9
4.4	Récréation	9
4.5	Usages autorisés dans toutes les aires.....	9
4.6	Interventions assujetties à l'approche par plan d'implantation et d'intégration architecturale	10
4.7	Application des principes de base du nouvel urbanisme.....	10
5.0	PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE	14
5.1	Programme de rénovation des bâtiments d'intérêt patrimonial	14
5.2	Programme d'aide à la revitalisation des immeubles commerciaux.....	14
5.3	Autres formes d'aide	14
5.3.1	Support professionnel	14
5.3.2	Amélioration du domaine public	15
5.3.3	Aménagement de stationnements publics.....	15
5.3.4	Mise en valeur d'un circuit patrimonial	15
5.3.5	Raccordement au réseau de sentiers multifonctionnels.....	15

1.0

INTRODUCTION

En février 2002, la Ville de Bromont a mandaté la firme Daniel Arbour & Associés, afin qu'elle procède à une analyse comparative des noyaux villageois du Centre-Village et d'Adamsville.

L'environnement socio-économique de l'ancien village de West-Shefford (ci-après appelé secteur Centre-Village) associé à l'afflux d'une clientèle de visiteurs et de touristes ont permis à ce village de préserver et mettre en valeur son patrimoine architectural. La Ville de Bromont souhaite orienter le développement économique de ce noyau villageois afin d'en faire une destination touristique en soit.

L'objectif premier du PPU réside dans l'encadrement et le soutien de toutes interventions susceptibles de mettre en valeur ce territoire de la Ville de Bromont et d'en favoriser le développement touristique et économique.

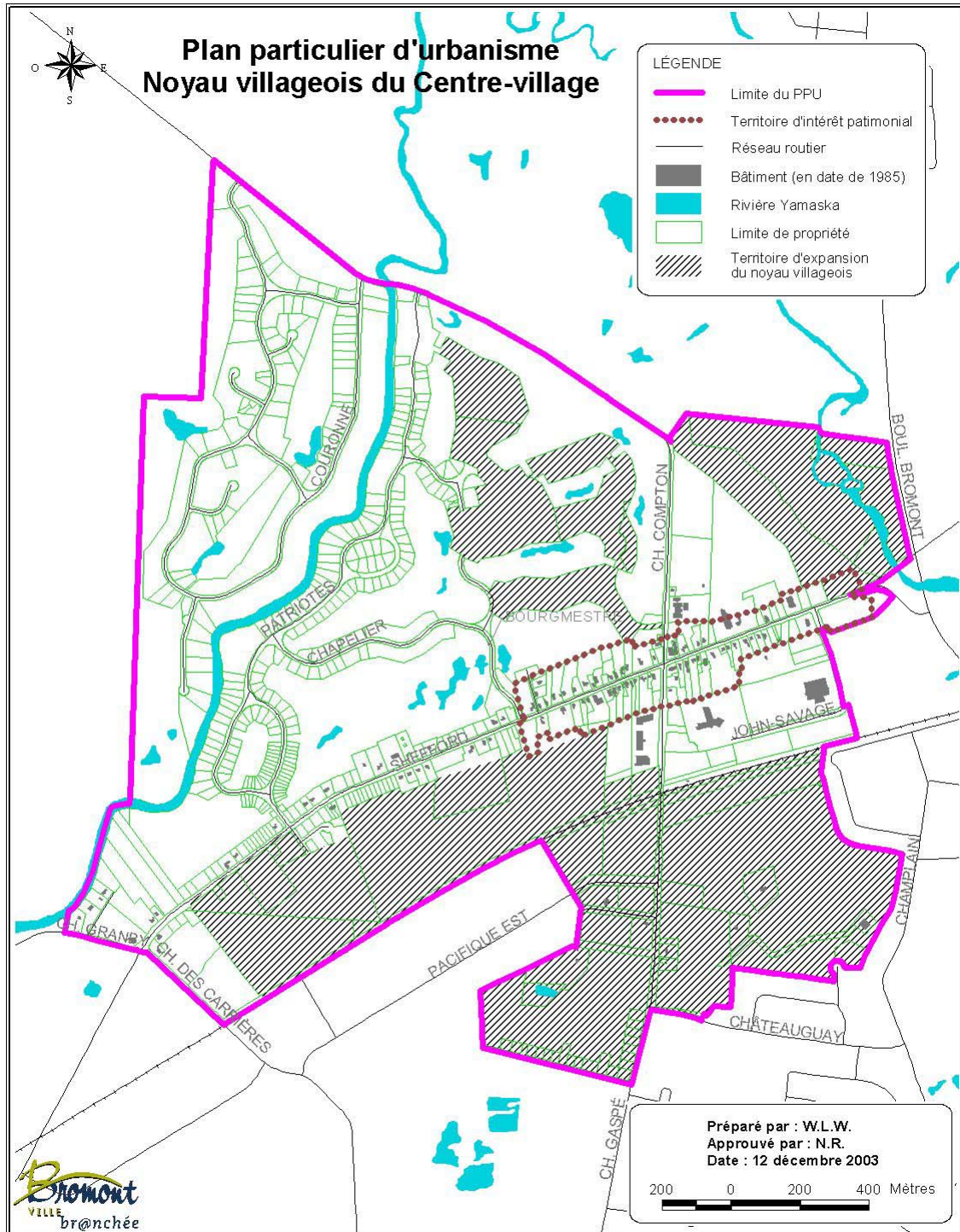
1.1

TERRITOIRE D'APPLICATION

Le territoire d'application du présent PPU correspond au secteur du noyau villageois du Centre-Village. Sa délimitation s'appuie sur les barrières physiques que sont la rivière Yamaska, le chemin Compton jusqu'à l'extrémité sud des basses terres de la rivière Yamaska, le boulevard Bromont jusqu'à la rue Shefford, la limite nord de la propriété du centre commercial « Les Sommets », la rue John-Savage, l'arrière-lot des rues Laviolette, Champlain et Wolfe, le chemin Gaspé, la rue des Lilas, l'arrière-lot de la rue Pacifique, la voie du CP et les chemins des Carrières et Granby (voir planche 1).

Ce secteur a une superficie de l'ordre de 250.0 ha et représente un peu plus de 2 % de la superficie totale du territoire de Bromont.

Plan de localisation (Planche 1).



