

PROJET DE RÈGLEMENT N° 388-10-2024

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE McMASTERVILLE

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 388-10-2024
modifiant le règlement sur le plan d'urbanisme
numéro 388-00-2008 de la Ville de
McMasterville afin d'y intégrer le Plan
particulier d'urbanisme du secteur central de
McMasterville

Adopté à la séance ordinaire du conseil municipal de la ville de McMasterville tenue au Centre Communautaire Intégré de McMasterville, le lundi 6 mai 2024 à 19 heures, à laquelle sont présents :

Monsieur Robert Pelletier
Monsieur Jean-Guy Lévesque
Monsieur Frédéric Lavoie

Madame Magalie Taillon
Madame Tanya Czinkan
Monsieur François Jean

Formant quorum des membres du conseil municipal, sous la présidence de monsieur le maire, Martin Dulac.

Me Marie-Josée Bédard, directrice des Services juridiques et greffière, et monsieur Sébastien Gagnon, directeur général, sont également présents à la présente séance.

CONSIDÉRANT QUE le conseil municipal souhaite adopter une planification détaillée du secteur central de McMasterville afin d'harmoniser les interventions tant publiques que privées qui prendront forme dans cette portion du territoire dans les années à venir;

CONSIDÉRANT QU'il y a lieu d'apporter les modifications nécessaires au plan d'urbanisme à cette fin;

CONSIDÉRANT QUE la ministre des Affaires municipales a approuvé le changement de nom conformément à l'article 25 de la *Loi sur l'organisation territoriale municipale* (RLRQ, chapitre 0-9) et qu'elle a décrété, conformément à l'article 210.3.1 de cette même loi, les demandes ayant pour objet le changement de nom et de régime par lequel la municipalité est dorénavant régie par la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, chapitre C-19) sous le nom de « Ville de McMasterville »;

CONSIDÉRANT QU'un avis du changement de nom et de régime a été publié dans la *Gazette officielle du Québec* du 5 août 2023;

CONSIDÉRANT QU'il y a lieu de remplacer le nom « Municipalité » par « Ville » dans le Règlement sur le plan d'urbanisme numéro 388-00-2008 de la Ville de McMasterville;

CONSIDÉRANT le pouvoir de la Ville conféré par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1) de modifier son règlement de zonage;

CONSIDÉRANT QU'un avis de motion du présent règlement a été régulièrement donné par _____, conseiller(ère), lors de la séance ordinaire tenue le 6 mai 2024;

CONSIDÉRANT QU'en vertu de l'article 356 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, chapitre C-19), un membre du conseil municipal a fait mention de l'objet, de la portée, du coût ainsi que du mode de financement de paiement et de remboursement du présent règlement avant son adoption, lorsqu'applicable ;

CONSIDÉRANT QUE les membres présents du conseil municipal déclarent avoir reçu avant la présente séance le projet de règlement numéro 388-10-2024;

CONSIDÉRANT QU'il y a lieu d'adopter ce projet de règlement;

Le conseil municipal adopte les modifications suivantes au règlement 388-00-2008, incluant ses règlements de modification :

ARTICLE 1

En incluant le titre, toutes les occurrences des mots « municipalité de McMasterville » sont remplacées par « Ville de McMasterville ». De plus, toutes les occurrences du mot « Municipalité », lorsqu'il réfère directement à la Ville de McMasterville, sont remplacées par le mot « Ville ».

ARTICLE 2

L'avant-propos est modifié par le remplacement du premier alinéa par le texte qui suit :

« Le présent plan d'urbanisme est le produit d'une réflexion évolutive du développement de la Ville de McMasterville. »

ARTICLE 3

L'avant-propos est modifié par l'ajout, entre le 3^e et le 4^e alinéa, du texte suivant :

« Par la suite, en 2016 et 2017, la Ville a formé un bureau de projet et a organisé des rencontres citoyennes afin d'effectuer une planification détaillée de l'aire TOD de la gare de McMasterville qui a mené à l'adoption du Programme particulier d'urbanisme de la gare.

En 2022, une réflexion entourant la densification du quadrilatère formé par la rue du Purvis-Club, la voie ferrée, la rue Bernard-Pilon et la rivière Richelieu a été entamée. Celle-ci fut complétée en 2024 par l'adoption du plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville qui permettra d'harmoniser les interventions tant publiques que privées qui prendront forme dans ce secteur de McMasterville dans les années à venir. »

ARTICLE 4

L'avant-propos est modifié par le remplacement de la section sur le contenu légal d'un plan d'urbanisme par le texte qui suit :

« Contenu légal d'un plan d'urbanisme

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme précise quelles sont les diverses composantes d'un plan d'urbanisme. Il doit notamment :

- décrire l'organisation du territoire;

- déterminer les affectations du sol et, dans tout périmètre d'urbanisation, les densités minimales de son occupation;
- planifier la consolidation de toute partie du territoire devant en faire l'objet de façon prioritaire;
- planifier l'organisation du transport, notamment de ses différents modes, d'une manière intégrée avec l'aménagement du territoire;
- décrire les besoins projetés en matière d'habitation et prévoir des mesures en vue d'y répondre;
- planifier la localisation des services et des équipements de proximité et prévoir des mesures pour favoriser leur accessibilité;
- définir les projets d'infrastructures et d'équipements utiles ou nécessaires à la poursuite des orientations et des objectifs et à l'atteinte des cibles définies;
- prévoir des mesures en vue d'assurer la protection et la disponibilité des ressources en eau;
- déterminer toute partie du territoire ou tout immeuble qui présente un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique et prévoir des mesures en vue d'assurer sa protection ou sa mise en valeur;
- identifier toute partie du territoire municipal qui est peu végétalisée, très imperméabilisée ou sujette au phénomène d'îlot de chaleur urbain et décrire toute mesure permettant d'atténuer les effets nocifs ou indésirables de ces caractéristiques.

Par ailleurs, un plan d'urbanisme peut aussi comprendre un plan particulier d'urbanisme pour une partie du territoire de la Ville. »

ARTICLE 5

La section « Structure du présent document » de l'avant-propos est modifiée par l'ajout suivant l'« Annexe H : Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville », de ce qui suit :

« Annexe I: Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville ».

ARTICLE 6

Les articles 1.3 et 1.4 sont modifiés par le remplacement des termes « (L.R.Q., c. A-19.1) et du *Code municipal du Québec* (L.R.Q., c. C-27.1) » par « (R.L.R.Q., c. A-19.1) et de la *Loi sur les cités et villes* (R.L.R.Q., c. C-19) ».

ARTICLE 7

Le texte de l'article 1.5 est remplacé par ce qui suit :

« Les annexes A à I joints au présent plan d'urbanisme en font partie intégrante ».

ARTICLE 8

L'article 2.2 est modifié par le remplacement du 3^e alinéa par le texte qui suit :

« La Ville est également traversée par trois routes d'intérêt régional soit la route 116 qui assure à la fois une desserte en transport en commun et une offre commerciale d'envergure régionale, la route 229 et la route 223 qui longe la rivière Richelieu et à partir de laquelle s'est initialement développée la Ville, lui conférant ainsi des attraits panoramiques et patrimoniaux qui méritent d'être préservés. »

ARTICLE 9

Le texte de l'article 2.6 est remplacé par ce qui suit :

« L'habitation constitue la fonction dominante de l'utilisation du sol sur le territoire de McMasterville.

Les constructions récentes sont localisées principalement au nord de la route 116. Ce secteur est d'ailleurs maintenant développé jusqu'aux limites du périmètre d'urbanisation. La Ville devra donc se tourner vers la densification du cadre bâti existant, principalement le secteur central de la Ville, délimité par la voie ferrée, la route 229, la rivière Richelieu et le ruisseau Bernard ainsi que le développement d'une partie des anciens terrains industriels localisés sur le bord de la rivière Richelieu afin de combler les besoins en espace de la Ville à l'égard du développement résidentiel.

La densification résidentielle du secteur situé au sud de la voie ferrée sera assujettie au Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville. »

ARTICLE 10

Le texte de l'article 2.9 est remplacé par ce qui suit :

« La Ville de McMasterville offre à ses résidents une vaste gamme de services sur les plans de l'éducation, de la santé et des loisirs.

Nous retrouvons un noyau institutionnel important le long du boulevard Constable avec d'un côté, les principaux services municipaux qui sont localisés à l'intérieur du Centre communautaire intégré de McMasterville et de l'autre, les principales institutions scolaires du territoire avec l'École d'éducation internationale et l'école primaire La Farandole.

Les terrains et équipements destinés aux loisirs sont localisés tout autour du centre communautaire.

On retrouve également une gare qui se révèle être d'une importance capitale pour le développement résidentiel et commercial de la Ville.

Il existe également plusieurs organismes et clubs communautaires actifs qui viennent en aide et voient au soutien des différents groupes sociaux. »

ARTICLE 11

Le texte de l'article 2.11 est remplacé par ce qui suit :

« L'ensemble du périmètre d'urbanisation est desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout, à l'exception du secteur situé à l'ouest du ruisseau Bernard et au sud de la route 116 qui n'est pas desservi par le réseau d'égout. Des travaux pour desservir ce secteur seront requis avant son développement. Le réseau d'égout sanitaire est connecté à la Régie d'assainissement des eaux de la Vallée du Richelieu (RAEVR) et le réseau d'aqueduc, quant à lui, est alimenté par la Régie Intermunicipale de l'Eau de la Vallée du Richelieu (RIEVR).

Certains secteurs, notamment et sans s'y limiter, la rue Lynn et les 3^e, 4^e et 5^e Avenues entre la rue Joffre et la rue de l'École ont des infrastructures vieillissantes. La capacité des réseaux d'aqueduc et d'égouts devra donc être étudiée préalablement à la densification et des travaux de mise à niveau et de reconstruction pourraient être requis. »

ARTICLE 12

Le texte de l'article 3.1 est remplacé par ce qui suit :

« Les dernières décennies ont été marquées par un dynamisme certain quant à la construction de nouvelles unités de logement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Cette situation fut toutefois freinée par le manque flagrant d'espaces à développer, tel que détaillé en aval du présent bilan de situation.

À l'instar des autres municipalités situées dans les pôles de développement de la MRCVR, la proportion d'habitations unifamiliales diminue d'année en année au profit des habitations multifamiliales, et ce, de manière frappante dans la Ville de McMasterville. En effet, bien que les nouvelles constructions bâties entre 2005 et 2010 étaient majoritairement des unifamiliales isolées, les habitations jumelées ainsi que les bâtiments de deux logements et plus ont pour leur part accaparé le marché durant les années suivantes laissant même très peu de place à la maison unifamiliale isolée. L'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) viendra, de par ses orientations, consolider cet état de fait.

En effet et dans un contexte de saine gestion de l'urbanisation et de protection du territoire agricole et des milieux naturels, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) demande aux MRC et aux municipalités locales de poser des gestes concrets afin de réduire l'étalement urbain et, par conséquent, de hausser la densité des projets de développement résidentiel projetés.

Ainsi, la CMM, par l'intermédiaire de son PMAD, a établi des seuils minimaux de densité modulables pour les différentes parties du territoire métropolitain, qui tiennent compte des caractéristiques spécifiques et des visions de développement régionales et municipales. Ces seuils s'appliquent non seulement aux secteurs de développement potentiels ou futurs, mais également à certains secteurs à redévelopper existants qui disposent déjà d'infrastructures.

En ce qui concerne la Ville de McMasterville, elle est considérée comme une aire TOD optimale au schéma d'aménagement étant donné la présence de la gare de train de banlieue dont le rayon d'influence couvre en entier son périmètre d'urbanisation. Ainsi, un seuil minimal de densité brute de 40 logements à l'hectare devra être appliqué dans l'ensemble des secteurs à développer et à redévelopper qui sont décrits plus bas et identifiés à l'annexe A du présent règlement.

Les espaces hors TOD étant inexistant, les dispositions inscrites au schéma à cet égard ne seront pas considérées tout comme les efforts de densité dans le corridor de transport en commun de la route 116, puisque les obligations de la Ville, en lien avec l'aire TOD optimale, sont supérieures à celles prévues dans ce corridor.

L'arrimage de la planification locale avec celles de la MRCVR et de la CMM n'en sera que bénéfique pour la Ville de McMasterville et viendra doter celle-ci d'outils qui lui permettront d'atteindre ses objectifs de développement.

Aire TOD optimale

Tel qu'indiqué précédemment, le périmètre d'urbanisation de la Ville est considéré comme une aire TOD optimale par la MRCVR. Cette identification est accompagnée d'une obligation de procéder à une planification détaillée de cette aire.

La Ville s'est donc dotée en 2017 du « Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville » dans l'objectif de planifier de manière détaillée les espaces à développer laissés libres par la fermeture de l'ancienne usine d'explosifs et d'engrais. Par la suite, en 2024, le « Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville » fut adopté afin de planifier de manière détaillée le secteur situé au sud de la voie ferrée et à l'est du ruisseau Bernard. Les aires affectées par ces PPU sont identifiées à l'annexe A du présent règlement.

Mis à part les objectifs se retrouvant à l'intérieur des PPU, les objectifs suivants sont applicables à l'ensemble du territoire de l'aire TOD optimale :

- Par l'entremise de politiques et d'actions règlementaires, encourager et encadrer les projets de construction utilisant des techniques de construction durable;
- Par l'entremise d'actions règlementaires, imposer des exigences en matière de recouvrement des aires de stationnement et des toitures de bâtiments à toit plat afin de réduire l'effet d'îlot de chaleur;
- Promouvoir l'utilisation des transports actifs, notamment le vélo, en imposant au règlement de zonage des exigences en matière de stationnement pour le vélo pour les usages résidentiels, commerciaux, publics et institutionnels.

Secteurs à développer

Tel que mentionné plus tôt dans le présent document, la Ville de McMasterville se trouvait jusque vers l'année 2015 en pénurie d'espaces à développer. Toutefois, le fait que les anciens espaces industriels, situés au sud de la route 116 et à l'ouest de la rue du Purvis-Club qui bénéficient maintenant d'une affectation régionale multifonctionnelle, libèrent

maintenant environ 29 hectares de terrain qui serviront, à court terme, d'espaces à développer à des fins résidentielles.

À noter qu'une partie du terrain d'Akzo Nobel Coatings Ltd, soit environ 18,52 hectares, pourra seulement être développée à long terme à des fins résidentielles étant donné que ces espaces nécessiteront encore un suivi environnemental au cours des prochaines années. Elle sera donc exclue du calcul des espaces disponibles en attendant les résultats de ce suivi.

Essentiellement, dans ces espaces à développer, plusieurs types d'habitation pourront s'y retrouver : des immeubles multifamiliaux, en copropriété et en location, de petites conciergeries, des quadruplex, des triplex, des duplex ainsi que des maisons de ville. Cette diversité permet de répondre en un seul et même lieu aux besoins de différents modes de vie et d'offrir une qualité de vie exceptionnelle à plus d'une classe de résidents.

De plus, malgré que les bâtiments soient plus compacts (leur emprise au sol est réduite au profit de la hauteur), les espaces intérieurs qu'ils recèlent ne sont pas moins spacieux et confortables (grâce à la superposition de l'espace sur plus d'un étage). L'étroitesse des parcelles et la mitoyenneté des bâtiments sont encouragées tout en évitant de sacrifier l'existence et l'intimité des espaces privés extérieurs dont profiteront les résidents.

Bref, le développement de ces secteurs vise la densification des espaces disponibles par la mixité d'habitations ainsi que la création d'un milieu de vie enviable et sain, tout en respectant l'environnement dans lequel il est situé et en favorisant l'aménagement d'espaces verts.

Secteurs à redévelopper

La Ville reconnaît également certains secteurs appelés à être redéveloppés. Cela permettra de maximiser et optimiser l'espace constructible à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Le redéveloppement de certaines trames urbaines et l'intensification de l'utilisation de certains terrains, notamment le stationnement incitatif à proximité de la gare, ont été considérés. Certains secteurs localisés à même la trame urbaine existante offrant un certain potentiel devront également être considérés pour le redéveloppement, notamment certains quartiers résidentiels existants et des terrains commerciaux sous-utilisés.

Toutefois, la détermination des espaces à redévelopper nécessite une réflexion plus poussée que l'identification des espaces à développer et doit être soutenue par des critères qui en permettront leur justification.

Les critères soutenus par la Ville de McMasterville sont les suivants :

a) Valeur du bâtiment inférieure à la valeur du terrain (normalement signe d'une sous-utilisation de l'espace, d'un manque d'entretien ou d'un besoin de rénovations). Les promoteurs y sont plus susceptibles de faire du redéveloppement étant donné la valeur accessible de l'immeuble;

b) Proximité de la gare ou d'un circuit de transport en commun régional ou local;

- c) Proximité d'espaces à développer (vacants) où sera appliqué le seuil minimal de densité de 40 logements à l'hectare à l'ouest du ruisseau Bernard et au sud de la route 116;
- d) Proximité des établissements institutionnels;
- e) Présence d'infrastructures encourageant la diversification des modes de transport (trottoirs et pistes cyclables par exemple);
- f) Secteurs contenant déjà des exemples de redéveloppement visant à hausser la densité.

À la lumière des critères établis plus tôt, il appert qu'actuellement les seules possibilités de redéveloppement de McMasterville reposent sur la revitalisation, à moyen et à long terme, de quartiers anciens principalement localisés dans le secteur central.

Toutefois, afin d'assurer l'acceptabilité sociale de ce type de projet, la Ville préconisera une approche progressive du redéveloppement. Ainsi, bien que quelques secteurs rencontrent au moins deux des critères, seulement deux secteurs ont été retenus, totalisant environ 14,84 hectares. Ils sont par ailleurs illustrés à l'annexe A du présent règlement qui est intitulée « L'aire TOD optimale et les espaces à développer et à redévelopper ».

