McMasterville

Planification détaillée de l'aire TOD
de la gare McMasterville

Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville

Approche novatrice en matière d'intégration du transport intermodal dans l'aménagement du territoire construit

Version révisée 20 mars 2017

apur

Avec la participation
financière de la

Communauté métropolitaine
de Montréal

McMasterville

Table des matières

1. Préambule 10

1.1. Attentes et orientations d'aménagement et de développement 12

2. Analyse et diagnostic 14

2.1. Contexte métropolitain 14

2.2. Contexte local 15

2.3. Contexte sociodémographique 16

2.4. Les milieux de vie 19

2.5. Environnement naturel et paysage 22

2.6. Infrastructures et réseaux de transport 24

2.7. Perspectives de développement et tendances immobilières 30

2.8. Profil économique 34

3. Synthèse : forces, faiblesses et opportunités 36

4. Constat général 38

5. Vision d'aménagement 39

6. Objectifs du PPU 40

6.1. Thèmes du PPU 41

7. Plan d'action du PPU 42

7.1. Plan d'action 42

7.2. Programme d'acquisition des immeubles (terrains) 48

7.3. Programme de réhabilitation de l'environnement 48

8. Organisation spatiale et affectations 49

8.1. Concept d'organisation spatiale 49

8.2. Affectations et densités du PPU 51

8.3. Répartition de la fonction commerciale 54

8.4. Parc, espaces verts et de conservation 56

8.5. Réseaux routiers, de transports actifs et en communs 59

8.6. Secteur commercial-mixte du TOD 68

ANNEXES

A - Potentiel de développement

B - Résultat du sondage web

C - Participation citoyenne

D - Catalogue des aménagements

Figures

Figure 1 : Carte des limites du PPU 11

Figure 2 : Limites de l'aire TOD 13

Figure 3 : Carte du contexte local 15

Figure 4 : Carte d'utilisation du sol 19

Figure 5 : Carte des milieux de vie 20

Figure 6 : Carte de la trame verte et bleue 22

Figure 7 : Vue aérienne de la rivière Richelieu 22

Figure 8 : Carte des îlots de chaleur 23

Figure 9 : Établissements commerciaux bordant la rue W.-McMaster 24

Figure 10 : Carte des différents déplacements 25

Figure 11 : Piste cyclable le long de la rue Purvis-Club 25

Figure 12 : Lieux de domicile des clients de la gare McMasterville par mode d'accès 27

Figure 13 : Carte du réseau d'autobus du CITVR 28

Figure 14 : Carte du contexte de développement local 30

Figure 15 : Vue aérienne des terrains DEV-1 et DEV-3 30

Figure 16 : Typologies de commerces et services 34

Figure 17 : Cartes des limites du PPU 40

Figure 18 : Plan du concept d'organisation spatiale 50

Figure 19 : Plan des affectations du sol 55

Figure 20 : Ming Mongkol Park, Thailande 56

Figure 21 : Plan des parcs, espaces verts et de conservation 56

Figure 22 : Ming Mongkol Park, Thailande 57

Figure 23 : Étude volumétrique - secteur parc riverain, TOD de la gare de McMasterville 57

Figure 24 : Promenade Champlain, Ville de Québec 57

Figure 25 : Plan concept des parcs, espaces verts et de conservation et du corridor vert 58

Figure 26 : Plan de la hiérarchisation des réseaux routiers, transport actif et en commun 60

Figure 27 : Plan du corridor de transport en commun 61

Figure 28 : Plan des distances de marche vers la gare McMasterville 62

Figure 29 : Plan des pourcentages d'utilisation des transports actifs selon la distance de la gare 63

Figure 30 : Coupe-type de la collectrice 65

Figure 31 : Coupe-type de la sous-collectrice 66

Figure 32 : Coupe-type de la rue locale 67

Figure 33 : Place du Marché, Boucherville 68

Figure 34 : Plan de la structure commerciale 68

Tableaux

Tableau 1 : Population et ménage (2011) 16

Tableau 2 : Variation de la population 2011-2036 17

Tableau 3 : Mode d'accès à la gare McMasterville en pointe du matin (2015) 26

Tableau 4 : Occupation du stationnement incitatif McMasterville (2015) 28

Tableau 5 : Mise en chantier - 2e trimestre 2016 32

Tableau 6 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre 2016 32

Tableau 7 : Ventes d'unifamiliales - 2e trimestre 2016 32

Tableau 8 : Ventes de copropriétés - 2e trimestre 2016 32

Tableau 9 : Ventes des plex (2 à 5 logements) - 2e trimestre 2016 32

Tableau 10 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire 33

Tableau 11 : Ventes d'unifamiliales - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire 33

Tableau 12 : Ventes de copropriétés - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire 33

Tableau 13 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre pour McMasterville 33

Tableau 14 : Emploi et population du TOD McMasterville 34

Tableau 15 : Base économique du TOD McMasterville 34

Tableau 16 : Emploi selon le lieu de travail dans le TOD McMasterville 35

Tableau 17 : Forces, faiblesses et opportunités 36

Bibliographie

AMT (2013). Enquête origine-destination. 28p.

AMT (2016). Gare McMasterville : Intrant fourni par l'AMT dans le cardre de l'exercice de planification détaillée de l'aire TOD optimale de la gare McMasterville. 18p.

CMM (2011). Guide d'aménagement pour les aires TOD (Transit oriented development). 84p. [En ligne]

CMM (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. 221p.

ÉTUDE JLR (2016). Rapport trimestriel sur le marché immobilier au Québec - Deuxième trimestre de 2016

FÉDÉRATION DES CHAMBRES IMMOBILIÈRES DU QUÉBEC (2016). Le Baromètre FCIQ - 2e trimestre 2016

MRC DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU (2006). Schéma d'aménagement revisé.

MUNICIPALIÉ DE McMASTERVILLE (2016). Plan de zonage numéro 382 : codification administrative.

MUNICIPALIÉ DE McMASTERVILLE (2016). Plan d'urbanisme, règlement numéro 388 : codification administrative.

NACTO (2013). Urban street design guide – National Association of City Transportation Officials

PB'S PLACE MARKING GROUP (2011). Urban design guidelines : California high-speed train project. 95p.

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT (2016). Rapports: Perspectives du marché de l'habitation - Données provisoires sur les mises en chantier - Statistiques sur le marché locatif- https://www.cmhc-schl.gc.ca

VILLE DE MONTRÉAL (214). Planification du secteur Namur-De la Savane : Diagnostic. 92p.

VIVRE EN VILLE (2014). Objectif écoquartiers: Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs. 64 p. [En ligne]

Index

AMT (2016). Gare McMasterville, Intrant fourni par l'AMT dans le cadre de l'exercice de planification détaillée de l'aire TOD optimale de la gare McMasterville, 18p.

Apur, 2016

Archdaily, 2016 [En ligne]

Atelier urban Face, 2016 [En ligne]

Centris, 2016 [En ligne]

CITVR, 2016 [En ligne]

CMM (2011). Guide d'aménagement pour les aires TOD (Transit oriented development). 84p. [En ligne]

Données Québec, 2016 [En ligne]

Fédération des chambres immobilières du Québec (2016). Baromètre du marché résidentiel 2e trimestre 2016, 58p.

Google Maps, consulté entre juin et décembre 2016 [En ligne]

Institut de la statistique du Québec, 2016 [En ligne]

Landezine, 2016 [En ligne]

SCHL (2016). Le marché de l'habitation, Perspective du marché de l'habitation - Faits saillants - Canada, 38p.

SCHL (2016). Le marché de l'habitation, Perspectives du marché de l'habitation - RMR de Montréal, 15p.

SCHL (2015). Le marché de l'habitation, Rapport sur le marché locatif - RMR de Montréal, 32p.

Statistique Canada, 2016 [En ligne]

1. Préambule

Entré en vigueur au mois de mars 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) définit, dans une perspective de développement durable, des orientations, des objectifs et des critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal.

Un des objectifs du PMAD vise à développer des milieux de vie durables, notamment en orientant 40 % des nouveaux ménages dans les 155 aires TOD du territoire de la CMM. Afin d'atteindre cette cible, le PMAD exige une densification de la fonction résidentielle et une planification détaillée visant à adapter l'aménagement aux caractéristiques du milieu.

Pour accompagner les municipalités dans l'atteinte des objectifs du PMAD, la CMM a accordé une aide financière à onze projets TOD dans le cadre de son Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD. La municipalité de McMasterville a été retenue pour recevoir une aide financière visant une planification détaillée du TOD de la gare de train McMasterville et de ses abords.

Par ailleurs, avant d'aller plus loin dans le processus, il est nécessaire de répondre à quelques interrogations de forme. Qu'est-ce qu'un TOD dans les faits ? Quels sont les objectifs à atteindre ? Quels sont les éléments qui distinguent un aménagement de type TOD versus un aménagement hors-TOD? Pourquoi mettre de l'avant un aménagement qui préconise une approche TOD ? Quel territoire couvre l'aire TOD de McMasterville? Quelle est la place du citoyen dans tout ce processus ?

Figure 1 : Carte des limites du PPU

Le secteur identifié à la figure ci-dessus fait l'objet du présent Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville. Ce document est le résultat et le reflet de séances de travail et de réflexion organisées en 2016 avec les intervenants de la municipalité de McMasterville, les citoyens et une diversité de parties prenantes.

L'élaboration et la rédaction du PPU comportent trois principaux volets, à savoir :

1. Un diagnostic (section 2 et 3 du présent document) traduisant les enjeux et réalités territoriales de McMasterville, ainsi que les forces, faiblesses, opportunités et contraintes de développement. Les attentes des différentes instances ont également été présentées tout comme la forte volonté de développer une aire TOD répondant à la nécessité de créer des milieux de vie compacts et complets aux abords des gares à l'intérieur de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

2. Des rencontres citoyennes (annexe B du présent document) permettant de recueillir les attentes, besoins et préoccupations des citoyens de McMasterville. Ces séances de travail ont permis de dégager des thèmes principaux à intégrer dans la planification des secteurs ciblés.

3. Une planification spatiale affectant une utilisation du sol distinctive à chaque secteur de développement ainsi qu'un plan d'action (section 7 du présent document) proposant des interventions spécifiques découlant de la vision d'aménagement décrite à la section 5.

1.1. Attentes et orientations d'aménagement et de développement

Telle que mentionnée précédemment, la planification du territoire de McMasterville est soumise à la planification régionale qu'impose le Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. Le SAR est, quant à lui, soumis aux exigences métropolitaines via le PMAD à l'égard d'aspects spécifiques d'aménagement, notamment en ce qui concerne la densité d'occupation du sol (l'objectif étant d'atteindre une densité brute de 40 logements à l'hectare). Ainsi, les municipalités doivent se doter d'outils d'urbanisme locaux intégrant les objectifs régionaux et métropolitains. À son tour, la municipalité de McMasterville met de l'avant les objectifs suivants :

- Aborder un aménagement et un développement du territoire durable et humain;
- Créer des milieux de vie attrayants, compacts et complets où il fait bon vivre;
- Augmenter et améliorer la mobilité, plus précisément les déplacements actifs et l'utilisation du transport collectif;
- Stimuler le développement économique du territoire et sa compétitivité.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Municipalité convoite de développer les espaces à construire ou à transformer par l'entremise d'une planification détaillée basée sur le concept TOD, et ce, sur l'ensemble de son territoire. Effectivement, bien que la planification métropolitaine exige une telle réflexion, elle ne l'impose que dans un rayon de un (1) kilomètre entourant la gare de train de banlieue de McMasterville. Considérant la superficie de la Municipalité, le TOD a été appliqué sur l'ensemble de son territoire à l'exception de la zone agricole.

Par ailleurs, la MRC de La Vallée-du-Richelieu estime qu'il est préférable d'entrevoir un développement cohérent sur l'ensemble du territoire et donc d'en appliquer les balises TOD sur cette aire qui prend le nom d'aire TOD optimale, telle qu'illustrée à la figure 2.

Qu'est-ce qu'un TOD ?

Le terme TOD est un acronyme de l'expression anglaise «Transit oriented development» qui peut se traduire par «développement axé sur le transport collectif». Il s'agit d'un concept de planification urbaine s'articulant « autour de la présence d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif » en lien avec les objectifs du Nouvel Urbanisme qui vise ainsi à favoriser l'utilisation du transport collectif, ci-après TC.

Tel qu'indiqué dans le *Guide d'aménagement pour les aires de TOD* préparé par la CMM, une aire TOD vise à:

- Densifier et optimiser l'espace;
- Assurer une mixité des usages et permettre un développement compact du territoire;
- Favoriser l'intermodalité des transports et réduire l'utilisation de l'automobile;
- Promouvoir les déplacements actifs (marche et vélo).

Figure 2 : Limites de l'aire TOD

2. Analyse et diagnostic

La présente section fait état de l'occupation du territoire de la municipalité de McMasterville. Elle couvre d'une part les éléments identitaires, tels les paysages, mais aussi son contexte géographique et démographique ainsi que les perspectives de développement.

Subséquemment, l'analyse du territoire nous mènera à une série de questionnements, sous forme d'enjeux d'aménagement, dont le présent exercice de planification devra tenter de résoudre.

2.1. Contexte métropolitain

Localisée dans la MRC de La Vallée-du-Richelieu, la municipalité de McMasterville est circonscrite par la municipalité d'Otterburn Park à l'est, de Beloeil au nord, de Saint-Basile-le-Grand à l'ouest et de Saint-Mathias-sur-Richelieu au sud. Mis à part les limites municipales, la rivière du Richelieu, située au sud-est, agit comme une délimitation physique dans la portion est de la municipalité. La Municipalité fait également partie d'une des 82 municipalités qui sont sous l'égide de la CMM.

Au sein de la municipalité de McMasterville, traverse la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire qui termine son parcours à la gare Centrale située au centre-ville de Montréal. Ainsi, la gare de McMasterville est la sixième station avant celle de Mont-Saint-Hilaire en provenance de Montréal.

La portion sud-est du territoire est traversée par la route provinciale 116, portant le nom de boulevard Laurier. La route 229 (rue Bernard-Pilon), quant à elle, fait office de limite nord-est du territoire longeant ainsi la municipalité de McMasterville. Ce sont les principaux liens vers les autoroutes 20 et 30. Enfin, la route 223, nommée chemin du Richelieu, longe les abords de la rivière du même nom. Ce chemin parcourt la rive ouest de la rivière Richelieu à partir de Sorel-Tracy jusqu'à Lacolle et constitue un élément d'intérêt important.

2.2. Contexte local

Circonscrite par une zone agricole dynamique, la municipalité de McMasterville est constituée essentiellement de la zone blanche qui équivaut à son périmètre d'urbanisation. Il s'agit donc d'un milieu majoritairement urbanisé, à l'exception de la portion sud de la Municipalité qui reste, jusqu'à ce jour, vacante et couvrant une superficie de plus de 47 hectares (DEV-1 et DEV-3). D'autres secteurs voués à un développement ou un redéveloppement ponctuent le territoire, mais leur superficie s'avère beaucoup plus restreinte (DEV-2, REDV-1 et RDEV-2).

Par ailleurs, la fonction résidentielle assume une grande partie de l'occupation du sol de McMasterville. Elle se répartit essentiellement dans la portion nord-ouest de la Municipalité en retrait du boulevard Laurier, lequel est principalement bordé par des usages commerciaux ou publics et institutionnels. L'espace situé entre la rivière et la voie ferrée est aussi à prédominance résidentielle, caractérisé par une trame traditionnelle et un bâti datant des premières époques de développement de la municipalité. Une carte de l'utilisation du sol illustrant la répartition des fonctions sur l'ensemble du territoire est disponible à la section 2.4 du présent règlement.

Figure 3 : Carte du contexte local

2.3. Contexte sociodémographique

Afin de peindre un portrait global du profil sociodémographique de la municipalité de McMasterville, la présente section résume les faits saillants des données relatives à la population.

2.3.1. Profil de la population et des ménages

L'aire TOD optimale couvre une superficie d'environ 2,5 km^2, ce qui s'étend sur la majeure partie du territoire de la municipalité se trouvant à l'intérieur de son périmètre urbain. D'après les dernières données de recensement disponibles, la population s'élevait à 5 615 habitants, ce qui équivaut à une densité de population de 1 810 personnes par km^2. Par ailleurs, la municipalité de McMasterville est composée de plus de 2 210 ménages, soit un peu plus de 2,8 personnes en moyenne par ménage ce qui est légèrement au-dessus de la moyenne de la MRC qui est de 2,5 personnes par ménage.

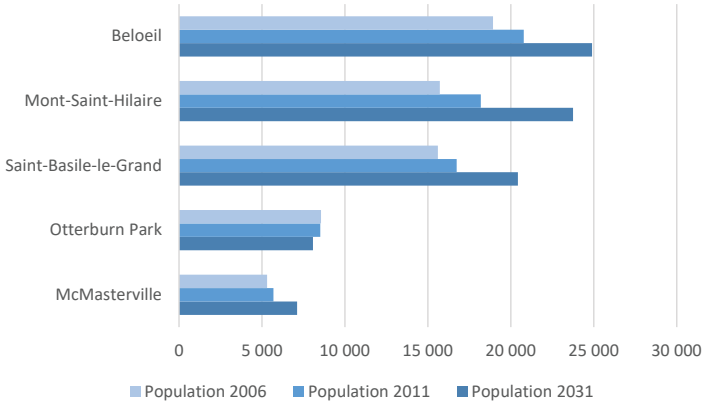
Tableau 1 : Population et ménage (2011)

	McMasterville	MRC de la Vallée-du-Richelieu	Couronne Sud
Population totale	5 615	116 773	490 761
Ménages privés totaux	2 210	45 075	180 365
Nombre moyen de personnes par ménage privé	2,8	2,5	2,6

Source : Statistique Canada

Depuis les dix dernières années, on remarque un accroissement de la population à un rythme soutenu pour l'ensemble des villes de la Vallée-du-Richelieu, à l'exception d'Otterburn Park. Selon les perspectives de Statistique Canada, cette population devrait continuer d'augmenter d'ici 2031 pour l'ensemble de ces municipalités.

Diagramme 1: Nombre d'habitants pour les villes de La Vallée-du-Richelieu



Source : Statistique Canada

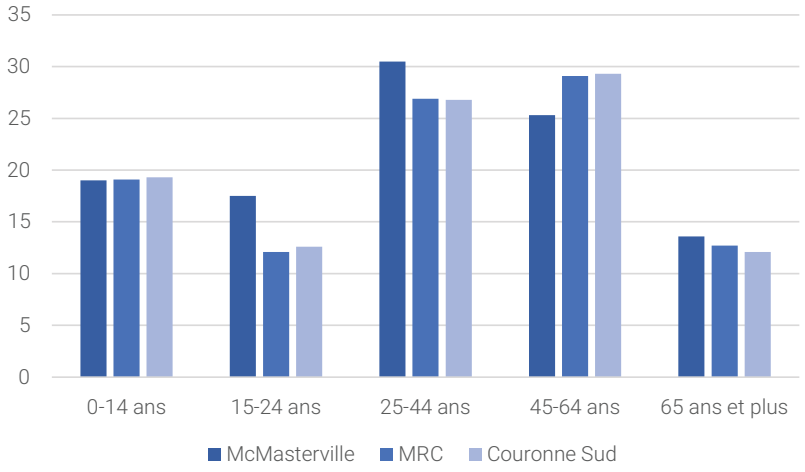
Tel que démontré sur le diagramme ci-contre, McMasterville ne fera pas exception à cette augmentation de la population d'ici 2031.

En effet, plusieurs atouts de la Municiaplité participent à l'attractivité de la municipalité, dont la gare qui permet un accès au centre-ville de Montréal, la vue sur le mont St-Hilaire qui constitue une richesse dans le paysage et la présence de la rivière Richelieu qui est un attrait incontournable de la Municipalité.

La venue de nouveaux ménages dans « Le secteur des Élus » a contribué à modifier de façon significative le portrait démographique de la municipalité.

À cet effet, le groupe d'âge le plus représenté dans la Municipalité est celui des 25-44 ans. Toutefois, le groupe des 15-24 ans est représenté dans une plus forte proportion à McMasterville comparativement à la MRC et à la Couronne Sud. Des efforts devront être consentis pour encourager cette tendance afin d'attirer et retenir les familles. Notons également que le groupe d'âge des 45-64 ans est en forte proportion dans la municipalité, phénomène marqué pour l'ensemble du territoire québécois et indicateur d'un vieillissement de la population.

Diagramme 3: Répartition de la population par groupe d'âge (2011) (%)



Source : Statistique Canada

2.3.2. Perspectives démographiques

Plusieurs municipalités régionales de comté (MRC) verront, au cours des années à venir, une augmentation de leur population. Au total 75 des 104 de ces MRC observeront une variation de la population à la hausse comparativement à 2011. La MRC de La Vallée-du-Richelieu, dont la Municipalité de McMasterville fait partie, s'inscrit à l'intérieur de cette tendance avec une augmentation d'un peu plus de 25% de sa population. Bien que la MRC de La Vallée-du-Richelieu soit composée de 13 municipalités, les répercussions de cette augmentation de population pourront se faire sentir dans la municipalité de McMasterville. En effet, si les tendances démographiques prévues par l'Institut de la statistique du Québec se maintiennent, la Municipalité verra sa population également augmentée d'environ 1000 nouveaux résidents d'ici 2031.

Tableau 2 : Variation de la population 2011-2036

Population totale	McMasterville	MRC de La Vallée-du-Richelieu
2011	5680	117 877
2016	6160	125 742
2021	6570	133 172
2026	6900	139 804
2031	7125	144 616
2036	N.D.	148 048
Variation %	24,4	25,6

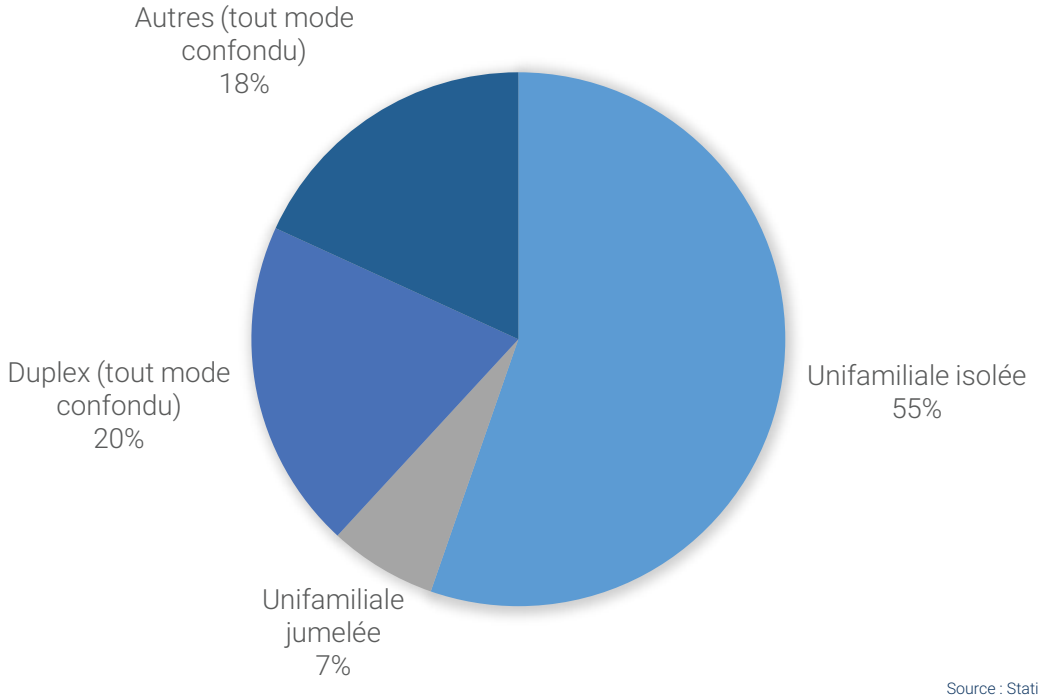
Source : Institut de la statistique du Québec

2.3.3. Logement

Malgré les récents développements immobiliers, la typologie unifamiliale isolée domine largement le territoire.

Les logements privés occupés sont essentiellement de typologie unifamiliale isolée bien que d'autres typologies à caractère plus dense sont aussi représentées. Une diversification de l'offre, en lien avec les perspectives du marché immobilier, assurera un parc immobilier répondant aux besoins d'une population variée.

Diagramme 4: Typologie des logements (2011)



Source : Statistique Canada

2.4. Les milieux de vie

Le territoire de McMasterville se caractérise par une certaine homogénéité quant à la disposition des fonctions urbaines à travers une trame relativement régulière. Par ailleurs, certains secteurs se distinguent notamment par une disposition du cadre bâti plus serrée et plus dense. De plus, nous retrouvons une forte concentration commerciale aux abords du boulevard Laurier et du boulevard Bernard-Pilon, deux artères structurantes de la municipalité. Également, la fonction institutionnelle qui se localise principalement aux abords du boulevard Laurier et se retrouve aussi de manière ponctuelle sur le territoire.

Figure 4 : Carte d'utilisation du sol

Légende

- Résidentiel
- Commercial
- Institutionnel
- Mixte
- Espace vert
- Conservation
- Agricole
- Vacant
- Infrastructure majeure de transport

Il appert de souligner la présence d'un pôle civique où se retrouve un éventail de services municipaux tant administratifs, techniques que récréatifs.

La coulée verte, que l'on attribue au ruisseau Bernard, vient en quelque sorte scinder le territoire dans sa portion ouest.

Nous pouvons diviser le territoire en six (6) milieux relativement homogènes :

1. Le coeur historique ;
2. Le pôle civique, commercial et secteur limitrophe ;
3. La portion Nord ;
4. Le secteur des Élus ;
5. Les friches industrielles ;
6. La zone agricole.

La zone agricole

Elle représente environ 29 hectares dans la portion de l'extrémité ouest de la municipalité. On y retrouve une résidence située le long du chemin Yvon-Heureux qui n'est toutefois pas rattachée à une entreprise agricole. Les champs sont ,quant à eux, utilisés pour la culture céréalière.

Les friches industrielles

Elles font référence à la fonction industrielle qui siégeait anciennement sur ces terrains, aujourd'hui vacants, nous rappelant ainsi une partie de l'histoire de la municipalité. Ces terrains, se trouvant enclavés entre la rivière Richelieu et le chemin de fer dans le secteur sud-ouest de la Municipalité, se caractérisent par de grands espaces en friche plus ou moins végétalisés et traversés par le ruisseau Bernard.

Ces terrains sont ciblés au Schéma d'aménagement régional comme terrains vacants à construire. Bien qu'il ne s'agit pas aujourd'hui d'un milieu de vie à proprement parler, ce secteur est voué à un développement résidentiel et mixte.