2.0

PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT

2.1

PARAMÈTRES SOCIAUX

La Ville de Bromont ne dispose pas de l'information nécessaire permettant de tracer un profil précis de la population du Centre-Village.

Nous avons donc dû utiliser le découpage des secteurs de dénombrement du recensement de 1996 de Statistique Canada.

Le territoire couvert par les secteurs de dénombrement est beaucoup plus important que celui du secteur Centre-Village. Les données que nous avons compilées doivent donc être interprétées comme des indicateurs du profil social du territoire à l'étude.

Nous avons retenu le secteur 24012161 comme étant le plus représentatif du territoire du Centre-Village (voir planche 2).

- **Population**

La population du Centre-Village est de l'ordre de 550 personnes. Son poids démographique par rapport à la population de Bromont (4 290 personnes) est de 13 %.

- **Densité d'occupation du territoire**

La densité d'occupation du territoire du Centre-Village est de l'ordre de 2,3 personnes/hectare alors qu'elle est de 0,4 personne/hectare sur l'ensemble du territoire de Bromont. Cela traduit le caractère proprement urbain du territoire à l'étude.

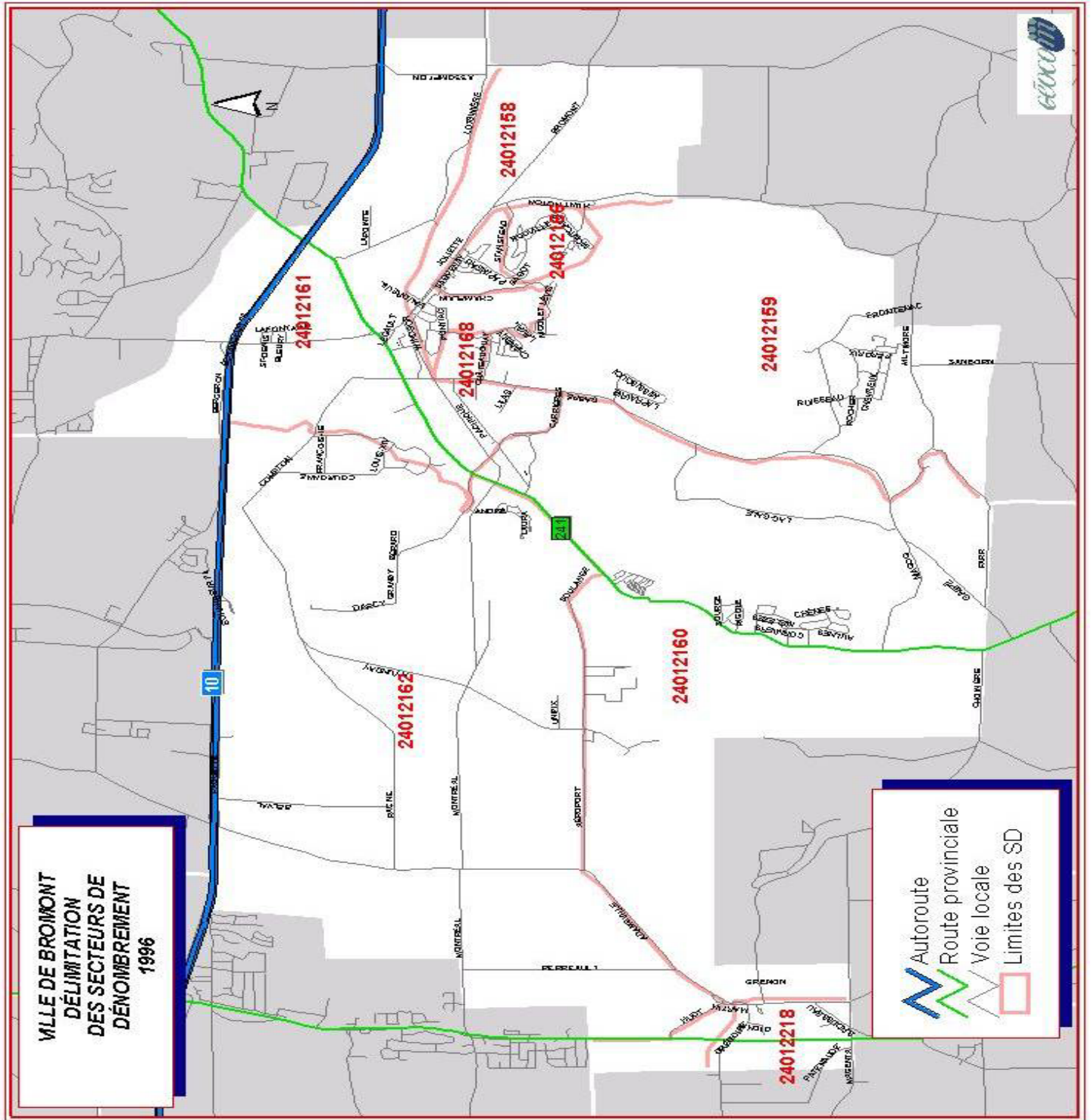
- **Âge de la population et nombre de personnes par ménage**

L'âge moyen de la population du Centre-Village est de 37,4 ans. Par comparaison, celle de l'ensemble de la Ville est de 34,1 ans. Le nombre de personnes par ménage est de 2,9 au Centre-Village, tout comme dans la ville de Bromont en général.

- **Le taux de chômage**

Le taux de chômage au Centre-Village est le plus bas de tous les secteurs de dénombrement de Bromont, soit 3,7 % pour la population de plus de 25 ans alors qu'il est de 8,5 % pour l'ensemble du territoire de Bromont.

Planche 2 : délimitation des secteurs de dénombrement de Bromont.



- **Scolarité**

Au niveau de la scolarité de la population, le secteur Centre-Village se compare à l'ensemble de Bromont comme l'indique le tableau synthèse suivant :

	Centre-Village	Bromont
Niveau primaire	10 %	12 %
Niveau secondaire	33 %	30 %
Niveau universitaire	30 %	28 %

- **Revenu par ménage**

Le revenu moyen par ménage au Centre-Village est de 44 222 \$ alors qu'il est de 47 227 \$ à Bromont en général.