De plus, la Ville souhaite refaire une analyse des secteurs à redévelopper tous les cinq (5) ans, ce qui permettra de bien mesurer les impacts de cette nouvelle approche, mais également de pouvoir apporter certains ajustements rendus nécessaires, le cas échéant.

Enfin, à plus petite échelle, la Ville assurera une vigie sur la disponibilité éventuelle d'espaces à redévelopper de plus de 0,5 hectare afin d'y augmenter la densité et d'y atteindre la cible de densité de 40 logements à l'hectare.

Évaluation des besoins en espaces résidentiels

Bien que la population soit un paramètre important, celui du nombre de ménages est d'autant plus révélateur pour les besoins en espace puisque nous pouvons établir qu'en principe, il y a un ménage par logement.

Ainsi, l'analyse pour l'établissement des besoins en espaces résidentiels pour la Ville se basera sur les projections démographiques établies pour les ménages tout en les liant aux principes amenés par le PMAD en matière de densification du milieu.

Adéquation entre les ménages projetés et les espaces disponibles

La première variable à mettre en perspective est la projection des ménages établie par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ). Selon cet organisme et comme en témoigne le tableau 3, la Ville de McMasterville subira une légère augmentation entre 2021 et 2041 passant de 2 418 ménages en 2021 à plus de 2 540 en 2041.

TABLEAU 3 : Projection du nombre de ménages 2021-2041

2021	2026	2031	2036	2041	Variation 2021-2041 (%)
2418	2476	2510	2534	2540	5,05

C'est donc approximativement 122 ménages qui viendront s'installer dans la ville au cours de cette période échelonnée sur vingt (20) ans.

Maintenant que nous connaissons le nombre estimé de ménages projetés, il faut le mettre en relation avec les espaces disponibles, c'est-à-dire les espaces à développer (vacants) et à redévelopper.

Afin de mieux orienter le calcul des besoins en espaces résidentiels, un inventaire des espaces disponibles est présenté sous la forme du tableau suivant :

TABLEAU 4 : Espaces disponibles à des fins de développement et de redéveloppement résidentiel*

Type d'espaces disponibles	Superficie en hectares
Aire TOD optimale – Espaces à développer à court terme	27,97
Aire TOD optimale – Espaces à redévelopper	14,84
Note : * Il s'agit d'une démarche prospective réalisée à la lumière des connaissances disponibles lors de l'adoption du présent plan d'urbanisme. Des études en cours ou futures pourraient avoir pour effet d'augmenter ou de diminuer le nombre d'espaces vacants et à requalifier disponibles.	

En tenant compte de l'inventaire formulé précédemment et en croisant le tableau avec les seuils de densité établis par type d'espace disponible, il nous est possible de déterminer une capacité d'accueil pour l'implantation des quelque 122 logements prévus d'ici 2041. Cette capacité d'accueil devra tenir compte du gain net de nouveaux logements dans les espaces à développer et à redévelopper.

TABLEAU 5 : Capacité d'accueil de nouveaux logements

Type d'espace disponible	Superficie en hectares	Seuil minimal de densité	Capacité d'accueil brute	Nombre de logements existants	Capacité d'accueil nette en nouveaux logements
Aire TOD optimale – Espaces à développer à court terme	27,97	40	1118	0	1118
Aire TOD optimale – Espaces à redévelopper	14,84	40	594	349	245
				Total	1363

Malgré la capacité d'accueil inscrite au tableau 5, la Ville estime que ce portrait est fragile en raison du fait que l'espace à développer, situé au sud de la route 116 et à l'ouest de la rue du Purvis-Club, n'offre encore aucune garantie de développement sans contrainte. De plus, une partie de la zone agricole, étant située à l'intérieur du rayon d'un kilomètre de la gare de train de banlieue, est avantageusement située pour consolider le développement de l'aire TOD.

Ainsi et advenant que des problèmes surgissent lors d'une éventuelle mise en chantier du site situé au sud de la route 116 et à l'ouest de la rue du Purvis-Club et compromettent (ou retardent) son développement, ou advenant des besoins spécifiques au niveau du développement urbain, il pourrait s'avérer judicieux de se tourner vers la zone agricole pour assurer le développement de la Ville.

Le cas échéant, la Ville entamera des discussions avec la CMM afin de se prévaloir de la clause permettant de reconnaître certains cas particuliers qui tiennent compte de nouvelles situations qui pourraient venir influencer la disponibilité en espace et qui se lit comme suit :

« Une planification à long terme sur une période de 20 ans demeure un exercice prospectif qui ne peut prévoir toutes les situations qui se présenteront. Ainsi, même si, globalement, l'offre de terrains est suffisante pour accueillir la croissance démographique et économique prévue d'ici 2031, certaines parties du territoire métropolitain pourraient connaître des situations particulières justifiant une modification du périmètre métropolitain. Ainsi, les MRC et les agglomérations pourront soumettre à la Communauté des demandes de modification du périmètre métropolitain afin de reconnaître les besoins exceptionnels exprimés par certaines municipalités, pour les besoins résidentiels, institutionnels et économiques. » ^[1]

Ces demandes de modification au périmètre d'urbanisation seront toutefois soumises aux conditions définies au PMAD ainsi qu'au schéma d'aménagement de la MRCVR.

^[1] Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, avril 2012, objectif 1.6, page 121. »

ARTICLE 13

Les moyens de mise en œuvre du premier objectif de l'orientation 1 de l'article 3.2 sont modifiés par le remplacement du moyen de mise en œuvre suivant :

« Soumettre certains espaces à développer et à redévelopper se retrouvant dans l'aire TOD régionale au Programme particulier d'urbanisme de la gare McMasterville; »

par le texte qui suit :

« Soumettre certains espaces à développer et à redévelopper se retrouvant dans l'aire TOD au Programme particulier d'urbanisme de la gare McMasterville et au Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville; »

ARTICLE 14

Les moyens de mise en œuvre du premier objectif de l'orientation 2 de l'article 3.2 sont remplacés par ce qui suit :

«

Moyens de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none">• Pour le territoire du PPU du secteur central, favoriser la densification par la création d'unités de logement de typologies variées, incluant des logements familiaux et abordables. Le règlement de zonage et les grilles des usages et des normes devront être adaptés aux

nouvelles orientations du secteur. Les règlements sur les PIIA et les PPCMOI devront être ajustés afin de permettre l'analyse de projets de qualité supérieure, de projets innovants, durables et compatibles avec le milieu d'insertion tout en offrant un avantage pour la communauté;

- Pour le secteur du PPU de la Gare, viser un développement du milieu tout en respectant les seuils de densité minimaux conformément aux dispositions du schéma d'aménagement révisé de la MRCVR;
- Pour les quartiers situés au nord de la route 116, prévoir des dispositions à la réglementation d'urbanisme afin de permettre ou de favoriser la densification douce (dispositions à moduler selon les zones) sous différentes formes tout en tenant compte des caractéristiques du milieu.

»

ARTICLE 15

Le texte de l'article 3.4 est remplacé par ce qui suit :

«

- La route 116 constitue la principale artère commerciale de la Ville. Son potentiel de développement est toutefois limité par la présence de voies ferrées du côté sud-est;
- Le conseil municipal veut préserver l'implantation de commerces de proximité en bordure de la rue Bernard-Pilon et du boul. Yvon-l'Heureux-Sud;
- Au sud de la route 116, la création de logements engendrera un besoin en commerces de proximité lesquels seraient autorisés au rez-de-chaussée sur le chemin du Richelieu, une section de la rue Saint-François, à proximité de la Gare et sur une section du côté ouest de la rue du Purvis-Club;
- La route 116 constitue « la vitrine » de la Ville. À cet effet, il serait important de voir à préserver et à améliorer l'aspect esthétique de cette artère régionale;
- La route 116 constitue également une « barrière » plus ou moins importante entre les secteurs nord et sud de la Ville. Il serait opportun de voir à préserver les commerces situés dans le secteur situé au sud de cette artère;
- La présence de la rivière permettrait de développer une vocation distinctive du point de vue commercial pour les secteurs qui y sont adjacents. »

ARTICLE 16

Les sections « services institutionnels », « parcs et espaces verts », « Réseau d'égout et d'aqueduc » de l'article 3.13 sont remplacées par ce qui suit :

« Les services institutionnels »

Au cœur du territoire, nous retrouvons un pôle institutionnel d'importance pour la Ville de McMasterville qui est localisé de part et d'autre du boulevard Constable. En effet, les principaux services municipaux s'y trouvent et sont localisés dans le Centre Communautaire Intégré de McMasterville où l'on retrouve également au pourtour plusieurs installations récréatives municipales, dont la piscine municipale et la patinoire extérieure couverte. Il y a également présence d'un centre de la petite enfance.

De l'autre côté du boulevard Constable, on peut noter la présence des terrains du Centre de service scolaire des Patriotes où sont présentement implantées l'École d'éducation internationale et l'école primaire La Farandole.

Au niveau régional, on dénote également le long du boulevard Laurier la présence du siège social de la MRCVR ainsi que des bureaux de la société de transport Exo et d'Expansion PME.

Au sein du secteur central, l'édifice Frédéric-Lacasse, sur la rue Caron, abrite notamment le local de la Fadoq. On retrouve également l'Église du Sacré-Cœur-de-Jésus, sur le chemin Richelieu. Ensemble, ces bâtiments forment deux petits pôles institutionnels desservant le secteur qui sont appelés à être consolidés dans les prochaines années.

Les parcs et espaces verts

L'ensemble récréatif vert localisé au cœur du périmètre d'urbanisation offre des espaces de loisir suffisants pour la population en place. Le boisé du parc du Ruisseau-Bernard est également un espace de qualité pour les citoyens. Le parc Ferdinand-Borremans, quant à lui, offre des équipements dédiés plus précisément aux aînés et se situe dans le secteur central. Il y a également une présence suffisante de parcs et espaces verts dans les différents quartiers de la Ville.

Les réseaux d'égouts et d'aqueduc

À l'exception d'un secteur situé au sud de la route 116 et à l'ouest du ruisseau Bernard, le périmètre d'urbanisation de la Ville de McMasterville est entièrement desservi par un réseau d'égout et d'aqueduc. Des travaux pour relier ce secteur au réseau d'égout seront requis avant son développement. De plus, avant de redévelopper certains secteurs, notamment et sans s'y limiter, la rue Lynn et les 3^e, 4^e, 5^e Avenues entre la rue Joffre et la rue de l'École, une étude pour évaluer la capacité des réseaux à accueillir de la densité devra être effectuée et des travaux de mise à niveau ou de reconstruction des réseaux pourraient être nécessaires.

Le tout assurera ainsi la consolidation et le développement du territoire de manière optimale en respectant du même coup les orientations et les objectifs métropolitains et régionaux à l'égard de la gestion de l'urbanisation.

La Ville est approvisionnée en eau potable par la Régie Intermunicipale de l'Eau de la Vallée du Richelieu (RIEVR) tandis que la Régie d'assainissement des eaux de la Vallée du Richelieu (RAEVR) assure le traitement des eaux usées. »

ARTICLE 17

Le paragraphe a) de la section « transport en commun » de l'article 3.13 est remplacé par ce qui suit :

« a) Train de banlieue

La Ville de McMasterville est dotée d'un équipement structurant au niveau du transport en commun régional, mais également métropolitain, soit la gare de train de banlieue, ainsi que son stationnement incitatif, présents dans le secteur central. L'impact de la présence de cet équipement est tel, qu'il a influencé le développement de la Ville et continuera de le faire au cours des prochaines années.

En effet, étant reconnue au PMAD comme le point central d'une aire « TOD », la gare de McMasterville devient ainsi par défaut le cœur d'une aire de développement urbain structuré autour d'un point d'accès au transport en commun. Cela vise essentiellement à consolider le lien aménagement-transport dans la planification de la gestion de l'urbanisation et fait en sorte qu'un seuil minimal moyen de densité de 40 logements à l'hectare devra être respecté dans les espaces à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire municipal ».

ARTICLE 18

Les moyens de mise en œuvre du deuxième objectif de l'orientation 1 de l'article 3.14 sont remplacés par ce qui suit :

Moyens de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none">• Évaluer les besoins de la population en installations sportives;• Compléter le réseau de pistes cyclables locales et régionales;• Maintenir, au règlement de zonage, un usage « parc et espace vert » aux terrains appartenant à la Ville et situés à proximité du ruisseau Bernard, aux parcs Denis-Beauregard, Ferdinand-Borremans, des Érables et des Élus ainsi qu'une affectation, au plan d'urbanisme, « publique et institutionnelle » au parc Gilles Plante;• Maintenir le rôle du parc Gilles Plante comme pôle communautaire municipal.

ARTICLE 19

Le texte de l'article 3.16 est remplacé par ce qui suit :

«

- Présence de l'église du Sacré-Coeur-de-Jésus, citée par la Ville de McMasterville depuis 2019 et faisant partie de l'inventaire du patrimoine bâti de la MRCVR;

- La rue Nobel, qui a été reconnue comme un ensemble d'intérêt par la MRCVR, comportant des habitations unifamiliales isolées de types « maisons de travailleurs » construites pour les employés de la CIL et comportant des caractéristiques architecturales typiques de cette époque;
- Présence du corridor panoramique de la rivière Richelieu et conséquemment de la route panoramique que constitue la route 223. Ces deux éléments constituent d'ailleurs des composantes d'intérêt régional et métropolitain. Le chemin du Richelieu comporte aussi plusieurs bâtiments plus anciens se distinguant par leurs caractéristiques architecturales d'époque et pouvant nécessiter la préservation de certains éléments d'intérêts patrimoniaux;
- Le Mont-Saint-Hilaire constitue une autre composante structurante métropolitaine au niveau du paysage;
- Au niveau régional, la MRCVR reconnaît la route panoramique composée du boulevard Yvon-L'Heureux Sud par la présence de bâtiments patrimoniaux formant un ensemble rural;
- Présence du massif boisé longeant le ruisseau Bernard et du boisé localisé sur le site du stationnement incitatif de la gare, ces deux éléments devant être considérés comme une priorité de conservation;
- Aucun milieu humide d'importance métropolitaine ou régionale ne figure sur le territoire de la Ville. Toutefois, advenant la présence d'un milieu humide de plus de 0,3 hectare sur son territoire, la Ville en fera l'identification et procédera à l'élaboration d'un plan de conservation à son égard;
- La rivière Richelieu et le ruisseau Bernard avec sa branche Halde constituent les principaux cours d'eau de la Ville et l'application de la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables sera de rigueur;
- Les préoccupations environnementales grandissantes à l'égard des changements climatiques.

Annexe cartographique

La carte des éléments d'intérêt patrimonial, esthétique et environnemental est illustrée à l'annexe D du présent plan d'urbanisme. »

ARTICLE 20

Le texte du paragraphe 1 de l'article 3.17 est remplacé par ce qui suit :

« 1^o PROTÉGER LES CARACTÉRISTIQUES D'INTÉRÊT DES ÉLÉMENTS PATRIMONIAUX

- a) Protéger les caractéristiques architecturales de l'église du Sacré-Cœur-de-Jésus ainsi que de l'ensemble patrimonial d'intérêt de la rue Nobel ;
- b) Protéger la végétation mature lorsque celle-ci constitue une composante qui contribue à l'intérêt de cet ensemble patrimonial. »

ARTICLE 21

Le texte de l'article 3.18 est remplacé par ce qui suit :

«

- ◆ Gérer les interventions par le biais du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, de manière à s'assurer que les projets proposés se font dans le respect des bâtiments existants et du milieu environnant;
- ◆ Prévoir des normes d'affichage adaptées aux caractéristiques des ensembles d'intérêt patrimonial et esthétique;
- ◆ Contrôler l'abattage d'arbres dans ce secteur;
- ◆ Exercer un contrôle strict sur l'affichage des établissements commerciaux localisés en bordure de la route 223;
- ◆ Maintenir le tracé actuel de la route;
- ◆ Interdire l'entreposage extérieur dans la cour avant des constructions et prévoir des normes d'aménagement pour les accès et les stationnements;
- ◆ Réaménager le quai municipal de manière à ne permettre que la mise à l'eau d'embarcations légères;
- ◆ Identifier dans la réglementation une bande de protection en bordure de la rivière;
- ◆ Prévoir l'émission d'un certificat d'autorisation avant de permettre toute intervention dans cette bande de protection. Les interventions autorisées devront favoriser le maintien ou le rétablissement du caractère naturel de la rive;
- ◆ S'assurer que les ouvrages autorisés sur le littoral ne nuisent pas à la libre circulation des eaux;
- ◆ Création de l'affectation conservation pour les espaces boisés du ruisseau Bernard et du stationnement incitatif de la gare et des zones respectives assurant cette protection au règlement de zonage;
- ◆ Intégrer au règlement de zonage des dispositions venant encadrer la coupe d'arbres dans les aires de conservation ainsi que le long de la route 223 et venant obliger la plantation d'arbres lors de la construction d'un nouveau bâtiment principal;
- ◆ Maintenir au règlement sur les PIIA des objectifs et critères permettant la mise en valeur des composantes paysagères et panoramiques du territoire;
- ◆ Le cas échéant, identifier tout nouveau milieu humide de plus de 0,3 hectare et élaborer un plan de conservation à son égard;
- ◆ Appliquer la politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables;
- ◆ Favoriser l'implantation et l'utilisation des modes de transport limitant l'émission de gaz à effet de serre, tel que le transport en commun électrifié et le transport actif;
- ◆ Développer des projets paysagers qui maximisent la perméabilité du sol ainsi que la capacité de rétention des eaux de surface;
- ◆ Favoriser la réalisation d'interventions qui tiennent compte des effets liés aux phénomènes des îlots de chaleur;

- ◆ Accroître la superficie des espaces verts dans les secteurs résidentiels, commerciaux et les pôles d'emploi;
- ◆ Améliorer la stabilité des talus en bordure des rives des cours d'eau afin de contrer les risques de mouvement de sol. »

ARTICLE 22

Le texte du deuxième paragraphe de l'article 3.19 est remplacé par ce qui suit :

- ◆ « Les anciens sites de la compagnie ICI Canada inc. ont fait l'objet d'une cure de décontamination. Il y a toutefois encore présence de contaminants dans le sol et un suivi environnemental est toujours en cours. De nouveaux travaux de décontamination pourront être nécessaires à certains types de projets de développements; »

ARTICLE 23

Le texte du deuxième paragraphe de l'article 3.20 est remplacé par ce qui suit :

« 2^o POURSUIVRE LE SUIVI DES TRAVAUX DE DÉCONTAMINATION DU SITE DE L'ANCIENNE USINE ICI

- a) Poursuivre le suivi environnemental selon les exigences du ministère de l'Environnement, de la Lutte aux changements climatiques, de la Faune et des Parcs;
- b) Poursuivre les travaux de décontamination du site avant la réalisation de projets pour lesquels cela est requis. »

ARTICLE 24

Le texte du premier paragraphe de l'article 3.21 est remplacé par ce qui suit :

- ◆ « Conserver les dispositions réglementaires visant à contrôler les ouvrages et les constructions selon le niveau de risque évalué par les ministères : risques élevés (crues 0-20 ans) ou risques faibles (20-100 ans). La réglementation sera appliquée sur la base de la cartographie des zones inondables préparée par le ministère de l'Environnement du Québec et Environnement Canada ainsi que le plan montrant une correction de la zone inondable (31H11-020-0411) relativement à la plaine inondable du ruisseau Bernard entre le chemin du Richelieu et la limite de l'emprise de la voie ferrée; »

ARTICLE 25

Le texte de l'article 4.1 est remplacé par ce qui suit :

« Le développement du secteur résidentiel situé entre le boulevard Constable, la zone agricole, le boulevard Yvon-L'Heureux Sud et le boisé du ruisseau Bernard est maintenant complété.