Figure 5 : Carte des milieux de vie

Le secteur des Élus

Construite à la fin des années 1990 jusqu'au début des années 2000, cette portion est aussi prédominée par la fonction résidentielle de diverses typologies unifamiliales, bifamiliales et trifamiliales.

Sa section plus au sud, aux abords du boulevard Laurier, est occupée par une multitude de commerces : clinique, restaurant, soins personnels, etc. Leur interface ne donne toutefois pas sur le boulevard, mais s'arrime autour d'un carrefour giratoire qui assure l'unique lien entre la portion sud-ouest et le boulevard Laurier.

La portion nord

L'usage résidentiel prédomine le paysage. On y retrouve essentiellement que des maisons unifamiliales isolées disposées sur des terrains de superficie uniforme à travers une trame orthogonale, mais irrégulière à certains endroits, que l'on peut attribuer à un développement typique des années 1970. Sa limite sud-ouest se termine au secteur naturel du ruisseau Bernard.

Le pôle instituo-commercial

Situé dans la portion centrale de la municipalité, son coeur est occupé par un ensemble de fonctions publiques et communautaires, dont notamment deux écoles, les bureaux administratifs du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu et de la MRC, l'hôtel de ville, un CPE, une caserne ainsi que de grands espaces verts voués à la récréation. Cette concentration institutionnelle partage également les abords du boulevard Laurier avec la fonction commerciale. En effet, la fonction commerciale se décline par différents types d'établissements : épicerie, centre de conditionnement physique, esthétique, concessionnaire automobile, restaurants, etc.

Vient graviter autour de ce pôle instituo-commercial la fonction résidentielle qui s'inscrit dans une trame orthogonale rappelant la trame du coeur historique sans toutefois y être liée. Il s'agit essentiellement d'une typologie unifamiliale isolée d'après-guerre.

Le coeur historique

Il se situe entre la rivière Richelieu et le chemin de fer du CN. À prédominance résidentielle, cette fonction se distingue par un cadre bâti marqué par la présence de plex et de bâtiments de plus forte densité que ce que l'on retrouve sur le reste du territoire. Sa trame plutôt traditionnelle est de forme orthogonale caractérisée par un ensemble de rues perpendiculaires au chemin du Richelieu. Cette disposition des rues permet d'avoir plusieurs points de vue vers la rivière. Des fonctions publiques et communautaires ponctuent également le secteur :

- Caserne ;
- CPE ;
- Garage municipal ;
- Gare ;
- Parc ;
- Résidences pour personnes âgées ;
- Stationnement incitatif de l'AMT.

McMasterville a connu quelques phases de développement caractérisées par diverses typologies de bâtiment résidentiel. Son dernier développement immobilier important remonte au début des années 2000. Une brève revue de ces typologies existantes sur le territoire est présentée afin de bien comprendre le caractère de la Municipalité.

Source : Google Maps, 2016

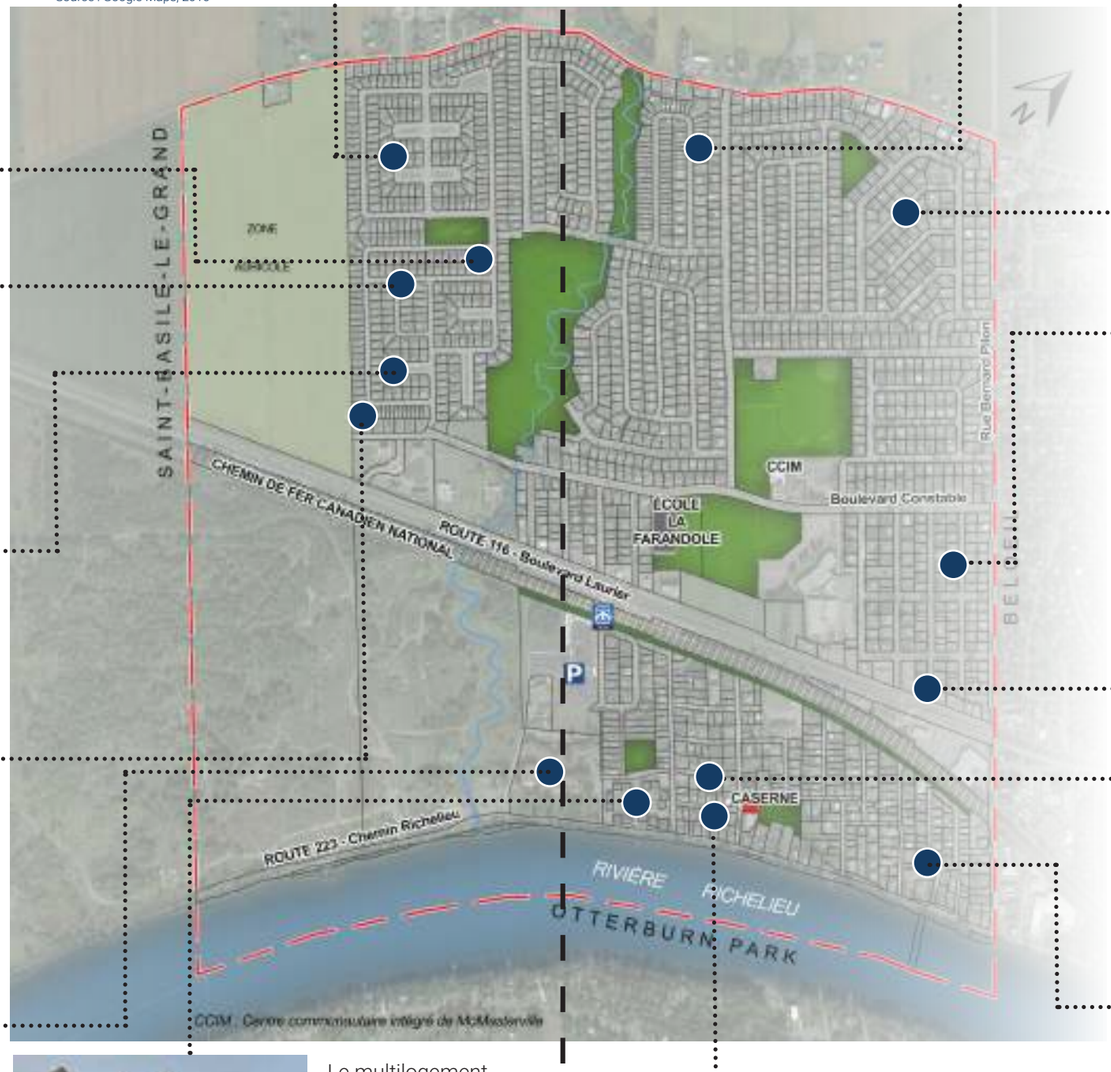
Grand cottage récent, caractéristique du dernier développement de McMasterville.

Le bungalow jumelé peu présent sur le territoire se retrouve principalement à l'intérieur de ce quartier.

Source : Google Maps, 2016

Source : Google Maps, 2016

Présence de maisons unifamiliales comportant des logements au sous-sol.



Bungalow typique que l'on retrouve en abondance sur l'ensemble du territoire de McMasterville.

Source : Google Maps, 2016

La maison unifamiliale de type bungalow, témoignage du dernier développement résidentiel "secteur des Élus" sur le territoire.

Source : Google Maps, 2016

Source : Google Maps, 2016

Bungalow d'après-guerre caractérisant les quartiers les plus anciens.

On retrouve également dans ce secteur quelques maisons unifamiliales de types cottages jumelés.

Source : Google Maps, 2016

Multilogement d'une époque plus récente permettant la densification.

Source : Google Maps, 2016

Source : Google Maps, 2016

Le triplex offre une plus grande densité près des artères commerciales.

Source : Google Maps, 2016

Petit bungalow de la première moitié du 20e siècle que l'on retrouve principalement dans le quartier le plus ancien de McMasterville.

Le multilogement, tel que la résidence pour personnes âgées, permet d'attribuer une densité plus élevée près de la gare.

Source : Google Maps, 2016

Source : Google Maps, 2016

Le multilogement de type copropriété se distingue par une hauteur plus importante tout en conservant une échelle humaine.

Source : Google Maps, 2016

Le duplex fait partie des vestiges du quartier plus ancien, témoignage d'une autre époque.

Les habitations de type multilogement sont en plus grande concentration dans le quartier situé entre la route 116 et le Richelieu.

Source : Google Maps, 2016

McMasterville

2.5. Environnement naturel et paysage

2.5.1. Trame verte et bleue

McMasterville profite de deux éléments paysagers forts qui participent à forger l'identité de sa population et de son territoire. La rivière Richelieu ainsi que le mont Saint-Hilaire se retrouvent constamment en toile de fond peignant ainsi un décor champêtre et pittoresque.

Ces éléments paysagers devront être mis en valeur et devront faire partie intégrante des efforts de planification. Une attention particulière devrait également être mise de l'avant en ce qui a trait aux percées visuelles en lien avec le tracé de la trame ainsi qu'avec les hauteurs des bâtiments projetés.

Au niveau du territoire désigné par la PPU s'y retrouvent certains éléments naturels d'intérêt. À cet effet, mentionnons :

- Les rives de la rivière Richelieu et du ruisseau Bernard;
- Le couvert forestier se retrouvant dans le secteur des friches industrielles;
- La foresterie urbaine (coulée verte du nord au sud du territoire).

Figure 6 : Carte de la trame verte et bleue

Figure 7 : Vue aérienne de la rivière Richelieu

Source : Apur, 2016

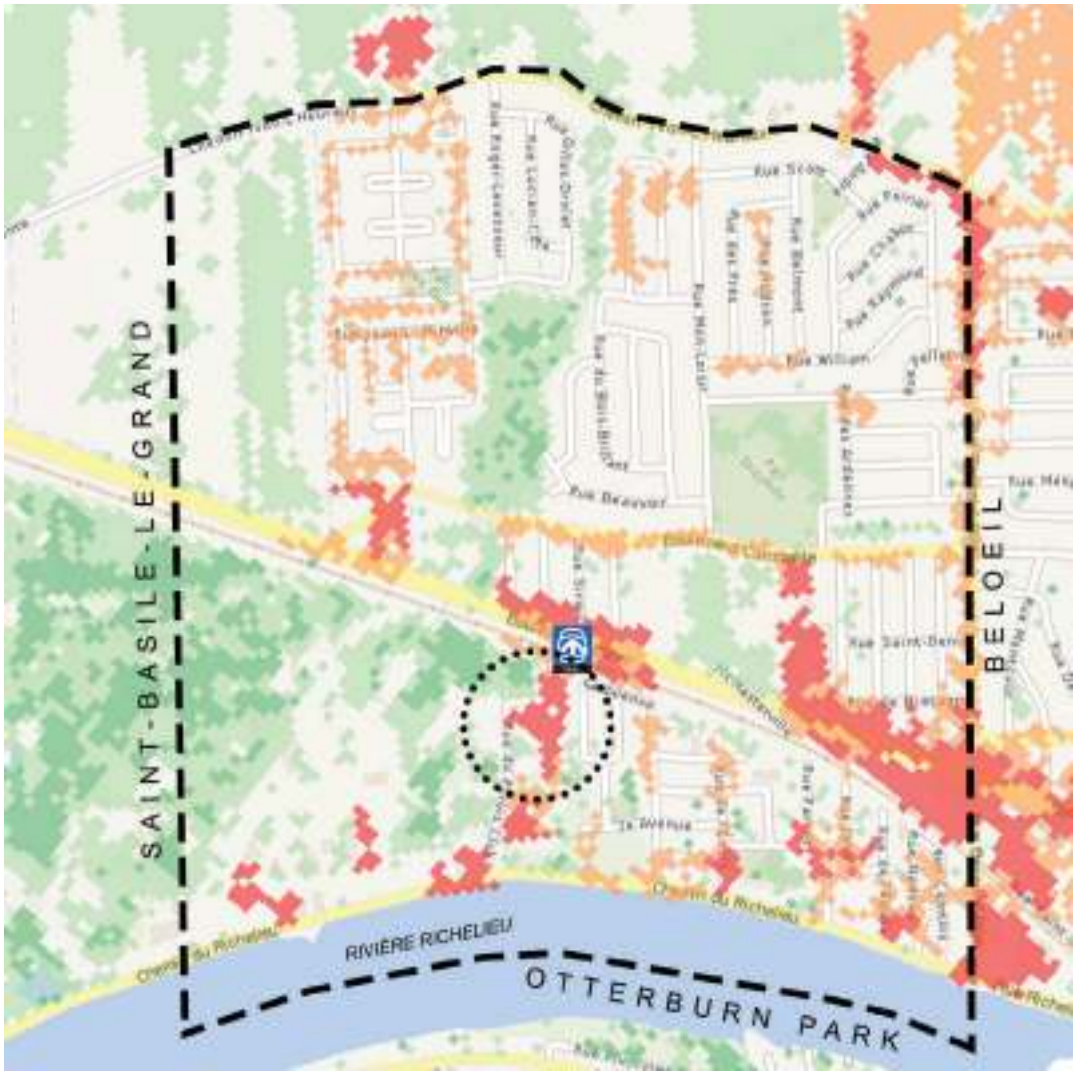
2.5.2. Contraintes de santé publique

Certains éléments devront être abordés afin de pallier aux contraintes qu'ils créent à l'égard de la santé publique.

L'effet d'îlot de chaleur est observé à plusieurs endroits sur le territoire de McMasterville. Il est perçu en grande partie le long du boulevard Laurier, mais aussi sur le terrain du stationnement incitatif de l'AMT. Un verdissement des espaces, une augmentation du développement urbain, ainsi que des contrôles réglementaires quant aux matériaux de revêtement des diverses surfaces devront être étudiés afin de remédier à cette situation.

Les friches industrielles présentent un lot de problématiques dues aux usages antérieurs du site. Ces contraintes limitent les possibilités de développement à des fins résidentielles sur ces terrains. Par contre, ils présentent un potentiel de conservation et de récréation. Ce potentiel pourrait être vecteur d'une signature identitaire du secteur.

Figure 8 : Carte des îlots de chaleur



Source : Données Québec

2.6. Infrastructures et réseaux de transport

2.6.1. Une mixité des usages à consolider

La municipalité de McMasterville est caractérisée par une omniprésence de l'usage résidentiel. Les usages autres à l'habitation viennent, quant à eux, habiter ponctuellement le territoire en plus de se concentrer majoritairement aux abords du boulevard Laurier.

Ainsi, la création de milieux de vie compacts et complets mettant de l'avant une mixité des usages est nécessaire afin de favoriser les déplacements actifs, d'assurer des services près des citoyens, de développer un esprit communautaire fort et de démocratiser, en quelque sorte, le territoire.

Figure 9 : Établissements commerciaux bordant la rue W.-McMaster

Source : Google Maps, 2016

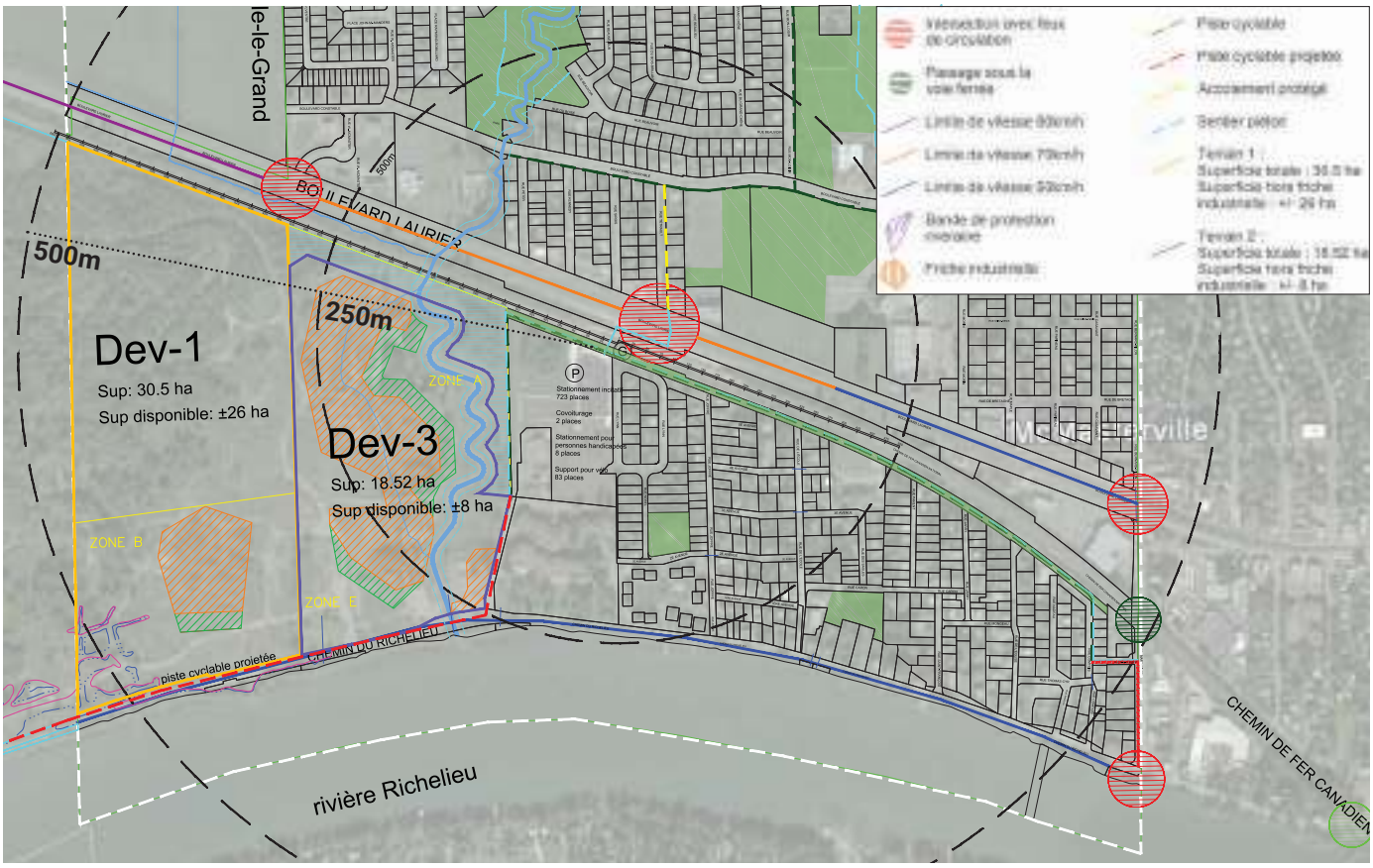
2.6.2. Limitation des services d'égout et d'aqueduc

Bien que la municipalité de McMasterville soit munie de réseaux d'aqueduc et d'égout suffisants pour desservir l'ensemble de son territoire, il advient que l'ajout de logements, de locaux commerciaux et de locaux récréatifs à l'intérieur des secteurs à développer et à transformer nécessitera une augmentation de la capacité de ces infrastructures.

2.6.3. Accès routiers à créer et déplacements à sécuriser

Tel que mentionné précédemment, l'important secteur à développer se retrouve enclavé par le chemin de fer qui longe le boulevard Laurier. Ceci vient réduire les opportunités de raccordement au réseau supérieur et augmente les coûts de construction des infrastructures routières. Il n'en reste pas moins qu'un raccord devra être effectué, sa localisation devra assurer une desserte convenable des flux automobiles engendrés par un important développement résidentiel.

Figure 10 : Carte des différents déplacements



Par ailleurs, plusieurs efforts de planification devront être mis de l'avant afin d'augmenter la part modale du transport collectif et des transports actifs. À cet effet, des interventions sur le domaine public sont nécessaires :

- Ériger une rue permettant le transit express du transport en commun;
- Assurer une desserte en transport en commun;
- Développer davantage de réseaux cyclables et aménager la chaussée afin d'assurer une cohabitation sécuritaire des cyclistes et automobilistes;
- Construire davantage de trottoirs et réaliser des aménagements voués à la sécurisation des piétons;
- Intégrer un design novateur en matière de partage de la rue;
- Converger le réseau de transport actif vers la gare McMasterville.

Figure 11 : Piste cyclable le long de la rue Purvis-Club

Source : Google Maps, 2016

2.6.4. Gare McMasterville

La municipalité de McMasterville est pourvue d'une gare de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) desservant le train de banlieue de la ligne Mont-Saint-Hilaire. Avec ses sept (7) gares au total, cette ligne de train permet aux résidents de la Couronne Sud de se rendre au centre-ville, évitant ainsi l'utilisation de l'automobile. Les récentes données de l'AMT indiquent que cette ligne de train représente 13% de l'achalandage total annuel du réseau de train de banlieue au Québec avec plus de 2,3 millions de passagers annuellement.

Cependant, la ligne de train n'atteint pas sa capacité maximale en terme d'achalandage. En effet, à l'heure de pointe matinale, le nombre de places assises n'est pas comblé:

- Usagers: 4 915;
- Places assises: 5 605;
- Norme confort: 6 355;
- Entassement maximal: 7 605.

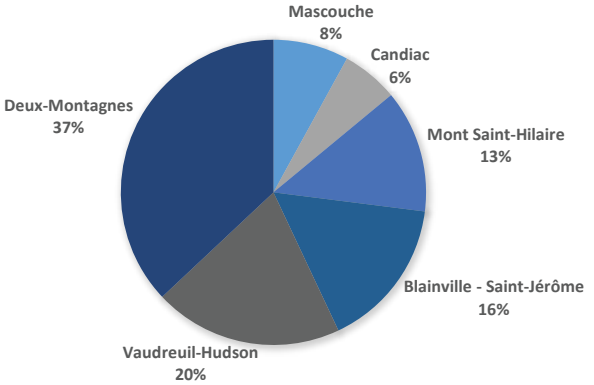
Également, il s'avère que la gare McMasterville est une des moins achalandées à l'heure de pointe matinale sur la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire selon son profil de charge, tel que présenté au diagramme 6. Dans cette perspective, la gare McMasterville ainsi que la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire ont une capacité suffisante à l'heure actuelle pour permettre l'augmentation du nombre d'usagers sans occasionner des problèmes de surcapacité.

En termes de modes d'accès à la gare McMasterville, cette dernière possède la plus forte proportion d'accès par transport collectif sur la ligne Mont-Saint-Hilaire.

En contrepartie, l'utilisation du transport actif est inférieure à la moyenne de la ligne de train (16%) avec 14% et une forte proportion des usagers de la gare y accède avec leur automobile (53%).

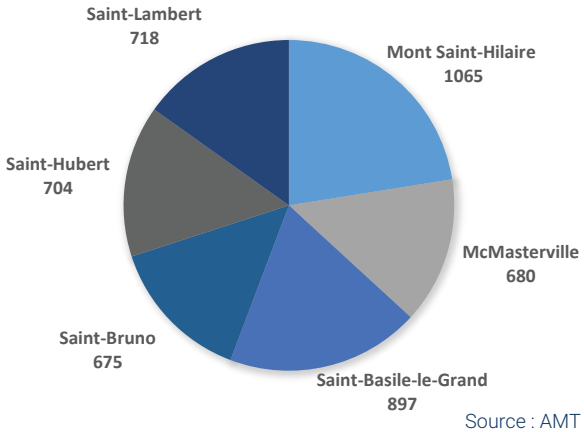
Cependant, elle reste tout de même la gare ayant la proportion d'usagers y accédant par automobile la plus faible de la ligne Mont-Saint-Hilaire. Ces données constituent un atout important pour le développement du TOD McMasterville.

Diagramme 5 : Proportion d'achalandage sur le réseau de train de banlieue (2015)



Source : AMT

Diagramme 6 : Profil de charge de la ligne de train Mont-Saint-Hilaire en pointe du matin (2015)



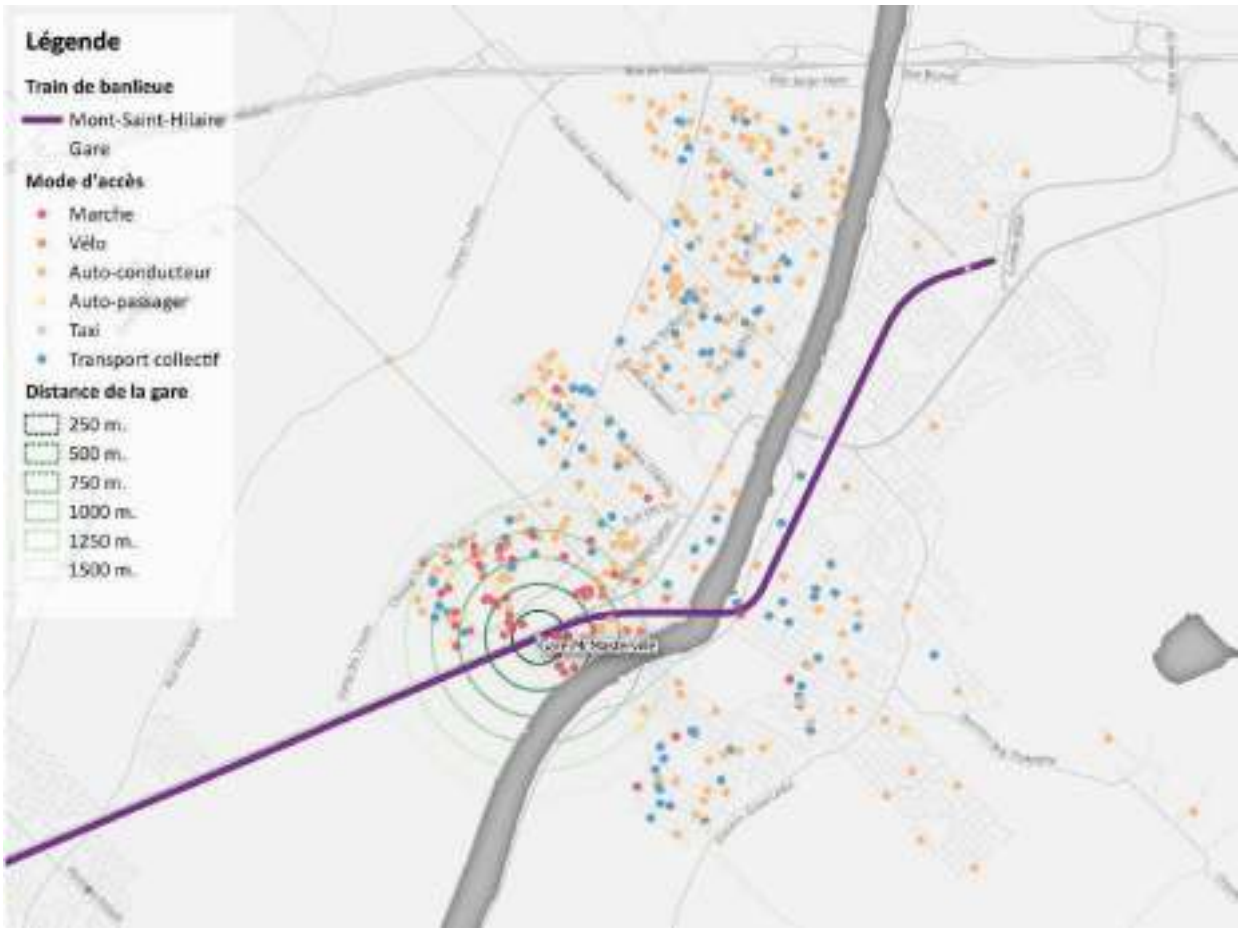
Source : AMT

Tableau 3 : Mode d'accès à la gare McMasterville en pointe du matin (2015)

Mode d'accès	Gare McMasterville
	%
Automobile	61
• conducteur	53
• passager	8
Transport en commun	24
Transport actif	14
Non disponible	1

Source : AMT

Figure 12 : Lieux de domicile des clients de la gare McMasterville par mode d'accès



Source : AMT

La gare McMasterville est non seulement profitable aux citoyens de la Municipalité, mais également aux municipalités avoisinantes. En effet, selon les données de l'AMT sur les lieux de domicile des usagers de la gare, la clientèle provient, entre autres, de Beloeil (54%), d'Otterburn Park (24%) et Mont-Saint-Hilaire (16%).