2.2

PARAMÈTRES ÉCONOMIQUES

- **Structure commerciale**

Le secteur du Centre-Village compte vingt-sept (27) établissements commerciaux dont une majorité de restaurants. La structure commerciale demeure néanmoins suffisamment équilibrée et diversifiée pour assurer une desserte efficace des résidents et des touristes.

- **Valeur imposable des immeubles**

La valeur imposable totale des immeubles du Centre-Village est de l'ordre de 70 M \$ alors qu'elle est de près de 15 M \$ dans le noyau villageois de Adamsville, soit près de cinq (5) fois plus pour un territoire du double de la superficie de celui du noyau villageois d'Adamsville.

À l'échelle de la Ville, la valeur imposable des immeubles du Centre-Village représente environ 16,5 % de l'assiette fiscale globale.

- **Valeur moyenne des logements**

La valeur moyenne des logements au Centre-Village est d'environ 121 500 \$ alors qu'elle est de l'ordre de 117 000 \$ sur l'ensemble du territoire de Bromont.

- **Âge des constructions**

Près de 46 % des bâtiments du secteur du Centre-Village ont été construits avant 1960. Il faut toutefois reconnaître que le développement du golf du Vieux-Village biaise les résultats car à l'intérieur de la seule zone patrimoniale du Centre-Village 74 % des constructions ont été érigées avant 1960.

- **Terrains vacants**

65,5 % du territoire du Centre-Village est vacant (161 ha). Il s'agit de territoires viabilisés ou susceptibles d'être raccordés au réseau d'égout et d'aqueduc municipal.

2.3

BILAN

L'analyse des paramètres sociaux et économiques du territoire du Centre-Village permet d'établir qu'en dépit d'une population vieillissante, la construction de projets résidentiels dans l'environnement immédiat de la zone patrimoniale du Centre-Village devrait contribuer à rééquilibrer progressivement le profil socio-économique de ce secteur par rapport au reste du territoire de Bromont.

3.0 ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

3.1 ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

Les orientations qui sous-tendent au développement du secteur Centre-Village sont :

- Préserver et mettre en valeur la qualité du patrimoine bâti d'intérêt sur le tronçon de la rue Shefford compris entre la rue Legault et la rue du Bourgmestre;
- Développer le potentiel récréo-touristique de la rue Shefford;
- Mettre à niveau la qualité des infrastructures;
- Consolider le développement du secteur en favorisant une mixité des usages résidentiels, commerciaux et communautaires;
- Favoriser une approche au développement intégrant les principes de base du « Nouvel Urbanisme ».

3.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations de développement se traduisent par les objectifs d'aménagement suivants :

- Favoriser la rénovation de bâtiments d'intérêt patrimonial et l'insertion de nouvelles constructions sur la rue Shefford qui mettent en valeur les caractéristiques de l'architecture traditionnelle du secteur;
- Favoriser une diversification de l'offre commerciale de la rue Shefford de manière à desservir tant la population locale que touristique;
- Favoriser une amélioration esthétique du domaine public de la rue Shefford par l'enfouissement des fils, la révision de l'éclairage, le réaménagement des trottoirs et de la chaussée, et le paysagement des emprises de rue;
- Favoriser une meilleure intégration visuelle de l'affichage commercial;
- Améliorer l'offre et les conditions de stationnement;
- Intégrer le Centre-Village au circuit patrimonial municipal et aux réseaux récréatifs (Route Verte et pistes et sentiers municipaux);

- Favoriser la construction de projets d'habitation différents du reste du territoire de Bromont pouvant faire appel à :
 - des implantations plus compactes, plus denses et donc plus urbaines;
 - une mixité d'usages dans un même bâtiment;
 - un réseau de rues aux chaussées plus étroites compensé par une prépondérance des aménagements (trottoirs et plantations) qui encourage les déplacements piétons;
 - une plus grande convivialité du développement (marges de recul réduites, intégration de parcs de détente, etc.).

- Favoriser le développement d'un réseau piétonnier et cyclable hors rue entre les parties résidentielles du Centre-Village et les points de services commerciaux, récréatifs et éducationnels du secteur.

4.0

AFFECTATION DES SOLS ET DENSITÉ D'OCCUPATION

Le territoire du PPU du secteur du Centre-Village est morcelé en quatre (4) types d'aire d'affectation pour lesquels une densité d'occupation du sol a été définie. Ces aires d'affectation et leur densité d'occupation définie en terme de coefficient d'occupation du sol moyen sont illustrés au plan d'affectation des sols joint au règlement du plan d'urbanisme no 875-2003 comme cédule « D ».

4.1

HABITATION

Les aires d'affectation « Habitation » sont destinées principalement aux immeubles résidentiels.

4.2

COMMERCE

Les aires d'affectation « Commerce » regroupent principalement des établissements commerciaux et de services et des usages résidentiels comme usage complémentaire.

4.3

COMMUNAUTAIRE

Les aires d'affectation « Communautaire » regroupent principalement des usages affectant des terrains et des constructions destinés à des fins publiques et communautaires et des usages commerciaux et résidentiels comme usages complémentaires.

Contrairement aux autres aires d'affectation, aucune densité d'occupation du sol n'est applicable aux aires « communautaires ».

4.4

RECRÉATION

Les aires d'affectation « récréation » sont destinées aux usages résidentiels et commerciaux, aux commerces d'hébergement y compris les centres de congrès et aux équipements récréatifs majeurs à vocation touristique dont la principale activité demeure le loisir.

4.5

INTERVENTIONS ASSUJETTIES A L'APPROCHE PAR PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTEGRATION ARCHITECTURALE

Dans le secteur du Centre-Village, les interventions suivantes devraient être assujetties à un PIIA :

- ouverture de rue ou prolongement de rue existante;
- projet de lotissement impliquant la création de trois (3) lots et plus;

- projet résidentiel intégré et projet d'habitation de six (6) logements et plus;
- projets commerciaux;
- aménagement de stationnement comprenant 10 cases et plus;
- rénovation et construction de bâtiments principaux et accessoires dans le secteur d'intérêt patrimonial du secteur Centre-Village localisé à la planche 1.

4.6 APPLICATION DES PRINCIPES DE BASE DU NOUVEL URBANISME

Le Centre-Village de Bromont a conservé à ce jour la plupart des caractéristiques de développement généralement associées aux villages ruraux traditionnels.