Pour les années à venir, le développement résidentiel se tournera donc vers les espaces à développer libérés par la requalification d'une partie de l'ancien site de l'usine d'explosifs et d'engrais, le redéveloppement du stationnement incitatif contigu à la gare, dont une partie pourrait être développée, et à la densification du secteur central, correspondant au quartier situé au sud de la voie ferrée. Deux secteurs à redévelopper localisés dans le secteur central ont été identifiés comme des options à explorer.

La Ville étant considérée dans son ensemble comme une aire TOD optimale, un seuil minimal moyen de densité de 40 logements à l'hectare s'appliquera dans les espaces mentionnés à l'alinéa précédent. Pourra toutefois être exclu du calcul des seuils minimaux de densité un terrain intercalaire dans un milieu déjà construit pourvu que la superficie de ce terrain soit inférieure à 5 000 m², que son frontage à une rue existante soit inférieur à 30 mètres et qu'il ne soit pas contigu à un secteur vacant ou à redévelopper.

À cet effet, le programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville et le plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville ont été élaborés. L'aire affectée à ces PPU est identifiée à l'annexe A du présent règlement. La planification détaillée des PPU se retrouve aux annexes H et I du présent règlement qui s'intitulent « Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville » et « Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville » et lorsqu'une contradiction existe, ces annexes ont préséance sur l'ensemble des autres éléments de planification qui se retrouvent dans le présent règlement.

De plus, en cas de contradiction entre une disposition de l'annexe I « Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville » et toute autre disposition de l'annexe H « Programme particulier d'urbanisme (PPU) de la gare McMasterville », les dispositions de l'annexe I prévalent. »

ARTICLE 26

L'article 4.3 est modifié par le remplacement du 1^{er} alinéa par le texte qui suit :

« Le concept d'aménagement identifie les composantes majeures du réseau institutionnel et récréatif :

- a) Les équipements publics du cœur de la Ville, regroupant l'hôtel de ville, le centre communautaire, le centre de la petite enfance, les espaces verts et publics ainsi que les principales installations récréatives, sont localisés sur le boulevard Constable;
- b) L'Église du Sacré-Coeur-de-Jésus;
- c) L'emplacement comprenant l'École d'éducation internationale, l'école primaire La Farandole et la MRCVR;
- d) L'ensemble composé de l'Édifice Frédéric-Lacasse, incluant le local de la Fadoq, le parc Ferdinand-Borremans et le parc Denis-Beauregard. »

ARTICLE 27

Le texte du paragraphe a) de l'article 4.5 est remplacé par ce qui suit :

«

- a) L'ensemble patrimonial de la rue Nobel, l'ensemble rural longeant le boulevard Yvon-L'Heureux-Sud et l'Église du Sacré-Cœur-de-Jésus; »

ARTICLE 28

Le premier alinéa de l'article 5.5 est remplacé par le texte qui suit :

« L'affectation mixte optimale est attribuée à trois parties des secteurs à redévelopper déterminés par la Ville. Les portions situées le long du chemin du Richelieu font déjà l'objet d'une hausse graduelle de la densité depuis quelques années. Cette affectation est également attribuée au secteur situé entre la route 116 et le boulevard Constable à l'intersection de la rue W.-McMaster. »

ARTICLE 29

Le premier alinéa de l'article 5.8 est remplacé par le texte suivant :

« L'affectation résidentielle optimale est attribuée aux espaces à développer et à redévelopper du territoire de la Ville. Il s'agit du secteur situé à l'ouest du ruisseau Bernard et au sud de la route 116 ainsi qu'à certaines portions des secteurs à redévelopper dans le secteur central. Elle est également attribuée au site de l'ancienne école La Farandole qui contient maintenant des habitations multifamiliales. À noter qu'environ 18,5 hectares du site d'Akzo Nobel Coatings Ltd seront identifiés comme espace à développer à long terme étant donné qu'un suivi environnemental devra être effectué au cours des prochaines années, rendant ainsi impossible son développement dans un avenir rapproché. »

ARTICLE 30

Le plan d'urbanisme numéro 388-00-2008, tel que modifié, est modifié par le remplacement des annexes suivants :

Annexe A : L'aire TOD optimale et les espaces à développer et à redévelopper

Annexe C : Les réseaux et infrastructures de transport collectif et actif

Annexe D : Les éléments d'intérêt patrimonial, esthétique et environnemental

Annexe F : Le plan concept d'aménagement

Annexe G : Les grandes affectations du sol

Lesquels sont joints à l'annexe 1 du présent règlement.

ARTICLE 31

L'annexe I intitulée « Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville » est ajouté au plan d'urbanisme numéro 388-00-2008, tel que modifié et est joint à l'annexe 2 du présent règlement.

ARTICLE 32

Le présent projet de règlement entrera en vigueur conformément à la Loi.

« ADOPTÉ à la séance ordinaire du 6 mai 2024 ».

Le maire,

La directrice des Services juridiques
et greffière,

Martin Dulac

Me Marie-Josée Bédard

Avis de motion :	6 mai 2024
Adoption du projet de règlement:	6 mai 2024
Assemblée publique de consultation :	27 mai 2024
Adoption du règlement	
Approbation M.R.C.V.R. :	
Avis public d'entrée en vigueur :	

RÈGLEMENT NUMÉRO 388-10-2024

ANNEXE 1

ANNEXE A
**L'aire TOD optimale et les
espaces à développer et à rédévelopper**



Espaces à développer

DEV-1 Superficie : 30,5 ha
 Superficie disponible : 27,97 ha

Espaces à développer à long terme

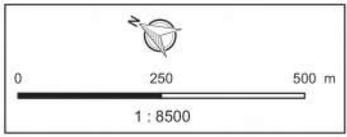
DEV-3 Superficie : 18,52 ha

Espaces à rédévelopper

RDEV-1 Superficie : 8,24 ha

RDEV-2 Superficie : 6,6 ha

- Aire TOD optimale et périmètre urbain
- Aire du PPU de la gare McMasterville
- Aire du PPU du secteur central de McMasterville
- Limites de lot
- Voie ferrée
- Limites de la municipalité
- Réseau hydrographique



ANNEXE C
Les réseaux et infrastructures de transport collectif et actif



Réseaux de transport collectif

- CIT Vallée-du-Richelieu
- Ligne AMT - Train de banlieu

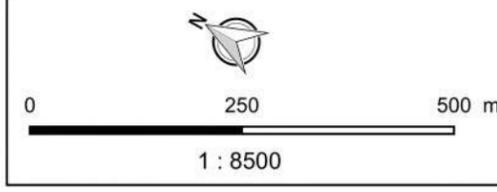
Infrastructures

- Gare de train AMT
- Stationnement AMT

Réseau cyclable

- Métropolitain existant
- Métropolitain projeté
- Régional projeté - Priorité 1
- Régional existant - Priorité 2
- Régional projeté - Priorité 2
- Local existant
- Local projeté

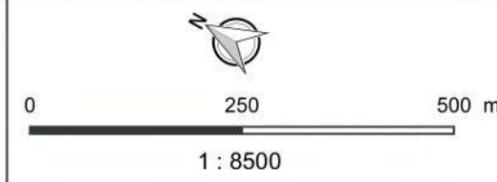
— Voie ferrée
□ Limites de lot
▭ Limites de la municipalité
■ Réseau hydrographique



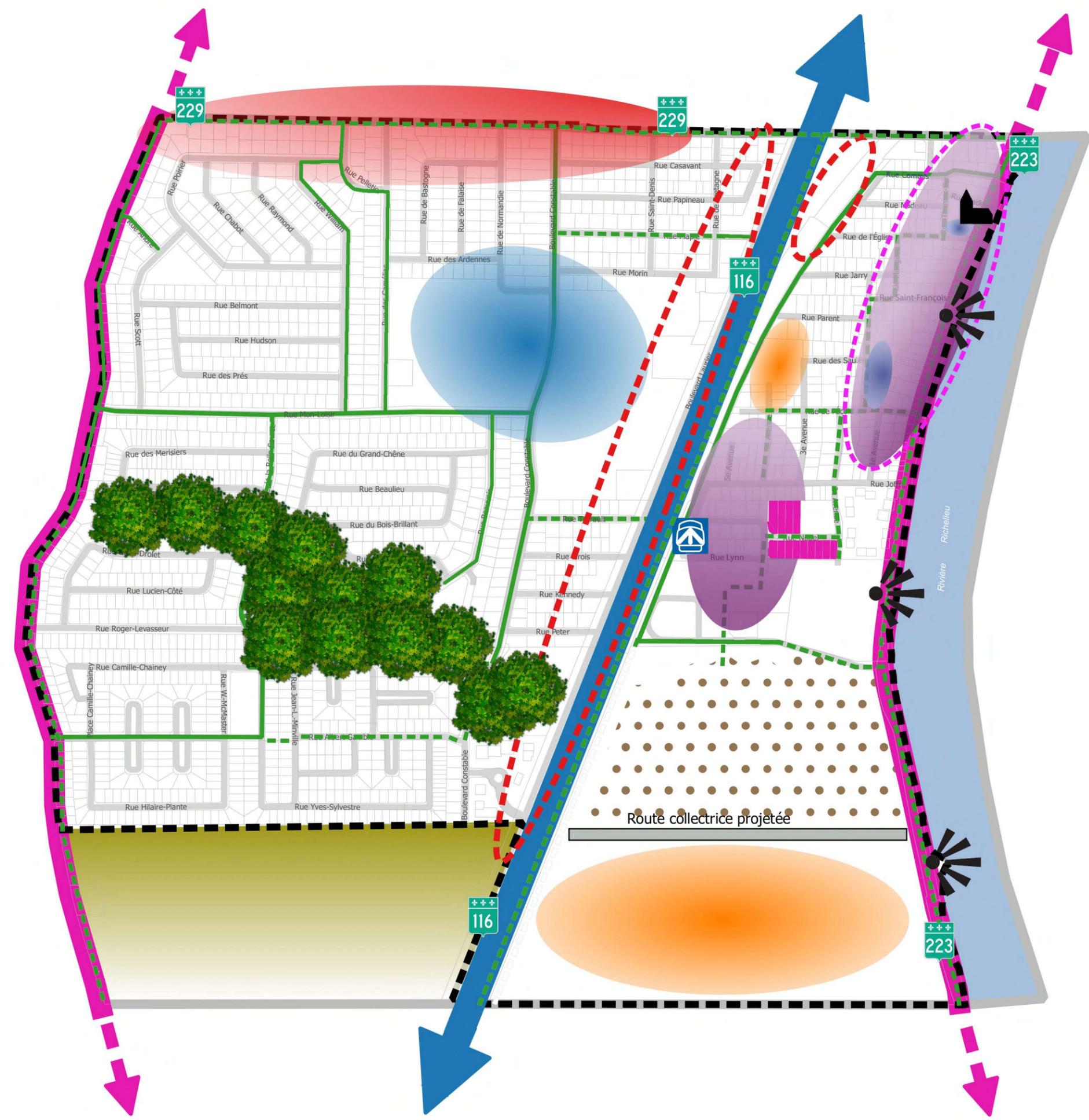
ANNEXE D
**Éléments d'intérêt patrimonial,
 esthétique et environnemental**



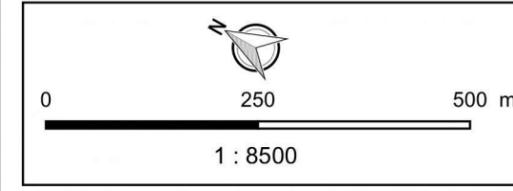
-  Ensemble patrimonial et rural du chemin Yvon-L'Heureux
-  Route panoramique régionale et métropolitaine
-  Ensemble patrimonial
-  Cours d'eau
-  Rivière Richelieu
-  Boisé
-  Percée visuelle vers le Mont-Saint-Hilaire
-  Voie ferrée
-  Limites de lot
-  Limites de la municipalité



ANNEXE F
Le plan concept d'aménagement



-  Pôle résidentiel de haute densité
-  Secteur à redévelopper
-  Pôle institutionnel
-  Pôle commercial local
-  Pôle commercial et patrimonial
-  Pôle commercial régional
-  Axe principal de transport en commun
-  Point d'accès au transport en commun
-  Périmètre urbain et aire TOD
-  Piste cyclable existante
-  Piste cyclable projetée
-  Secteur agricole
-  Zone de contrainte
-  Point de vue sur le Mont-Saint-Hilaire
-  Élément d'intérêt
-  Boisé



GRANDES AFFECTATIONS DU SOL

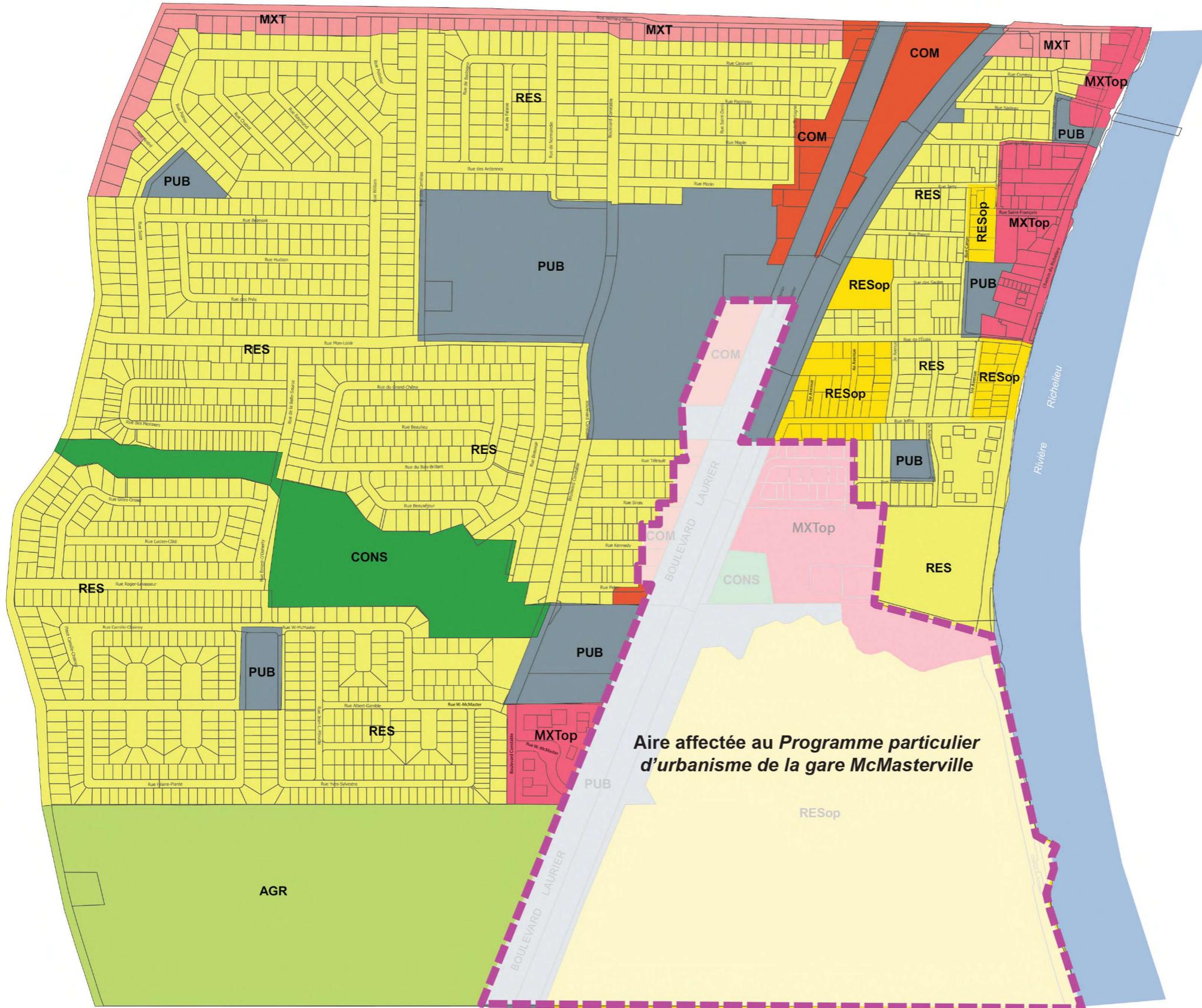
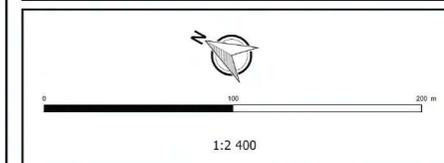
- ANNEXE G -