On observe, dans la figure ci-dessus, que les lieux de domicile des clients de la gare McMasterville utilisant les modes de transports actifs se situent principalement dans un rayon maximal de 1250 mètres autour de la gare tandis que ceux utilisant les transports en commun et l'automobile se trouvent en majorité au-delà de cette distance.

À la lumière de ces informations, un lien entre la distance géographique du lieu de domicile avec la gare McMasterville et les modes de transport pour s'y rendre peut être établi.

En effet, tant au niveau de l'aire TOD optimale qu'au niveau du Programme particulier d'urbanisme (PPU) qui vient régir les secteurs à développer et à redévelopper inclus dans l'aire TOD, la gare McMasterville sera au coeur de la planification et du développement où viendront converger des transports en commun et actifs .

2.6.6. Stationnement incitatif

Bien que des aménagements aient été réalisés ces dernières années afin de moderniser les équipements de transports collectifs et d'optimiser la part des déplacements piétonniers et cyclistes vers la gare McMasterville, l'automobile reste prédominante pour accéder aux stationnements incitatifs. En effet, aux heures de pointe, tant du matin que du soir, il y a de forts risques de congestion, et cette tendance semble s'accroître depuis ces dernières années.

Ce stationnement d'une capacité totale de 723 cases de stationnement n'est occupé qu'à 58% de sa capacité maximale. On note également deux (2) cases pour le covoiturage qui sont sous-utilisées et 83 places pour les vélos occupées à 18% seulement.

Tableau 4 : Occupation du stationnement incitatif McMasterville (2015)

Année	%
2012	50
2013	54
2014	56
2015	58

Source : AMT

2.6.5. Réseau d'autobus

La municipalité de McMasterville est desservie par le réseau d'autobus du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu (CITVR) sur l'ensemble de son territoire. Des circuits locaux sont disponibles, tels que le 83 et le 85 et le train-bus 20, et assurent une liaison avec la gare de McMasterville. Des circuits régionaux tels que les lignes 200 et 300 ont un arrêt face à la gare (coin Tétrault).

La population des secteurs situés plus au nord de la Municipalité a la possibilité d'accéder en transport collectif vers la gare, via un débarcadère de bus en bordure de la route 116 en face de la gare et les circuits 20 et 83 et 85, permettant ainsi de délaisser l'utilisation de l'automobile. D'ailleurs, un passage souterrain à partir de la route 116 mène à la gare, en y facilitant ainsi l'accès.

Figure 13 : Carte du réseau d'autobus du CITVR

Source : CITVR

2.6.7. Boulevard Laurier

Le boulevard Laurier est à la fois l'artère principale de la municipalité et une route provinciale. Ce lien de transit délimite le secteur nord-ouest du secteur sud-est de la Municipalité. Cette délimitation est d'autant plus accentuée par la présence de la voie ferrée. Ainsi, dans la foulée du nouvel aménagement de type TOD, s'y trouve l'opportunité de réviser le boulevard Laurier tant au niveau de son utilité de transport que son caractère commercial.

D'abord, dans la vision du TOD, le lieu de convergence des différents types de transport (automobile, en commun et actif) sera davantage accentué sur le boulevard Laurier sans pour autant venir dénaturer son utilité première qui permet, tous les jours, un important flux d'automobilistes. Actuellement, ce boulevard au niveau de la gare, soit ce qui entoure l'intersection du boulevard Laurier et la rue Tétreault, est utilisé autant comme débarcadère pour les autobus et les automobiles que comme traverse piétonnière et cycliste pour se rendre à destination, d'où l'importance de bien aménager cette intersection.

Ainsi, l'objectif de cette intervention est de mettre en valeur cette intersection par différents types d'aménagement tels que la plantation d'arbres et de plantes indigènes afin d'annoncer la présence de la gare et de la mettre en évidence. De plus, selon notre sondage, 55% des résidents qui empruntent le train de banlieue pour aller au travail ou à l'école se rendent à la gare à pied ou à vélo. Il devient donc nécessaire d'aménager les lieux de manière sécuritaire et agréable. Ces aménagements peuvent se traduire par l'implantation de mobiliers urbains utiles pour les aires de débarcadères tels des bancs, des lampadaires... Également, toujours dans une optique de sécurisation des déplacements, il serait pertinent d'y planifier un traitement ou un marquage au sol afin d'indiquer clairement l'espace réservé au piéton et au cycliste lors de la traverse du boulevard.

Ces diverses interventions ne viennent pas restructurer le boulevard Laurier, mais elles s'inscrivent plutôt dans une perspective d'amélioration de la cohabitation entre l'automobiliste, le cycliste et le piéton. De plus, ces interventions viendront favoriser un lien entre les secteurs nord-ouest et sud-est, secteurs scindés par la voie ferrée et le boulevard Laurier.

Également, il sera important d'assurer la pérennité du caractère commercial du boulevard Laurier. En effet, ce boulevard, qui offre une importante visibilité et une accessibilité, est un catalyseur pour la majorité des commerces qui s'y localisent. Malgré l'évidence de son attrait, il n'en demeure pas moins que la prise en charge municipale est nécessaire dans la mesure de ses fonctions. Ainsi, venir encadrer les usages commerciaux, au niveau de la réglementation d'urbanisme, permettrait de protéger la survie des commerces déjà implantés tout en s'assurant d'y intégrer des usages commerciaux complémentaires à ceux déjà existants. Cela s'inscrit évidemment dans un processus à long terme qui doit tout de même être considéré.

Bref, le réaménagement mineur du boulevard Laurier au niveau de la gare ainsi que la consolidation de la signature commerciale de ce même boulevard permettront d'appuyer la création d'un pôle mixte de proximité. Ce pôle viendra s'amalgamer avec la gare et le futur marché public. Le tout se fera dans l'esprit de générer un lieu rassembleur organisé autour nœud intermodal pour tous les milieux de vie de la Municipalité.

2.7. Perspectives de développement et tendances immobilières

2.7.1. Contexte immobilier actuel

Compte tenu de son contexte géographique et de sa localisation par rapport à certaines infrastructures routières et au transport en commun, McMasterville a connu un développement soutenu et dynamique ces dernières années démontrant ainsi l'engouement de la population pour s'y établir.

La population de la Municipalité a augmenté de plus de 40% entre 2001 et 2011, le taux de variation le plus élevé de toute la MRC de La Vallée-du-Richelieu. Cette augmentation a nécessairement eu un impact sur le développement immobilier de la région.

Figure 14 : Carte du contexte de développement local

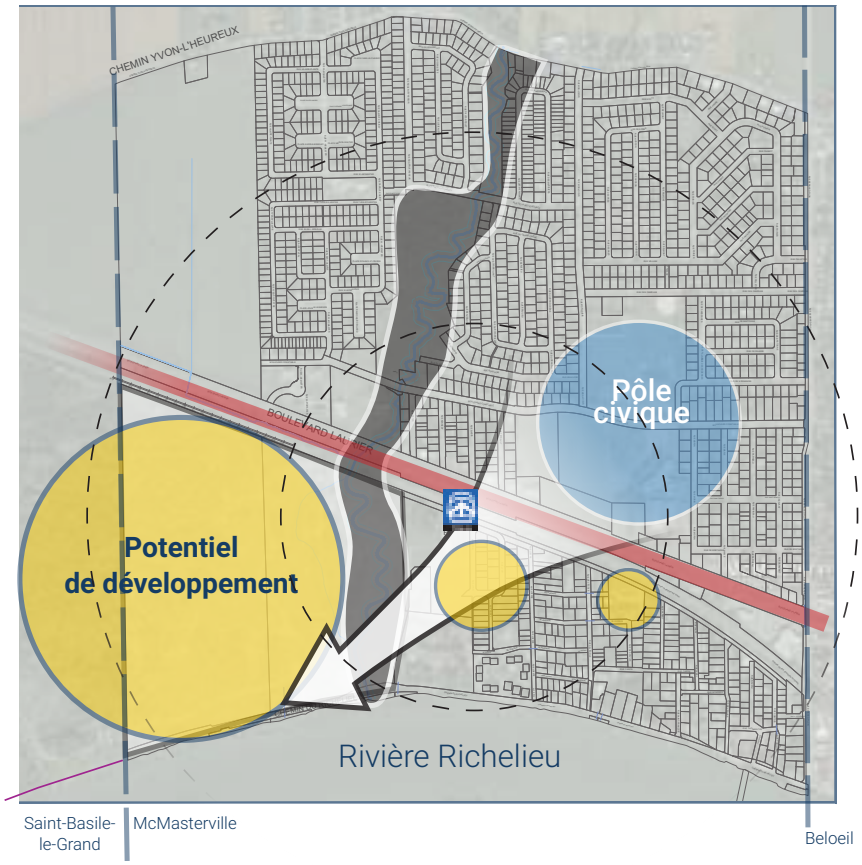


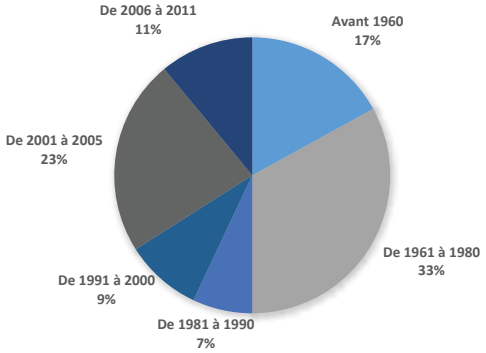
Figure 15 : Vue aérienne des terrains DEV-1 et DEV-3

Source : Apur, 2016

Suivant la revue des typologies précédente et les données de Centris (diagramme 7), on observe sur le territoire de la Municipalité que 33% des logements ont été construits durant la période se situant entre 1961 et 1980, années importantes du développement des banlieues au Québec. Ce développement s'est illustré principalement par la construction de logement unifamilial isolé de type bungalow, bâtiment populaire à l'époque. Comme il a été mentionné précédemment, une deuxième phase importante du développement immobilier a été effectuée entre les années 2001 et 2011 avec 34% du parc immobilier résidentiel construit durant cette période.

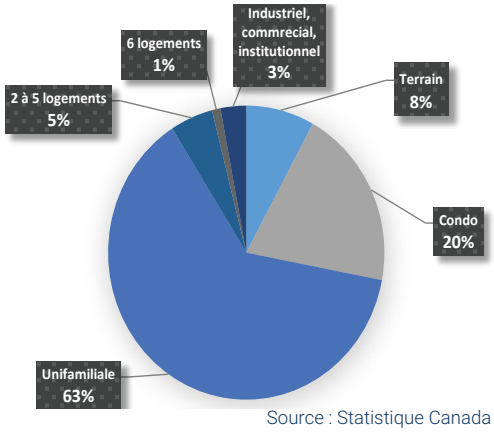
La municipalité de McMasterville possède également un parc immobilier total à vocation majoritairement résidentielle dont plus de la moitié est composé de logements de type unifamilial isolé ou jumelé (63%). Toujours selon les données de 2011 de Statistique Canada, la part de copropriété sur le territoire de McMasterville est, quant à elle, de 20 %.

Diagramme 7 : Période de construction des logements



Source : Centris.ca

Diagramme 8 : Composition du parc immobilier (2011)



Source : Statistique Canada

2.7.2. Perspective du marché provincial

Selon les données présentées au 2e trimestre de l'année 2016, la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) présente un ralentissement à l'échelle nationale pour la mise en chantier d'habitations, et ce pour le reste de l'année 2016, mais également pour l'année 2017, tendance déjà observée depuis 2015.

Pour le Québec, la Société immobilière canadienne prévoit que, de façon générale, les mises en chantier seront plutôt stables ou encore à la baisse pour 2016. De façon plus spécifique, les perspectives de marché de l'habitation au Québec peuvent se diviser selon les suivantes :

- La demande pour des habitations de type unifamiliale continuera à être à la baisse ce qui viendra stabiliser le nombre de mises en chantier pour l'unifamiliale
- Du côté de la copropriété, le niveau élevé de l'offre sur le territoire québécois provoque une pression à la baisse sur les mises en chantier de ce type de logement
- Les résidences pour personnes âgées ainsi que les habitations de type locatif semblent être à la hausse

Plusieurs facteurs sont à considérer afin d'expliquer les tendances futures pour la mise en chantier. En effet, le marché de la revente est un élément important dont il faut tenir compte. Une tendance à la hausse, particulièrement pour la copropriété, durant les deux (2) prochaines années, est à prévoir provoquant une possible baisse pour la mise en chantier de nouveaux projets chez les promoteurs. Toujours dans une perspective à court terme, la croissance économique de même que la légère croissance sur le marché du travail au Québec viendront stimuler la demande générale de logements. De plus, le vieillissement de la population produira également une pression à la hausse sur la construction de logement résidentiel de type appartement locatif.

2.7.3. Portrait du marché régional (RMR)

On observe, pour la région métropolitaine de Montréal, une variation similaire au niveau de l'influence des facteurs sur le marché de l'habitation au Québec. On observe, toujours pour le 2e trimestre de 2016, une hausse de la mise en chantier de 4% au cours de la période de mai à juin par rapport à l'année précédente. La maison unifamiliale et la copropriété ont subi des variations à la hausse de l'ordre de 20% et 7%.

Cependant, la mise en chantier dans le segment locatif a diminué de 14% par rapport au même trimestre d'il y a un an. Malgré l'essoufflement qui s'est fait sentir durant ce 2e trimestre, il est prévu que les mises en chantier du segment locatif restent soutenues pour l'année 2016 sans toutefois augmenter. Cette variation s'expliquerait selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL, 2015), entre autres, par l'abondance de copropriétés qui tend à essouffler le marché, mais également par le faible taux d'inoccupation pour les nouveaux logements locatifs .

Les ventes résidentielles totales ont subi une légère hausse alors qu'on observe une diminution de 8% pour les nouvelles inscriptions. D'ailleurs, cette tendance s'observe à travers l'ensemble des catégories d'habitations comme présenté dans les tableaux 7 à 9.

Effectivement, on observe que le nombre d'inscriptions en vigueur est en baisse pour toutes les catégories d'habitation par rapport au même trimestre de l'année précédente. Quant aux nombres de ventes, une légère hausse se fait sentir pour l'unifamiliale (1%) et pour la copropriété (4%) tandis que le multiplex subit une perte de 3% pour le 2e trimestre par rapport à celui de l'année précédente.

Tableau 5 : Mise en chantier - 2e trimestre 2016

	Quantité	Variation (1)
Unifamiliale	1 422	20%
Copropriété	1 719	7%
Locatif	1 485	- 14%

Tableau 6 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre 2016

	Quantité	Variation (1)
Ventes	12 767	2%
Nouvelles inscriptions	18 130	- 8%
Inscriptions en vigueur	32 390	- 10%

Tableau 7 : Ventes d'unifamiliales - 2e trimestre 2016

	Quantité	Variation (1)
Ventes	7 722	1%
Inscriptions en vigueur	16 044	- 13%
Prix médian	296 500 $	2%
Prix moyen	358 380 $	3%
Délai de vente moyen (jours)	95	1

Tableau 8 : Ventes de copropriétés - 2e trimestre 2016

	Quantité	Variation (1)
Ventes	3 844	4%
Inscriptions en vigueur	13 336	- 6%
Prix médian	239 290 $	1%
Prix moyen	283 841 $	4%
Délai de vente moyen (jours)	119	- 3

Tableau 9 : Ventes des plex (2 à 5 logements) - 2e trimestre 2016

	Quantité	Variation (1)
Ventes	1 195	-3%
Inscriptions en vigueur	2 925	- 9%
Prix médian	460 000 $	3%
Prix moyen	485 703 $	4%
Délai de vente moyen (jours)	88	- 3

Sources des tableaux 5 à 9 : Fédération des Chambres immobilières du Québec et SCHL

(1) Taux de variation : En raison du caractère saisonnier, des indicateurs lis au marché immobilier, les taux de variation sont calculés par rapport au même trimestre de l'année précédente.

2.7.4. Portrait du marché local (Secteur Beloeil-Mont-Saint-Hilaire-McMasterville)

Le secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire tel que présenté par la Fédération des chambres immobilières du Québec (FCIQ) inclut notamment les villes de Beloeil, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Basile-le-Grand, Saint-Mathieu-de-Beloeil, Otterburn Park et McMasterville. Toujours en faisant référence au 2e trimestre, une légère hausse des ventes (1%) pour le résidentiel est observée. On perçoit, par le fait même, une augmentation de 10 % par rapport au trimestre précédent du nombre de nouvelles inscriptions.

De façon plus spécifique, l'unifamiliale semble avoir perdu en popularité par un nombre de ventes stabilisé ainsi qu'une baisse du nombre d'inscriptions de l'ordre de 5% par rapport au début d'année. Au niveau des prix de vente, une baisse du prix moyen est également observée (3%) pour le dernier trimestre, mais il semble que cette tendance soit présente depuis la dernière année.

Pour le marché de la copropriété, le nombre de ventes a augmenté de 10% pour le 2e trimestre de 2016 accompagné d'une augmentation du nombre d'inscriptions (9%) pour la même période. De son côté, la copropriété voit son prix moyen augmenter (7%), et ce, même si actuellement la tendance est au marché d'acheteur. Pour les habitations de type multiplex, c'est-à-dire entre deux et cinq logements, les données sont insuffisantes afin de dégager des tendances pour ce type de logement.

Enfin, spécifiquement pour la municipalité de McMasterville, on observe une augmentation du nombre d'inscriptions d'habitation résidentielle sur le marché immobilier, toute habitation confondue, de 48% pour le 2e trimestre de la présente année (2016). Cette augmentation du nombre d'inscriptions risque d'offrir plus de choix aux acheteurs et ainsi provoquer une augmentation des délais de vente. Cependant, le nombre d'inscriptions en vigueur, étant à la baisse (4%), nous pouvons supposer que le marché n'est pas encore saturé sur le territoire de McMasterville et qu'il y a toujours un intérêt de la part des acheteurs pour ce marché.

Tableau 10 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire

	Quantité	Variation (1)
Ventes	293	1%
Nouvelles inscriptions	415	10%
Inscriptions en vigueur	737	- 3%

Tableau 11 : Ventes d'unifamiliales - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire

	Quantité	Variation (1)
Ventes	231	0%
Inscriptions en vigueur	531	- 5%
Prix médian	278 250 $	- 1%
Prix moyen	306 960 $	- 3%
Délai de vente moyen (jours)	97	3%

Tableau 12 : Ventes de copropriétés - 2e trimestre 2016 Secteur Beloeil/Mont-Saint-Hilaire

	Quantité	Variation (1)
Ventes	56	10%
Inscriptions en vigueur	191	9%
Prix médian	202 500 $	11%
Prix moyen	208 157 $	7%
Délai de vente moyen (jours)	104	- 30%

Tableau 13 : Ventes résidentielles totales - 2e trimestre pour McMasterville

	Quantité	Variation (1)
Ventes	17	N.D.
Nouvelles inscriptions	31	48%
Inscriptions en vigueur	36	- 4%

Source des tableaux 10 à 12 : Fédération des Chambres immobilières du Québec
Source du tableau 13 : Centris.ca

(1) Taux de variation : En raison du caractère saisonnier, des indicateurs lis au marché immobilier, les taux de variation sont calculés par rapport au même trimestre de l'année précédente.

2.8. Profil économique

2.8.1. L'économie du secteur de la Gare McMasterville

Selon les données de 2011, l'aire TOD de la municipalité de McMasterville, couvrant la majeure partie de son territoire, dénombre relativement peu d'emplois avec 1110 postes alors que la population s'élève à 5615. Il y a moins de 20 emplois (selon le lieu de travail) pour 100 résidents à McMasterville, comparativement à 27 pour 100 pour le territoire de la couronne sud.

Tableau 14 : Emploi et population du TOD McMasterville

Emploi et population du TOD McMasterville[1]

	2001	2006	2011
Emploi selon le lieu de travail			
McMasterville	610	715	1 110
Couronne-Sud	101 069	117 310	129 205
Population			
McMasterville	3 984	5 234	5 615
Couronne Sud	386 148	429 899	471 850
Ratio emploi pour 100 résidents			
McMasterville	15,3	13,7	19,8
Couronne-Sud	26,2	27,3	27,4

1. Municipalité de McMasterville.
Source : Statistique Canada, Recensements de 2001 et 2006 et ENM de 2011

Source : Traitement CMM, 2016

L'économie de McMasterville est basée principalement sur les 3 domaines suivants :

- une offre de services institutionnels aux résidents : garderies, écoles, résidences privées pour personnes âgées (*Les Résidences Richeloises* classées dans les soins infirmiers) et services municipaux;
- une offre de services privés aux résidents : épiceries, restaurants, soins personnels (salons de beauté et de coiffure), centres et clubs de sports (classés respectivement dans les loisirs et les associations) et concessionnaires automobiles;
- une offre de distribution ponctuelle.

Tableau 15 : Base économique du TOD McMasterville

Base économique du TOD McMasterville[1]
Emploi par secteur économique, ENM de 2011

Secteurs économiques (SCIAN)	Quotient de localisation[2] (>1,25)	Emploi (>20)
Santé et services sociaux	2,02	305
Services sociaux (garderies)	6,78	180
Soins infirmiers (résidences pour personnes âgées)	3,51	75
Arts, spectacles et loisirs	2,70	40
Divertissement et loisirs (centres de sports)	2,32	45
Enseignement	1,55	160
Écoles primaires et secondaires	2,22	145
Autres services	1,44	80
Soins personnels (salons de beauté et de coiffure)	2,00	35
Associations (centres sportifs)	1,55	25
Commerce de gros	1,39	45
Commerce de détail	2,38	280
Concessionnaires, automobiles et pièces	5,52	75
Magasins d'aliments	3,18	85
Hébergement et restauration	1,25	200
Restauration	1,47	180
Autres		
Administration publique locale	1,38	40
Total - Tous les secteurs	1,00	1 110

1. Municipalité de McMasterville.
2. Il s'agit, pour chaque secteur économique, du rapport entre sa part de l'emploi dans le territoire local et sa part de l'emploi en Amérique du Nord.
Sources : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, U.S. Bureau of the Census (ACS) et U.S. Bureau of Labor Statistics (QCEW)

Source : CMM, 2016

Figure 16 : Typologies de commerces et services

Source : Google Maps, 2016

L'éventail des secteurs économiques de McMasterville est peu diversifié. Seulement quelques entreprises représentent le secteur de distribution. Dans les secteurs des services institutionnels, seuls les soins donnés dans les résidences de personnes âgées représentent les services offerts dans le domaine de soin de santé et d'assistance sociale. Le secteur des services privés se limite aux concessionnaires automobiles sur les axes au boulevards Laurier (route 116) et Yvon-l'Heureux (à côté de la route 229) ainsi qu'aux épiceries. Quant au secteur des loisirs, celui-ci est composé des centres sportifs et des clubs de sports.

La population de McMasterville a fait un bond de 31 % de 2001 à 2006 puis s'est stabilisée par la suite (+ 7 % de 2006 à 2011). L'expansion démographique de la première moitié des années 2000 semble avoir suscité une expansion économique pendant les années qui ont suivi. L'emploi selon le lieu de travail, qui était relativement stable (+17 % de 2001 à 2006) a bondi de 55 % entre 2006 et 2011.

La poussée démographique a suscité l'ouverture:

- De garderies (+ 115 emplois);
- D'épiceries (+ 85 emplois);
- De restaurants (+ 80 emplois);
- De cabinets de médecins (+ 40 emplois);
- De concessionnaires automobiles (+ 40 emplois).

Tableau 16 : Emploi selon le lieu de travail dans le TOD McMasterville

Emploi selon le lieu de travail dans le TOD McMasterville[1]

Secteurs économiques (SCIAN)	2001	2006	2011	Variation 2006/2001	Variation 2011/2006
Total	610	720	1 210	110	490
11-22 Agriculture, forêts, mines et services publics	0	0	0	0	0
23 Construction	90	60	30	-40	-30
31-33 Fabrication	0	45	30	45	-15
311 Fabrication d'aliments	0	25	0	25	-25
315 Fabrication de vêtements	0	10	0	10	-10
323 Impression	0	0	15	0	15
332 Fabrication de produits métalliques	10	10	0	0	-10
333 Fabrication de machines	0	15	0	15	-15
41 Commerce de gros	30	30	45	0	15
44-45 Commerce de détail	175	60	180	-55	120
441 Marchands de véhicules auto. et pièces	80	35	75	-45	40
445 Magasins d'alimentation	0	0	85	0	85
48-49 Transport et entreposage	15	0	15	-15	15
51 Information et culture	10	10	0	0	10
52 Finance et assurances	30	10	0	-20	-10
54 Services professionnels et techniques	0	40	30	40	-10
55 Gestion de sociétés et d'entreprises	0	0	0	0	0
56 Services administratifs, gestion des déchets	10	0	15	-10	15
61 Services d'enseignement	135	130	150	-5	30
6111 Écoles primaires et secondaires	130	130	145	0	15
6116 Autres établissements d'enseignement	0	0	15	0	15
62 Soins de santé et assistance sociale	35	145	305	110	160
621 Services de soins ambulatoires	10	10	50	0	40
622 Hôpitaux	0	10	0	10	-10
623 Soins infirmiers et pour bénéficiaires internes	15	60	75	45	15
624 Assistance sociale	15	65	180	50	115
71 Arts, spectacles et loisirs	20	25	40	5	15
713 Divertissement et loisirs	10	15	45	5	30
72 Hébergement et restauration	40	25	100	-15	75
722 Restauration et débits de boissons	40	20	100	20	80
81 Autres services (sauf les adm. publiques)	95	95	80	0	-15
811 Réparation et entretien	75	35	20	-40	-15
812 Soins personnels et blanchissage	15	55	45	40	-10
813 Associations	0	0	25	0	25
91 Administrations publiques	20	25	45	5	20
913 Administrations publiques locales	20	15	40	-5	25

1. Municipalité de McMasterville.
Source : Statistique Canada, Recensements de 2001 et 2006 et ENM de 2011.

Source : CMM, 2016

Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville - révisé le 20 mars 2017

3. Synthèse : forces, faiblesses et opportunités

Dans l'optique de résumer l'ensemble des enjeux et des éléments du diagnostic, le tableau ci-dessus peint en quelques mots les forces, faiblesses et opportunités de développement de McMasterville.