Ces caractéristiques se définissent par une préservation et une mise en valeur d'une architecture qui traduit l'héritage culturel local, un mode d'implantation des bâtiments plutôt compact, une mixité d'usages (résidentiel, commercial et institutionnel), la quasi absence de stationnement en façade qui favorise une relation conviviale entre le piéton et le milieu bâti, la présence de trottoirs continus de part et d'autre de la rue et une végétation assez généreuse principalement constituée d'arbres d'alignement matures.

Alors que les exigences de modernité et les pressions de l'urbanisation ont détruit ou banalisé bon nombre de villages ruraux traditionnels au Québec, la Ville de Bromont souhaite adhérer à des principes de base de développement de son Centre-Village qui feront en sorte de sauvegarder à long terme le charme et surtout le milieu de vie particulier de ce secteur de Bromont.

Ces principes sont ceux du nouvel urbanisme et doivent s'appliquer tant au redéveloppement et à la consolidation (infill) des parties construites du Centre-Village qu'aux zones d'expansion localisées à la planche 1.

Le nouvel urbanisme reconnaît treize (13) grands principes qui, adaptés au contexte particulier du Centre-Village de Bromont, se traduisent de la manière suivante :

Principe 1 : Favoriser la création d'un cœur de village fort et facilement identifiable

Le cœur du Centre-Village de Bromont est clairement formé de l'intersection de la rue Shefford et des chemins de Gaspé et de Compton. Des efforts devront être entrepris afin que l'aménagement des domaines public et privé renforce le rôle central de cette intersection dans le développement de Bromont. De manière non exhaustive, ces aménagements incluent :

- l'adoption de critères particuliers applicables à l'architecture et à l'implantation des bâtiments qui bordent l'intersection afin que leur rénovation ou leur remplacement reflètent davantage le patrimoine architectural local;
- revoir en partie l'aménagement du domaine public afin de favoriser notamment les déplacements nord-sud des piétons et cyclistes;
- réaménager l'espace vert du quadrant nord-ouest de l'intersection pour lui conférer un caractère civique ou commémoratif;
- etc.

Principe 2 : Concentrer l'essentiel des services à moins de cinq (5) minutes de marche des résidents du Centre-Village

Les secteurs d'habitation existants ou projetés sont à moins d'un (1) kilomètre du cœur du Centre-Village, lequel regroupe dans un rayon de moins de 300 mètres de l'intersection de la rue Shefford et des chemins de Gaspé et de Compton l'essentiel des services institutionnels et commerciaux. Cette concentration de services dans le cœur du Centre-Village est favorable à une desserte efficiente des résidents de ce secteur de Bromont.

Principe 3 : Diversifier la typologie du parc de logements

Le Centre-Village doit offrir différents types d'habitats (unifamiliale isolée, jumelée et en rangée, multifamiliaux, logements dans des bâtiments dont le rez-de-chaussée est commercial, HLM, résidences pour personnes âgées, etc.) afin de répondre à un large éventail de clientèle résidente (jeunes et personnes âgées, célibataires, couple avec et sans enfants, personnes plus ou moins bien nanties).

Principe 4 : Favoriser le développement d'une structure commerciale et de services diversifiée à proximité des zones d'habitations.

La structure commerciale et de service du Centre-Village et de sa périphérie doit non seulement se trouver à proximité des secteurs habités mais elle doit offrir toute la gamme de biens et services de première nécessité pour les résidents du secteur.

Principe 5 : Permettre la construction et l'usage de constructions accessoires au bâtiment principal

Typiques des quartiers anciens, les bâtiments accessoires devraient non seulement être autorisés mais leur dimension devrait être suffisamment généreuse afin d'accueillir des usages accessoires à l'utilisation du bâtiment principal (ex. l'atelier d'artiste d'une résidence, le bâtiment d'entreposage d'un antiquaire, etc.). L'architecture de la construction accessoire doit évidemment s'harmoniser à celle du bâtiment principal et sa dimension doit cohabiter de manière harmonieuse avec le gabarit des constructions voisines.

Principe 6 L'école primaire doit desservir la clientèle du secteur

L'école La Chantignole située à proximité du cœur du Centre-Village est en mesure de desservir à l'intérieur d'un rayon de marche l'ensemble de la clientèle scolaire d'âge primaire du Centre-Village.

Principe 7 : Les parcs et terrains de jeux doivent être situés à distance de marche de secteurs habités

Tous les services de parcs et terrains de jeux du parc John-Savage sont situés à moins de deux (2) kilomètres des zones habitées du Centre-Village. Un réseau de parcs et sentiers intégré aux zones habitées devra être développé afin de favoriser les déplacements de piétons et de cyclistes vers le parc John-Savage.

Principe 8 : Favoriser le développement d'un réseau routier bouclé

L'aménagement de rues en cul-de-sac n'est pas favorisé. Le bouclage du réseau routier est privilégié parce qu'il assure une plus grande dispersion du volume de circulation automobile et favorise un meilleur déploiement du réseau de déplacements piétons et cyclables.

Principe 9 : Favoriser l'aménagement d'emprise de rue conviviale pour les déplacements piétons et cyclistes

La construction de rue dont la bande de roulement est étroite favorise une circulation automobile plus lente et permet d'intégrer à l'emprise la plantation d'arbres d'alignement et l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables en site propre.

Principe 10 : Favoriser des alignements de construction sur rue à faible recul

Les marges de recul avant des constructions du Centre-Village devraient être minimales de manière à ce que l'encadrement bâti contribue davantage à la définition d'une ambiance et d'une échelle plus humaine de la rue publique.

Principe 11 : Favoriser l'aménagement des stationnements dans les cours latérales et arrière

L'aménagement des stationnements dans les cours latérales et arrière favorise une meilleure relation des façades commerciales avec les déplacements piétons et accroît leur niveau de sécurité.

Principe 12 : Favoriser les sites dominant et situés dans l'axe de perspectives visuelles pour l'implantation de constructions à caractère civique

La géographie et le réseau routier existant du Centre-Village ne permettent pas d'appliquer intégralement ce principe reconnu. Toutefois l'église et son clocher constituent un indéniable point focal du Centre-Village. Des mesures devront être prises pour que depuis les principaux axes routiers de la Ville, les vues actuelles sur l'église et son clocher soient préservées et mise en valeur.