Affectation

- AGR** Agricole
- COM** Commerciale
- CONS** Conservation
- MXT** Mixte
- MXTop** Mixte optimale
- PUB** Publique et institutionnelle
- RES** Résidentielle
- RESop** Résidentielle optimale
- Limites de lot
- Limites de la municipalité
- Hydrographie
- Voie ferrée

GRILLE DES MODIFICATIONS

Número du règlement	Objet de la modification	Date d'entrée en vigueur
388-02-2012	Ajout de l'affectation conservation pour le massif boisé du ruisseau Bernard et pour le bois présent sur la propriété de l'AMT	25 mai 2012
388-04-2015	Remplacement de l'affectation publique et institutionnelle sur le site de l'ancienne école La Farandole par une affectation résidentielle	17 avril 2015
388-05-2015	Remplacement d'une partie de l'affectation publique et institutionnelle sur le site de l'école d'éducation internationale par une affectation commerciale	17 avril 2015
388-06-2015	Concordance au règlement 32-12-17.1 de la MRC de la Vallée-du-Richelieu	22 janvier 2016
388-07-2017	Intégration du PPU de la gare McMasterville	16 juin 2017
388-08-2019	Remplacement de l'affectation PUB par MXT au coin de la rue Nadeau et chemin du Richelieu et de l'affectation PUB par RES sur le boulevard Constable à proximité de la rue W. McMaster	20 mars 2020
388-09-2019	Remplacement de l'affectation COM par MXTop sur la rue W. McMaster entre les boul. Constable et Laurier	21 février 2020
388-10-2024	Intégration du PPU du secteur central de McMasterville	À venir



RÈGLEMENT NUMÉRO 388-10-2024

ANNEXE 2

PLAN PARTICULIER
D'URBANISME DU
**SECTEUR CENTRAL
DE McMASTERVILLE**

AVRIL 2024





ÉQUIPE DE PROJET

Ville de McMasterville

Chantal St-Amant, urbaniste, Ville de McMasterville

Marie-Pierre Tremblay, urbaniste, Ville de McMasterville

Sébastien Gagnon, Ville de McMasterville

Atelier Urbain

Joëlle Ouellette, urbaniste

Louis-Michel Fournier, urbaniste

Lucas Valence, urbaniste



TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	...	4
1.1.	Contexte de planification et démarche	...	4
1.2.	Outils d'urbanisme et cadre de planification du territoire	...	5
1.3.	Zone d'intervention	...	7
1.4.	Historique de développement	...	8
2.	DÉMARCHE COLLABORATIVE	...	10
3.	DIAGNOSTIC ET ENJEUX	...	11
3.1.	Tendances socio-économiques	...	11
3.2.	Caractérisation du territoire	...	13
3.3.	Enjeux du développement urbain	...	22
3.4.	Opportunités et contraintes	...	24
4.	VISION DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT	...	30
4.1.	Concept d'organisation spatiale	...	31
5.	INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT	...	32
6.	PROJETS URBAINS	...	37
6.1.	Densification à l'échelle du secteur central	...	37
6.2.	Pôle d'activités de la gare	...	38
6.3.	Ambiance sur le richelieu	...	40
7.	MISE EN ŒUVRE	...	42
7.1.	Stratégie réglementaire	...	42
7.2.	Stratégie de gestion de la densité et des usages	...	44
7.3.	Cheminement stratégique	...	59
7.4.	Programmes et financement	...	61
8.	RÉFÉRENCES	...	63
8.1.	Bibliographie	...	63
8.2.	Références visuelles	...	66

1. MISE EN CONTEXTE

1.1. CONTEXTE DE PLANIFICATION ET DÉMARCHÉ

Le secteur central est le noyau de développement historique de la Ville. Il s'agit essentiellement d'un pôle résidentiel à deux pas de la gare de train de banlieue de McMasterville et celui-ci est soumis à une pression immobilière sans précédent pour la densification des terrains. Son redéveloppement nécessite donc une planification stratégique.

Dans son plan d'urbanisme révisé en 2009, la Ville accorde une attention particulière au développement résidentiel, à la fonction commerciale et de service, aux équipements et infrastructures communautaires et de mobilité, ainsi qu'aux éléments d'intérêt patrimonial, esthétique et environnemental. Les orientations qui y figurent vont en ce sens, soit :

- Gérer adéquatement le développement résidentiel dans un contexte métropolitain ;
- S'assurer de la qualité des développements résidentiels et en assurer leur pérennité ;
- Développer une vocation commerciale distinctive aux abords de la rivière ;
- Maintenir et améliorer la qualité des services aux citoyens et assurer une desserte adéquate du transport collectif et actif ;
- Protéger les caractéristiques d'intérêt des ensembles patrimoniaux ;
- Reconnaître et préserver les composantes paysagères et panoramiques du territoire ;
- Protéger les berges de la rivière Richelieu ;

- Favoriser les aménagements récréatifs à l'intérieur du corridor de la rivière Richelieu à condition qu'ils respectent les caractéristiques et la capacité d'accueil du milieu ;
- Atténuer les effets liés aux événements climatiques extrêmes.

L'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) s'inscrit donc dans cette volonté de dynamisation et de mise en valeur de l'aire d'intervention.

Aujourd'hui, le PPU du secteur central rapatrie une portion des territoires du PPU de la Gare, qui sera abrogé, et actualise la vision face au contexte et aux besoins actuels en conformité avec les orientations du schéma d'aménagement révisé (SADR) de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du plan d'urbanisme de la Ville de McMasterville.

Le PPU est l'outil le plus complet afin de préciser la vision et les intentions d'aménagement pour le noyau central patrimonial, résidentiel et paysager. Il répond à d'importants enjeux de mise en valeur patrimoniale, de mobilité et de préservation du cadre de vie de la population existante et à venir. Il permettra donc d'encadrer et d'harmoniser les interventions tant publiques que privées qui prendront forme dans le secteur central de McMasterville, et ce, pour les années à venir.

1.2. OUTILS D'URBANISME ET CADRE DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Puisque l'aménagement du territoire est complexe et qu'il est partagé entre divers paliers de décision et échelles de planification, le PPU s'inscrit en appui à plusieurs politiques et orientations en matière d'occupation du territoire.

Ainsi, il est en continuité du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de La Vallée-du-Richelieu et du Plan d'urbanisme de la Ville de McMasterville, qui intègre la vision globale du développement du territoire municipal.



Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)¹

Le PMAD est entré en vigueur en 2012 avec comme principal objectif de doter la région métropolitaine d'une vision globale d'aménagement et d'orientations d'aménagement pour 2025. Afin de permettre la réalisation de cette vision, divers objectifs ont été établis dont certains s'appliquent au territoire visé par le présent PPU :

- Orienter 40 % voire 60 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant (CMM, avril 2019). Ce document établit un seuil minimal de densité de 40 logements/hectare dans l'aire TOD autour de la gare de McMasterville ;
- Hausser à 30% la part modale des déplacements effectués en transport en commun, à la période de pointe du matin, et ce, d'ici 2021 et à un taux de 35 %, d'ici 2031. Selon le rapport de suivi, cet objectif reste encore à atteindre alors que la proportion est passée seulement à 26 % en 2021 (CMM, 2021) ;
- Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal ;
- Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables, notamment face aux changements climatiques ;
- Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain ;
- Protéger les paysages d'intérêt métropolitain.

Le document identifie la route 223 comme route panoramique.

¹ CMM, avril 2012

Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de La Vallée-du-Richelieu¹

Le schéma d'aménagement et de développement révisé a été adopté le 2 février 2007. Ce document de planification met en œuvre l'énoncé de vision stratégique de la MRC et il établit des lignes directrices en matière d'aménagement du territoire.

Ciblant la zone du PPU comme étant une aire TOD (« Transit-Oriented Development ») ainsi qu'un pôle de développement, le SADR fixe les objectifs suivants afin de maintenir l'identité de la MRC, de consolider les acquis et de favoriser l'accomplissement de la communauté McMastervilloise :

- Concentrer le développement urbain en favorisant la densification du tissu urbain et le redéveloppement autour de l'aire TOD ;
- Mettre en valeur le potentiel récréotouristique et culturel qu'offrent la rivière Richelieu et la route 223 ainsi qu'améliorer la qualité du paysage ;
- Planifier l'organisation du transport terrestre en améliorant l'offre de transports collectifs et en planifiant le développement urbain ;
- Améliorer la qualité des services publics.

De plus, en raison de son affectation d'aire TOD et de la proximité avec la gare de train, l'aire du PPU est soumise à l'affectation multifonctionnelle qui offre un potentiel de mixité des usages et de densification du territoire par un redéveloppement des terrains vacants ou sous-utilisés.

Plan d'urbanisme de la Ville de McMasterville²

Le Plan d'urbanisme (PU) de McMasterville est un document de planification qui établit une vision pour l'ensemble du territoire. Depuis son entrée en vigueur en 2009, ce document a pour but de guider l'aménagement et le développement de McMasterville en adaptant, à une échelle locale, les objectifs et les orientations d'aménagement des documents de planification de la CMM et de la MRC de la Vallée-du-Richelieu.

La zone visée par le présent PPU se situe à l'intérieur du périmètre urbain de la Ville et de son aire TOD optimale. Construit depuis plusieurs années, ce territoire, majoritairement composé de l'usage résidentiel, comprend deux sites à redévelopper, d'une superficie totale de 14,84 ha et un site à développer à long terme d'une superficie de 2,5 ha.

À l'intérieur et en bordure du site, nous trouvons l'église qui a été identifiée comme un secteur d'intérêt patrimonial, ainsi que le corridor panoramique de la rivière Richelieu et de la route panoramique que constitue la route 223. Différents objectifs sont identifiés afin de préserver et de mettre en valeur ces éléments, tels que :

- Protéger les caractéristiques d'intérêt des ensembles patrimoniaux ;
- Protéger les berges de la rivière Richelieu ;
- Favoriser les aménagements récréatifs à l'intérieur du corridor de la rivière Richelieu à condition qu'ils respectent les caractéristiques et la capacité d'accueil du milieu ;
- Atténuer les effets liés aux événements climatiques extrêmes.

1 MRCVR, octobre 2019

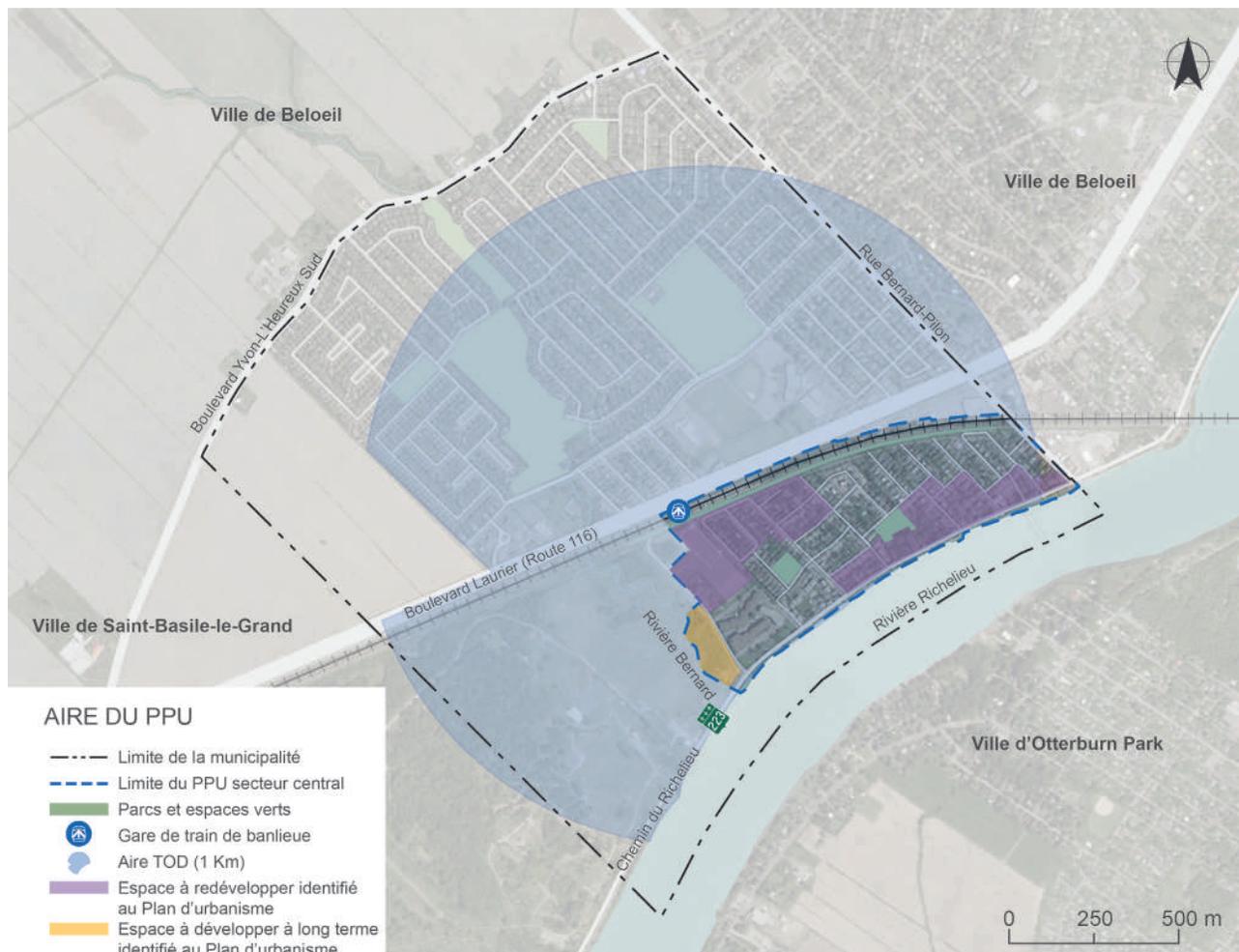
2 Ville de McMasterville, février 2020

1.3. ZONE D'INTERVENTION

Situé dans le périmètre urbain de la Ville de McMasterville et en presque totalité dans l'aire TOD de la gare de train de banlieue de McMasterville, le territoire d'application du Plan particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central s'étend le long du chemin du Richelieu (route 223) et est encadré par la voie ferrée, le ruisseau Bernard et par la rue Bernard-Pilon.

La présence d'une gare de train à l'intérieur de la zone d'intervention fait de ce secteur un terrain de jeu idéal afin de mettre en œuvre les meilleures pratiques en matière de milieux de vie durable et d'atténuation des effets liés aux changements climatiques.

CARTE 1 - LOCALISATION DU SECTEUR CENTRAL



1.4. HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

1917

Création de McMasterville avec la construction de maisons ouvrières pour la compagnie Canadian Explosives Limited



Vue générale d'une partie des bâtiments de la C.E.L. (SHBMSH, P04, cart. 7, p.25)

1924

Construction de la chapelle

1962

Inauguration de l'ancien Hôtel de Ville sur la rue Caron

1995

Déménagement de l'Hôtel de Ville sur le boulevard Constable et conversion du bâtiment en caserne incendie et en club de la FADOQ

1975

Explosion à l'usine Canadian Industries Limited

1999

Fin des activités de la compagnie Canadian Industries Limited

2003

Construction de la gare et arrivée du train de banlieue de Montréal à Mont-Saint-Hilaire



Départ d'un train de banlieue de la Gare de McMasterville (Ville de McMasterville)

2012

Agrandissement du stationnement incitatif

2014

Incendie de l'ancienne école La Farandole située dans l'aire du PPU

2019

Fin des activités de la caserne incendie

Formation de McMasterville et période industrielle

L'origine de McMasterville remonte au début des années 1900, en plein essor dû à la Première Guerre mondiale et à la construction d'une usine d'explosifs appartenant à la Canadian Explosives Limited (CXL) (Larivée, 2020). L'augmentation importante des activités de l'usine et de la main-d'œuvre créa rapidement un manque de logements dans la région. Cette problématique fut résolue par les dirigeants de l'usine qui y construisirent des résidences sur leurs propres terrains. Suivant l'évolution des activités de l'usine et la construction de laboratoires, en 1958, des résidences furent démolies et d'autres, déménagées, le tout, au fil du temps.¹ Encore aujourd'hui, l'on retrouve des témoins de cette époque industrielle et d'après-guerre, notamment sur la rue Nobel, où sont encore présents des bâtiments du style architectural aussi appelés des « Maison des vétérans ».

L'activité industrielle continue à croître jusqu'en 1990, où l'usine est acquise par l'Impérial Chemical Industries (ICI). Suite au déménagement de son siège social de Montréal vers Toronto, l'entreprise ferma progressivement différentes unités de production afin de fermer définitivement ses portes en 1999 (Larivée, 2020).

1 Société d'histoire de Beloeil - Mont-Saint-Hilaire, 2010

Redéveloppement du secteur central

À partir des années 2010, il est possible de constater un vent de renouveau du secteur central. Dans la plupart des cas, on voit le redéveloppement de propriétés sous-utilisées ou la reconversion de terrains comprenant des bâtiments désuets pour des projets plus denses.

La proximité du train de banlieue, axe de transport en commun structurant reliant McMasterville au centre-ville de Montréal, ainsi que le positionnement stratégique du secteur central dans une aire TOD offrent un potentiel immobilier intéressant pour les investisseurs. Il est donc fort prévisible que ce territoire continue de se redévelopper au courant des prochaines années.