La vision de développement devra mettre de l'avant les forces et composer avec les faiblesses de la municipalité de McMasterville afin d'améliorer les milieux de vie pour l'ensemble de la population, et ce, dans une perspective de développement durable afin d'allier l'ensemble des activités économiques, sociales et environnementales afin que tous puissent en tirer profit.

Tableau 17 : Forces, faiblesses et opportunités

Forces
1. Présence d'éléments naturels ayant un fort potentiel paysager et un important attrait: la rivière Richelieu et le mont Saint-Hilaire; 2. Une forêt urbaine bien établie; 3. Présence de grandes superficies de terrains vacants et de terrains à redévelopper; 4. Desserte abondante en équipements récréatifs et institutionnels; 5. Desserte par les transports en commun et le réseau routier supérieur; 6. Présence de nombreux liens cyclables actuels et futurs; 7. Marché immobilier stable; 8. Présence de la gare et utilisation soutenue des transports en commun.

Faiblesses

1. Zone de conservation agissant comme obstacle entre la gare et les terrains à développer;
2. Présence de nombreux stationnements de grande surface dont celui incitatif (îlots de chaleur);
3. Secteur commercial (route 116) peu diversifié et axé sur le déplacement automobile;
4. Marché de la copropriété marquée par une faible décroissance (limitant les typologies disponibles);
5. Manque de liens du nord au sud de la voie ferrée;
6. Zone inondable en bordure de la route 223 et de la rivière Richelieu;
7. Manque d'accès aux berges et aux zones écologiques exceptionnelles;
8. Secteur de développement principal enclavé par de lourdes infrastructures de transport;
9. Équipements de parc, sport et loisir loin des futurs secteurs de développement;
10. Typologies résidentielles peu diversifiées;

Opportunités

1. Tirer profit des percées visuelles et dessiner une trame mettant en valeur les paysages;
2. Permettre une meilleure accessibilité aux berges et aux milieux naturels existants;
3. Offrir une diversité dans les typologies résidentielles;
4. Augmenter l'offre commerciale de proximité en assurant une mixité compacte;
5. Développer de nouveaux réseaux et compléter les réseaux existants : piétonnier, cyclable, routier;
6. Tirer profit du dynamisme immobilier afin de créer des milieux de vie complets;
7. Réutiliser les espaces de stationnement sous-utilisés à des fins de développement.

4. Constat général

Le concept du TOD s'appuie sur la création de milieux de vie denses, compacts et mixtes aux abords d'infrastructures de transport collectif, telle la gare de McMasterville.

La présence d'une zone de parcs et d'espaces de conservation entre la gare et les terrains potentiellement développables oblige à adapter les particularités du site afin de créer des potentiels structurants et porteurs d'un développement du XXIe siècle.

Il est primordial de profiter de la localisation centrale de la gare de McMasterville au sein du territoire de la municipalité afin d'y créer des liens entre les quartiers sud et nord. Étant enclavée par de lourdes infrastructures de transport que sont la route 116 et le chemin de fer, la gare devra jouer un rôle de plaque tournante où tant les transports collectifs et actifs y convergeront.

En plus de la gare, le territoire devra maximiser les liens de transit nord-sud afin d'améliorer la circulation globale sur son territoire.

5. Vision d'aménagement

Afin de bien dégager les potentiels et les contraintes du territoire, l'implication du citoyen en amont a été nécessaire dans l'optique d'être cohérent et transparent dans la démarche. Ainsi, plusieurs activités de participation citoyenne ainsi qu'un sondage web ont été mis en place. Il se dégage donc des interventions bien précises et soucieuses de la population actuelle et future.

Dans sa vision de développement du secteur du PPU, la municipalité de McMasterville souhaite inscrire ses intentions à l'ère du développement durable et du renouveau urbain.

Les interventions proposées à la planification détaillée sont axées sur la mise en valeur des éléments identitaires de McMasterville, notamment la rivière Richelieu ainsi que les percées visuelles vers les Montérégiennes.

- Encourager le développement de milieux de vie denses, cohérents et sensibles de façon progressive afin de répondre aux besoins des résidents actuels et futurs en capitalisant sur les atouts naturels des secteurs disponibles pour le développement et en permettant de créer une offre pour le transport en commun.

- Créer un lieu de rassemblement identitaire et dynamique profitant de la présence de la gare.

- Permettre une sécurisation des déplacements à travers les secteurs, aussi bien pour les cyclistes, les piétons que les automobilistes pour ainsi favoriser le transport actif et contribuer à la synergie entre les différents quartiers de la municipalité.

- Assurer un rayonnement régional et national afin que McMasterville soit reconnue comme un milieu attractif et dynamique au panorama spectaculaire.

Consciente de son attractivité et de son potentiel de développement, la Municipalité préconise une densification respectueuse de son territoire, tout en alliant les fonctions commerciales, résidentielles et récréatives dans la création de milieux de vie complets dont l'épine dorsale s'appuie sur les réseaux de transport en commun centralisés vers la gare de train et complétés par des réseaux de transport actif et véhiculaires efficaces et sécuritaires.

Le développement doit nécessairement s'inscrire dans une vision métropolitaine de l'aménagement, mais elle doit aussi répondre aux besoins locaux de sa population actuelle et future. À cet égard, McMasterville souhaite léguer aux générations futures un développement soucieux d'innovation dans les sphères économique, sociale et environnementale.

6. Objectifs du PPU

Les choix d'aménagement identifiés dans le PPU viennent soutenir la vision mise de l'avant par la Municipalité et prennent en compte les forces, faiblesses, opportunités et menaces auxquelles elle fait face et qui sont englobées dans une planification régionale identifiant le territoire de McMasterville en aire TOD.

Ces objectifs ont donc été élaborés en réponse aux éléments précédemment mentionnés, mais aussi en fonction des différents constats établis à travers les exercices de consultations citoyennes.

Les objectifs se déclinent selon quatre grands thèmes qui sont détaillés à la page suivante.

Une planification détaillée ainsi qu'un plan d'action assurera ainsi l'atteinte des objectifs de la présente section en élaborant un éventail de moyens de mise en oeuvre pour les trois (3) secteurs ciblés dans le présent Programme particulier d'urbanisme.

Figure 17 : Cartes des limites du PPU

6.1. Thèmes du PPU

Quatre thèmes servent de pierre d'assise pour la mise en oeuvre du Programme particulier d'urbanisme de l'aire TOD optimale de McMasterville. Ces thèmes se déclinent ainsi :

1. Synergie du territoire et convergence du pôle intermodal

Dans la planification de type TOD, il est primordial de créer un lieu rassembleur qui vient s'articuler à proximité du pôle de convergence de plusieurs modes de transport. Cela s'avère à être le coeur même de la Municipalité où transigeront quotidiennement les citoyens.

2. Mobilité, sécurité et accessibilité

La mobilité, la sécurité et l'accessibilité s'avèrent l'épine dorsale de la planification envisagée. Effectivement, la trame urbaine, caractérisée par les réseaux routiers, piétonniers et cyclables, guide grandement le développement et établit la réussite d'un développement de type TOD.

3. Environnement, paysage et milieux naturel

L'environnement, les paysages et les milieux naturels doivent être perçus comme des éléments positifs au développement. Effectivement, ils participent à une saine qualité de vie, améliorent la santé publique et nous permettent de rêver et de contempler.

4. Identité, cadre bâti et milieux de vie

Le sentiment d'appartenance à une municipalité et à un quartier est primordial à la création de communautés saines où il fait bon vivre. Quels sont les éléments qui nous identifient ? Qu'aimons-nous tant des milieux de vie de McMasterville ? Il faudra s'assurer de les mettre en valeur et/ou de les développer davantage.

7. Plan d'action du PPU

7.1. Plan d'action

Le plan d'action vient influencer des interventions tant dans le domaine public que privé afin d'appuyer le développement de l'aire TOD de McMasterville. Pour se faire, divers objectifs ont été soulevés d'où découlent des actions physico-spatiales qui viennent concrétiser la vision du conseil municipal. Dans l'optique d'assurer la réalisation de ces actions, des actions règlementaires doivent être posées.

Thème 1 : Synergie du territoire et convergence du pôle intermodal

Objectifs	Actions		Horizon de réalisation
Objectif 1.1 : Améliorer l'intégration de la gare au sein du territoire existant, en misant notamment sur le transport actif et collectif	Actions physico-spatiales		
	1.1.1 :	Faire converger les pistes multifonctionnelles existantes et projetées vers le pôle de la gare;	Moyen terme
	1.1.2 :	Aménager un lien de transport actif entre le futur pôle commercial mixte et la gare par une piste multifonctionnelle express;	Long terme
	1.1.3 :	Réaliser une étude de mobilité sur l'implantation d'un circuit de mini-navette électrique;	Long terme
	1.1.4 :	Réaménager les liens actifs existants afin d'harmoniser les déplacements du piéton et du cycliste avec l'ensemble du territoire;	Court terme
	1.1.5 :	Déployer un réseau de transport collectif qui connectera la gare au nouveau quartier;	Long terme
	1.1.6 :	Envisager la possibilité de développer un pôle mixte sur l'aire du stationnement incitatif.	Long terme
	Action règlementaire au niveau du *Plan d'urbanisme*		
	1.1.7 :	Modifier le plan des réseaux et infrastructures de transport collectif et actif du Plan d'urbanisme afin d'y intégrer de nouveaux aménagements cyclables.	Court terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de zonage*		
	1.1.8 :	Imposer des exigences minimales en matière de stationnement pour vélo;	Court terme
Objectif 1.2 : Intégrer la gare au nouveau quartier en tenant compte des contraintes	Actions physico-spatiales		
	1.2.1 :	Créer un lieu rassembleur et attrayant au pourtour de la gare par l'entremise d'un marché public qui agira comme porte d'entrée du nouveau quartier;	Moyen terme
	1.2.2 :	Aménager le marché public par l'intégration de mobiliers urbains qui s'inspirera de la signature du nouveau quartier;	Moyen terme
	1.2.3 :	Réaménager l'intersection du boulevard Laurier (route 116) à la hauteur de la gare dans l'optique de créer un lieu central au sein de la municipalité de McMasterville;	Moyen terme
	1.2.4 :	Ajouter de l'éclairage public à l'échelle du piéton, plus particulièrement aux intersections;	Moyen terme
	1.2.5 :	Aménager de façon ponctuelle un réseau de pistes multifonctionnelles afin de faciliter les déplacements vers la gare;	Moyen terme
	1.2.6 :	Mettre en valeur et assurer la conservation des paysages et des milieux naturels d'intérêt par un agencement des volumétries;	Moyen terme
	1.2.7 :	Aménager des sentiers champêtres qui tireront profit de la présence des milieux naturels d'intérêt tout en permettant d'accéder rapidement à la gare.	Long terme
Objectif 1.3 : Améliorer l'intégration du nouveau quartier au territoire existant	Actions physico-spatiales		
	1.3.1 :	Créer une voie de circulation collectrice qui se connectera au boulevard Laurier (route 116) et la route 223;	Moyen terme
	1.3.2 :	Aménager des liens piétonniers au sein de la nouvelle voie de circulation collectrice qui se poursuivent dans les quartiers avoisinants;	Moyen terme
	1.3.3 :	Créer un parc riverain aux abords de la rivière Richelieu qui vient se connecter au réseau vert de la Municipalité.	Moyen terme

Thème 2 : Mobilité, sécurité et accessibilité

Objectifs	Actions		Horizon de réalisation
Objectif 2.1 : Créer une trame perméable permettant des déplacements efficaces, fluides et sécuritaires qui incitent l'utilisation des transports actifs	Actions physico-spatiales		
	2.1.1 :	Réaliser une étude de circulation détaillée pour l'intersection de la route 223 et de la rue Purvis Club;	Moyen terme
	2.1.2 :	Aménager des mesures d'apaisement de la circulation par l'entremise d'aménagements innovateurs et reconnus (rétrécissement de la chaussée, paysagements, aménagements de saillies de trottoir, dos d'âne, etc.) sur les rues projetées dans le PPU;	Moyen terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de zonage*		
	2.1.3 :	Aux abords des réseaux multifonctionnels, plus spécifiquement ceux en retrait des voies de circulation, permettre des usages et des aménagements assurant la présence d'activités et, par le fait même, participant à l'animation de ces sentiers par l'entremise de commerces et de services de proximité;	Long terme
Objectif 2.2 : Créer des réseaux récréatifs dans les aires de conservation et aux abords de la rivière Richelieu venant s'arrimer aux divers réseaux plus « fonctionnels »	Actions physico-spatiales		
	2.2.1 :	Aménager des sentiers champêtres à même les milieux naturels d'intérêt;	Long terme
	2.2.2 :	Prendre en compte l'interconnectivité entre les sentiers champêtres et les pistes multifonctionnelles lors de la réalisation d'aménagement afin de faciliter les déplacements et d'offrir une diversité en termes d'itinéraire;	Long terme
	2.2.3 :	Installer des points d'information et d'interprétation du paysage.	Long terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*		
	2.2.4 :	Intégrer comme critère l'aménagement de sentiers multifonctionnels lors d'opérations cadastrales.	Court terme
Objectif 2.3 : Assurer une intégration des différents modes de transport (automobile, vélo, marche, transport collectif) dans la conception du système viaire et dans la hiérarchisation des voies de circulation	Actions physico-spatiales		
	2.3.1 :	Intégrer à même les voies de circulation une piste multifonctionnelle;	Moyen terme
	2.3.2 :	Développer une offre en transport collectif particulière au secteur du PPU et en complémentarité avec le reste du territoire;	Moyen terme
	2.3.3 :	Créer des liens de transport actif entre les voies de circulation et la gare pour permettre des parcours plus rapides et directs;	Moyen terme
	2.3.4 :	Sécuriser les intersections par l'aménagement de saillies paysagères.	Moyen terme

Objectif 2.4 : Assurer une offre suffisante en stationnement		Actions physico-spatiales	
	2.4.1 :	Créer des surlargeurs à même les voies de circulation afin de permettre le stationnement sur rue dans les secteurs à redévelopper;	Moyen terme
	2.4.2 :	Restreindre le stationnement sur rue près des intersections afin de diminuer l'impact de l'automobile sur le paysage et de sécuriser les déplacements piétonniers et cyclistes;	Moyen terme
		Actions règlementaires au niveau du *Règlement de zonage*	
	2.4.3 :	Exiger des revêtements pour aire de stationnement de couleur pâle dont l'IRS est supérieur à 29;	Court terme
	2.4.4 :	Obliger des aires de stationnement intérieures pour tous les usages résidentiels ainsi que pour les bâtiments d'usage mixte et les usages commerciaux;	Court terme
	2.4.5 :	Réduire le ratio de cases de stationnement selon les zones;	Court terme
	2.4.6 :	Exiger des stationnements souterrains pour les bâtiments de densité plus forte;	Moyen terme
		Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*	
	2.4.7 :	Intégrer des critères afin de prévoir à même les aires de stationnement des bassins de rétention, des îlots de verdure et la plantation d'arbres;	Moyen terme
	2.4.8 :	Intégrer des critères afin d'aménager l'implantation de liens piétonniers dans les aires de stationnement extérieures.	Moyen terme
Objectif 2.5 : Permettre une interconnectivité avec les différents secteurs (nord, est et ouest) de la Municipalité		Actions physico-spatiales	
	2.5.1 :	Connecter une voie de circulation collectrice à la rue W.-McMaster en y intégrant un passage à niveau qui traverserait le chemin de fer permettant ainsi une connexion avec le réseau routier supérieur;	Long terme
	2.5.2 :	Profiter du déplacement de la route 223 pour permettre une connexion adéquate aux nouveaux secteurs d'aménagement.	Moyen terme

Thème 3 : Environnement, paysages et milieux naturels

Objectifs		Actions	Horizon de réalisation
Objectif 3.1 : Planifier les secteurs de développement en s'assurant de conserver des percées visuelles sur les éléments d'intérêt tels que la rivière et la montagne		Actions physico-spatiales	
	3.1.1 :	Mettre en valeur les vues sur la rivière Richelieu et le mont Saint-Hilaire en adaptant la grille de rues;	Court terme
	3.1.2 :	Aménager des espaces de détente à même ce parc riverain par l'entremise de mobiliers urbains et de kiosques;	Moyen terme
	3.1.3 :	Ajouter de l'éclairage public à l'échelle du piéton;	Moyen terme
	3.1.4 :	Intégrer des supports à vélo aux aménagements prévus.	Court terme
		Action règlementaire au niveau du *Règlement de zonage*	
	3.1.5 :	Limiter la hauteur des bâtiments en fonction de leur localisation et de leur impact sur les éléments d'intérêt.	En continu
		Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*	
	3.1.6 :	Pour les nouveaux projets de construction ou les agrandissements visant à augmenter la superficie de la façade (autant verticalement qu'horizontalement), intégrer des critères quant aux percées visuelles et la mise en valeur des éléments d'intérêt.	Court terme
Objectif 3.2 : Permettre l'accès aux berges et aux éléments naturels à valeur écologique intéressante		Actions physico-spatiales	
	3.2.1 :	Aménager un parc riverain aux abords de la rivière Richelieu;	Moyen terme
	3.2.2 :	Assurer que les aménagements aux abords de la rivière Richelieu permettent le maintien de son état naturel;	En continu
	3.2.3 :	Planifier des sentiers champêtres au niveau des milieux naturels d'intérêt afin de permettre aux citoyens d'utiliser et d'apprécier les lieux.	Moyen terme
		Action règlementaire au niveau du *Plan d'urbanisme*	
	3.2.4 :	Créer une nouvelle affectation de parc et espace de conservation - TOD dédiée à un usage de parcs et d'espaces verts aux abords de la rivière Richelieu.	Court terme
Objectif 3.3 : Convertir les contraintes liées aux friches industrielles en des potentiels d'aménagement à des fins récréatives ou de mise en valeur d'éléments naturels		Actions physico-spatiales	
	3.3.1 :	Planter de nouveaux arbres et de végétaux afin d'augmenter le couvert forestier et de mettre en valeur les milieux naturels d'intérêt;	Moyen terme
	3.3.2 :	Offrir des activités récréatives qui sont complémentaires avec celles déjà offertes;	Moyen terme
	3.3.3 :	Offrir des thématiques distinctes de chacun des parcs pour assurer un équilibre avec les différents équipements collectifs de la ville (parc de voisinage et parc régional);	Moyen terme
		Action administrative	
	3.3.4 :	Tenir à jour une liste des terrains contaminés afin d'assurer un suivi rigoureux quant à la sécurisation des terrains et l'inspection des contaminants conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement;	Court terme
		Action règlementaire au niveau du *Plan d'urbanisme*	
	3.3.5 :	Créer une nouvelle affectation de parc et espace de conservation - TOD dédiée à un usage de parcs et d'espaces verts sur les friches industrielles;	Moyen terme
Objectif 3.4 : Réaliser un développement optimal et durable en accord avec son milieu et prenant profit des potentiels naturels		Actions physico-spatiales	
	3.4.1 :	Favoriser des aménagements paysagers sur rue, selon les coupes types de rues proposées;	En continu
	3.4.2 :	Favoriser une gestion des eaux pluviales à même les sites aménagés;	En continu
	3.4.3 :	Encourager des aménagements écoresponsables et utiliser de haut standard de construction.	En continu
		Action règlementaire quant à la création d'un règlement municipal concernant les ententes sur les travaux municipaux	
	3.4.4 :	Préparer et adopter un règlement sur les ententes sur les travaux municipaux afin d'encadrer les projets d'infrastructures projetées, les travaux et les coûts afférents ainsi que d'assurer une qualité de ces composantes.	Court terme
		Actions règlementaires au niveau du *Règlement de zonage*	
	3.4.5 :	Réduire les taux d'implantation au sol et autoriser, selon les zones, une plus forte densité d'occupation du sol (augmenter le nombre minimal de logements, permettre des modes d'implantation jumelés et en contiguïté);	Court terme
	3.4.6 :	Intégrer des normes exigeant des revêtements de couleur pâle pour le recouvrement des aires de stationnement et des allées de circulation dans l'optique de réduire l'effet d'îlot de chaleur;	Court terme
	3.4.7 :	Assurer l'enfouissement de tous les fils électriques.	En continu

Thème 4 : Identité, cadre bâti et milieux de vie

Objectifs	Actions		Horizon de réalisation
Objectif 4.1 : Accentuer les éléments identitaires de McMasterville telles la rivière Richelieu et la montagne.	Actions physico-spatiales		
	4.1.1 :	Créer un parc riverain permettant la réappropriation des berges de la rivière Richelieu;	Moyen terme
	4.1.2 :	Mettre en valeur les percées visuelles vers le mont Saint-Hilaire via le parc riverain et la trame de rues.	En continu
Objectif 4.2 : Assurer un développement compact tout en respectant une porosité du tissu urbain similaire à celui du McMasterville traditionnel	Actions physico-spatiales		
	4.2.1 :	Concentrer la forte densité près de l'axe central principal;	Court terme
	4.2.2 :	Connecter les espaces semi-privés au réseau actif public.	En continu
	Actions règlementaires au niveau du *Règlement de zonage*		
	4.2.3 :	Imposer un seuil minimal de densité pour les terrains à construire et ceux à reconstruire ou transformer;	Court terme
	4.2.4 :	Réduire les marges de recul avant et le long des allées d'accès véhiculaires afin de permettre une implantation de bâtiment près des voies de circulation et ainsi participer à leur encadrement et leur animation;	Court terme
	4.2.5 :	Dans le cas des projets intégrés, exiger des dégagements suffisants entre les bâtiments dans l'optique d'offrir un tissu poreux;	En continu
	4.2.6 :	Exiger des liens piétonniers dans les projets intégrés d'habitation;	En continu
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*		
	4.2.7 :	Assujettir l'implantation des bâtiments à des objectifs et critères d'évaluation restrictifs afin d'encourager un cadre bâti structurant qui participe à l'encadrement du domaine public.	Court terme
	4.2.8 :	Intégrer des critères permettant l'alignement des terrains de manière à créer des percées visuelles;	En continu
Objectif 4.3 : Promouvoir une mixité des usages combinant des usages résidentiels, une offre commerciale de proximité et des usages publics satisfaisant aux besoins de la vie courante	Actions physico-spatiales		
	4.3.1 :	Travailler de pair avec le CLD de la MRC afin de développer le secteur commercial-mixte afin de répondre aux besoins des futurs résidents;	Moyen terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de zonage*		
	4.3.2 :	Amorcer une réflexion sur les usages commerciaux autorisés le long du boulevard Laurier ainsi que du chemin Richelieu;	Moyen terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement sur les usages conditionnels*		
	4.3.3 :	Adopter un règlement sur les usages conditionnels sur l'ensemble du territoire pour les usages de proximité de faible impact : garderie, dépanneur, commerce de biens courants (boulangerie, boucherie, etc.), restauration, services professionnels, etc. afin de permettre leur déploiement dans les quartiers résidentiels et offrir des services de proximité.	Court terme
Objectif 4.4 : Créer des pôles récréatifs et culturels de destination qui participent à l'animation du secteur et à une vie de quartier saine et complète	Actions physico-spatiales		
	4.4.1 :	Conserver les milieux naturels d'intérêt;	En continu
	4.4.2 :	Aménager les milieux pour faciliter leur utilisation via la planification de sentiers champêtres et l'intégration de mobilier urbain;	Long terme
	4.4.3 :	Créer un parc de voisinage qui accueillera du mobilier de jeux d'enfants.	Moyen terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de zonage*		
	4.4.4 :	Permettre les usages récréatifs et culturels près de la rivière Richelieu et près des équipements institutionnels et publics, ainsi qu'aux abords de la gare.	Court terme

Objectif 4.5 :Réaliser une architecture axée sur le concept de développement durable, utilisant des matériaux et des techniques éco-environnementales	Action règlementaire au niveau du *Règlement de construction*		
	4.5.1 :	Encourager le verdissement des toits plats;	Court terme
	4.5.2 :	Obliger l'utilisation de matériaux écoresponsables;	Court terme
	4.5.3 :	Promouvoir des techniques de construction durable et l'utilisation de matériaux locaux.	En continu
	4.5.4 :	Exiger un cadre bâti avec un haut standard écoénergétique et favoriser des composantes architecturales liées au développement durable (ex.: toit végétalisé, toit blanc, système à faible consommation d'eau, etc.).	En continu
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*		
	4.5.5 :	Assujettir les nouvelles constructions, agrandissements et travaux de rénovation à des objectifs et critères visant l'utilisation de techniques de construction durable, assurer l'utilisation de matériaux de qualité.	Court terme
Objectif 4.6 :Proposer une gamme complète de typologies résidentielles afin de répondre aux différents besoins de la population de McMasterville	Actions règlementaires au niveau du *Règlement de zonage*		
	4.6.1 :	Autoriser différentes typologies de logement dans un éventail de modes d'implantation;	Court terme
	4.6.2 :	Exiger l'aménagement d'aires d'agrément.	Court terme
	Action règlementaire au niveau du *Règlement de P.I.I.A.*		
	4.6.3 :	Intégrer des critères visant à réduire la hauteur du plancher du rez-de-chaussée par rapport au niveau moyen du sol (seuil de porte).	En continu

7.2. Programme d’acquisition des immeubles (terrains)

Afin d’assurer la création de nouveaux espaces verts et la mise en place d’un réseau cohérent de lieux publics répondant aux différents besoins, un programme d’acquisition d’immeuble pourra être élaboré. Ce programme prévoit que la Municipalité puisse faire l’acquisition d’immeubles en vue de leur aliénation ou location à des fins prévues au programme particulier d’urbanisme.

7.3. Programme de réhabilitation de l’environnement

Le programme de réhabilitation de l’environnement et l’accord de subvention pour des travaux relatifs à un immeuble conformément au secteur à développer pourront être proposés à l’aide de différentes mesures qui seront adoptées par la Municipalité, si elle le juge opportun, par exemple, l’accord d’aide financière pour des travaux de remise en état, programme de subventions, etc.