Principe 13 : Soutenir les efforts de prise en charge de la promotion et du développement par le milieu

L'implication du milieu (gens d'affaires et résidents) au processus de développement et de redéveloppement du Centre-Village est essentielle à l'atteinte des objectifs poursuivis par la Ville. Elle vise tous les aspects de la vie de quartier (réaménagement du domaine public, entretien, sécurité, etc.). Le développement du Centre-Village devra donc être assujéti à une réglementation s'appuyant à la fois sur des normes et des critères et dont l'évaluation de la conformité des projets s'inscrit dans un processus participatif avec le milieu.

5.0

PROGRAMMES DE MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la mise en œuvre des orientations de développement et objectifs d'aménagement définis dans le cadre du PPU du secteur du Centre-Village, la Ville de Bromont pourrait mettre en œuvre les programmes incitatifs suivants :

5.1 PROGRAMME DE RÉNOVATION DES BÂTIMENTS DANS LE SECTEUR D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Ce programme pourrait s'appliquer à tous les bâtiments dans le secteur d'intérêt patrimonial sur le territoire du PPU du secteur du Centre-Village (voir planche 1).

Il pourrait se traduire par le versement d'une subvention directe applicable à une partie du coût total des travaux relatifs à la toiture, aux ouvertures (portes et fenêtres), au revêtement extérieur et à l'ornementation architecturale des bâtiments d'intérêt patrimonial.

Les modalités détaillées d'un tel programme et sa période d'application pourront être définies par la Ville de Bromont, le cas échéant.

5.2 PROGRAMME D'AIDE À LA REVITALISATION DES IMMEUBLES COMMERCIAUX

Ce programme ne pourrait viser que les immeubles abritant un établissement commercial ou de service sur l'ensemble du territoire du PPU du secteur du Centre-Village.

Il pourrait se traduire par le versement d'une subvention directe applicable sur une partie du coût total de travaux relatifs à la rénovation des façades commerciales et à l'amélioration ou le remplacement des enseignes commerciales.

Les modalités détaillées d'un tel programme et sa période d'application pourront être définies par la Ville de Bromont le cas échéant.

5.3 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Ce programme pourrait être adopté par la Ville afin d'acquérir des immeubles en vue de les aliéner ou de les louer à des fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

5.4 AUTRES FORMES D'AIDE

D'autres formes d'aide pourraient aussi être mises en place par la Ville.

5.4.1 Support professionnel

La Ville pourrait offrir aux propriétaires qui souhaitent rénover leurs bâtiments les services d'un architecte ou d'un designer pour mieux les diriger dans leur démarche et s'assurer d'une plus grande conformité aux objectifs poursuivis par la Ville. Ces objectifs pourraient être traduits dans un guide architectural à l'intention du propriétaire.

5.4.2 Amélioration du domaine public

La Ville pourrait procéder à l'amélioration des emprises de rue (pavage, trottoir, éclairage, mobilier urbain, enfouissement des fils, etc.) voire même rehausser la qualité d'aménagement des nouvelles rues des secteurs résidentiels du Centre-Village en choisissant par exemple un éclairage plus décoratif ou en plantant un alignement d'arbres, voire même en participant financièrement à une partie des coûts d'aménagement de trottoirs ou de plantations.

5.4.3 Aménagement de stationnements publics

La zone patrimoniale du Centre-Village dispose d'un nombre limité de places de stationnement à l'usage des commerces.

La Ville pourrait acquérir certaines propriétés ou faciliter leur acquisition afin d'améliorer les conditions de stationnement aux endroits jugés critiques dans ce secteur.

5.4.4 Mise en valeur d'un circuit patrimonial

La Ville de Bromont pourrait mettre en valeur l'architecture et l'histoire du Centre-Village en mettant en place un circuit d'interprétation.

5.4.5 Raccordement au réseau de sentiers multifonctionnels

Le raccordement du secteur du Centre-Village au réseau municipal de sentiers multifonctionnels et à la Route Verte multiplierait les opportunités d'accès au noyau villageois par un plus grand nombre de clientèles et permettrait de réseauter le cœur de Bromont aux autres points d'intérêt du territoire municipal.

CEDULE G

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
NOYAU VILLAGEOIS D'ADAMSVILLE**

VILLE DE BROMONT

12 décembre 2003

Daniel Arbour & Associés, s.e.n.c.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	1
1.1	Territoire d'application	1
2.0	PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT	3
2.1	Paramètres sociaux.....	3
2.2	Paramètres économiques	6
2.3	Bilan	7
3.0	ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	8
3.1	Orientations de développement.....	8
3.2	Objectifs d'aménagement.....	8
4.0	AFFECTATION DES SOLS ET DENSITÉ D'OCCUPATION	9
4.1	Habitation	9
4.2	Commerce.....	9
4.3	Communautaire.....	9
4.4	Usages autorisés dans toutes les aires.....	9
4.5	Interventions assujetties à l'approche par plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	10
5.0	PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE	11
5.1	Programme d'accession à la propriété	11
5.2	Programme de rénovation des bâtiments d'intérêt patrimonial	11
5.3	Programme d'aide à la revitalisation des immeubles commerciaux.....	11

1.0

INTRODUCTION

En février 2002, la Ville de Bromont a mandaté la firme Daniel Arbour & Associés, s.e.n.c. afin qu'elle procède à une analyse comparative du noyau villageois d'Adamsville et du Centre-Village.

Les paramètres d'analyse utilisés par l'étude ont clairement démontré le fossé qui séparait Adamsville du Centre-Village tant au niveau du profil socio-économique de sa population qu'à celui du dynamisme de son développement résidentiel et commercial. L'écart était encore plus marqué lorsque la comparaison s'établissait avec la Ville de Bromont considérée dans son ensemble.

Saisi de l'urgence d'intervenir pour stimuler le redressement de la situation, le Conseil a résolu d'adopter un programme particulier d'urbanisme pour le noyau villageois d'Adamsville. L'objectif premier du PPU réside dans l'encadrement et le soutien de toutes interventions susceptibles de mettre en valeur ce territoire de la Ville de Bromont et d'en relancer le développement.