LA RUE DES BUNGALOWS, MAINTENANT LA RUE NOBEL, OÙ LOGEAIENT PLUSIEURS EMPLOYÉS, VERS 1930



Source : Société d'histoire et de généalogie de Beloeil - Mont-St-Hilaire (SHBMSH, P04, cart. 7, p.6)

2. DÉMARCHÉ COLLABORATIVE

La participation publique à la conception du secteur central est un volet important de la démarche de planification. La complexité au niveau social, d'accessibilité et d'attractivité sont des défis de taille qui ne peuvent se résoudre que par un dialogue ouvert avec la population et les parties prenantes.

Ainsi, dans un processus en amont et continu de la planification, des présentations et des ateliers collaboratifs avec différents partenaires et représentants municipaux ont permis de développer les solutions réalisables les mieux adaptées au contexte.

La démarche collaborative a donc été l'outil tout indiqué afin d'être transparent et ainsi susciter l'adhésion de tous sur les intentions de la Ville en lien avec la densification du territoire.

TYPES DE DENSIFICATIONS



MARS 2022

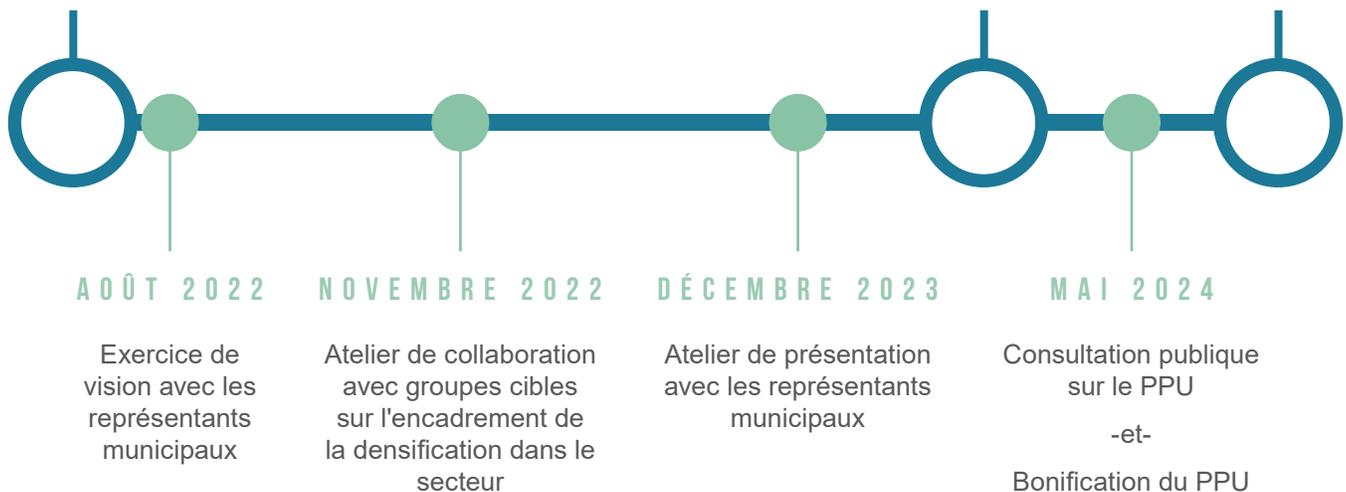
Études et analyse du territoire sur les enjeux locaux et régionaux

MAI 2024

Lancement des procédures d'adoption

AOÛT 2024

Entrée en vigueur du PPU Secteur central



3. DIAGNOSTIC ET ENJEUX

3.1. TENDANCES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Profil démographique¹

En 2021, la population dénombrée dans le secteur central se chiffrait à 1 673 personnes, ce qui représente une augmentation de 18 % par rapport à 2016. En comparaison, la moyenne régionale est de 5,9 %. Or, la MRC prévoit, d'ici 2036, une croissance de population de 9 %, dans laquelle des pressions plus importantes sont à prévoir le long de la rivière Richelieu (ISQ, 2022).

La superficie du secteur central est d'approximativement 0,49 kilomètre carré, ce qui représente 15,7 % de la superficie terrestre de la ville de McMasterville. La densité de population est de près de 3 414 personnes au kilomètre carré.

L'âge médian du secteur central se situait, en 2021, à 49,6 ans par rapport à 42 ans dans la MRC de la Vallée-du-Richelieu et à 43,2 ans pour l'ensemble de la province du Québec. En ce sens, la population au sein de l'aire du PPU est plutôt d'âge adulte avec 45 % de la population âgée entre 25 à 64 ans. Les adultes préretraités et retraités représentent aussi une importante proportion de la population actuelle, soit 36 % par rapport à 20 % pour l'ensemble de la Ville de McMasterville.



1 Statistique Canada, 2016 et 2021.

Profil économique, logements et ménage²

La population du secteur central est en majorité active et éduquée. En effet, près de 64 % de la population âgée de 15 ans et plus détenait, en 2021, un certificat, un diplôme ou un grade d'études postsecondaires. Également, moins de 70 % de la population âgée de 15 ans et plus se sont déclarés actifs en 2021, alors que le taux de chômage du secteur central est de 11 %, au-dessus du taux moyen de la région qui était de 4,9 %.

Cependant, les travailleurs du secteur central sont moins bien positionnés économiquement que dans le reste de la ville. En 2020, le revenu médian de ces ménages représentait environ 65 000 \$, comparativement à 86 000 \$ pour l'ensemble de la ville. Cette différence au niveau du revenu peut expliquer une disparité concernant le mode de tenure des logements. En 2021, 59 % des ménages de l'aire étaient locataires, alors que ceux-ci étaient composés, en moyenne, de 2 personnes. Pour l'ensemble de la ville, seulement, 34 % des ménages sont des locataires.

En 2024, il y a 946 logements dans le secteur central, ce qui représente une augmentation d'environ 54 % par rapport à 2016. En comparaison, l'augmentation moyenne régionale était de 8 % en 2021. Les logements du secteur central sont par contre plus petits par rapport à ceux de l'ensemble de la ville ou même de la région. En effet, ils n'offriraient qu'environ 5 pièces comparativement à une moyenne de 6,3 pièces à McMasterville, et ce même si 27 % des ménages ont des enfants.

2 Statistique Canada, 2016 et 2021.

En 2021, un logement présent dans l'aire du PPU valait 340 000 \$ (valeur médiane). Durant cette année, 18 % des ménages consacraient plus de 30 % de leurs revenus au logement. Ce pourcentage était d'environ 13 % pour l'ensemble de la ville . Ce constat est plus important au niveau des ménages locataires du secteur central, dont 22,5% sont dans cette situation. Cela démontre des problématiques d'abordabilité des logements et une certaine précarité financière qui sont légèrement plus présentes dans l'aire du PPU. Ces données peuvent s'expliquer par le fait que plus du quart des familles à l'intérieur du secteur central sont également monoparentales.

À titre de comparaison, pour la MRC la même année, 24,5 % des ménages locataires consacraient 30 % et plus de leur revenu brut afin de pouvoir se loger (Statistique Canada, 2021). En 2021, le taux d'inoccupation des logements locatifs privés sur la couronne sud est de 0,9 % (SCHL, 2021).

Profil du travail et de la mobilité

La ville est un lieu de travail pour seulement 5 % de la population totale présente dans le secteur, alors que 61 % des travailleurs vont travailler à l'extérieur de la région de la Vallée-du-Richelieu (EXO, 2019). Des mouvements pendulaires importants entre le domicile et le lieu de travail en résultent. Ces trajets durent majoritairement entre 15 et 45 minutes. Ainsi, l'utilisation principale de l'automobile individuelle prédomine, représentant 78 % des modes de déplacement domicile-travail. Ces déplacements font donc partie de la catégorie la plus émettrice de gaz à effet de serre, soit les transports, qui est responsable de 44,8 % des productions provinciales (DRCDE, 2020). Sachant qu'un Québécois ou une Québécoise émet annuellement 9,6 tonnes d'équivalent de CO₂ (MELCC) et « [...] qu'un autobus ou un train émet jusqu'à 2 fois moins de gaz à effet de serre (GES) qu'une voiture [...] » (EXO, décembre 2020), il faudra que le redéveloppement attendu propose des solutions alternatives et accessibles pour atteindre les objectifs de carboneutralité du Canada³ et du Québec⁴ d'ici 2050.

3 ECCC, novembre 2020

4 Gouvernement du Québec, juillet 2022



**Taux de chômage
du secteur central
(2021)**
11 %



**Taux de chômage
de la MRC (2021)**
4,9 %



**Revenu médian du
secteur (2020)**
65 000 \$



**Revenu médian de la
ville (2020)**
86 000 \$



**Taux de croissance
des logements
(2016 - 2021)**
15 %



**Précarité financière
du Secteur central
(2021)**
18 % de la population



**Déplacement
domicile - travail en
voiture individuelle**
78 %



**Moyenne québécoise
d'émission de GES**
9,6 tonnes/année

3.2. CARACTÉRISATION DU TERRITOIRE

3.2.1. FONCTIONS URBAINES ET GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE

L'aire visée par le PPU, principalement résidentielle, comprend une variété de typologies d'habitations. La portion du site longeant le chemin du Richelieu regroupe davantage de bâtiments résidentiels de plus forte densité (5 logements et plus) tandis que la portion nord regroupe des bâtiments résidentiels de moins forte densité (1 à 4 logements). Également, dans l'ensemble du secteur central, on retrouve peu d'usages commerciaux, institutionnels, d'utilités publiques et récréatives (parc). Parmi les quelques commerces situés le long du Chemin du Richelieu, on retrouve un restaurant et une clinique d'ergothérapie. Cela démontre un manque au niveau de l'offre commerciale et de différents services de proximité au sein de l'aire TOD.

Une concentration d'usages institutionnels est présente dans le nord-ouest du secteur central par la présence de deux bâtiments comprenant des Centres de la petite enfance (CPE) en plus du stationnement incitatif de la gare de McMasterville qui est aménagé à proximité.

Le secteur central compte peu d'éléments desservant la communauté. Au sud du site, on y retrouve une descente pour embarcation légère ainsi qu'une place publique longeant la rivière. Finalement, la FADOQ occupe l'édifice Frédéric-Lacasse qui desservait autrefois le poste d'incendie et l'Hôtel de Ville.



3.2.2. FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES

Évolution de la trame urbaine

Les premières cartes publiques représentant la trame urbaine du secteur central datent de 1953 et sont issues du Plan d'assurance de la Ville de Beloeil (Underwriters' Survey Bureau, 1953). Bien que le plan ait été produit environ 50 ans suite à la création de la Ville, il est possible de constater que la trame de rue du secteur central était déjà bien établie, que quelques bâtiments étaient érigés à l'époque et que la plupart ont été remplacés à travers le temps. Sur ledit plan, on observe qu'un ruisseau traverse le secteur dans l'axe nord-ouest – sud-est.

Entre 1953 et 1980, on observe d'importantes modifications au niveau de la trame urbaine soit par l'ajout ou la suppression de plusieurs tronçons de rues. De 1980 à 1991, les cartes démontrent peu de modifications structurantes à la trame urbaine du secteur central. Toutefois, on constate que le ruisseau qui était présent à l'époque et qui traversait le territoire a été canalisé.

La trame urbaine continua d'évoluer légèrement et quelques tronçons de rues ont été ajoutés ou supprimés afin de former le réseau que l'on connaît aujourd'hui. Ces modifications peuvent s'expliquer, entre autres, par la construction de projets d'ensembles qui ont permis de repenser la mobilité automobile au sein du secteur central.

1953 (PLANCHE 1A)



1980 ET 1991 (PLAN 31-H-11, S.-E.)



2022



Forme bâtie et patrimoine

Le chemin du Richelieu (route 223) fait partie d'un ensemble rural du Richelieu identifié par la MRC. C'est-à-dire qu'il s'agit d'une zone qui s'inscrit « à l'intérieur des ensembles villageois et se distinguent par une présence plus marquée de bâtiments anciens » (MRCVR, 2019). Bien que seule la route 223 fait partie de cet ensemble rural d'intérêt, on retrouve la présence de plusieurs bâtiments qui ont aussi une valeur patrimoniale importante pour le secteur central.

Tout d'abord, la MRC a inventorié deux ensembles d'intérêts sur ce territoire, soit l'Église du Sacré-Cœur-de-Jésus et son presbytère ainsi que les anciennes habitations des employés de la CIL, construites sur la rue Nobel. L'église fut citée comme immeuble patrimonial par la Ville en 2019 en raison de sa valeur historique. Les bâtiments de la rue Nobel, quant à eux, appartiennent au style architectural des « maisons des Travailleurs » : des bâtiments modestes d'une époque d'après-guerre.

Sur le territoire du PPU du secteur central, la MRC a inventorié trois bâtiments possédant un intérêt patrimonial ou identitaire fort à supérieur soit par l'âge du bâtiment, son usage, ses caractéristiques architecturales, sa rareté ou son historique. Toutefois, ces bâtiments n'ont pas tous été cités alors que l'aire du PPU fait face depuis quelques années à des pressions de redéveloppement qui peuvent mener à la démolition de ces bâtiments. Une réflexion face à la préservation de certains de ces éléments d'intérêts patrimoniaux devra donc être effectuée.

Bâtiments inventoriés par la MRC

ÉGLISE DU SACRÉ-CŒUR-DE-JÉSUS



Source : patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

GARAGE JOSEPH COMTOIS (169-171, CHEMIN DU RICHELIEU)



Source : Google Street View

MAISON ALFRED-BOUVIER (60, RUE BERNARD-PILON)



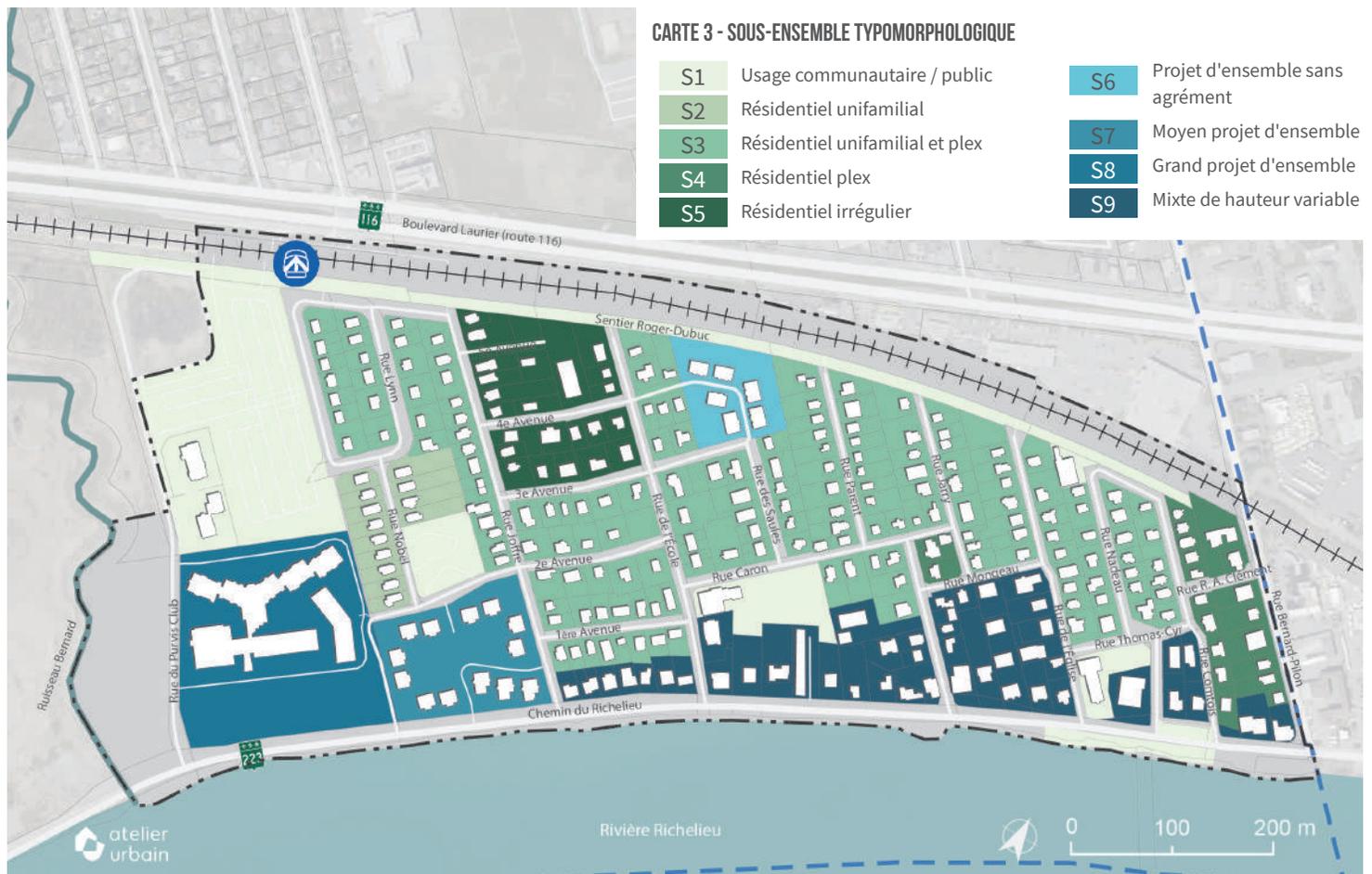
Source : mrcvr.ca

Découpage typomorphologique

Le secteur central est composé de multiples sous-ensembles typomorphologiques. Ces sous-ensembles témoignent des différentes époques de développement et se distinguent par les caractéristiques de leur cadre bâti, de l'implantation, de la densité et de l'aménagement des terrains. De manière générale, chaque sous-ensemble présente une identité distincte. Le découpage présenté ci-dessous concerne le secteur central qui constitue ici un cas de figure.