8. Organisation spatiale et affectations

8.1. Concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale transpose conceptuellement la vision et les choix d'aménagement qui résultent de la démarche réalisée en amont permettant de poser le diagnostic et dégageant les forces, faiblesses et opportunités.

Le plan concept d'organisation spatiale, tel que présenté à la prochaine page, reflète les éléments porteurs de la vision d'aménagement :

- Corridor vert;
- Corridor pour la piste multifonctionnelle express;
- Marché public;
- Secteurs commerciaux;
- Sécurisation et restructuration de certaines voies publiques de circulation;
- Corridor de déplacements;
- Déplacement de la route 223;
- Pistes multifonctionnelles;
- Pistes multifonctionnelles express.

L'ensemble des éléments structurants la future trame converge vers la gare McMasterville qui agit comme pôle attractif vecteur d'un développement compact et complet.

Les éléments parcs, espaces verts et de conservation complètent la trame verte et bleue et assurent la continuité du corridor vert longeant le ruisseau Bernard.

Figure 18 : Plan du concept d'organisation spatiale

8.2. Affectations et densités du PPU

La présente section vient définir les affectations et les densités d'occupation du sol pour le territoire désigné au PPU. Par ailleurs, certaines affectations découlent des affectations se retrouvant au chapitre 5 du Plan d'urbanisme. Il faut donc s'y référer en ce qui concerne la compatibilité des usages. Toutefois, malgré les dispositions en matière de densité énoncées ci-dessous, la densité brute globale de l'ensemble des secteurs à développer doit atteindre le seuil minimal de 40 logements à l'hectare. Cette densité minimum brute s'applique à tous les espaces vacants et à redévelopper ainsi qu'aux usages résidentiels, ceci comprend également les terrains occupés par un usage mixte tout comme un usage résidentiel.

Au niveau de chaque affectation s'établit une compatibitlié des usages. Dans ce cas-ci, les usages autorisés font référence aux sous-classes d'usages se trouvant dans le Règlement de zonage.

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ »	
LOCALISATION	Cette affectation se situe près des espaces verts et des milieux de conservation et se greffe le long de l'axe de circulation principale. Sa localisation permet d'assurer la vitalité commerciale du secteur nord-ouest et d'augmenter la part modale vouée au transport collectif. De plus, les vues vers la rivière Richelieu et les montagnes sont maximisées. Cette affectation comprend aussi la partie sud du terrain utilisé à des fins de stationnement pour la gare qui est vouée à un redéveloppement.
COMPATIBILITÉ DES USAGES ET TYPOLOGIES	L'affectation « Résidentielle haute densité » autorise les usages et typologies suivantes : • Habitations multifamiliales isolée et jumelée de 4 étages à 6 étages. La hauteur des bâtiments résidentiels situés à moins de 250 mètres de la ligne des hautes eaux de la rivière Richelieu est toutefois limitée à 5 étages. Peuvent également être autorisés en usage conditionnel les usages suivants : bureaux, soins personnels et de santé ainsi que commerces d'alimentation.
DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL	Densité brute minimale de 100 logements à l'hectare.

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE MOYENNE DENSITÉ »	
LOCALISATION	La localisation de cette affectation offre une gradation de la densité vers les zones plus faibles et permet aux résidents d'accéder facilement et rapidement au secteur commercial et/ou aux espaces verts et de conservation.
COMPATIBILITÉ DES USAGES ET TYPOLOGIES	L'affectation « Résidentielle moyenne densité » autorise les usages et typologies suivantes : • Habitation multifamiliale isolée et jumelée de 3 et 4 étages ; • Habitation trifamiliale isolée et jumelée de 2 ou 3 étages ; • Habitation bifamiliale isolée et jumelée de 2 ou 3 étages. Peuvent également être autorisés en usage conditionnel les usages suivants : bureaux, soins personnels et de santé ainsi que commerces d'alimentation. Conformément aux dispositions de la section 5 du chapitre 5 du Règlement de zonage, les usages complémentaires sont autorisés pour l'habitation bifamiliale.
DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL	Densité brute de 55 à 100 logements à l'hectare.

AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE DENSITÉ DIFFÉRÉE »	
LOCALISATION	La localisation de cette affectation permet de dégager les vues vers la rivière Richelieu et le mont Saint-Hilaire grâce à une typologie moins dense et d'une hauteur réduite.
COMPATIBILITÉ DES USAGES ET TYPOLOGIES	L'affectation « Résidentielle densité différée » autorise les usages et typologies suivantes : • Habitation unifamiliale jumelée et contiguë de 2 étages maximum ; • Habitation trifamiliale isolée et jumelée de 2 et 3 étages ; • Habitation bifamiliale isolée et jumelée de 2 et 3 étages. Peuvent également être autorisés en usage conditionnel les usages suivants : bureaux, soins personnels et de santé ainsi que commerces d'alimentation. Conformément aux dispositions de la section 5 du chapitre 5 du *Règlement de zonage*, les usages complémentaires sont autorisés pour l'habitation unifamiliale et bifamiliale.
DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL	Densité brute de 20 à 55 logements à l'hectare.

AFFECTATION « PARC ET ESPACE DE CONSERVATION - TOD »	
LOCALISATION	L'affectation « Parc et espace de conservation- TOD » englobe les espaces suivants : • Terrains situés entre la gare et l'aire vouée au développement ; • Terrain situé au nord de la route 223 et à l'est de la collectrice projetée ; • Le parc riverain sur les berges de la rivière Richelieu. Ils représentent des secteurs d'intérêt où les espaces naturels doivent être préservés et mis en valeur.
COMPATIBILITÉ DES USAGES	L'affectation « Parc et espace de conservation- TOD » autorise les usages suivants : • Terrain de jeux (boîte de sable, glissade, balançoire) • Espace de détente • Espace ornemental • Jardins communautaires • Marché public • Dépôt de matériaux secs

AFFECTATION « COMMERCIALE MIXTE - TOD »	
LOCALISATION	L'affectation « Commerciale Mixte - TOD » doit être facilement accessible par les résidents, notamment ceux habitant dans les secteurs à forte et moyenne densité.
COMPATIBILITÉ DES USAGES ET TYPOLOGIES	L'affectation « Commerciale mixte - TOD » autorise les usages et typologies suivantes : • Bâtiment multifamilial isolé autorisé seulement dans le cas où le passage à niveau sur la voie ferrée ne se réalise pas ; • Bâtiment strictement commercial de 2 à 4 étages ; • Bâtiment mixte isolé comprenant des usages commerciaux au rez-de-chaussée et des usages résidentiels aux étages supérieurs* sur une hauteur variant de 2 à 4 étages. Les usages commerciaux compatibles sont les suivants : • Commerce et service; • Bureau ; • Soins personnels et de santé ; • Services financiers ; • Services et commerces artistiques, culturels et sportifs ; • Vente au détail ; • Commerce de la construcion ; • Commerce de pièces et réparation ; • Commerce d'alimentation ; • Divertissement ; • Établissement hôtelier ; • Restaurant.
DENSITÉ D'OCCUPATION AU SOL	Densité brute de 20 à 55 logements à l'hectare. *logement autorisé aux étages supérieurs seulement

Une étude volumétrique permettant d'illustrer la modulation des différentes densités en lien avec les percées visuelles, les réseaux de transport et les espaces verts est disponible en annexe.

8.3. Répartition de la fonction commerciale

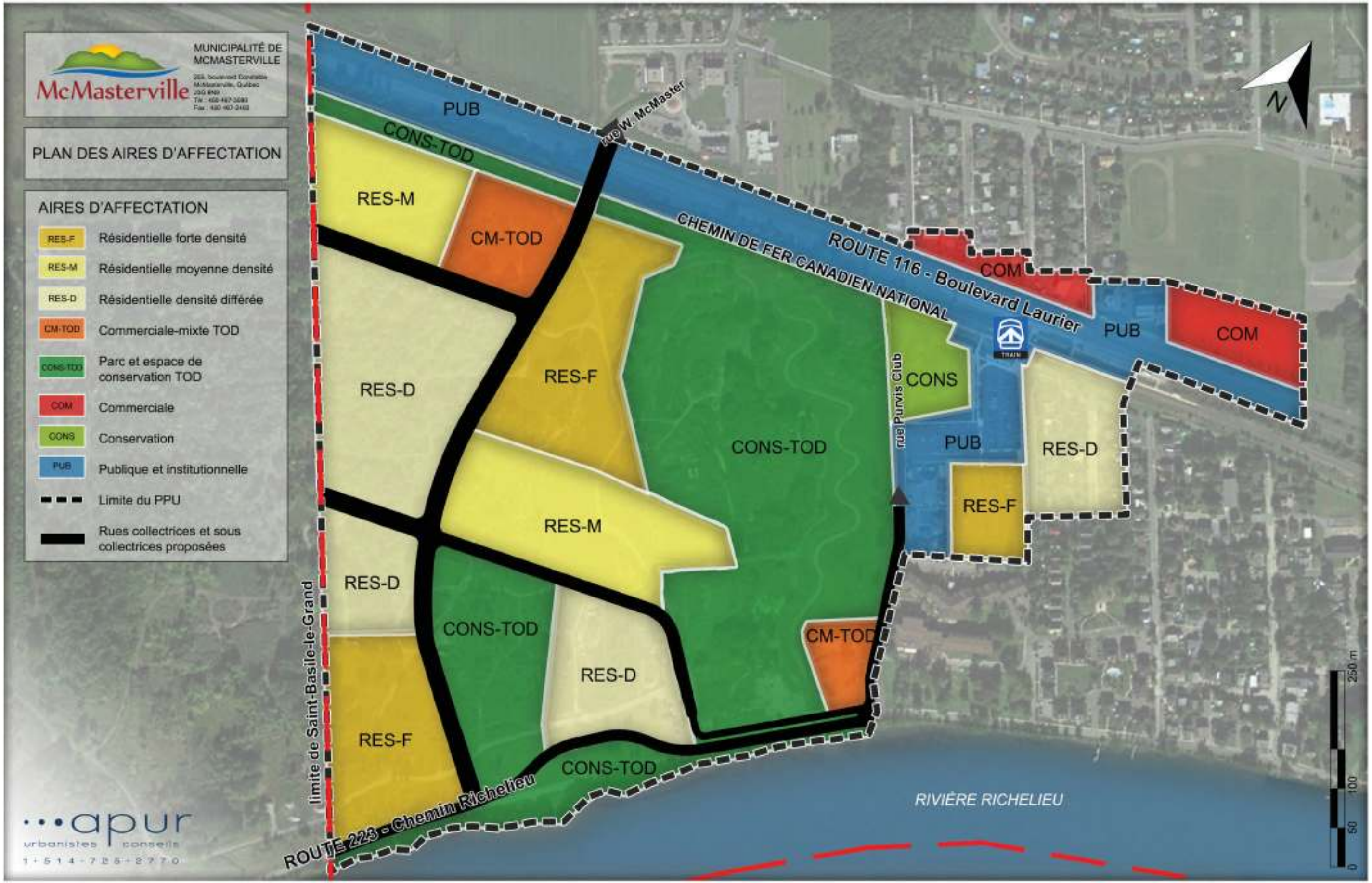
Le territoire désigné par le PPU accueille une diversité d'usages dont la dominance est résidentielle. Quant aux usages commerciaux, ils se concentrent principalement dans deux secteurs identifiés comme étant l'affectation commerciale-mixte TOD. Cette affectation privilégie la fonction commerciale dans la mesure où le rez-de-chaussée des bâtiments à mixité d'usages doit nécessairement accueillir des commerces. Les étages supérieurs, quant à eux, accueilleront des usages résidentiels et/ou commerciaux. Dans cette affectation, des bâtiments strictement à vocation commerciale peuvent y être érigés.

Ainsi, le premier secteur se localise au sud de la route 116 et de la voie ferrée. Faisant front à la principale rue collectrice qui se connecte à la rue W. McMaster, ce secteur jouit d'une visibilité et d'une localisation stratégique dans ce territoire. Un second secteur a également été planifié à l'intersection de la route 223 et de la rue Purvis Club. Cette localisation tire profit, entre autres, de l'achalandage créé par l'accès vers le stationnement incitatif de la gare. En somme, ces deux secteurs affectés majoritairement à la fonction commerciale tirent avantage des tronçons structurants qui offrent une importante visibilité et qui facilitent l'accès tant pour les futurs résidents que les résidents actuels.

Le développement de l'aire TOD au sein du territoire désigné par le PPU s'articule autour de la gare McMasterville. Ainsi, voulant accentuer ce point de convergence, un marché public s'installera à l'ouest de la gare. L'usage « marché public » sera donc spécifiquement autorisé dans la zone dans laquelle elle se situe. Étant situé dans une affectation de parc et espace de conservation, le marché public sera implanté en retrait des éléments naturels d'intérêt s'assurant de limiter ses impacts et de favoriser l'intégrité des milieux naturels existants.

Dans l'optique de stimuler la mixité d'usages au sein du territoire visé, les affectations résidentielles qui sont adjacentes à la rue collectrice principale connectant la route 116 à la route 223 pourront accueillir certains usages commerciaux tels que des bureaux de professionnels, des soins personnels et de santé ainsi que des commerces d'alimentation. Ces usages commerciaux seront assujettis à un règlement sur les usages conditionnels. Cette procédure discrétionnaire permettra d'y exercer un contrôle adéquat sur l'insertion de ces commerces dans des secteurs plus vulnérables que sont les secteurs résidentiels.

Figure 19 : Plan des affectations du sol



8.4. Parc, espace vert et de conservation

Trois grands espaces verts et de conservation se situent dans le secteur à développer et permettent de profiter de pistes et sentiers sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

1. Le plus grand espace de conservation, situé entre la gare McMasterville et le développement résidentiel, crée une zone tampon où les visiteurs et résidents peuvent circuler via des pistes multifonctionnelles et des sentiers pédestres.
2. La seconde zone de conservation, localisée au nord de la route 223, est plus centrale et propose des espaces de détente et des passages sécuritaires aux résidents limitrophes.
3. Le déplacement de la route 223 permet de profiter d'un troisième espace vert donnant, ainsi, accès aux berges de la rivière Richelieu. Une piste multifonctionnelle et des sentiers pédestres permettent une circulation sans danger, loin de la route 223.

Ainsi, chaque résident trouve, à proximité de son logement, un grand espace vert aménagé permettant de circuler d'un bout à l'autre du projet, tout en sécurité.

Figure 20 : Ming Mongkol Park, Thailande

Source : Landezine

Figure 21 : Plan des parcs, espaces verts et de conservation

8.4.1. Inspirations d'aménagement d'espaces verts:

Figure 22 : Ming Mongkol Park, Thailande

Source : Landezine

Figure 23 : Étude volumétrique - secteur parc riverain, TOD de la gare de McMasterville

Source : Apur, 2016

Figure 24 : Promenade Champlain, Ville de Québec

Source : Archdaily

Figure 25 : Plan concept des parcs, espaces verts et de conservation et du corridor vert

8.5. Réseau routier, de transport actif et en commun

8.5.1. Hiérarchie routière

Une rue collectrice principale nord-sud de 22 mètres d'emprise :
- deux voies à double sens;
- des noues de drainage en alternance avec du stationnement sur rue sur les deux côtés de la rue ;
- des saillies aux intersections pour la sécurité des piétons engendrant un ralentissement de la circulation automobile;
- une piste multifonctionnelle;
- un sentier pédestre.

Deux rues collectrices secondaires, notamment pour accéder à la rue Purvis-Club, de 19 mètres d'emprise :
- deux voies à double sens;
- des noues de drainage en alternance avec du stationnement sur rue sur un côté de la rue;
- des saillies aux intersections pour la sécurité des piétons engendrant un ralentissement des voitures;
- une piste multifonctionnelle;
- un sentier pédestre.

Des rues locales permettant de circuler dans les pochettes résidentielles de 16 mètres d'emprise :
- deux voies à double sens;
- des noues de drainage en alternance avec du stationnement sur rue sur un côté de la rue;
- des saillies aux intersections pour la sécurité des piétons engendrant un ralentissement des voitures;
- un sentier pédestre.

Tous ces éléments sont illustrés à la figure 26 de la page suivante.

8.5.2. Transport en commun

Un corridor de transport en commun permet aux résidents de profiter d'un circuit d'autobus desservant tout le secteur résidentiel et passant à proximité du pôle commercial. Ce corridor longe toute la rue collectrice permettant de desservir les secteurs de forte densité, et donc un plus grand nombre de résidents (voir figure 28).

La présence d'une zone franche non construite d'environ 300 mètres de large entre la gare et le développement résidentiel constitue un défi de taille. Toutefois, la réussite de l'implantation d'un TOD dans ce secteur repose, en partie, sur l'implantation d'une ligne de transport efficace et adaptée aux usagés au coeur du quartier et empruntant l'accès local parallèle au chemin Richelieu ou passant par la piste multifonctionnelle express. De plus, s'ajoute à cela la possibilité d'introduire le taxi-bus aux options de déplacement des résidents actuels et futurs comme il est actuellement le cas sur le réseau de la CITVR.

8.5.3. Transport actif

Un réseau de pistes multifonctionnelles et de sentiers pédestres permet de circuler d'un bout à l'autre du secteur à développer et de se connecter au réseau actif existant, soit avec la rue W. Mc-Master, la route 223 et la gare. Une piste multifonctionnelle express permet de franchir d'est en ouest le secteur, traversant la grande zone de conservation, afin d'accéder à la gare et le futur marché public. Ce réseau permet également d'atteindre rapidement au sentier cyclable Oka-Mont-Saint-Hilaire.

L'analyse des distances-réseaux et des temps de parcours depuis la gare nous permet d'apprécier l'efficacité du réseau des pistes multifonctionnelles déployé sur l'ensemble du secteur du PPU et démontre une bonne répartition de la densité afin d'optimiser le nombre de résidences ou la part modale de la marche pour accéder à la gare est égale ou supérieure à 50% (voir figures 29 et 30). Les parts modales (rayons) sont tracées en fonction de la distance de marche depuis la gare : rayon 1 : 0 à 600 m ; rayon 2 : 600 à 800 m ; rayon 3 : 800 à 1000 m ; rayon 4 : 1000 à 1200 m et rayon 5 : 1200 à 1600 m. L'analyse des distances et temps de parcours ne prend pas en comptes le réseau de parcours champêtres, qui permettra de réduire le temps de marche et de vélo.

Figure 26 : Plan de la hiérarchisation des réseaux routiers, transport actif et en commun

Figure 27 : Plan du corridor de transport en commun

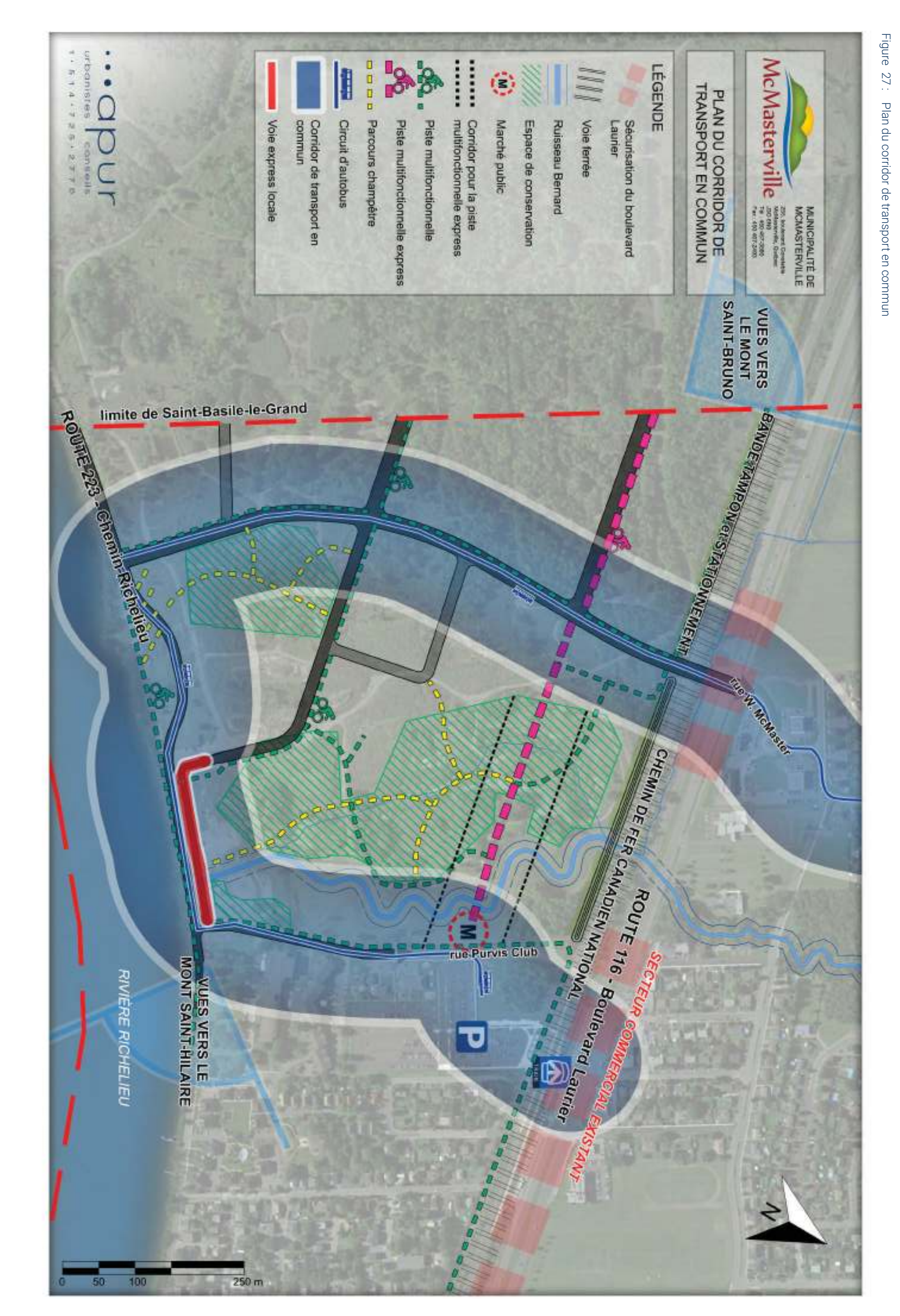


Figure 28 : Plan des distances de marche vers la gare McMasterville

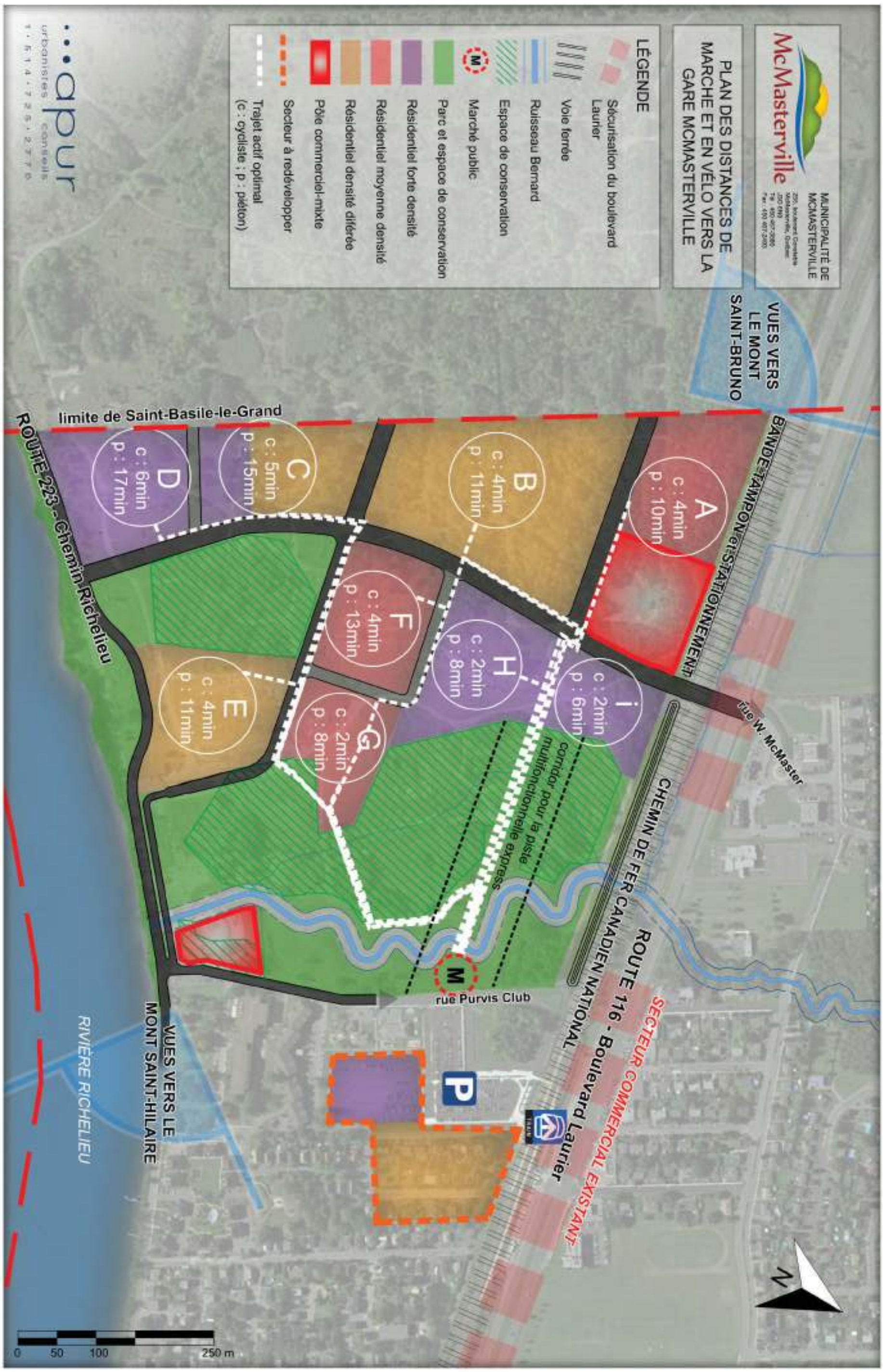
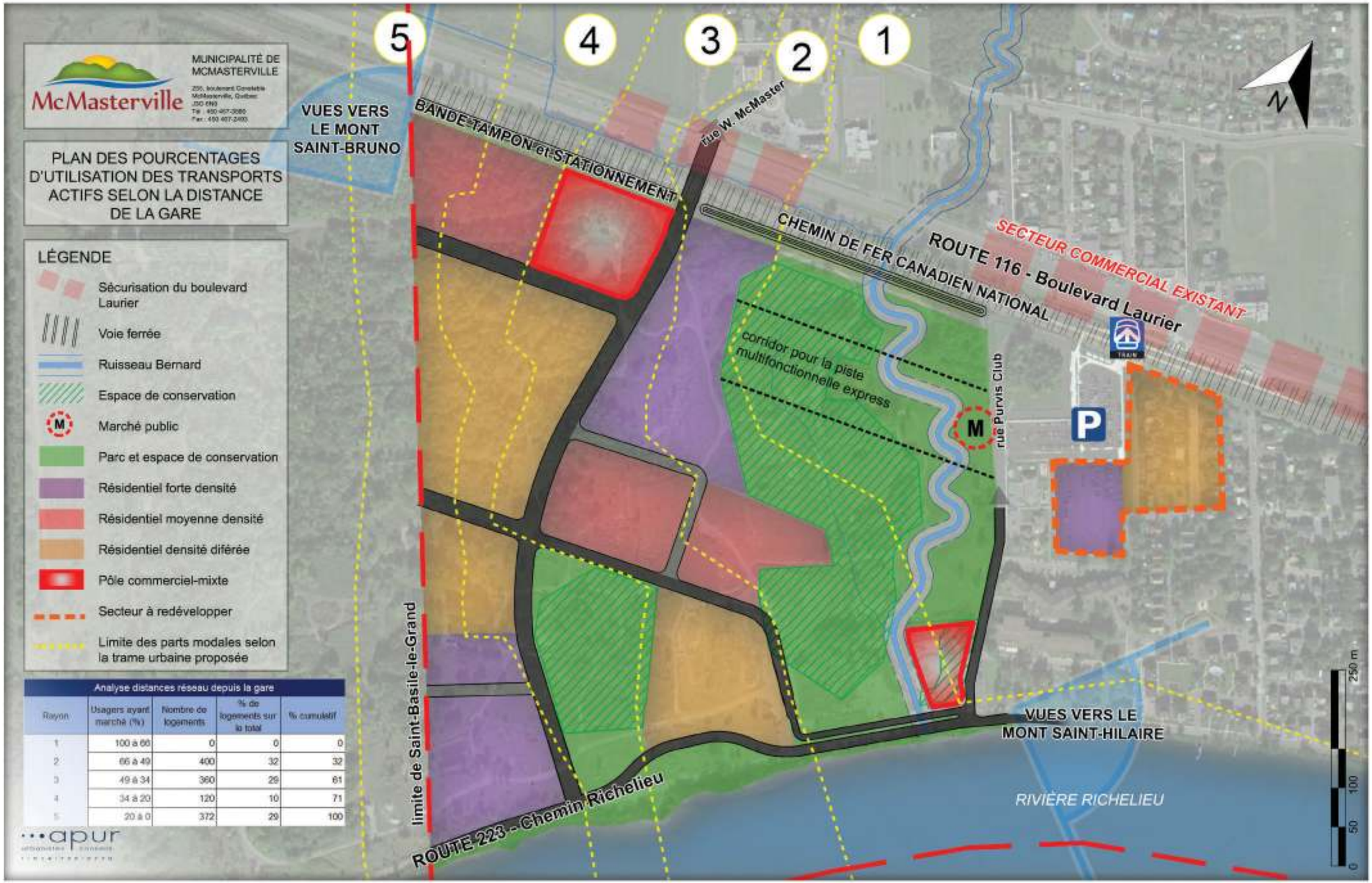
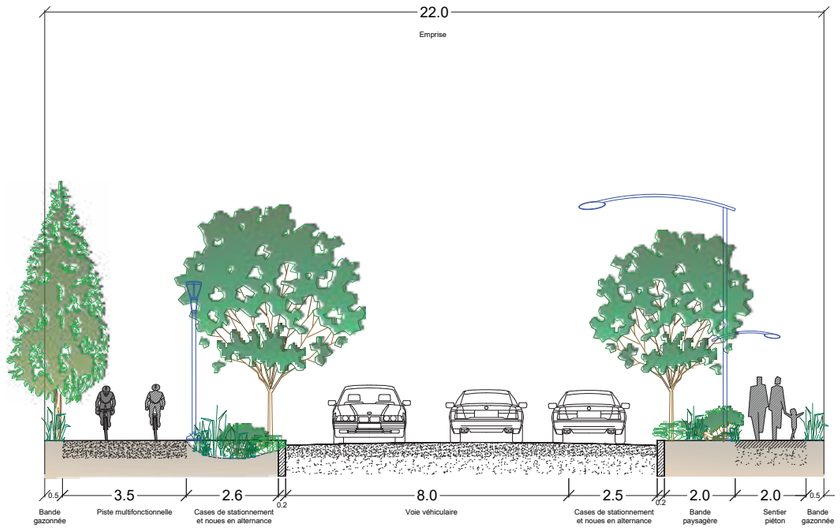