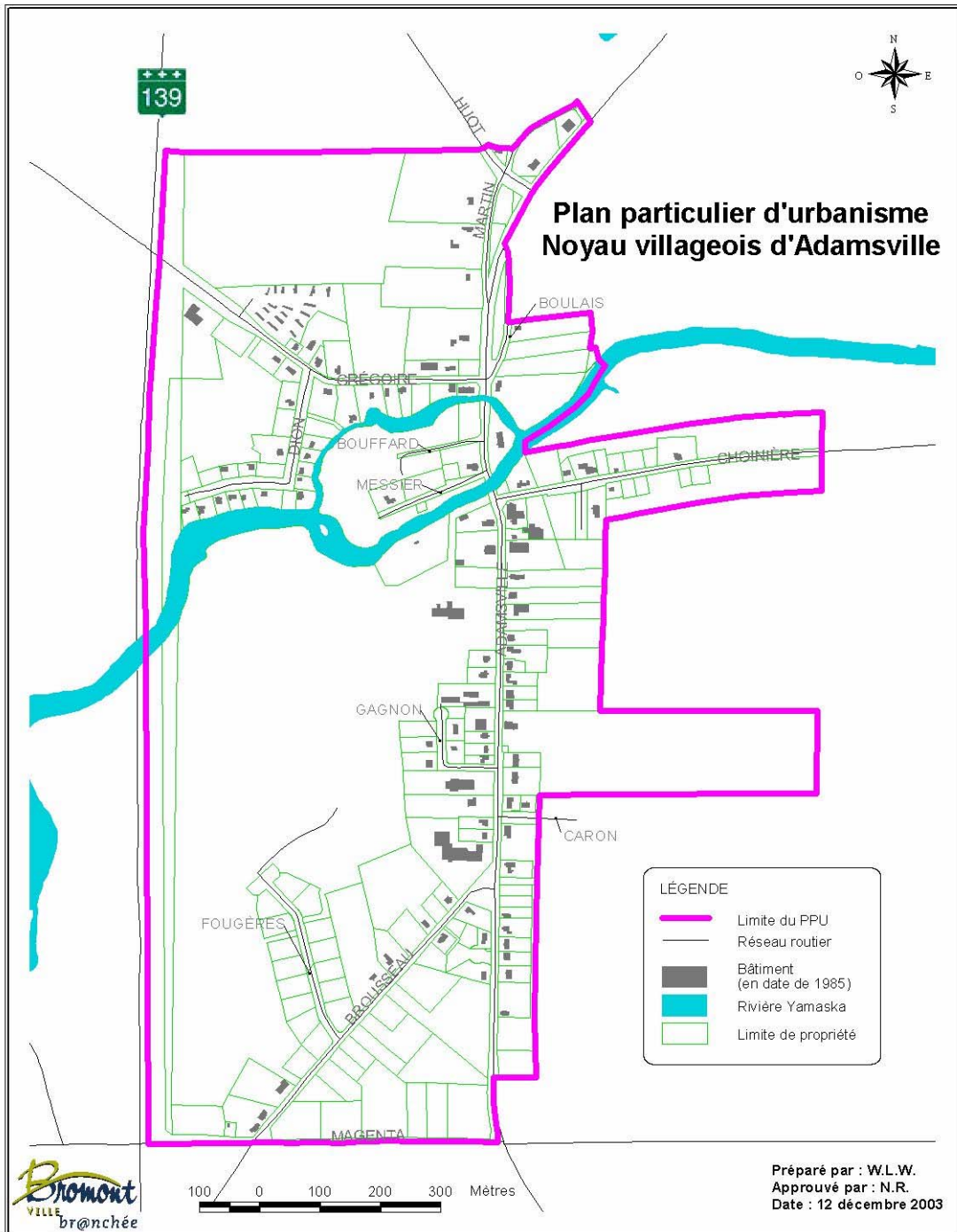
1.1

TERRITOIRE D'APPLICATION

Le territoire d'application du présent PPU correspond au noyau villageois d'Adamsville non assujéti à la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec; la « zone blanche » situé à l'est de la route 139.

Ce secteur a une superficie de l'ordre de 122 ha et représente environ 1 % de la superficie totale du territoire de Bromont (planche 1).

Carte du périmètre du PPU d'Adamsville



2.0

PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT

La Ville de Bromont est née du regroupement de plusieurs municipalités aux caractéristiques physiques et aux profils socio-économiques différents.

Malgré les efforts entrepris par les autorités municipales de Bromont pour tenter d'harmoniser le développement de la Ville dans le respect des particularités de cette mosaïque municipale, certains secteurs accusent toujours un écart en termes de développement économique par rapport au reste de la Ville.

C'est le cas notamment du noyau villageois d'Adamsville qui souffre d'une faible vitalité commerciale et qui depuis plusieurs années a connu très peu d'activité en matière de développement résidentiel.

Cette situation peut s'expliquer par trois (3) principaux facteurs :

- 1) la localisation relativement isolée du noyau villageois d'Adamsville au centre d'un large domaine majoritairement agricole;
- 2) l'éloignement du noyau villageois d'Adamsville par rapport au principal pôle de développement économique, touristique et administratif de Bromont situé à plus de 5 kilomètres;
- 3) le caractère ancien du noyau villageois qui rebute les investisseurs et les promoteurs du secteur privé parce que les interventions sur ces milieux ou à proximité sont généralement plus coûteuses et peuvent comporter un plus grand risque financier.

Les indices de cette faible vitalité économique sont repérables à travers différents paramètres socio-économiques.

2.1

PARAMÈTRES SOCIAUX

La Ville de Bromont ne dispose pas de l'information nécessaire qui permette de tracer un profil précis de la population d'Adamsville.

Nous avons donc dû utiliser le découpage des secteurs de dénombrement du recensement de 1996 de Statistique Canada.

Le territoire couvert par les secteurs de dénombrement est beaucoup plus important que celui du secteur Adamsville. Les données que nous avons compilées doivent donc être interprétées comme des indicateurs du profil social du territoire à l'étude.

Nous avons retenu le secteur 24012218 comme étant le plus représentatif du territoire d'Adamsville (voir planche 2).

- **Population**

La population d'Adamsville est de l'ordre de 300 personnes. Son poids démographique par rapport à la population de Bromont (4 290 personnes) est de 7 %.

- **Densité d'occupation du territoire**

La densité d'occupation du territoire à Adamsville est de l'ordre de 2,8 personnes/hectare alors qu'elle est de 0,4 personne/hectare sur l'ensemble du territoire de Bromont. Cela traduit le caractère proprement urbain du territoire à l'étude.