Cette analyse typomorphologique vise à avoir une meilleure compréhension du contexte d'insertion de nouveaux projets immobiliers. Neuf sous-ensembles ont été définis selon les paramètres suivants :

- Mode d'implantation
- Cadre bâti et particularités architecturales
- Densité
- Dimension des lots
- Typologies de bâtiment
- Aménagement du terrain



	S1 - Usage communautaire et d'utilité publique	S2 - Quartier résidentiel de maisons unifamiliales	S3 - Quartier résidentiel de maisons unifamiliales et de plex
DESCRIPTION	Ce sous-ensemble se caractérise par la présence de bâtiments et de lots d'un usage communautaire et d'utilité publique. On y retrouve, entre autres, le garage municipal, l'église, l'édifice Frédéric-Lacasse, des CPE ainsi que des parcs et des espaces publics.	Ce sous-ensemble se caractérise par sa monofonctionnalité et ses bâtiments de faible densité. On y retrouve des maisons unifamiliales isolées d'un à deux étages avec stationnement en cour avant et aménagement paysager en façade. La couverture végétale y est plus abondante que dans les autres sous-ensembles avec la présence d'arbres plantés sur les terrains privés.	Ce sous-ensemble se compose de bâtiments d'un à deux étages. On y retrouve une grande diversité de typologies architecturales. Les terrains comprennent généralement une cour avant gazonnée et très peu d'arbres, avec des stationnements en cour avant et latérale.
IMPLANTATION			
Mode d'implantation	Isolé	Isolé	Isolé
Marge avant	Moyenne et grande	Moyenne	Moyenne
FORME BÂTIE			
Nombre d'étages	1 à 2 étages	1 à 2 étages	1 à 2 étages
Principales typologies bâties	Bâtiment civique	Bungalow, maison modeste (Maison des vétérans)	Bungalow, cottage, duplex, triplex
Particularités architecturales	Bâtiments de dimensions et de gabarits variés afin de répondre à leurs usages communautaires et d'utilité publique.	Toit à deux versants, parements extérieurs variés (brique, vinyle, bois, etc.)	Toit de deux à quatre versants, parements extérieurs variés (brique, vinyle, bois, etc.)
IMAGE DE RÉFÉRENCE	 105, chemin du Richelieu	 153, rue Nobel	 284, rue Lynn

	S4 - Quartier résidentiel de plex	S5 - Quartier résidentiel à taille de lot irrégulière	S6 - Projet d'ensemble résidentiel sans aire d'agrément
DESCRIPTION	<p>Ce sous-ensemble se caractérise par la présence d'un usage résidentiel et une densité moyenne en raison de la présence d'immeubles à appartements de deux étages. Les galeries et les balcons sont principalement en façade avant des bâtiments et les stationnements en cour latérale.</p> <p>Ce sous-ensemble compte peu de sites à potentiel de développement, mais est certainement voué à côtoyer de nouvelles constructions.</p>	<p>Ce sous-ensemble se compose de bâtiments d'un à deux étages. On y retrouve une grande diversité de typologies architecturales. Les terrains sont de tailles et de formes variées qui pourraient présenter un potentiel de densification intéressant si combiné pour former un ensemble. Les stationnements se situent en cour avant et latérale.</p>	<p>Ce sous-ensemble est caractérisé par un développement résidentiel récent. Étant un projet intégré, il densifie le terrain de l'ancienne école La Farandole. Les unités de logement possèdent une grande fenestration en plus d'un espace privatif en façade avant.</p> <p>Du stationnement de surface ainsi que du rangement pour les unités sont aménagés à l'arrière des immeubles.</p>
IMPLANTATION			
Mode d'implantation	Isolé et jumelé	Isolé	Isolé
Marge avant	Petite et moyenne	Moyenne	Petite
FORME BÂTIE			
Nombre d'étages	2 étages	1-2 étages	3 étages
Principales typologies bâties	Cottage, duplex et triplex	Bungalow, cottage, duplex et triplex	Multifamilial
Particularités architecturales	Toit plat ou à faible pente, parements extérieurs variés (brique, vinyle, bois, aluminium, etc.)	Toit plat ou en pente de deux à quatre versants, parements extérieurs variés (brique, vinyle, bois, aluminium, etc.)	Toit à 4 versants à faible pente. Balcon en façade avant. Parement extérieur de maçonnerie et de Canexel.
IMAGE DE RÉFÉRENCE	 <p>107, rue Comtois</p>	 <p>213, rue Joffre</p>	 <p>199, 4^e Avenue</p>

	S7 - Projet d'ensemble résidentiel de moyenne envergure	S8 - Projet d'ensemble résidentiel de grande envergure	S9 - quartier résidentiel et commercial avec de plus grandes hauteurs
DESCRIPTION	<p>Ce sous-ensemble se compose de bâtiments multifamiliaux regroupés en un projet d'ensemble de moyenne densité. Les bâtiments sont positionnés en périphérie du lot commun et une aire d'agrément d'une grande superficie occupe l'espace central. Les stationnements sont aménagés principalement dans les cours avant secondaires.</p>	<p>Ce sous-ensemble se compose de bâtiments multifamiliaux regroupés en un projet d'ensemble de grande envergure. Les bâtiments sont situés au milieu du lot et ont une importante emprise au sol. Une voie de circulation et des aires de stationnement sont aménagées en périphérie du site.</p>	<p>Ce sous-ensemble s'étend principalement le long du chemin du Richelieu et regroupe des bâtiments résidentiels ainsi que quelques bâtiments commerciaux. Les typologies architecturales y sont variées, mais on y retrouve une concentration de bâtiments de plus grandes hauteurs et gabarits.</p> <p>Les dimensions des terrains et la présence de bâtiments de plus grandes densités créent un potentiel de densification élevé.</p>
IMPLANTATION			
Mode d'implantation	Isolé	Isolé	Isolé
Marge avant	Moyenne	Très grande	Moyenne et grande
FORME BÂTIE			
Nombre d'étages	3 étages	3-5 étages	2-4 étages
Principales typologies bâties	Multifamilial	Multifamilial et Hébergement de longue durée	Duplex, triplex et multifamilial
Particularités architecturales	Balcon en façade avant avec un espace de rangement latéral. Toiture à quatre versants. Parement extérieur de brique.	Décrochés de façades avec pignons et lucarnes. Parement extérieur principalement de brique et stucco.	Bâtiment avec des décrochés de façade et des balcons en cour avant. Parement extérieur varié (brique, bois, aluminium, etc..)
IMAGE DE RÉFÉRENCE			
	519, 2e Avenue	701, Chemin du Richelieu	93, Chemin du Richelieu

3.2.3. MOBILITÉ

Le territoire du PPU de secteur central possède peu de connexions avec les quartiers avoisinants, dû au fait qu'il est enclavé au nord par une voie ferrée qui n'offre qu'un seul lien routier avec l'ensemble de McMasterville (voir Carte 4). Cependant, un passage piéton près de la gare de train permet une perméabilité supplémentaire dans l'axe nord-sud. Le secteur central est connecté dans un axe est-ouest aux villes de Saint-Basile-le-Grand et de Beloeil par le chemin du Richelieu (route 223). L'aire du PPU est également traversée par une piste cyclable longeant la voie ferrée qui fait partie du réseau de la Trame verte reliant Mont-Saint-Hilaire à la Ville d'Oka. Un tronçon reliant McMasterville à Saint-Basile-le-Grand est manquant pour compléter le réseau planifié par la CMM (CMM, 2012).

Bien que l'ensemble soit situé à l'intérieur de l'aire TOD de la gare, la mobilité actuelle au sein du site semble se faire principalement en automobile. Avec une moyenne de 1,8 voiture par ménage (ARTM, 2018), ce mode de transport semble prédominant. En effet, en 2018, les parts modales des déplacements motorisés des résidents sortants du secteur Beloeil – Saint-Mathieu-de-Beloeil – McMasterville pour la période de pointe (AM) sont de 78,5 % pour l'automobile et de 7,5 % pour le transport collectif. En 2019, on comptait ± 25 000 utilisateurs mensuels pour le train de banlieue EXO 3. Ce nombre est descendu à ± 1 900 utilisateurs mensuels durant la pandémie. Force est de constater que ces chiffres sont loin de la cible du PMAD qui avait pour objectif d'augmenter à 30 % la part modale du transport collectif en 2021 et à 35 % d'ici 2031 pour les déplacements en période de pointe (AM).

L'usage limité des transports en commun se traduit aussi par la substitution, en 2021, de plusieurs lignes d'autobus par un projet pilote de service d'autobus sur demande couvrant les zones de McMasterville et de Beloeil (McMasterville, 2022).

SUPERFICIE DU STATIONNEMENT INCITATIF DE LA GARE DE McMASTERVILLE, 2012



Source : Google Earth

SUPERFICIE DU STATIONNEMENT INCITATIF DE LA GARE DE McMASTERVILLE, 2018



Source : Google Earth

Des investissements municipaux et gouvernementaux ont permis, en 2012, le réaménagement et l'agrandissement du stationnement incitatif de la gare de McMasterville. Cet agrandissement a permis d'augmenter la capacité à 713 places de stationnement, et ce, dans l'objectif d'inciter à l'utilisation de ce mode de transport ainsi que pour se préparer à une augmentation du nombre d'utilisateurs générée par les inconvénients des projets routiers majeurs à venir de la CMM (réfection du tunnel Louis-Hyppolite La Fontaine, de l'échangeur Turcot et du pont Champlain).

En 2019, malgré cet agrandissement, l'achalandage annuel a connu une baisse de 0,5 % depuis 2013. Celle-ci semble s'expliquer par un nombre de départs des trains limité (MRCVR, 2020) ainsi que par la difficulté d'accès au stationnement dû à son positionnement par

rapport au reste du territoire de la Ville puisqu'il n'est accessible que par la rue du Purvis Club. En effet, on dénombre en moyenne, pour la ligne de train EXO 3, un total de 7 passages de train par jour dans chacune des directions, dont 5 passages durant les périodes de pointe à une fréquence d'environ 30 minutes.

En 2019, le stationnement était occupé en moyenne à 54 % de sa capacité. Durant la récente pandémie, son utilisation a diminué à près de 6 %. La sous-utilisation du site, aussi notable en 2019, peut être perçue comme une opportunité de redéveloppement de cette aire minéralisée. Cela engendrerait une plus forte densité et compacité, ainsi qu'une mixité d'usages afin de favoriser l'utilisation de l'infrastructure de transport et répondre aux objectifs du PMAD.



3.3. ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

3.3.1. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Îlots de chaleur

Avec une canopée couvrant 17,3 % de son territoire, en 2021, McMasterville se positionne aux 62^e rang des 82 villes et municipalités qui composent la CMM. Malgré cette carence de canopée, la Ville a reçu une mention d'excellence attribuée par l'organisme «Les Fleurons du Québec» pour la qualité des aménagements paysagers et un embellissement horticole remarquable sur l'ensemble de son territoire.

Dans l'aire du PPU, ce faible pourcentage de canopée se visualise par une concentration de plusieurs pochettes d'îlots de chaleur en lien avec des espaces minéralisés situés à l'ouest (ex. : stationnements incitatifs d'EXO). Des regroupements résidentiels où l'on retrouve de plus fortes densités tel que des projets intégrés et des habitations multifamiliales (4 logements et plus) en sont également la cause.

Les surfaces minéralisées à faible réflexion solaire, principalement lorsqu'elles sont de superficie importante, augmentent la température ambiante et engendrent des conséquences néfastes pour la santé environnementale et humaine (ex. : détérioration de la qualité de l'air, augmentation des maladies cardiorespiratoires et des maladies chroniques) (INSPQ, n. d.). Ainsi, une attention particulière devra être apportée afin de réduire les îlots de chaleur sur le territoire.

La MRC de La Vallée-du-Richelieu (MRCVR, 2022) a notamment ciblé plusieurs impacts environnementaux liés aux changements climatiques auxquelles elle pourrait faire face dont :

- Pressions plus importantes sur les milieux naturels en raison de l'augmentation des températures et des besoins en eau ;
- Problèmes possibles d'approvisionnement en eau potable l'été ;
- Augmentation des inondations par un accroissement des précipitations extrêmes au printemps ;
- Baisse possible de la valeur des propriétés ;
- Augmentation des problèmes de cyanobactéries ;
- Plus grande vulnérabilité de la faune aquatique ;
- Plus de ravages d'insectes ;
- Plus de problèmes liés aux espèces exotiques envahissantes.



Nombre de jour annuel avec une température maximale >25 °C (2005) : **65 jours**



Nombre de jour annuel projeté avec une température maximale >25 °C (2100) :

98 jours¹

1

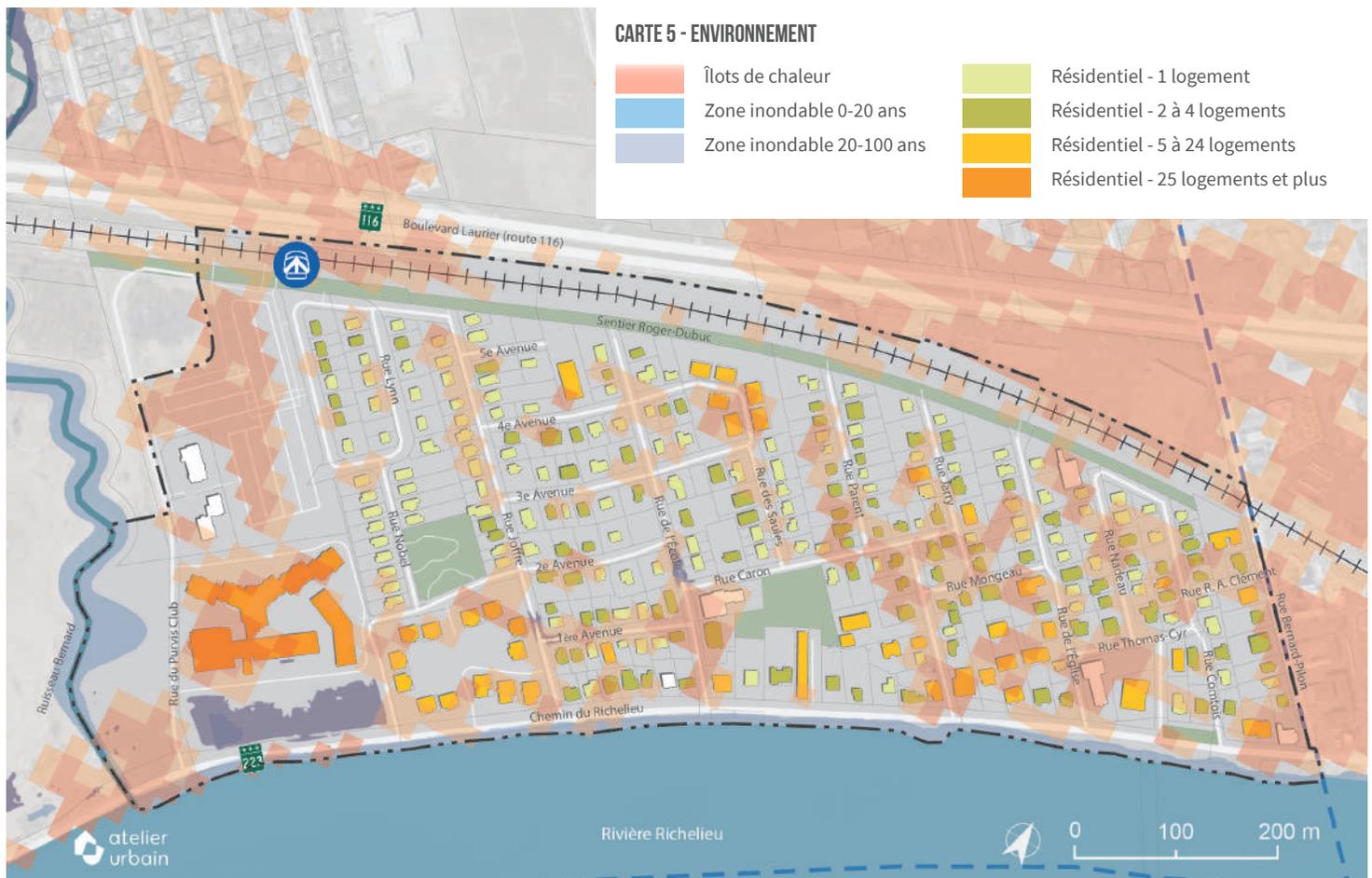
Données climatiques, 2022.

Cours d'eau et inondation

Deux cours d'eau sont situés à proximité du secteur central. On retrouve la rivière Richelieu au sud et le ruisseau Bernard à l'ouest. La rivière Richelieu est connue pour son historique de débordements et d'inondations lors des crues printanières.

Toutefois, la zone inondable 20-100 ans ne dépasse pas le chemin du Richelieu, à l'exception d'une partie située au sud-ouest du territoire, où cette zone chevauche le terrain des résidences pour personnes âgées ainsi que le terrain du projet d'ensemble adjacent.

Cette cartographie permet d'identifier les terrains soumis au risque d'inondation et devra être prise en compte dans l'encadrement du redéveloppement de ceux-ci, le cas échéant.



3.4. OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES

3.4.1. GESTION DU TERRITOIRE VERS UNE URBANISATION DURABLE POST-PANDÉMIQUE

L'arrivée de la pandémie liée à la COVID-19 a soulevé des questions concernant l'avenir de la forme et de la densité des villes ainsi que de leurs impacts sur la résilience des milieux urbains en situation d'épidémie (CMM, juin 2020). Par exemple, est-ce qu'un modèle moins dense et compact serait à favoriser afin de limiter les risques de propagation de maladies? Est-ce que la pratique du télétravail perdurera au-delà de la crise et aura un impact sur les habitudes de déplacement de la population? Bien qu'il soit trop tôt pour y répondre, il est possible d'affirmer que :

« Les facteurs fondamentaux ayant mené les décideurs et les planificateurs à favoriser la densification au cours des dernières années devraient conserver toute leur pertinence au cours des prochaines années. La densification urbaine, qui s'oppose à l'étalement urbain, favorise, notamment, la protection des milieux agricoles et naturels, la réduction de la dépendance automobile, la lutte à la crise climatique et la mobilité active ». (CMM, juin 2020).