Figure 29 : Plan des pourcentages d'utilisation des transports actifs selon la distance de la gare



Analyse distances réseau depuis la gare				
Rayon	Usagers ayant marché (%)	Nombre de logements	% de logements sur le total	% cumulatif
1	100 à 66	0	0	0
2	66 à 49	400	32	32
3	49 à 34	360	29	61
4	34 à 20	120	10	71
5	20 à 0	372	29	100

Coupe de la rue collectrice proposée

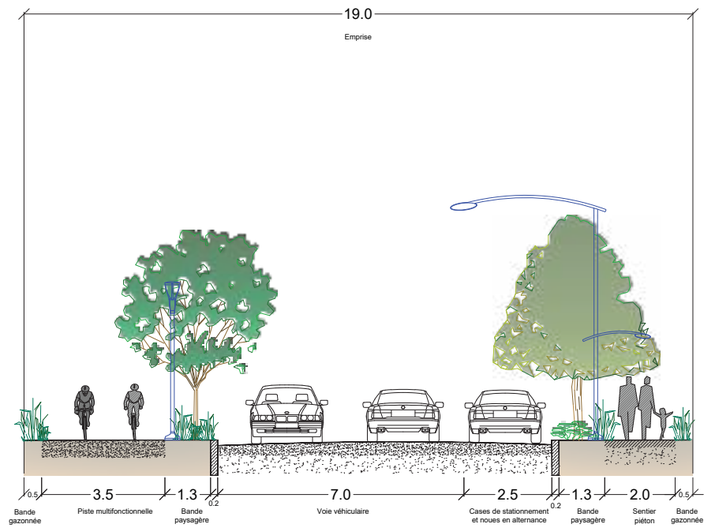


** Dimensions à titre indicatif seulement*

Particularités :

- La rue collectrice est un élément structurant de la planification détaillée du secteur d'intervention ;
- Des noues de drainage situées de part et d'autre de la collectrice permettent une gestion des eaux écologique et efficace ;
- Les cases de stationnement permettent de réduire les grandes surfaces pavées tout en réduisant les îlots de chaleur ;
- La piste multifonctionnelle et le sentier piéton sont séparés de la voie véhiculaire par une bande végétalisée permettant une circulation sécuritaire des utilisateurs ;
- Un éclairage urbain a été choisi à l'échelle du piéton favorisant la sécurité des personnes ;
- La mise en place de bandes végétalisées participe à la réduction des îlots de chaleur, la protection des piétons, la quiétude des secteurs résidentiels et la percolation des eaux pluviales ;
- L'emprise de la rue d'un largeur de 22 mètres permet l'insertion de voies de virage à gauche aux intersections, afin d'assurer une circulation fluide.

Coupe de la rue sous-collectrice proposée

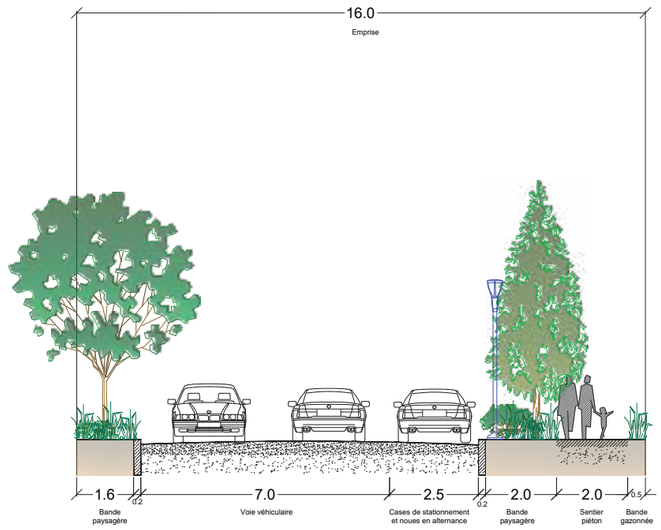


** Dimensions à titre indicatif seulement*

Particularités :

- La rue sous-collectrice est un élément structurant de la planification détaillée du secteur d'intervention ;
- Des noues de drainage situées d'un côté de la rue sous-collectrice permettent une gestion des eaux écologique et efficace ;
- Les cases de stationnement permettent de réduire les grandes surfaces pavées tout en réduisant les îlots de chaleur ;
- La piste multifonctionnelle et le sentier piéton sont séparés de la voie véhiculaire par une bande végétalisée permettant une circulation sécuritaire des utilisateurs ;
- Un éclairage urbain a été choisi à l'échelle du piéton et favorise la sécurité des personnes ;
- La mise en place de bandes végétalisées participe à la réduction des îlots de chaleur, la protection des piétons, la quiétude des secteurs résidentiels et la percolation des eaux pluviales ;
- L'emprise de la rue d'une largeur de 19 mètres permet d'assurer une circulation fluide.

Coupe de la rue locale proposée

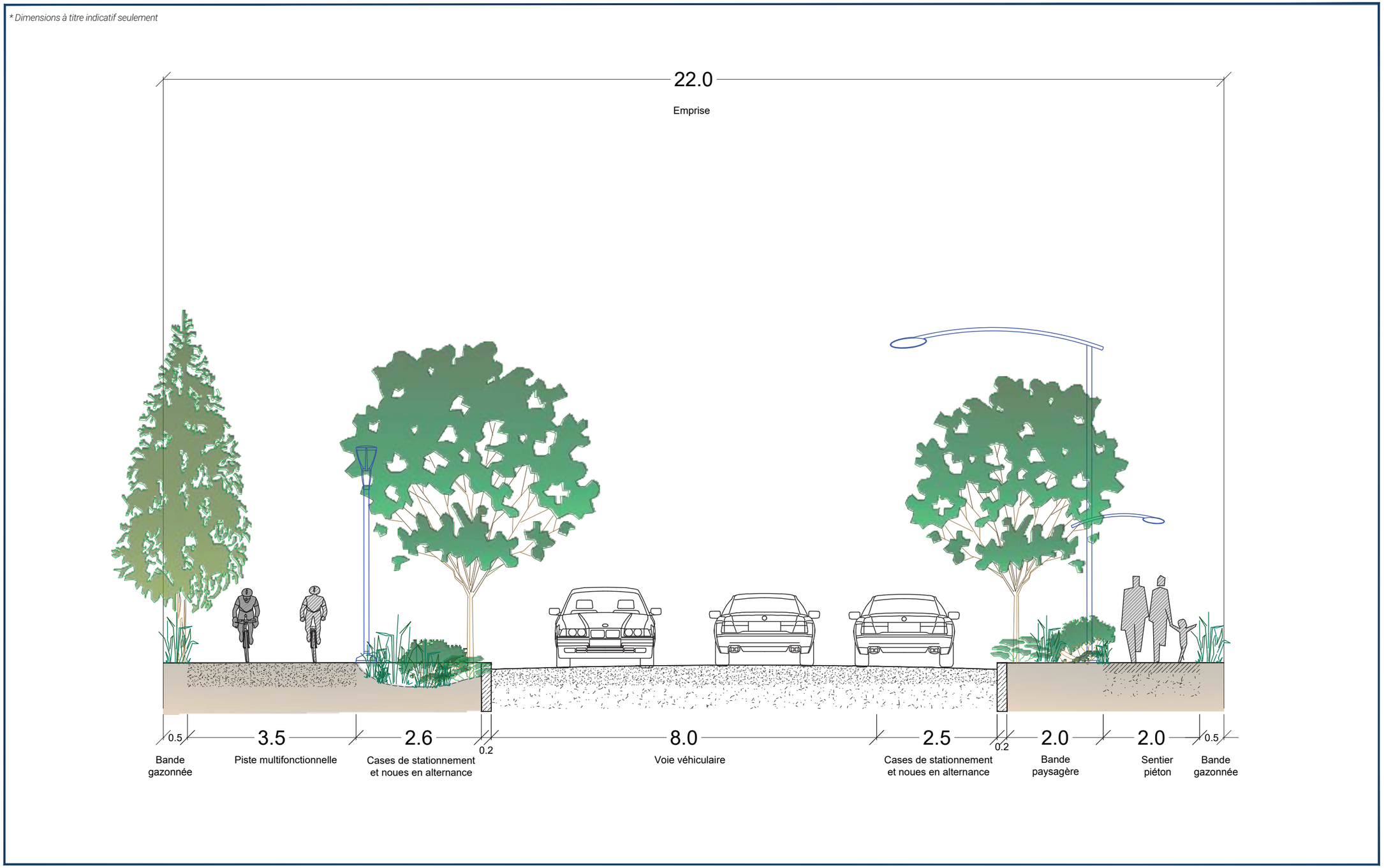


** Dimensions à titre indicatif seulement*

Particularités :

- La rue locale est peu passante et la présence de cases de stationnement en alternance avec les noues de drainage assure la possibilité de se stationner tout en favorisant l'environnement ;
- Des noues de drainage situées d'un côté de la sous-collectrice permettent une gestion des eaux durable et efficace ;
- Les cases de stationnement sur rue permettent de réduire les pochettes de stationnement de grande surface et ainsi de réduire les îlots de chaleur ;
- Le sentier piéton est séparé de la voie véhiculaire par une bande végétalisée permettant une circulation sécuritaire des utilisateurs ;
- Un éclairage urbain a été choisi à l'échelle du piéton et favorise la sécurité des personnes ;
- La mise en place de bandes végétalisées participe à la réduction des îlots de chaleur, la protection des piétons, la quiétude des secteurs résidentiels et la percolation des eaux pluviales.

Figure 30 : Coupe-type de la collectrice

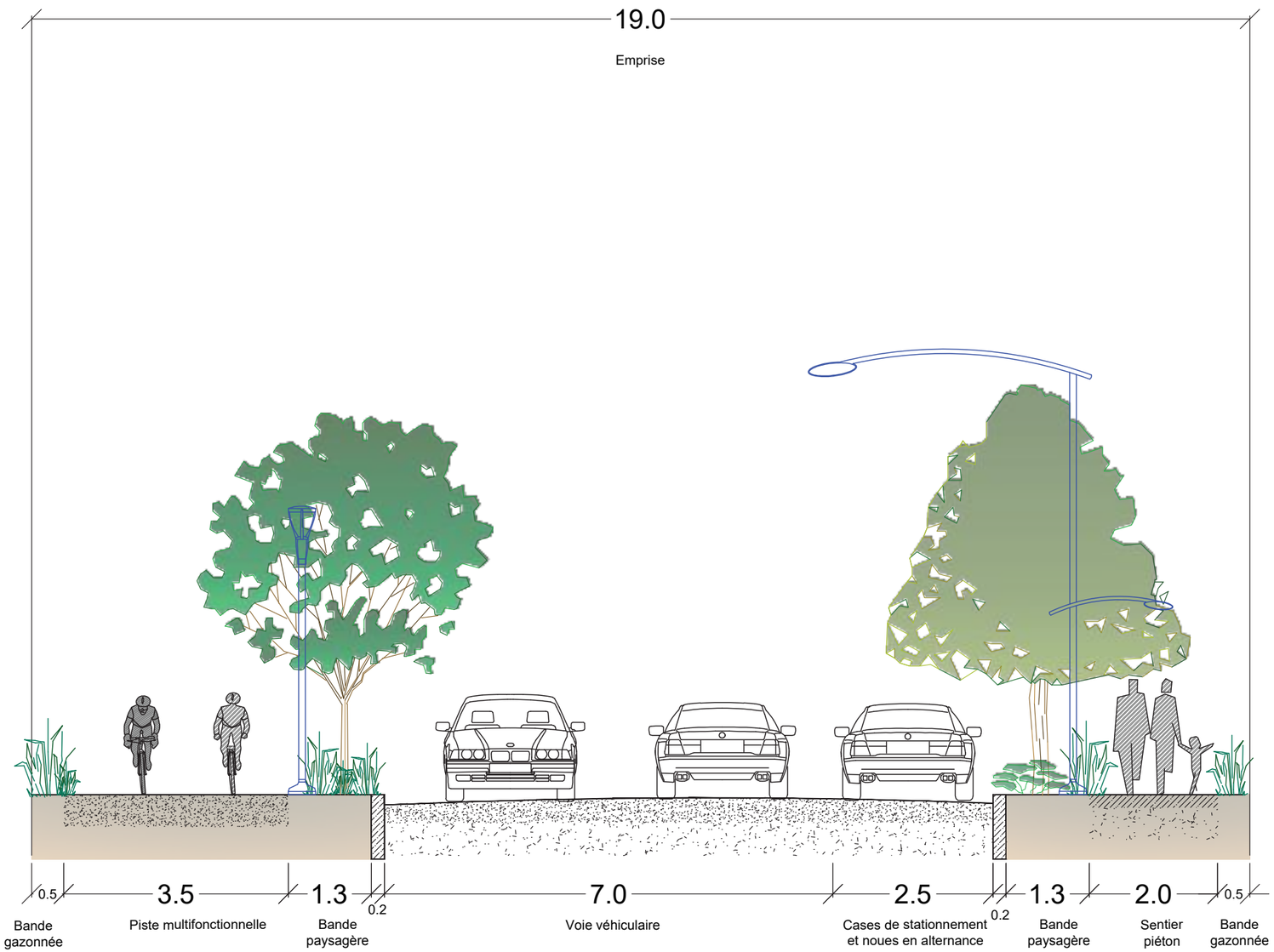


McMasterville

Projet	Titre	Format	Date	Fichier	Échelle	No. dossier		
TOD Mcmasterville, Québec	Coupe type de la collectrice	11X17	28-11-2016	P3_R2	aucune	1602-024	apur	1

Figure 31 : Coupe-type de la sous-collectrice

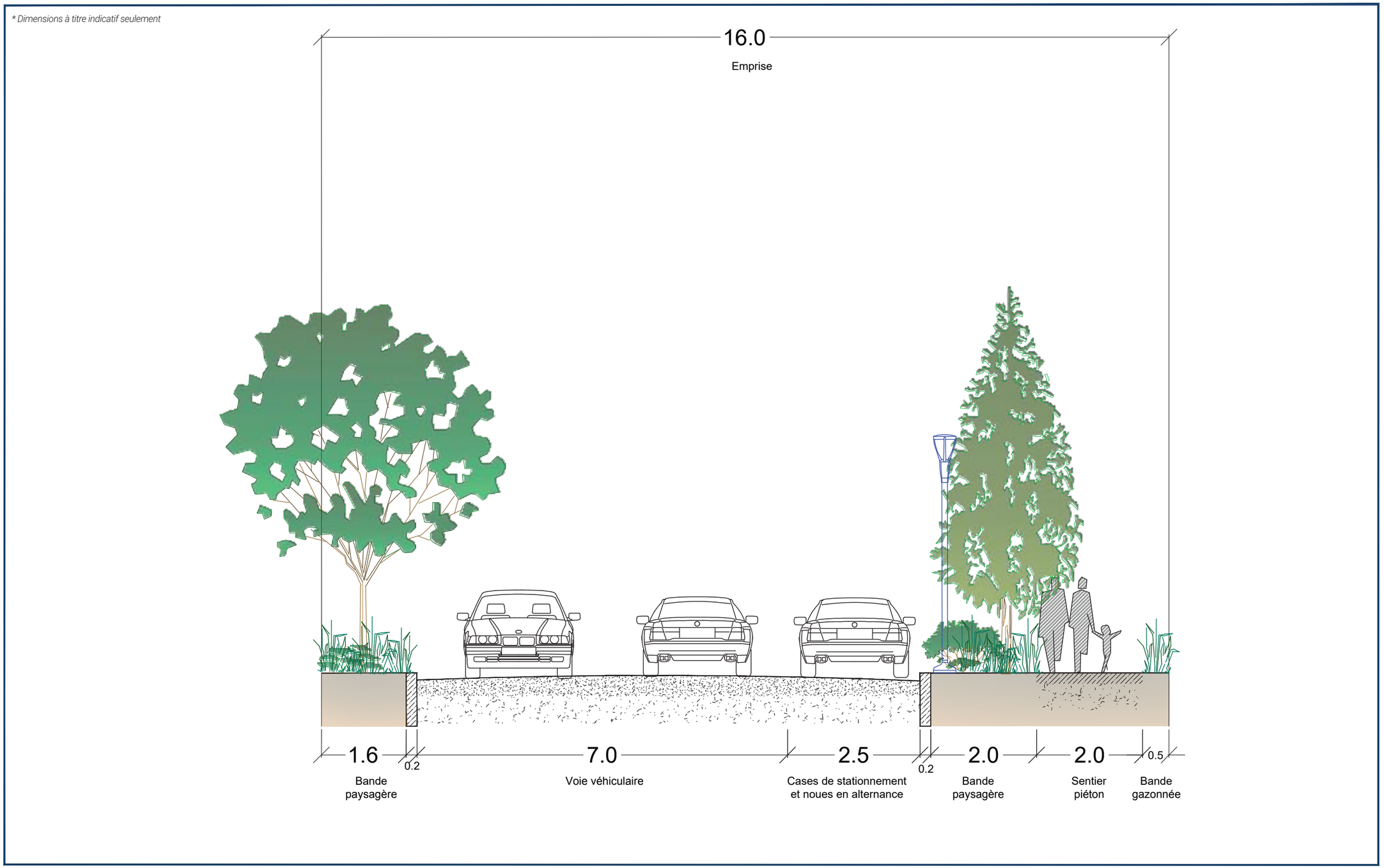
** Dimensions à titre indicatif seulement*



McMasterville

Projet	Titre	Format	Date	Fichier	Échelle	No. dossier		
TOD Mcmasterville, Québec	Coupe type de la sous-collectrice	11X17	28-11-2016	P3_R2	aucune	1602-024	apur	2

Figure 32 : Coupe-type de la rue locale



McMasterville

Projet	Titre	Format	Date	Fichier	Échelle	No. dossier		
TOD Mcmasterville, Québec	Coupe type de la rue locale	11X17	28-11-2016	P3_R2	aucune	1602-024	apur	3

8.6. Secteur commercial-mixte du TOD

Le pôle commercial-mixte est localisé à proximité des secteurs de forte et moyenne densité, au sud de la route 116. Des mesures de mitigation reliées au bruit et à la vibration devront être entreprises. Les bâtiments d'une hauteur maximale de quatre étages permettront d'accueillir de nombreux commerces et services venant, ainsi, répondre à plusieurs besoins.

Le futur marché public, localisé à l'ouest de la gare McMasterville, est facilement accessible par la piste multifonctionnelle express pour les résidents du nouveau développement. Il permet aux voyageurs de passage et en attente d'accéder à de petits commerces de proximité.

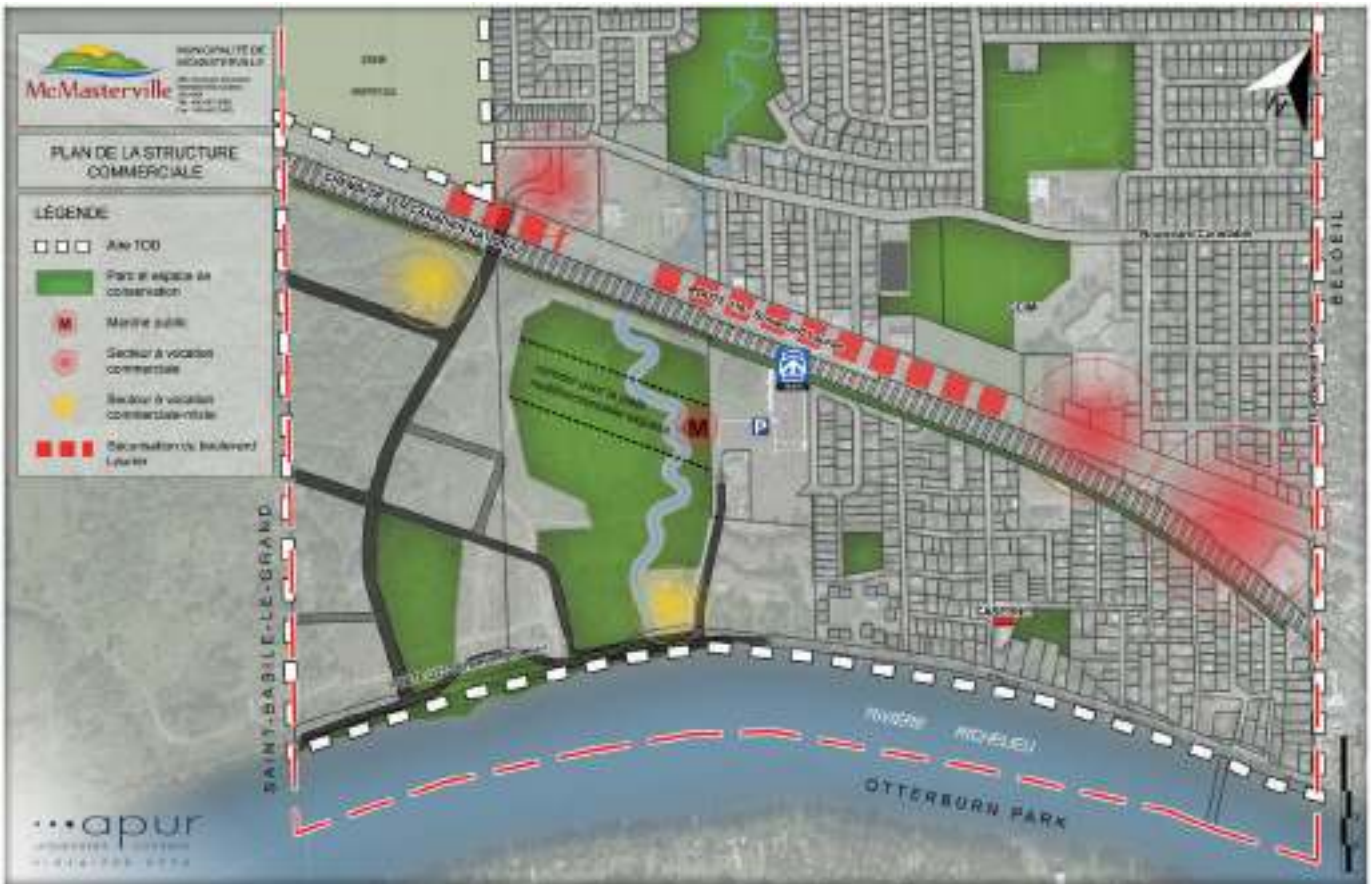
Ces deux pôles commerciaux permettent aux résidents d'avoir accès à des services et utilités de manière efficace, sans avoir besoin obligatoirement d'utiliser leur voiture.