- **Âge de la population**

L'âge moyen de la population d'Adamsville n'est que de 29,3 ans. Par comparaison, celle de l'ensemble de la Ville est de 34,1 ans. De plus, le nombre de personnes par ménage est de 3,1 à Adamsville, tandis qu'il est de 2,9 pour l'ensemble de la ville de Bromont.

Ces statistiques sont indicateurs d'un nombre important de jeunes familles à Adamsville.

- **Le taux de chômage**

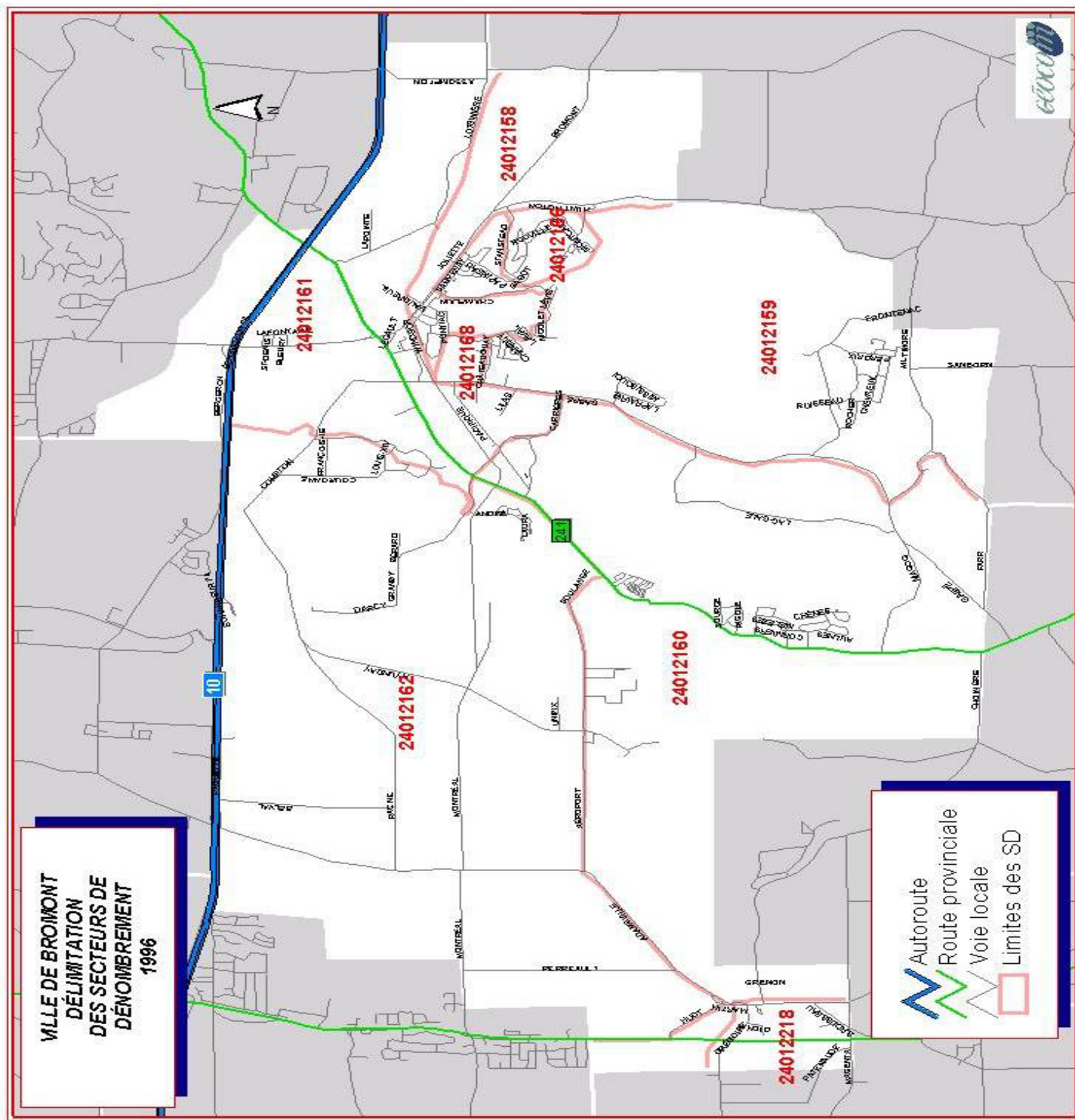
Le taux de chômage à Adamsville est le plus élevé de tous les secteurs de dénombrement de Bromont, soit 17,9 % pour la population de plus de 25 ans alors qu'il est de 8,5 % pour l'ensemble du territoire de Bromont.

- **Scolarité**

Adamsville compte également parmi les secteurs de dénombrement dont le niveau de scolarité de la population âgée de plus de 15 ans est le moins élevé à Bromont comme l'indique le tableau synthèse suivant :

	Adamsville	Bromont
Niveau primaire	23 %	12 %
Niveau secondaire	43 %	30 %
Niveau universitaire	9 %	28 %

Planche 2 : délimitation des secteurs de dénombrement de Bromont.



- **Revenu par ménage**

Le revenu moyen par ménage à Adamsville est de 34 617 \$ alors qu'il est de 47 227 \$ à Bromont en général.

2.3 PARAMÈTRES ÉCONOMIQUES

- **Structure commerciale**

Le noyau villageois d'Adamsville compte onze (11) établissements commerciaux. A titre de comparaison, le ratio d'établissements commerciaux par résident est plus élevé à Adamsville qu'au Centre-Village (27 vs 16). Puisqu'il s'agit de deux milieux semblables (noyaux villageois anciens), cela semble indiquer que la performance de vente au pied carré serait moins élevée à Adamsville et que, conséquemment, la santé économique de sa structure commerciale serait plus précaire.

- **Valeur imposable des immeubles**

La valeur imposable totale des immeubles d'Adamsville est de l'ordre de 15 M \$ alors qu'elle est de près de 70 M \$ au Centre-Village, soit près de 5 fois plus pour un territoire du double de la superficie de celui d'Adamsville.

À l'échelle de la Municipalité, la valeur imposable des immeubles d'Adamsville représente environ 3,5 % de l'assiette fiscale globale.