Nonobstant la pandémie, ces enjeux d'aménagements restent d'actualité face aux changements climatiques et la densification des milieux de vie s'avère être une solution viable. Les renversements du mode de travail tertiaire dû en partie à la pandémie et le gain en popularité du télétravail ont mené à une diminution marquée du nombre de déplacements domicile-travail et de l'achalandage de certains axes routiers depuis le début de 2019 (CMM, septembre 2020). Cette pratique a également été synonyme d'une diminution du taux d'émissions de GES.

Toutefois, des estimations anticipent que la pratique du télétravail à temps plein ne durera pas et qu'au plus 20 % à 30 % des travailleurs de la région de Montréal poursuivront le télétravail à temps partiel au cours des prochaines années (CMM, septembre 2020). Malgré tout, on peut penser que ce changement d'habitude devrait favoriser la réduction du nombre de déplacements automobiles et les émissions de gaz à effet de serre au cours des prochaines années. Ceci, à condition que la distance moyenne des déplacements domicile-travail n'augmente pas, ce qui aurait pour effet de minimiser, voire annuler, les gains environnementaux.

Face à cette situation, une piste de solution serait de privilégier les déplacements en transport actif (marche, vélo), collectif (transport en commun) et partagé (covoiturage, autopartage) pour réduire les émissions (Gouvernement du Québec, 2022). Ainsi, l'aménagement de milieux de vie plus denses prend son sens, car cela permet un transfert des déplacements en automobile vers des déplacements en transport collectif et qu'une certaine densité de population est requise afin de rendre viables ces infrastructures collectives (CMM, juin 2020).

3.4.2. BONNES PRATIQUES EN IMMOBILIER ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Face aux enjeux climatiques actuels et à l'évolution des négociations climatiques internationales, le Québec s'est engagé à atteindre la carboneutralité aux alentours de 2050 (MELCC, 2022). Pour ce faire, le Québec s'est doté d'une cible de réduction des GES de 37,5 % sous le niveau de 1990, et ce, d'ici 2030 (Gouvernement du Québec, 2020). En 2018, les émissions totales de GES au Québec se chiffraient à 80,6 Mt éq. CO₂. Cela représentait 9,6 tonnes par habitant et 11,1 % des émissions canadiennes, lesquelles atteignaient 729,3 Mt éq. CO₂. En ce sens, il est possible de constater une diminution de seulement 6 % entre 1990 et 2018 (MELCC, 2018). Afin d'atteindre cet objectif de réduction des GES, des actions doivent être prises dans l'ensemble des sphères d'activités économiques et humaines, incluant le secteur immobilier (résidentiel, commercial et institutionnel), l'agriculture, les industries, le transport (des personnes, des marchandises et des déchets), de même que dans la production d'électricité (DRCDE, 2020). Pour ce qui est du secteur immobilier, cela implique la transformation des milieux de vie afin de miser sur le redéveloppement du bâti existant et la densification des zones urbaines pour profiter d'une économie d'échelle et d'une réduction de notre empreinte carbone. Toutefois, cela engage de repenser la construction des bâtiments afin d'utiliser des matériaux qui répondent à des normes plus élevées en matière d'efficacité énergétique et de durabilité. L'utilisation de matériaux à faible empreinte carbone tels que le bois serait donc privilégiée pour les nouvelles constructions.

On parle aussi de certifications et de gestion du développement immobilier. Il existe évidemment plusieurs certifications, cependant, certaines sont plus adaptées au contexte à la fois territorial que réglementaire de McMasterville, par exemple :

Certification LEED¹

La certification LEED évalue la performance environnementale d'un bâtiment et encourage la transformation du marché vers une conception durable. Par un système de pointage, elle permet d'évaluer la qualité d'une construction ou d'un quartier selon des critères, tels que :

- Les aménagements paysagers et plantations sur le site
- La consommation énergétique
- La consommation et gestion de l'eau
- Les matériaux de construction, leur provenance et leur gestion
- La qualité de l'air intérieur
- La gestion des matières résiduelles

Zero Carbon Building Standard²

Cette certification vise à mener les bâtiments vers la carboneutralité. Cette certification permet :

- D'encourager les projets d'habitations durables
- D'accroître la participation des industries, des commerces et des institutions aux efforts de construction et de rénovation verte
- D'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments municipaux
- De consolider l'application du principe des 3rv : réduire à la source, recycler, réutiliser et valoriser, en incluant les industries, les commerces et les institutions

1 Conseil du Bâtiment durable du Canada, 2022

2 CAGCB, 2022

Certification Living Building Challenge (LBC)³

Cette certification s'applique aux nouvelles constructions, aux rénovations importantes, aux aménagements intérieurs, aux aménagements paysagers, aux infrastructures et aux aménagements de quartier. Elle définit également des critères pour les bâtiments commerciaux, institutionnels, industriels et résidentiels. Cette certification vise à élever le seuil de performance environnementale en se basant sur les performances d'un projet suite à sa première année d'opération.

Certification Novoclimat 2.0⁴

La certification Novoclimat s'applique autant aux habitations résidentielles unifamiliales qu'aux petits et grands bâtiments multilogements. Elle définit des exigences techniques qui doivent être respectées lors de la construction d'un bâtiment. En plus d'être une certification, ce programme comprend également une aide financière. Cette certification vise, entre autres, à :

- Améliorer le confort et la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments
- Améliorer l'étanchéité des ouvertures
- Améliorer la consommation énergétique des bâtiments

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE MONTRÉAL - BÂTIMENT LEED PLATINE RÉALISÉ EN 2013



Source : CreMtl

EVOLV 1, IMMEUBLE DE BUREAUX CRÉATIFS PRÈS DU CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE WATERLOO, ONTARIO - PREMIER BÂTIMENT CARBONEUTRE AU CANADA RÉALISÉ EN 2018



Source : Canadian Architect

3 Living Building Challenge, 2022.

4 Gouvernement du Québec, 2022.

Gestion du développement immobilier urbain

Mis à part la recherche de différentes certifications environnementales et sociales, l'ambition de redévelopper un quartier existant en s'inscrivant dans les pratiques du développement durable peut aussi se faire par la gestion du développement immobilier urbain.

À cet égard, une attention particulière doit être portée sur différentes actions environnementales et sociales lors de la conception, la reconstruction et l'occupation d'un milieu de vie :

- Réduction des surfaces imperméables et aménagement écologique des stationnements de surface
- Diminution du nombre de stationnements de surface pour automobiles
- Favorisation des modes de transports actifs et augmentation du nombre de stationnements pour vélo
- Réhabilitation des sols contaminés
- Gestion optimale des eaux pluviales à même le site
- Augmentation de la canopée urbaine
- Augmentation de la biodiversité
- Intégration de toits verts, d'agriculture urbaine et d'arbres fruitiers
- Augmentation de l'offre de logements abordables, communautaires et familiaux sur le territoire

LOGEMENTS ABORDABLES, COMMUNAUTAIRES, FAMILIAUX



Source : Canadian Architect

OBLIGATION DE STATIONNEMENTS VÉLO



Source : Sandra Larochelle

TOITS VERTS ET TOITS PRODUCTIFS (AGRICULTURE URBAINE)



Source : Francesco Orsini



Source : EcoVative

AMÉNAGEMENT ÉCOLOGIQUE DES STATIONNEMENTS DE SURFACE



Source : Ericsson, Montoni

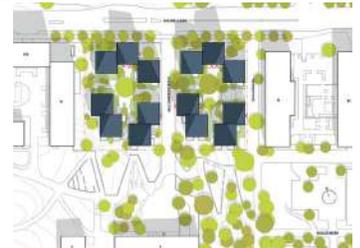


Source : CREMTL

GESTION DE L'EAU IN SITU ET GESTION BIOCLIMATIQUE



Source : CREMTL



Source : Mandaworks

3.4.3. TENDANCE DU MARCHÉ IMMOBILIER

« Le monde connaît actuellement une vague de croissance urbaine sans précédent. » (UNFPA). Plus de 50 % de la population mondiale vit dans des villes et on peut s'attendre à ce que ce pourcentage augmente à 66 % d'ici 2050 (DAES, 2014).

Au sein de la région métropolitaine de Montréal, pour la période de 2022 à 2027, il est estimé qu'environ 20 850 nouveaux appartements en copropriété seront construits afin de répondre à une demande de 21 110 unités (CMM, mai 2022). Cela créera un manque d'environ 250 unités (Côté Mercier, 2021). Pour ce qui est des appartements locatifs, il est annoncé qu'uniquement 28 850 unités seront construites afin de répondre à une demande de 105 600 unités. Dans ce cas, il y aurait un manque de 76 750 unités à combler.

Concernant la taille des logements, on constate que le phénomène de vieillissement de la population contribue à la diminution de la taille des ménages. En 2022, 66 % des ménages de la CMM sont composés de deux personnes et moins et cette proportion tend à croître au courant des prochaines années (CMM, mai 2022).

Depuis l'adoption du PMAD et de son objectif de densifier aux alentours des aires TOD, il a été constaté que 41 % des nouveaux logements ont été construits dans les aires TOD et donc, à proximité d'un point d'accès à un réseau structurant de transport collectif (CMM, mai 2022). Bien que cela engendre une densification des milieux de vie, cela contribue également à un manque de mixité sociale dans ces quartiers en raison de la forte hausse du coût des logements qui crée un problème d'abordabilité dans les aires TOD (CMM, mai 2022).

3.4.4. TERRAINS À POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

Une grande concentration de terrains au sein du secteur central a été classifiée comme ayant un potentiel de redéveloppement puisque la valeur des terrains est plus élevée que celle du bâtiment qui s'y trouve. Afin de les distinguer, ils ont été catégorisés selon les 4 niveaux suivants :

- Niveau 1 : valeur du terrain est jusqu'à 25 % supérieure à la valeur du bâtiment ;
- Niveau 2 : valeur du terrain est de 26 % à 50 % supérieure à la valeur du bâtiment ;
- Niveau 3 : valeur du terrain est de 51 % à 70 % supérieure à la valeur du bâtiment ;
- Niveau 4 : valeur du terrain est de 70 % et plus supérieure à la valeur du bâtiment.

La carte, ci-après, illustre également les terrains qui sont sous-utilisés dans l'aire d'intervention, ceux qui ont subi un redéveloppement dans les dernières années ainsi que l'emplacement de bâtiments ayant une valeur particulière et/ou un intérêt patrimonial pour la MRC ou pour la Ville. Face à ces données, on constate que le secteur central a atteint sa maturité et que certains terrains subissent un redéveloppement et une augmentation de la densité, soit par des projets intégrés, soit par une modification de la typologie résidentielle.

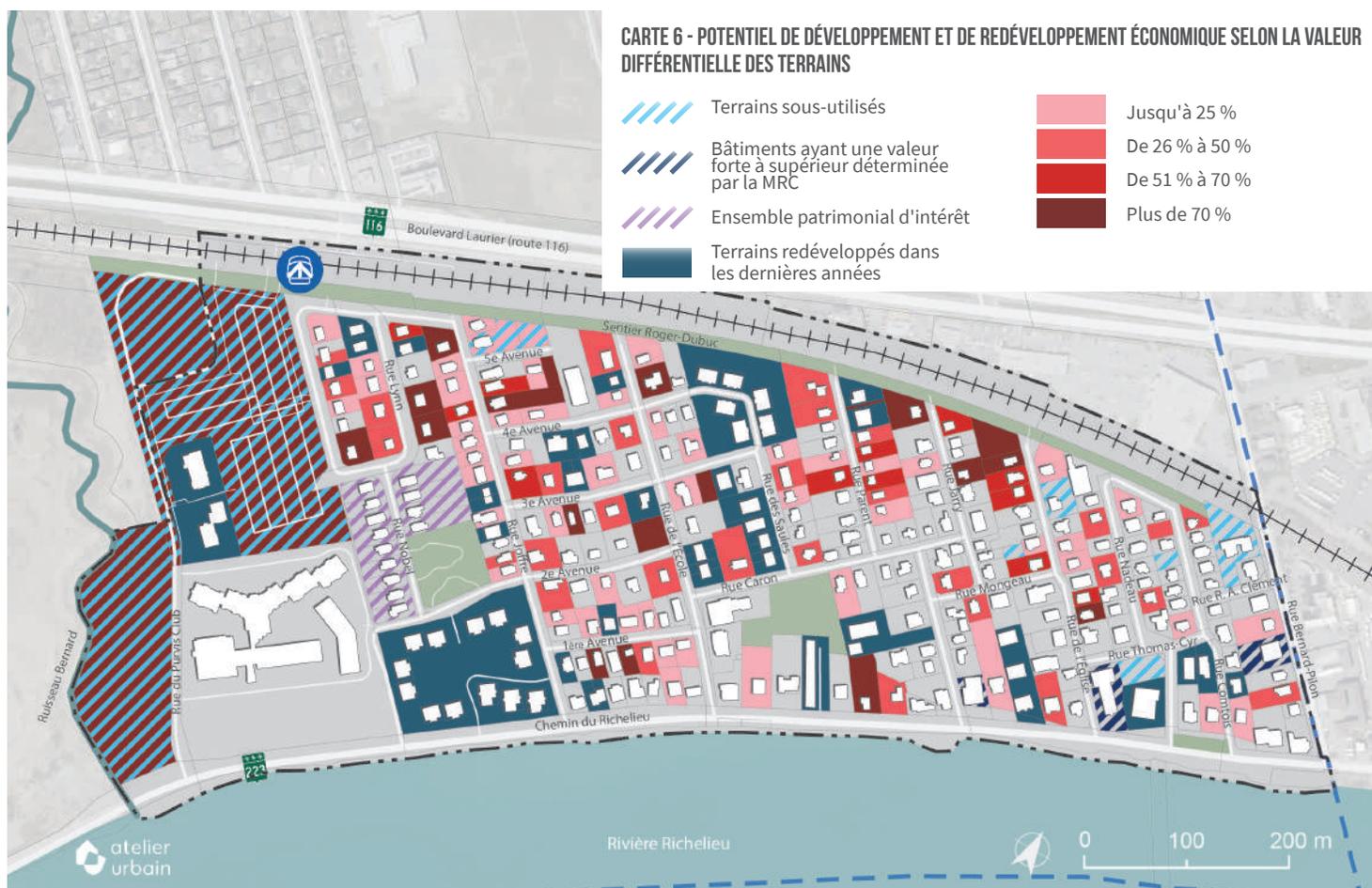
De plus, cette carte illustre l'important potentiel de redéveloppement qu'offre le terrain du stationnement incitatif d'EXO dû à sa sous-utilisation marquée depuis 2019 et durant la pandémie.

Selon le PMAD, l'aire TOD devra, à terme, comprendre une densité minimale de 40 logements/hectare. Pour McMasterville et plus précisément le secteur central, ce seuil s'applique seulement aux terrains libres de plus de 0,5 hectare et dans les espaces à redévelopper tels qu'identifiés à la carte 1. Afin de répondre à l'objectif de densité du PMAD, il y aurait un minimum de 1 014 logements à redévelopper.

Considérant le nombre élevé de terrains comportant un potentiel de redéveloppement, il est possible de prévoir que la majorité de ceux-ci seront redéveloppés dans les prochaines années. En 2024, on recense 946 logements dans le secteur central, ce qui équivaut à une densité d'environ 19,3 logements/hectare. Lorsqu'on calcule le potentiel d'accueil résidentiel dudit secteur (en se référant aux lots à potentiel ayant une valeur de 26% et

plus supérieur à l'immeuble), en fonction du seuil de densité exigé, on constate qu'il serait possible d'y construire de 370 à 465 nouveaux logements (Conseil régional de l'environnement de Montréal, 2016). Ce nombre démontre un important contraste entre la densité désirée par la CMM et le potentiel dans le secteur central.

Une réflexion et une vision claire sont donc nécessaires pour encadrer ce redéveloppement et de favoriser une mixité des usages aux endroits propices. La Ville devra revoir l'encadrement normatif de ceux-ci pour favoriser davantage la densité et la compacité (COS, hauteur, typologie, etc.) afin d'atteindre l'objectif minimal, au mieux le surpasser pour répondre à l'enjeu du manque de logement de la région. Cette réflexion devra aussi prendre en compte l'enjeu de préservation des bâtiments démontrant un intérêt patrimonial.



4. VISION DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT

La vision d'aménagement permet de se projeter dans l'avenir, vers un développement et redéveloppement cohérents du secteur central. Elle permet également de définir des orientations pour guider l'encadrement de cette évolution vers une collectivité durable dans les prochaines années.

« Le secteur central devient un quartier urbain remarquable et résolument tourné vers sa rivière. Il profite des investissements tant publics que privés pour verdir et améliorer le milieu vers une mobilité de proximité connectée. La densification qu'on y retrouve est juste et intelligente, unissant le passé sur les traces de l'avenir. »



Design identitaire et audacieux

Le redéveloppement du secteur central est accompagné d'interventions urbaines soignées qui témoignent de l'essence historique du quartier et qui sont aussi marquées par une signature audacieuse, révélant les paysages tant naturels qu'urbains. Ces appels se traduisent tant par les aménagements au sol, par le mobilier urbain, que par l'architecture.

Déplacement de proximité et connectivité

Le secteur central offre un milieu de vie sécuritaire et convivial pour tous. La façon de se déplacer dans le secteur est transformée par des aménagements actifs et attrayants qui assurent une connectivité facilitée tant vers les points d'intérêt du quartier qu'avec l'ensemble des services de la ville.