Enfin, le secteur à proximité de la gare bénéficie d'une vision stratégique de valorisation de l'emprise publique afin de permettre une meilleure perméabilité entre le nord et le sud du boulevard Laurier par l'aménagement du débarcadère, le réaménagement de l'intersection avec la rue Tétreault et le paysagement du terre-plein du boulevard Laurier.

Figure 33 : Place du Marché, Boucherville

Source : Atelier Urban Face

Figure 34 : Plan de la structure commerciale



ANNEXES

Avec la participation
financière de la

Communauté métropolitaine
de Montréal

McMasterville

ANNEXE A -

Potentiel de développement

Potentiel de développement urbain

Retombées immobilières et foncières anticipées

Sur l'ensemble des terrains voués à un développement et à un redéveloppement, il est prévu que le nombre d'unités d'habitation anticipées s'élève à environ 1 480 excluant le pôle commercial-mixte. Le tableau ci-dessous relate le nombre d'unités selon les « secteurs » de densité et la typologie d'habitation.

Estimé des retombées immobilières et foncières selon
les valeurs moyennes des propriétés dans la MRC Vallée-du-Richelieu

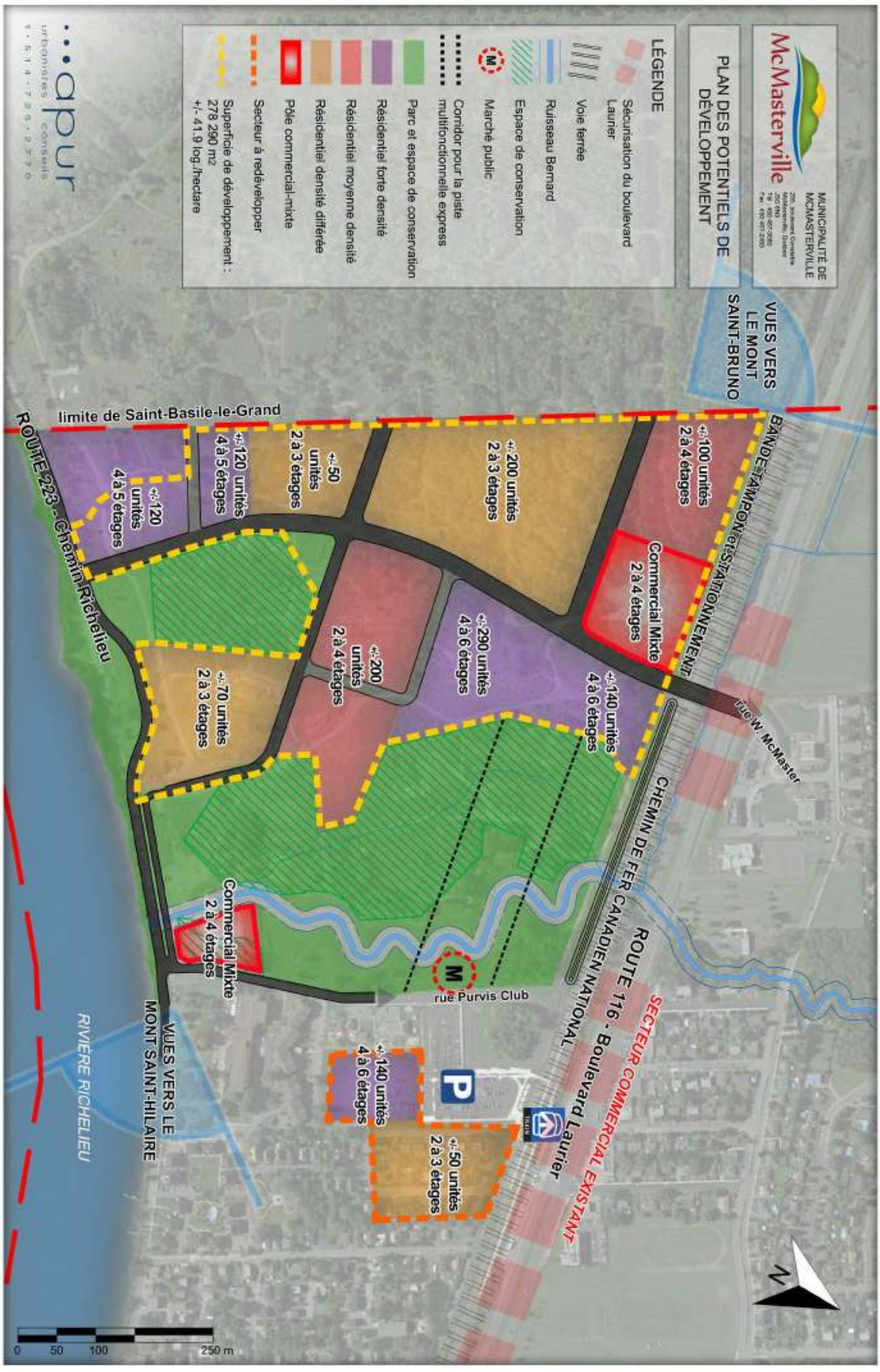
Zone	Typologie	Prix moyen estimé	Nombre d'unité
Habitation de forte densité	Multilogement 72 unités		
	Logement 1 chambre à coucher	144,000 $	160
	Logement 2 chambres à coucher	243,000 $	160
	Logement 3 chambres à coucher	335,000 $	160
	Sous-total		480
	Multilogement 60 unités		
	Logement 1 chambre à coucher	153,000 $	110
	Logement 2 chambres à coucher	215,000 $	110
	Logement 3 chambres à coucher	311,000 $	110
	Sous-total		330
Habitation de moyenne densité	Multilogement 8 unités		
	Logement 2 chambres à coucher	226,000 $	70
	Logement 3 chambres à coucher	276,000 $	70
	Sous-total		140
	Multilogement 12 unités		
	Logement 2 chambres à coucher	280,000 $	80
	Logement 3 chambres à coucher	316,000 $	80
	Sous-total		160
Habitation densité différée	Unifamiliale jumelée	367,000 $	60
	Unifamiliale en rangée	245,000 $	150
	Bifamiliale en rangée	172,000 $	120
	Trifamiliale jumelé	147,000 $	40
	Sous-total		370
Pôle commercial-Mixte	Logement à l'étage	190,000.00 $	ND
	Bâtiment commercial (15 000 pi²)	1,250,000.00 $	4
	Sous-total		4
Total			**1484**

Le secteur de planification détaillée de l'aire TOD de la gare McMasterville prévoit une densification résidentielle d'environ 1 480 logements (excluant le nombre de logement potentiel dans le pôle commercial-mixte) ainsi qu'un revalorisation des espaces commerciaux et des terrains vacants de la Municipalité.

Les projets de développement apporteront une diversification de l'offre de logements en lien avec les nouvelles réalités du marché de l'habitation et en adéquation avec les lignes directrices du développement TOD. Afin d'assurer une densité de 40 logements/hectare, une concentration du secteur de forte densité est prévue dans des secteurs stratégiques et répondant aux objectifs en matière de création de milieux de vie.

Un secteur à forte concentration commercial est prévu le long de l'axe de la piste multifonctionnelle express afin de consolider le lien entre la gare, le marché public et le secteur à forte densité. Les différents usages commerciaux proposés seront en complémentarité aux secteurs commerciaux existant sur le territoire de McMasterville.

Enfin, il convient de mentionner que les données illustrées constituent un potentiel évalué en fonction des superficies développables dans le secteur de planification détaillée. Une étude de marché approfondie pourra être effectuée afin de valider la planification économique du projet selon les types de marchés visés.


MUNICIPALITÉ DE MCMASTERVILLE
McMasterville
PLAN DES POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT
LÉGENDE
Sécurisation du boulevard Laurier
Voie ferrée
Ruisseau Bernard
Espace de conservation
Marché public
Corridor pour la piste multifonctionnelle express
Parc et espace de conservation
Résidentiel forte densité
Résidentiel moyenne densité
Résidentiel densité différée
Pôle commercial-mixte
Secteur à redévelopper
Superficie de développement : 278 290 m2
+/- 41.9 log./hectare
apur
urbanistes conseils
VUES VERS LE MONT SAINT-BRUNO
BANDE-TAMPON et STATIONNEMENT
+/- 100 unités 2 à 4 étages
Commercial Mixte 2 à 4 étages
+/- 200 unités 2 à 3 étages
+/- 50 unités 2 à 3 étages
+/- 120 unités 4 à 5 étages
+/- 120 unités 4 à 5 étages
limite de Saint-Basile-le-Grand
ROUTE 223 - Chemin Richelieu
rue W. McMaster
+/- 140 unités 4 à 6 étages
+/- 290 unités 4 à 6 étages
+/- 200 unités 2 à 4 étages
+/- 70 unités 2 à 3 étages
CHEMIN DE FER CANADIEN NATIONAL
ROUTE 116 - Boulevard Laurier
SECTEUR COMMERCIAL EXISTANT
rue Purvis Club
Commercial Mixte 2 à 4 étages
VUES VERS LE MONT SAINT-HILAIRE
+/- 140 unités 4 à 6 étages
+/- 50 unités 2 à 3 étages
RIVIÈRE RICHELIEU
0 50 100 250 m
N

Séquences de développement

Le programme de développement souhaité comprend cinq séquences, découpées en fonction des densités, du tracé des rues ainsi que de la proximité aux services avoisinants. Ces différentes phases de développement sont illustrées au plan suivant.

La première séquence :

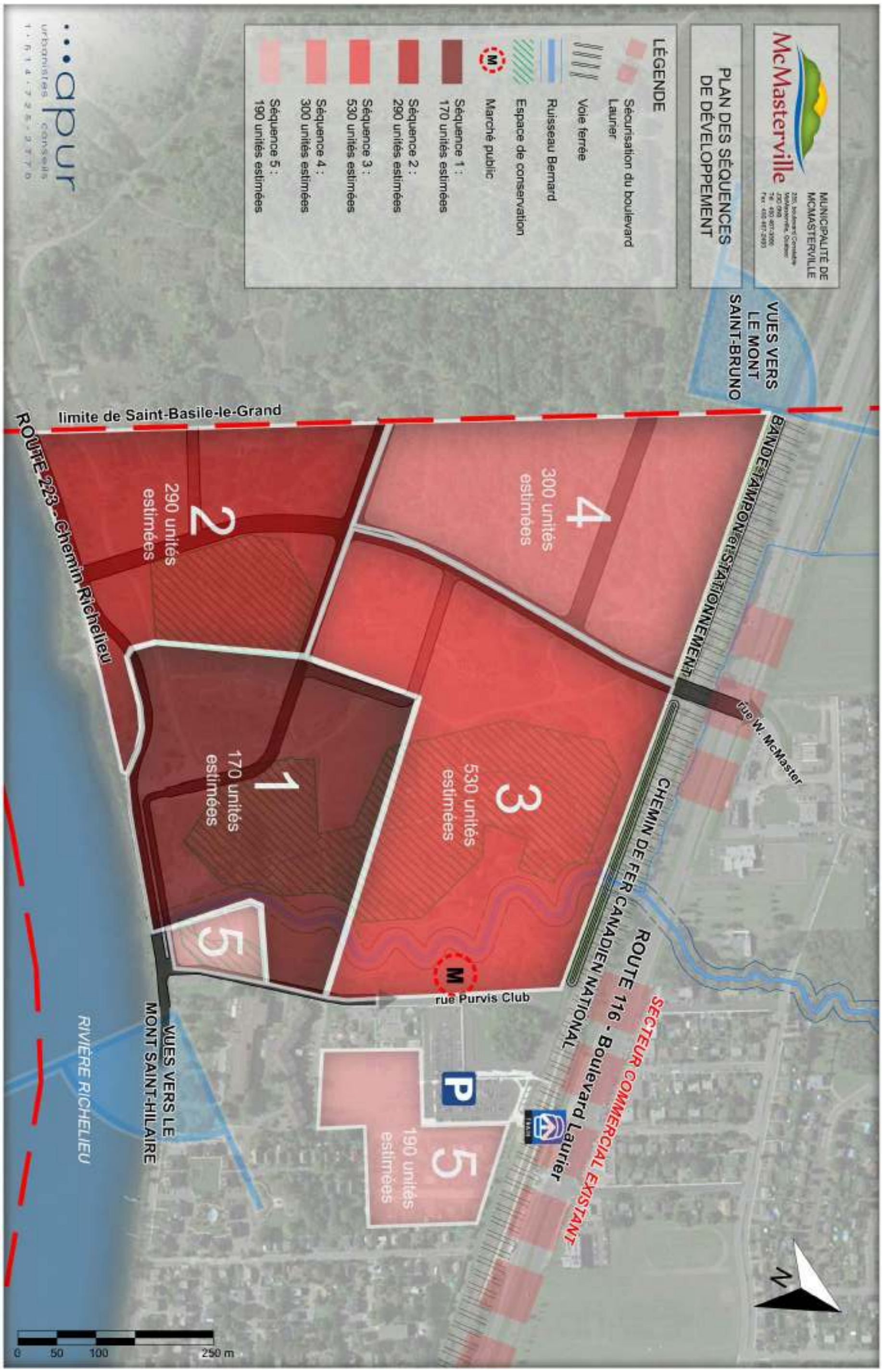
Celle-ci a été déterminée par la facilité et la rapidité d'accès aux services. Les résidents seront à proximité de la route 223 ainsi que de la rue du Purvis Club (accès par la voie express locale, parallèle à la route 223), ceci leur permettra de se rendre rapidement à la gare McMasterville, au parc riverain (berges de la rivière) et dans l'est de la municipalité. Cette séquence inclura des zones résidentielles de moyenne densité et de densité différée.

Séquences subséquentes :

Cette première séquence donnera accès à la deuxième séquence et la troisième séquence qui seront développées conjointement en fonction d'une stratégie commune et selon les besoins et les demandes des acheteurs. Les zones résidentielles proposées seront de densités forte, moyenne et différée. Ces séquences permettront, à terme, l'accès à la route 116 et de traverser ainsi l'ensemble du site. Une partie de la piste multifonctionnelle pourra être développée entre la troisième séquence et la gare McMasterville, permettant un accès sécuritaire et plaisant pour les nouveaux résidents.

La quatrième séquence inclut la zone commerciale mixte, contiguë à la zone de forte densité, et viendra combler l'offre de services de proximité pour les résidents. La piste multifonctionnelle express se prolongera afin d'intégrer la zone de densités différées.

La cinquième et dernière séquence est divisée en deux parties, une au sud-est du site permettant l'aménagement d'une zone commerciale mixte et l'autre permettant une zone résidentielle de forte densité et de densité différée localisée sur les terrains contigus à la gare.


MUNICIPALITÉ DE MCMASTERVILLE
McMasterville
PLAN DES SÉQUENCES DE DÉVELOPPEMENT
LÉGENDE
Sécurisation du boulevard Laurier
Voie ferrée
Ruisseau Bernard
Espace de conservation
Marché public
Séquence 1 : 170 unités estimées
Séquence 2 : 290 unités estimées
Séquence 3 : 530 unités estimées
Séquence 4 : 300 unités estimées
Séquence 5 : 190 unités estimées
VUES VERS LE MONT SAINT-BRUNO
limite de Saint-Basile-le-Grand
ROUTE 223 - Chemin Richelieu
BANDE TAMPON et STATIONNEMENT
rue W. McMaster
CHEMIN DE FER CANADIEN NATIONAL
ROUTE 116 - Boulevard Laurier
SECTEUR COMMERCIAL EXISTANT
rue Purvis Club
VUES VERS LE MONT SAINT-HILAIRE
RIVIÈRE RICHELIEU
1
170 unités estimées
2
290 unités estimées
3
530 unités estimées
4
300 unités estimées
5
190 unités estimées
0 50 100 250 m
N
apur urbanistes conseils

ANNEXE B -

Résultat du sondage web

Identification des répondants

- **78%** des répondants au sondage sont résidents de McMasterville.
- De ces résidents, plus de la moitié (**52%**) habitent sur le territoire de McMasterville depuis plus de 10 ans.
- **85%** des répondants ne travaillent pas sur le territoire de la municipalité.

Les aires 3 et 5, telles que présentées à la figure 1, ont été identifiées par plus de la moitié des répondants (55%) comme étant fréquentées sur une base quotidienne. Cependant, toujours suivant les réponses du sondage, il semble que ces aires soient fréquentées pour des raisons différentes. En effet, le **secteur 3** est principalement dédié aux emplettes (52%) ainsi qu'au transit (29%) venant ainsi confirmer son identité d'artère commerciale structurante.

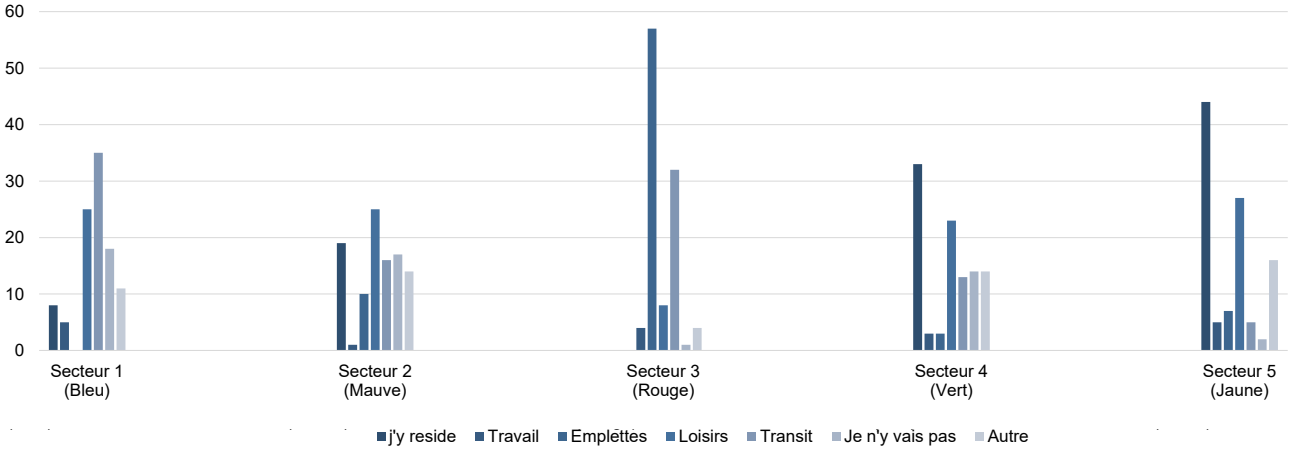
Cartes des secteurs de McMasterville

Quant au **secteur 5**, la fonction résidentielle (40%) y semble prédominante, suivie de près par la fonction loisir (25%). La forte présence de résidences ainsi que d'installations récréatives vient soutenir ce constat.

Quant au **secteur 1**, englobant principalement les secteurs 2 et 3 du présent PPU, la fonction de transit semble être la fonction principale. Il va sans dire qu'il s'agit de l'aire où l'on retrouve le stationnement incitatif, la gare de train ainsi que le débarcadère d'autobus de la région.

Le détail des résultats pour chacune des aires est présenté dans le diagramme suivant :

Raisons principales de fréquentation des différentes aires identifiées



Les répondants au sondage ont été appelés également à s'exprimer sur les visions et objectifs de développement de l'aire TOD. Parmi les choix présentés, les trois (3) thèmes jugés les plus importants sont déclinés comme suit :

- La préservation et la mise en valeur des milieux naturels (**64%**)
- Le développement de réseaux de transports actifs et collectifs (**59%**)
- La mise en valeur des paysages et du patrimoine (**43%**)

De ces thèmes découlent les interventions jugées prioritaires sur le territoire :

- Aménager les berges de la rivière Richelieu (**55%**)
- Offrir des espaces verts de qualité (**58%**)
- Développer des réseaux cyclables (**54%**)

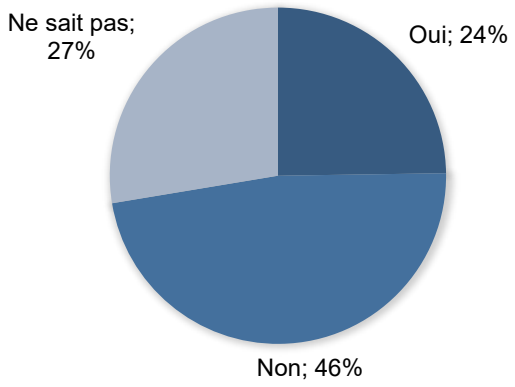
Mobilité - Sécurité - Accessibilité

Les questions liées au thème de la Mobilité - Sécurité - Accessibilité ont été groupées en six (6) questions. De manière générale, les résultats de cette section sont présentés comme suit :

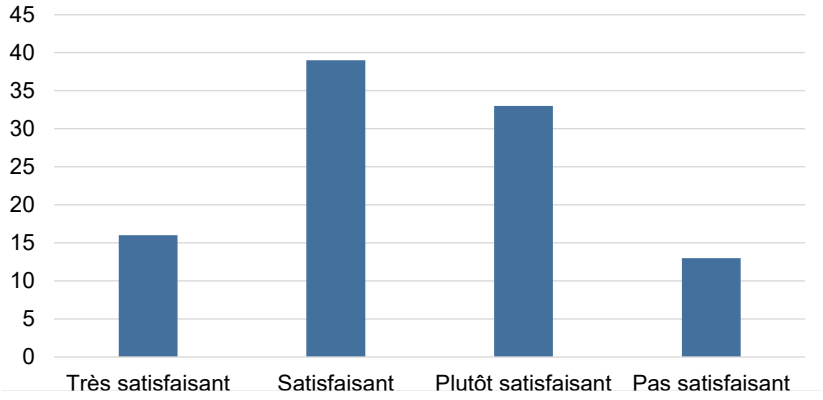
- **88%** des répondants travaillent ou étudient à l'extérieur de la municipalité de McMasterville.
- De ce nombre, **31%** ont leur lieu de travail ou d'étude à Montréal.
- **58%** se rendent au travail ou à l'école en automobile comme conducteur contre **16%** par le train de banlieue.
- Un peu plus de la moitié de ces **16%** se rendent à la gare de McMasterville à pied ou à vélo (**65%**).

En termes de transport alternatif à l'automobile, les répondants ne semblent pas intéressés par un service d'autopartage à McMasterville. Également, la desserte de transport en commun est indiquée comme étant satisfaisante et plutôt satisfaisante.

Service d'autopartage à McMasterville



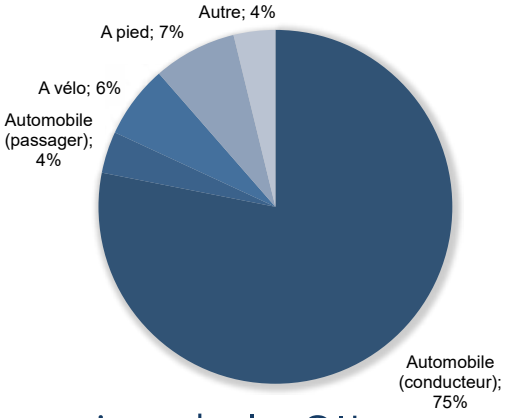
Satisfaction envers la desserte en transport en commun



Toujours sous le thème de la Mobilité - Sécurité - Accessibilité, près de 75% des répondants indiquent se rendre aux commerces du boulevard Laurier (route 116) en automobile comme conducteur contre 25% pour l'ensemble des autres moyens de transport.

L'ensemble des données sur ce thème témoigne ainsi de la forte présence de l'automobile dans le quotidien des résidents de McMasterville.

Moyen de transport utilisé pour se rendre aux commerces du boulevard Laurier



Secteur de la Gare et anciens terrains de la CIL

Au niveau du développement du secteur de la Gare et des anciens terrains de la CIL, le sondage a permis de connaitre les objectifs de développement souhaités par la population pour ce secteur. Les répondants accordent soit une importance ou une très grande importance à l'ensemble des énoncés proposés concernant le développement de ce secteur. En effet, créer des aménagements incitant l'utilisation de la marche et du vélo, intégrer de la végétation et des éléments naturels dans le design de rues et mieux relier le secteur de la gare aux autres secteurs de la Municipalité reflètent en partie les intérêts en matière d'aménagement des McMastervillois et McMastervilloises.

Très important	Important
« Créer des aménagements incitant à l'utilisation de la marche et du vélo »	
« Intégrer la végétation et des éléments naturels dans le design de rue »	« Mettre en valeur les éléments identitaires de McMasterville »
« Mieux relier le secteur de la gare aux autres secteurs de la Municipalité »	« Créer des pôles récréatifs et culturels »
« Créer une vie de quartier dynamique »	« Développer une identité propre au quartier »
« Promouvoir une mixité de résidences, commerces et institutions publiques »	
« Proposer une offre de produits résidentiels diversifiée »	

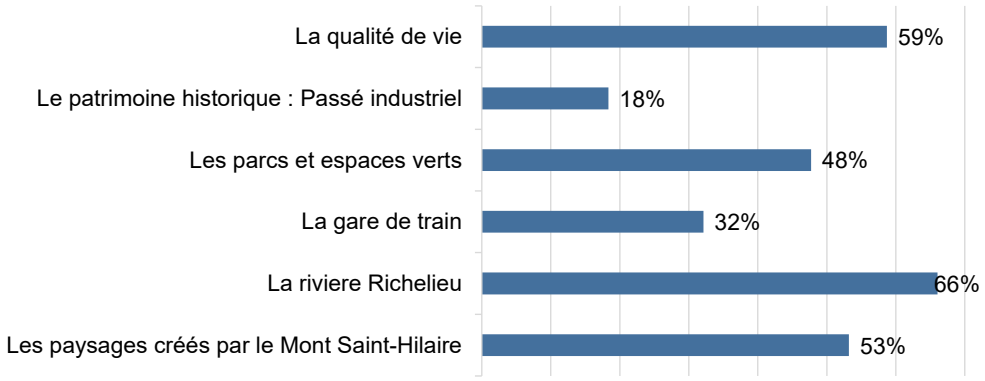
Environnement - Paysages - Milieux naturels

Dans le même ordre d'idée, l'ensemble des répondants accorde une très grande importance aux énoncés présentés sur le thème de l'Environnement - Paysages - Milieux naturels. Cependant, il semble que l'énoncé suivant est celui que les répondants favorisent :

« Conserver les vues sur la rivière et la montagne »

Identité - Cadre bâti - Milieux de vie

Éléments identitaires de McMasterville

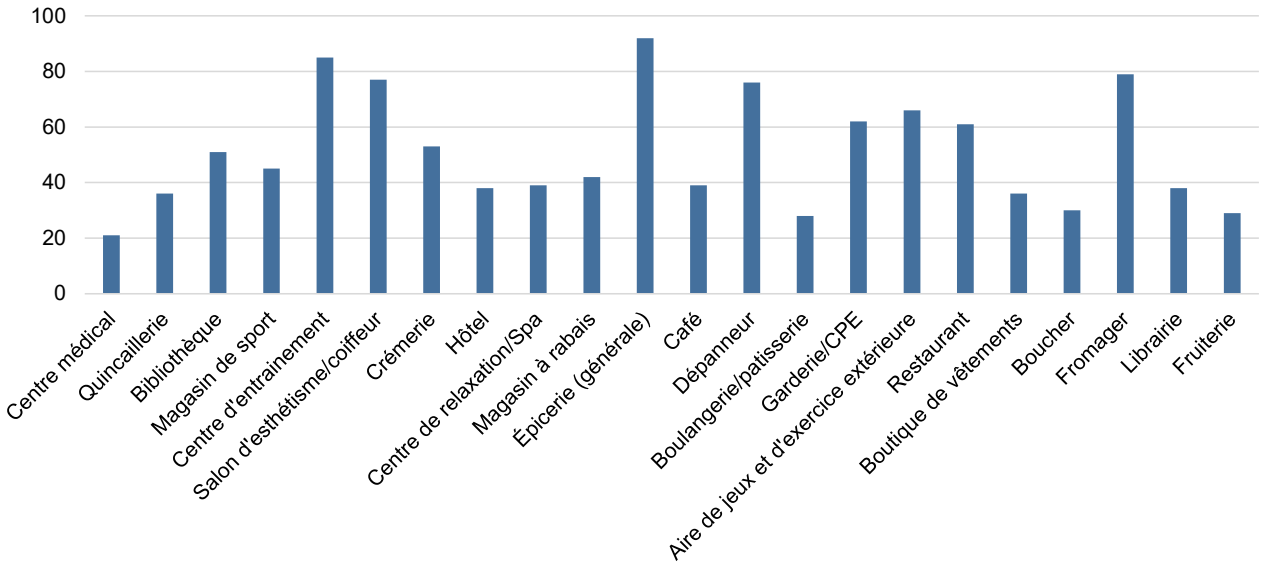


Suivant la logique précédente, la rivière Richelieu est l'élément reflétant le mieux l'identité de McMasterville.