- **Valeur moyenne des logements**

La valeur moyenne des logements à Adamsville est d'environ 82 500 \$ alors qu'elle est de l'ordre de 117 000 \$ sur l'ensemble du territoire de Bromont.

- **Âge des constructions**

Près de 84 % des bâtiments du noyau villageois d'Adamsville ont été construits avant 1960.

- **Terrains vacants**

37,6 % du territoire d'Adamsville est vacant (45,9 ha). Il s'agit de territoires viabilisés ou susceptibles d'être raccordés au réseau d'égout et d'aqueduc municipal.

2.3

BILAN

L'analyse de ces paramètres socio-économiques a permis d'identifier les principales faiblesses du noyau d'Adamsville par rapport à l'ensemble du territoire de Bromont.

En résumé :

Adamsville est un petit territoire disposant à peine de la population nécessaire pour soutenir la structure commerciale en place. Qui plus est, la population affiche un profil socio-économique parmi les moins favorisés des quartiers de Bromont.

Le stock d'immeubles est âgé et d'une très faible valeur imposable.

En contrepartie, Adamsville dispose de grands terrains vacants facilement viabilisables et dont la valeur foncière abordable permettrait la construction d'unités d'habitation à prix accessible pour les jeunes familles qui incidemment constituent la majorité de l'actuelle population d'Adamsville.

L'apport d'une nouvelle population pourrait avoir une incidence positive sur la vitalité de la structure commerciale et l'amélioration de son cadre bâti.

3.0 ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

3.1 ORIENTATIONS DE DÉVELOPPEMENT

Les orientations qui sous-tendent au développement du noyau villageois d'Adamsville sont :

- accroître le nombre de nouvelles unités résidentielles de manière à augmenter la population du secteur et contribuer à l'élargissement de l'assiette fiscale municipale tout en consolidant les activités communautaires et commerciales de ce noyau.
- préserver et mettre en valeur la qualité du patrimoine bâti d'intérêt que l'on retrouve sur le tronçon le plus commercial de la rue d'Adamsville et de la rue Magenta;

3.2 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Les orientations de développement se traduisent par les objectifs d'aménagement suivants :

- favoriser le développement de projets résidentiels qui mettent en valeur la qualité des composantes du milieu naturel;
- favoriser la diversification de l'offre résidentielle principalement dans le segment du marché des jeunes ménages familiaux et des premiers acheteurs;
- favoriser la rénovation résidentielle des logements localisés dans des bâtiments dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces et celle des bâtiments résidentiels localisés dans des zones majoritairement commerciales;
- favoriser l'implantation de résidences pour personnes âgées;
- favoriser en priorité le développement des secteurs déjà viabilisés ou à proximité de services d'égout ou d'aqueduc existants;
- favoriser la rénovation des bâtiments anciens de manière à préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial de ces constructions;
- favoriser l'amélioration de l'environnement visuel des zones commerciales en apportant une plus grande attention à la qualité de l'affichage et à l'aménagement paysager des terrains privés;
- favoriser la mise en valeur des berges de la rivière Yamaska et leur accès public.

4.0

AFFECTATION DES SOLS ET DENSITÉ D'OCCUPATION

Le territoire du PPU du noyau villageois d'Adamsville est morcelé en trois (3) types d'aires d'affectation pour lesquelles une densité d'occupation du sol a été définie. Ces aires d'affectation et leur densité d'occupation définie en terme de coefficient d'occupation du sol moyen sont illustrés au plan d'affectation des sols joint au règlement du plan d'urbanisme n° 875-2003 comme cédule « D ».

4.1

HABITATION

Les aires d'affectation « Habitation » sont principalement destinées aux immeubles résidentiels.

4.2

COMMERCE

Les aires d'affectation « Commerce » regroupent principalement des établissements commerciaux et de services et des usages résidentiels comme usage complémentaire.

4.3

COMMUNAUTAIRE

Les aires d'affectation « communautaire » regroupent principalement des usages affectant des terrains et des constructions destinés à des fins publiques et communautaires et des usages commerciaux et résidentiels comme usages complémentaires.

Contrairement aux autres affectations, aucune densité d'occupation du sol n'est applicable aux aires « communautaires ».

4.4

INTERVENTIONS ASSUJETTIES À L'APPROCHE PAR PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

Dans les secteur du noyau villageois d'Adamsville, les interventions suivantes devraient être assujetties à un PIIA :

- ouverture de rue ou prolongement de rue existante;
- projet de lotissement impliquant la création de trois (3) lots et plus;
- projet résidentiel intégré et projet d'habitation de six (6) logements et plus;
- projets commerciaux;
- aménagement de stationnement comprenant 10 cases et plus.

5.0 PROGRAMMES DE MISE EN ŒUVRE

Afin de faciliter la mise en œuvre des orientations de développement et objectifs d'aménagement définis dans le cadre du PPU du secteur Adamsville, la Ville de Bromont pourrait mettre en œuvre les programmes incitatifs suivants :

5.1 PROGRAMME D'ACCESSION A LA PROPRIÉTÉ

Ce programme pourrait ne viser que les aires d'affectation « Habitation » du noyau villageois d' Adamsville.

Le programme aurait pour objectif de stimuler la construction de nouvelles unités résidentielles par le biais d'une aide financière municipale qui pourrait prendre différentes formes :

- subvention au constructeur ou à l'acheteur;
- allégement de l'impôt foncier pour une période définie;
- etc.

Les modalités détaillées d'un tel programme et sa période d'application pourront être définies par la Ville de Bomont le cas échéant.

5.2 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Ce programme pourrait être adopté par la ville afin d'acquérir des immeubles en vue de les aliéner ou de les louer à des fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

5.3 PROGRAMME D'AIDE À LA REVITALISATION DES IMMEUBLES COMMERCIAUX

Ce programme ne pourrait viser que les immeubles abritant un établissement commercial ou de service sur l'ensemble du territoire du PPU du noyau villageois d'Adamsville.

Il pourrait se traduire par le versement d'une subvention directe applicable sur une partie du coût total de travaux relatifs à la rénovation des façades commerciales et à l'amélioration ou le remplacement des enseignes commerciales.

Les modalités détaillées d'un tel programme et sa période d'application pourront être définies par la Ville de Bromont le cas échéant.