La qualité de vie qu'on retrouve dans la Municipalité et les paysages créés par le mont Saint-Hilaire sont également identifiés comme étant des éléments identitaires forts.

Enfin, l'offre commerciale actuelle semble être suffisante pour plusieurs types de commerces tels que les centres d'entraînement, les salons d'esthétique/coiffeurs, les épiceries générales, les dépanneurs ainsi que les commerces d'alimentation de type fromagerie. Cependant, on remarque le manque de certains commerces spécifiques à cette offre commerciale. En effet, les centres médicaux, les librairies et les commerces d'alimentation spécialisée telle que les boulangeries/pâtisseries, boucheries, fruiteries possèdent une offre jugée insuffisante par l'ensemble des répondants.

Suffisance de l'offre commerciale selon les catégories de commerces



ANNEXE C -

Participation citoyenne

Approche de planification

Les efforts de planification détaillée du territoire s'inscrivent dans une époque où l'urbanisme côtoie développement durable et participation citoyenne. La démarche proposée dans le présent exercice s'arrime, en plusieurs points, au concept de développement durable. Essentiellement, le modèle de développement TOD est une traduction des valeurs préconisées par un développement soucieux des générations futures et du legs qui leur est laissé.

Par ailleurs, dans le but d'assurer un développement cohérent avec les besoins locaux et par souci de transparence, il importe d'impliquer le citoyen dans le processus de planification afin de bien cerner les potentiels et contraintes d'aménagement du lieu d'intervention et de concevoir un document propre à la municipalité de McMasterville qui vient souligner son identité et son caractère. À cet effet, le conseil municipal et les firmes Apur urbanistes-conseils et Octane Stratégies ont réalisés plusieurs activités de participation citoyenne afin que les résidents puissent contribuer au maximum dans les efforts de planification, notamment par l'entremise de groupes d'idéation et d'une plateforme web.

ANALYSER

Les citoyens sont appelés à participer au processus d'analyse du territoire. Que retrouvons-nous sur le territoire ? Les fonctions urbaines, les milieux naturels, les éléments identitaires, le paysage, les irritants, les intersections problématiques, etc.

Cet exercice permet de peindre un portait global de la situation.

COMPRENDRE

Les citoyens sont appelés à participer au processus de compréhension du territoire. Quelles sont les forces et les faiblesses des éléments précédemment identifiés ? S'agit-il d'un potentiel de développement ou plutôt d'une contrainte majeure à celui-ci ?

Cette étape permet de miser sur les éléments d'opportunité de développement.

AGIR

Maintenant que nous avons une bonne compréhension du territoire et de ses enjeux, quelles solutions mettons-nous de l'avant ? Comment générer un cadre de planification soucieux des besoins citoyens tout en assurant un développement cohérent qui respecte les attentes métropolitaines et régionales ?

Cette étape permet d'élaborer des solutions novatrices d'aménagement et de développer une signature de marque.

Groupe d'idéation

Lors de la rencontre citoyenne de type « groupe d'idéation » organisée le 16 juin 2016 par la municipalité de McMasterville et dirigée par les firmes mandatées, soit Apur urbanistes-conseils ainsi qu'Octane stratégies-communications, trois (3) thèmes importants reliés au développement du secteur ont été abordés :

- Mobilité – Sécurité – Accessibilité
- Environnement – Paysages – Milieux naturels et Identité
- Cadre bâti – Milieux de vie

Dans le cadre de la présente démarche, plusieurs invitations ont été distribuées à différentes personnes issues de groupes socio-communautaires, des instances locales et régionales de même que des membres de la communauté afin de participer à ces groupes de discussion organisés. Le processus de consultation comprenait un certain nombre d'éléments visant à favoriser et recueillir les commentaires des participants sur le développement des sites de l'air TOD situé autour du secteur de la gare de McMasterville. La présente section vise à résumer les constats soulevés par les participants de cette rencontre, mais également à amorcer la réflexion sur de possibles aménagements envisageables pour le développement des trois secteurs ciblés à l'intérieur de l'aire TOD. De nombreuses solutions ont également émané de cette rencontre offrant des pistes de solutions au développement du secteur du PPU.

Source : Municipalité de McMasterville

Synthèse des enjeux citoyens

Mobilité – Sécurité – Accessibilité

Dans l'ensemble, les participants ont fourni une rétroaction positive par rapport aux aménagements des intersections proposées et de façon plus spécifique, pour celles composées de saillies de trottoir favorisant ainsi la sécurité des piétons.

Les rues résidentielles partagées n'ont cependant pas fait l'objet de ce même enthousiasme par leur caractère inapproprié aux secteurs résidentiels destinés aux jeunes familles. La possibilité de remplacer les rues résidentielles partagées par des habitations avec cours partagées afin de les adapter aux jeunes familles fait partie des pistes de solutions soulevées. Ce type d'aménagement permettrait le développement d'une vie de quartier tout en offrant l'aspect sécuritaire recherché par ces familles.

L'accessibilité ainsi que la proximité des commerces et services sont au cœur des objectifs des participants. De ce fait, les réseaux des transports actifs se sont également avérés importants pour les participants afin de créer des liens à l'intérieur du site et avec les quartiers limitrophes.

L'option de stationnement partagé ou encore autorisé exclusivement sur un côté de la rue fait également partie des pistes de solution apportées afin de sécuriser les rues et ainsi permettre un développement favorisant la proximité des commerces et des services.

L'aménagement de grandes places publiques ainsi que les aménagements de type terrasse et placottoir n'ont pas fait l'unanimité lors des groupes de discussion, entre autres, par la crainte de perdre le caractère paisible et unique de McMasterville. Afin de parer les craintes soulevées par certains participants, l'idée que la municipalité de McMasterville règlemente ces types d'aménagements par l'émission de permis afin de les rendre sécuritaires est accueillie favorablement par ceux-ci.

Environnement – Paysages – Milieux naturels

De façon générale, il ressort de ces rencontres que les participants vouent une très grande importance aux espaces verts et naturels. Le développement de ces espaces verts et la préservation des milieux naturels font partie intégrante des valeurs véhiculées par plusieurs d'entre eux.

Il va sans dire que la proposition d'un grand parc a été accueillie positivement par les participants soulevant même des idées d'en faire un parc à caractère écologique.

L'enthousiasme à l'égard d'une promenade sur le bord de la rivière Richelieu de type « Boardwalk » s'est fait de façon unanime parmi les participants. D'ailleurs, la réappropriation des berges de la rivière Richelieu par l'aménagement d'espaces de détentes ou haltes de repos est sortie comme étant primordiale dans le développement du secteur.

Ces aménagements doivent permettre à la population de bénéficier des éléments caractérisant McMasterville tels que la rivière et la montagne. En ce sens, le réseau de pistes cyclables est à développer afin de favoriser les transports actifs, mais également afin de bénéficier du paysage. C'est pour cette raison que l'ensemble des participants propose un réaménagement de la route 223 permettant l'accessibilité aux berges de la rivière, mais également le développement d'une piste cyclable aux abords de la route.

Identité – Cadre bâti – Milieux de vie

Les participants à ces groupes de discussion s'entendent tous sur le caractère unique de McMasterville et sur le fait que la planification des trois secteurs doit en tenir compte, notamment dans l'aménagement du secteur du PPU. Pour ce faire, la hauteur ainsi que le positionnement des bâtiments doivent favoriser plutôt que masquer les vues vers le mont Saint-Hilaire et la rivière Richelieu.

La mixité des typologies de bâtiments est importante afin d'éviter la monotonie en terme d'architecture et de hauteur. Cependant, la cohérence à l'intérieur même du secteur du PPU et avec les quartiers limitrophes est souhaitée par les participants. Dans un même ordre d'idée, la variation des typologies de bâtiments doit permettre de satisfaire une variété de clientèle et permettre également le développement d'un milieu de vie adapté à cette clientèle.

Enfin, l'idée d'un espace multifonctionnel près de la gare est fort appréciée, mais soulève quelques interrogations en termes de sécurité étant un secteur peu fréquenté et isolé.

Sondage web

Suivant la démarche de participation citoyenne sur la planification de l'aire TOD de la gare McMasterville, les résidents de la Municipalité ont été invités du 1er août au 1er septembre 2016 à participer au sondage en ligne afin de partager leur avis sur le processus de planification du développement autour de la gare de train de banlieue. Il s'agissait d'une opportunité pour la municipalité de McMasterville de prendre le pouls de sa population et ainsi de consulter plus d'une centaine de citoyens. Les données recueillies ont permis de connaître leurs habitudes de fréquentation et leurs intérêts par rapport à la Municipalité et de son développement futur.

Plusieurs efforts de diffusion ont été mis en place afin de faire la promotion de ce sondage et ainsi rejoindre un maximum de répondants :

- Publicité dans le journal l'Oeil Régional d'aujourd'hui ;
- Bulletin municipal distribué à toutes les portes du territoire de McMasterville ;
- Distribution d'un feuillet d'information aux gens sortant du train en fin de journée (environ 50 personnes) ainsi qu'à tous les parents du camp de jour au début du mois d'août (environ une centaine) ;
- Promotion du lien web via le site internet de la Municipalité ;
- Partage de l'information et du lien web via les réseaux sociaux (Facebook, LinkedIn, etc.).

La présente section est un aperçu des résultats de la consultation web. Un résumé plus détaillé se retrouve en annexe du présent document. Ces résultats ont servi d'intrant important à la réflexion entourant l'élaboration du PPU, plus spécifiquement à l'élaboration du concept optimal d'aménagement du secteur à développer.

Identification des répondants

- **78%** des répondants au sondage sont résidents de McMasterville.
- De ces résidents, plus de la moitié (**52%**) habitent sur le territoire de McMasterville depuis plus de 10 ans.
- **85%** des répondants ne travaillent pas sur le territoire de la municipalité.

Vision et objectifs de développement

Les répondants au sondage ont été appelés également à s'exprimer sur les visions et objectifs de développement de l'aire TOD. Parmi les choix présentés, les trois (3) thèmes jugés les plus importants sont déclinés comme suit :

- La préservation et la mise en valeur des milieux naturels (**64%**)
- Le développement de réseaux de transports actifs et collectifs (**59%**)
- La mise en valeur des paysages et du patrimoine (**43%**)

De ces thèmes découlent les interventions jugées prioritaires sur le territoire :

- Aménager les berges de la rivière Richelieu (**55%**)
- Offrir des espaces verts de qualité (**58%**)
- Développer des réseaux cyclables (**54%**)

Mobilité - Sécurité - Accessibilité

Les questions liées au thème de la Mobilité - Sécurité - Accessibilité ont été groupées en six (6) questions. De manière générale, les résultats de cette section sont présentés comme suit :

- **88%** des répondants travaillent ou étudient à l'extérieur de la municipalité de McMasterville.
- De ce nombre, **31%** ont leur lieu de travail ou d'étude à Montréal.
- **58%** se rendent au travail ou à l'école en automobile comme conducteur contre **16%** par le train de banlieue.
- Un peu plus de la moitié de ces **16%** se rendent à la gare de McMasterville à pied ou à vélo (**65%**).

Secteur de la Gare et anciens terrains de la CIL

Au niveau du développement du secteur de la Gare et des anciens terrains de la CIL, le sondage a permis de connaitre les objectifs de développement souhaités par la population pour ce secteur. Les répondants accordent soit une importance ou une très grande importance à l'ensemble des énoncés proposés concernant le développement de ce secteur.

En effet, créer des aménagements incitant l'utilisation de la marche et du vélo, intégrer de la végétation et des éléments naturels dans le design de rues et mieux relier le secteur de la gare aux autres secteurs de la Municipalité reflètent en partie les intérêts en matière d'aménagement des McMastervillois et McMastervilloises.

Environnement - Paysages - Milieux naturels

Dans le même ordre d'idée, l'ensemble des répondants accorde une très grande importance aux énoncées présentées sur le thème de l'Environnement - Paysages - Milieux naturels. Cependant, il semble que l'énoncé suivant est celui que les répondants favorisent :

> « Concerver les vues sur la rivière et la montagne »

Identité - Cadre bâti - Milieux de vie

Suivant la logique précédente, la rivière Richelieu est l'élément reflétant le mieux l'identité de McMasterville.

La qualité de vie qu'on retrouve dans la Municipalité et les paysages créés par le mont Saint-Hilaire sont également identifiés comme étant des éléments identitaires forts.

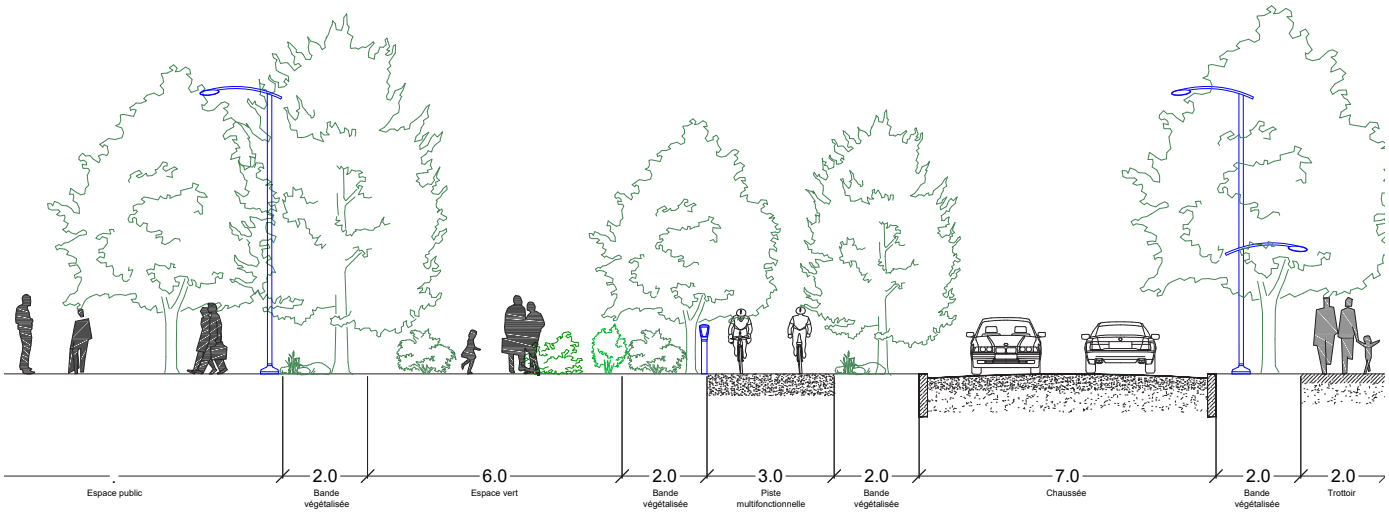
ANNEXE D -

Catalogue des aménagements

1. Accessibilité universelle

Les différents aménagements proposés dans cette section démontrent des interventions permettant de sécuriser les délacements et de bien localiser les traverses afin de favoriser l'accessibilité à toute la population.

** Dimensions à titre indicatif seulement*



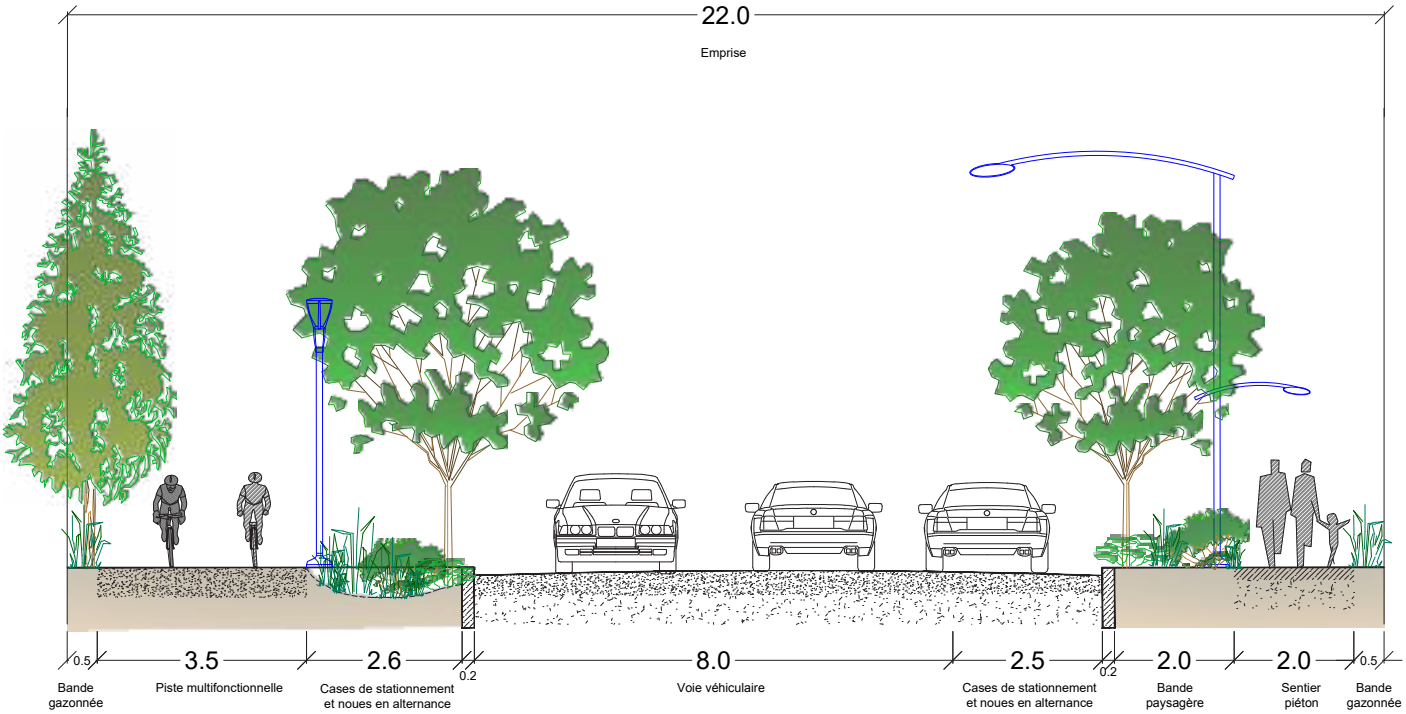
Trottoir aménagé, Saint-Lambert, Canada

Traverse de rue, Saint-Lambert, Canada

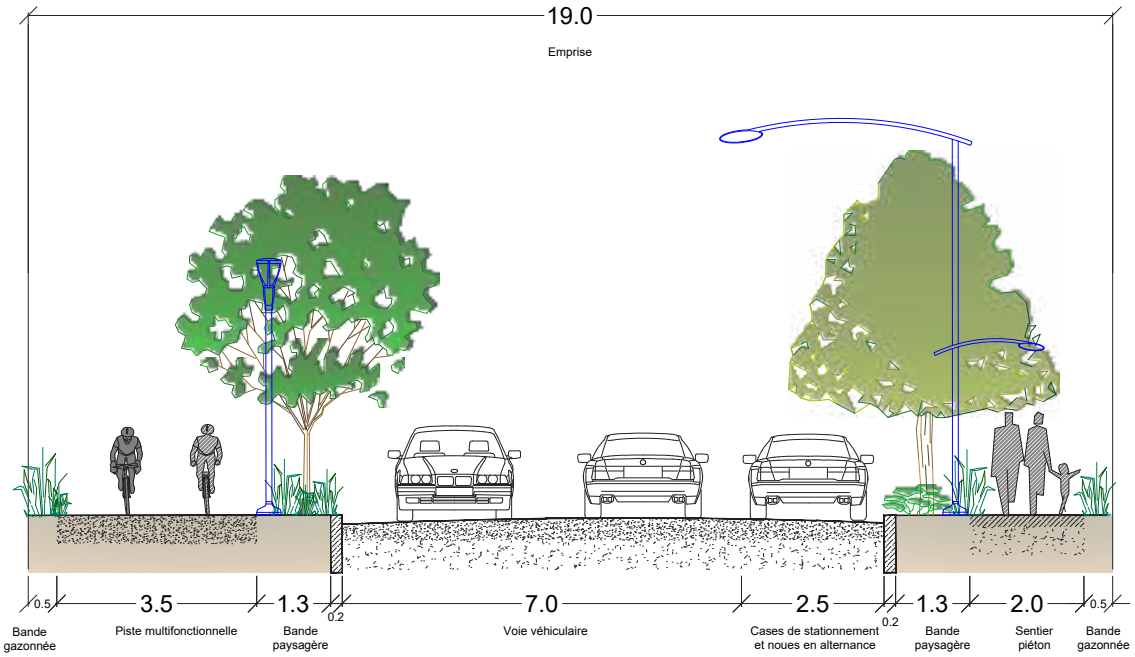
Bateau-pavé

2. Rues proposées

Les différentes rues proposées dans cette section favorisent le partage de la rue entre l'automobiliste, le cycliste et le piéton afin que chacun des déplacements soit sécuritaire et agréable.



Rue collectrice proposée - 22 mètres
** Dimensions à titre indicatif seulement*



Rue collectrice proposée - 19 mètres
** Dimensions à titre indicatif seulement*

Rue locale proposée - 16 mètres
** Dimensions à titre indicatif seulement*

3. Parcs et espaces verts

Les différents aménagements proposés dans cette section favorisent l'intégration et la mise en valeur d'éléments naturels tel un cours d'eau ou un arbre à même le concept de planification paysager.

Promenade Samuel de Champlain - Real Lestage, Québec, Québec

Promenade Samuel de Champlain - Real Lestage, Québec, Québec

Park Ming Mongkol - Landscape Architect 49 Ltd, Saraburi, Thailande

Park Ming Mongkol - Landscape Architect 49 Ltd, Saraburi, Thailande

Les différents aménagements proposés dans cette section favorisent la gestion des eaux pluviales intégrée à des décors novateurs.

Ladprao Garden - Shma Landscape Architecture, Bangkok, Thailande

Ladprao Garden - Shma Landscape Architecture, Bangkok, Thailande

Nansen park - Bjobekk & Lindheim, Oslo, Norvège

1111 Lincoln Road - Herzog & De Meuron, Miami, États-Unis

1111 Lincoln Road - Herzog & De Meuron, Miami, États-Unis

4. Piste multifonctionnelle express

Les différents aménagements proposés dans cette section démontrent l'utilité et les variantes possibles du traitement au sol pour délimiter les espaces tout en favorisant une cohabitation.

Navy Yard - Robert AM Stern, Philadelphie, États-Unis

New Road - Landscape Project, Brighton, Royaume-Uni

Superkilen - Topotek 1, Copenhague, Danemark

Shoemake - Andropogon, Philadelphie, États-Unis

5. Marché public

Les différents marchés publics proposés dans cette section favorisent une architecture disctinctive et indentitaire qui permet d'illustrer son rôle rassembleur dans une ville ou une municipalité.

Marché public de Longueuil - Atelier Pierre Thibault, Longueuil, Canada

Marché public - Tectoniques, Tarare, France

Marché Lionel-Daunais - Sylvie Perrault architectes/Atelier Urban Face inc., Boucherville, Canada

Corktown Common Park Pavillon - Maryann Thompson, Toronto, Canada

6. Aire de stationnement

Les différents aménagements proposés dans cette section favorisent les déplacements piétonniers par la planification d'îlots de verdure tout en diminuant l'effet d'îlot de chaleur et en améliorant la gestion des eaux pluviales.

Système de récupération des eaux de surface, stationnement du Mountain Equipment CO-OP - Vinci Consultant, Longueuil, Canada

Dalles de béton alvéolées

Passage piétonnier, stationnement du Mountain Equipment CO-OP - Vinci Consultant, Longueuil, Canada

Stationnement coorporation d'habitation Jeanne-Mance - exp., Montréal, Québec

Stationnement coorporation d'habitation Jeanne-Mance - exp., Montréal, Québec

7. Typologies résidentielles

Les différentes typologies résidentielles proposées dans cette section ne sont qu'à titre indicatif et démontrent les multiples possibilités de construction. De plus, les matériaux de revêtement utilisés sont de qualité tels que la brique, le panneau d'aluminium architectural et le bois.

Habitation unifamiliale jumelée ou habitation bifamiliale isolée
Westboro Infill - Christopher Simmonds architect, Ottawa, Ontario, Canada

Habitation trifamiliale jumelée
Westboro Infill - Christopher Simmonds architect, Ottawa, Ontario, Canada

Habitation multifamiliale isolée
Pinhey Street - Christopher Simmonds architect

Habitation multifamiliale isolée
Val-Bélair, Québec, Canada

Habitation multifamiliale isolée
Val-Bélair, Québec, Canada

Habitation multifamiliale isolée
Mirabel, Québec, Canada

McMasterville