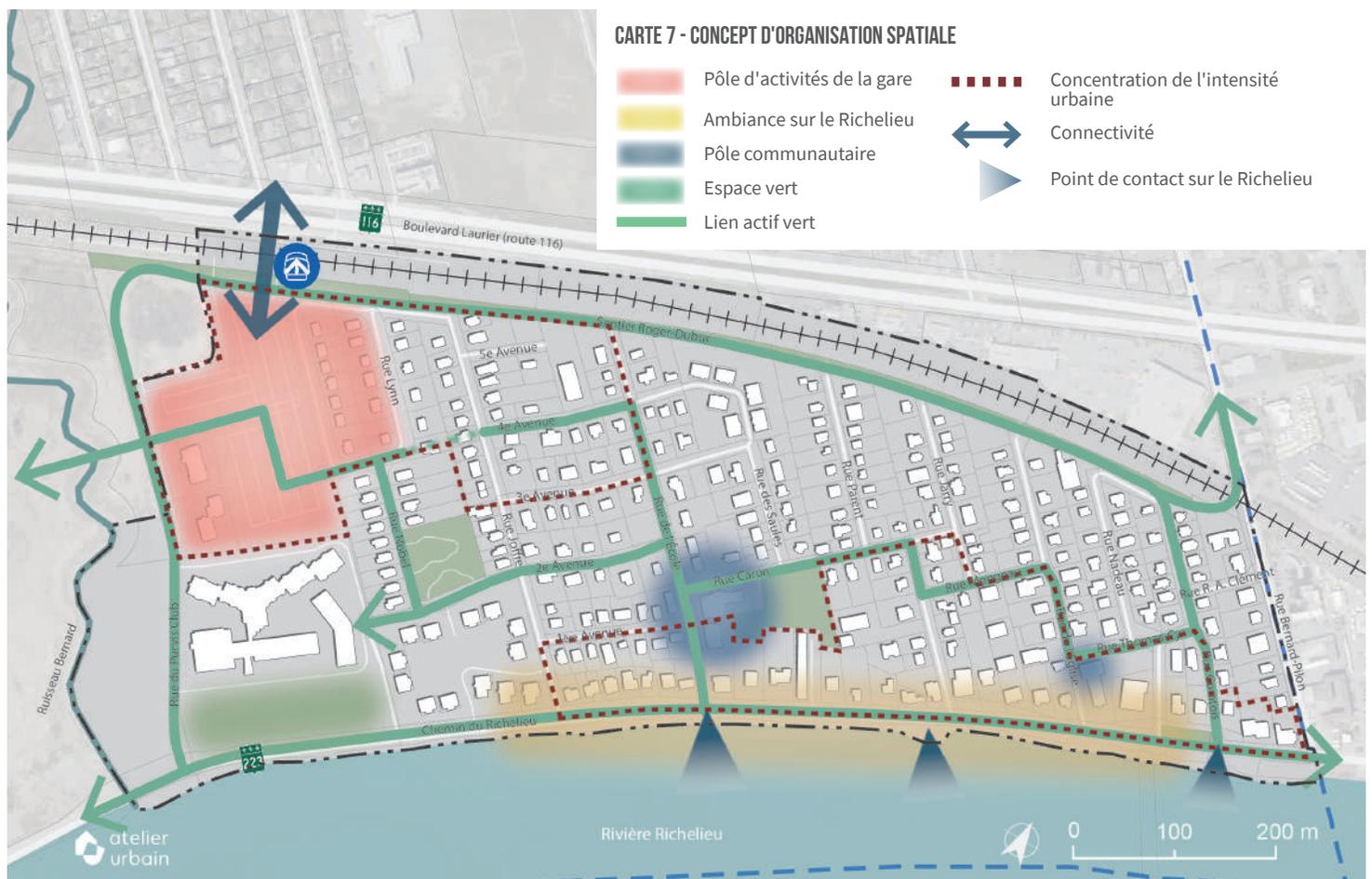
Densification invitante

Le secteur central accueille une forme urbaine modulée, qui intègre les notions de compacité et de gestion des hauteurs afin de créer un quartier sensible à l'échelle humaine. La maximisation des opportunités de redéveloppement amène une certaine mixité des usages en deux pôles, créant un va-et-vient d'activités. Ce cadre bâti est supérieur, répondant aux plus hautes attentes de développement responsable et de réduction de l'empreinte écologique.



4.1. CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Une vision concrète passe par de grands gestes. Des projets urbains et un cadre innovant. En ce sens, le concept d'aménagement traduit celle-ci en diverses intentions. Il démontre l'articulation des différentes intentions d'aménagement et les actions à mettre en œuvre sur le domaine public et privé.



5. INTERVENTIONS D'AMÉNAGEMENT

5.1.1. DESIGN URBAIN

Des éléments de design urbain sont installés afin de créer un milieu de vie attractif pour la population résidente et pour ceux qui le fréquentent. Afin d'y parvenir, ce PPU vise à créer différentes ambiances au sein du territoire, soit une en lien avec la gare et une seconde en lien avec la rivière et les éléments naturels. Tout d'abord, le redéveloppement d'une partie du stationnement existant d'EXO, dans l'objectif de rentabiliser un espace minéralisé sous-utilisé, prévoit une place publique pour unir les différents rez-de-chaussée commerciaux et y créer un lieu de rencontre.

Ensuite, trois points de contact avec la rivière Richelieu seront aménagés ou reconnectés et permettront à tous de profiter de cette infrastructure naturelle. De ceux-ci, on y retrouve la promenade riveraine existante située dans le prolongement de la rue de l'Église, un nouveau point d'observation situé dans le prolongement de la rue de l'École, ainsi qu'une descente à embarcation légère qui sera réaménagée dans le prolongement de la rue Saint-François.

Dans ces deux secteurs d'ambiances, l'utilisation de mobilier urbain (bancs, luminaires, stationnements pour vélos, éléments signalétiques, etc.) distinct et adapté à leur environnement permettra de renforcer et de mettre en valeur les éléments naturels et identitaires présents dans le secteur central. Dans la mesure du possible, l'utilisation de matériaux naturels ou recyclés dans la conception du mobilier urbain est préconisée pour réduire l'empreinte écologique des aménagements humains dans le temps.

POINT DE VUE SUR LE RICHELIEU



Source : Archdaily



Source : Archdaily

DESCENTE D'EMBARCATIONS LÉGÈRES



Source : Archdaily

PLACE PUBLIQUE DE LA GARE



Source : WLA

MOBILIER URBAIN



Source : Abri-Plus



Source : Behance



Source : SNCF

5.1.2. STRATÉGIES DE VERDISSEMENT, DE GESTION DE L'EAU ET DE MOBILITÉ ACTIVE

Le présent PPU prévoit la mise en place d'une stratégie de verdissement et de gestion de l'eau en relation avec une stratégie de mobilité active afin de créer un environnement urbain intéressant à parcourir et qui met de l'avant l'expérience des utilisateurs et le principe du design biophilique. En somme, la conception d'un environnement urbain et bâti qui intègre divers éléments naturels dans le but de reconnecter l'usager avec l'environnement et la nature est au cœur des interventions.

L'interrelation entre ces deux stratégies se fait d'abord par l'aménagement ou le réaménagement prioritaire de certaines voies de circulation au sein du secteur pour y intégrer des bandes de plantation et des mesures de mitigations limitant la vitesse de circulation automobile. Le réaménagement permet alors de créer un réseau de pistes multifonctionnelles et de chaussées désignées ainsi que d'assurer quelques bienfaits écologiques tels que la gestion des eaux de pluie. Il est à noter que la stratégie de verdissement prévoit également des mesures visant la mise en place d'un coefficient de biotope sur les terrains privés, la gestion des eaux de pluie in situ, ainsi que d'autres critères environnementaux.

La stratégie de mobilité vise l'enfouissement des fils électriques le long du chemin du Richelieu dans le but d'élargir le trottoir en piste multifonctionnelle sur le côté nord de la rue. Ces travaux risquent de nécessiter des discussions avec le MTQ et certains propriétaires riverains, considérant l'achat potentiel de parties de terrains privés afin d'y agrandir l'emprise de la route 223.

La stratégie de mobilité mise également sur le prolongement de la piste cyclable longeant la voie ferrée jusqu'à la rue Bernard-Pilon pour consolider la connexion entre le nord et le sud de la Ville. Également, le tunnel piéton existant près de la gare sera modifié afin d'y intégrer les principes d'accessibilité universelle et de revoir la sécurisation des lieux.

PISTE MULTIFONCTIONNELLE AVEC BANDE DE PLANTATION



Source : Archdaily

CHAUSSÉE DÉSIGNÉE



Source : Ville de Québec

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS



Source : Landezine



Source : sustainablecitycode.org

GESTION DES EAUX



Source : Archdaily

MESURE DE MITIGATION DE LA CIRCULATION



Source : Streetsillustrated

5.1.3. STRATÉGIE DE STATIONNEMENT DURABLE

La planification du secteur central est l'occasion de repenser la gestion des aires de stationnement et de se doter d'une stratégie de stationnement durable qui permet de répondre à la demande tout en favorisant l'optimisation de l'espace et la réduction de l'empreinte au sol que ces superficies occupent. Pour ce faire, la volonté est de réduire l'espace qu'occupent les stationnements sur les terrains privés, ainsi que de transformer ces surfaces afin qu'elles participent à nouveau à l'écobiodiversité du territoire. Tout d'abord, pour réduire la superficie d'aire de stationnement sur les terrains, le présent PPU vient exiger un nombre minimal de stationnements souterrains pour les ensembles bâtis de moyenne et grande densité. Pour les aires de stationnement de surface, celles-ci devront être aménagées en cours latérales ou arrière afin de minimiser leurs impacts visuels. À cela s'ajoute la nécessité, à moyen terme, d'implanter un système de vignette et de bornes de paiement pour stationnement sur rue aux abords des pôles de densification pour autoriser le stationnement sur les rues avoisinantes, contrôler la demande et ainsi éviter un conflit avec les visiteurs qui se rendent à la gare.

Ensuite, la stratégie de stationnement durable propose des solutions esthétiques et environnementales aux aires de stationnement de surface dans l'objectif de réduire leur impact écologique et d'amoindrir les îlots de chaleur. De fait, le secteur central exigera la mise en place de différentes interventions, telles que :

- Opter pour un revêtement perméable ;
- Aménager des infrastructures assurant la gestion des eaux de pluie in situ ;
- Exiger un pourcentage minimal de canopée recouvrant les aires de stationnement ;
- Intégrer des îlots végétalisés ;
- Installer des bornes de recharge électriques et des stationnements pour vélos ;
- Aménager des chemins piétons sécuritaires.
- etc.

UTILISATION DE SURFACES PERMÉABLES



Source : Ecovegetal



Source : Landezine

VÉGÉTALISATION ET GESTION DE L'EAU DANS LES AIRES DE STATIONNEMENT DE SURFACE



Source : Guillon Paysage



Source : WLA

AIRE DE STATIONNEMENT REPENSÉE AVEC LE BÂTIMENT



Source : Setagaya Ward



Source : Domaine du Parc

ÉQUIPEMENT DE MOBILITÉ DURABLE



Source : Belmont Dairy



Source : LeCircuitElectrique

5.1.4. STRATÉGIE COMMUNAUTAIRE

Le PPU du secteur central est planifié en respectant les principes des aires TOD et vise la création d'un milieu de vie complet autour de la gare de McMasterville. Ceci dit, depuis le déménagement de l'école primaire et de l'Hôtel de Ville à l'extérieur des limites du secteur, peu de services sociaux, communautaires et/ou de rassemblements y sont présents, à l'exception de CPE et d'un Club de la FADOQ.

Puisque la densification rime avec une augmentation de la population résidente, le cœur du secteur central prévoit maintenir et bonifier les pôles communautaires existants. Ceux-ci prévoient la réutilisation des locaux de l'église et de l'édifice Frédéric-Lacasse afin de bonifier et de diversifier les services offerts à la population. Par la réutilisation de ces locaux, en fonction des besoins de la Ville, il serait possible d'accueillir divers cours et clubs spécialisés (danse, yoga, club de lecture, peinture, etc.), d'y aménager une maison des jeunes ou de la Famille, d'offrir des espaces de travail ouverts, d'accueillir des réunions, d'aménager une salle de spectacles, et plus encore. Le maintien de la vocation communautaire, lié à un volet commercial dynamique limitant les nuisances, dans le secteur central permettra d'offrir à la population des opportunités de vivre, de se recréer et de se divertir à l'intérieur du TOD.

L'intégration d'une mixité de types d'habitation, autant au niveau de la forme urbaine que du mode d'occupation, est un enjeu important pour McMasterville et la résilience de sa communauté. En effet, le redéveloppement de ce secteur doit non seulement pouvoir répondre aux besoins futurs en termes de nombre de logements, mais aussi en termes de qualité et d'accessibilité. Ainsi, certains projets résidentiels à venir dans le secteur central devront répondre à ces besoins selon le mode de tenure locatif ou coopératif. Une stratégie d'habitation permettra donc d'encadrer l'inclusion de logements abordables, familiaux, sociaux et communautaires à McMasterville.

COURS ET CLUBS SPÉCIALISÉS



Source : Conservatoire Henri Duparc



Source : Maison de la famille de Québec

ESPACE OUVERT DE TÉLÉTRAVAIL



Source : Conservatoire Henri Duparc

MAISON DE LA FAMILLE



Source : Maison de la famille de Saint-Léonard

ACTIVITÉS INTERGÉNÉRATIONNELLES



Source : joa.fr



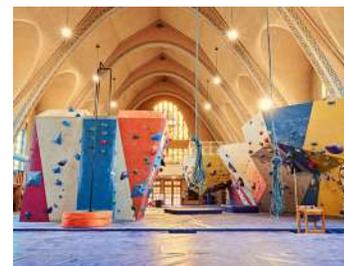
Source : Ville du Havre

SALLE DE SPECTACLE



Source : Théâtre paradoxo

SALLE SPORTIVE



Source : Betacrux

5.1.5. PLAN IMAGE



6. PROJETS URBAINS

6.1. DENSIFICATION À L'ÉCHELLE DU SECTEUR CENTRAL

La densification, par le développement et le redéveloppement du secteur central, est répartie sur l'ensemble du territoire.

Or, un projet de densification, bien qu'il représente un levier pour la création d'un milieu de vie complet et de qualité, comporte de nombreux enjeux d'insertion lorsqu'il prend place dans un milieu établi.

Ainsi, le PPU propose la mise en place d'une stratégie de densification dans laquelle une logique de bon voisinage est centrale et où les projets prendront des formes diverses, selon les particularités du quartier.

La densification se concentrera en pôles stratégiques où les opportunités de créer un tissu cohérent avec les objectifs de durabilité sont les plus grandes. En ce sens, la densification la plus forte se fera dans les pôles de la Gare et dans le pôle du Richelieu, présentés à la carte 7 - Concept d'organisation spatiale.

Puis, une moyenne densification, tant en hauteur qu'en compacité, assurera la transition avec des secteurs de plus faible densité.

Ces secteurs de plus faible densité sont toutefois voués à un certain redéveloppement et densification douce, où une certaine surhauteur et des logements additionnels sont autorisés.

En plus de la gestion de la densification en pôle, la stratégie assure l'intégration au contexte immédiat à l'aide de balises d'aménagement, à la fois normatives et discrétionnaires.

À l'ultime, le cadre bâti est modulé et intègre la notion de compacité pour former le modèle à suivre afin d'atteindre un dynamisme et une rentabilité financière, fiscale et environnementale. Il appelle à une transition harmonieuse et à une échelle humaine sur l'ensemble du territoire. Permettant différentes formes de densité, il favorise l'évolution du secteur par la transformation des constructions existantes et l'insertion cohérente des nouveaux projets aux envergures diverses.



Source : Guide Habitation



Source : Guide Habitation

6.2. PÔLE D'ACTIVITÉS DE LA GARE



Intention

Le site de la gare représente le potentiel de consolidation urbaine le plus important de l'aire du PPU et un des potentiels immobiliers le plus important de McMasterville. L'intention est de valoriser ce site pour répondre aux besoins de la population en matière de logement, de service de proximité et d'emploi.

L'objectif est de renverser les problématiques de minéralisation et de sous-utilisation en opportunité pour que le site soit régénéré en véritable milieu de vie connecté.

Ambiance dynamique et encadrement urbain

Là où l'on retrouve un stationnement allant à l'encontre de pratiques de saines habitudes de vie, le PPU encadrera une densification intelligente en vue de créer un quartier orienté sur la marche et le transport en commun et priorisant le stationnement souterrain ou étagé. En ce sens, une rue verdie assure la connexion active d'abord, puis, ensuite, la desserte automobile.

Pour les surfaces imperméables qui engendrent des eaux de ruissellement coûteuses à gérer pour la Ville, et ce sans revenu pour compenser, le PPU préconise la mise en place d'un milieu compact assurant l'aménagement de mesures de biorétention diminuant la pression sur le réseau d'égout et rehaussant la valeur foncière.

Afin de limiter l'effet d'îlots de chaleur qui affecte la qualité de vie en plus d'être une surface déserte, les aménagements laisseront place à la végétalisation, à une biodiversité urbaine et à un espace public vivant.

La présence de placettes publiques au cœur des îlots et de commerces de proximité en rez-de-chaussée contribuera à l'animation du pôle.

La densification sera synonyme de constructions à échelle humaine, dont la modulation des façades permettra autant d'animer le domaine public que de gérer l'intégration des hauteurs. Ainsi, les nouveaux bâtiments de 6 à 8 étages seront modulés par des basiliaires assurant une interaction à échelle humaine avec le domaine public. La présence d'immeubles à vocation mixte (résidentielle, commerciale et bureaux) insufflera une part de dynamisme à cette partie de l'aire du PPU.

Bureau de projet

Pour réaliser le projet urbain du site de la Gare, la Ville de McMasterville devra mettre en place un bureau de projet afin d'impliquer l'ensemble des acteurs qui pourront être impliqués de près ou de loin dans le projet de développement.

En ce sens, plusieurs étapes sont à prévoir dans la mise en œuvre, telles que :

- Réaliser un concept et un plan d'ensemble ainsi qu'une évaluation du potentiel immobilier, en collaboration avec Exo et autres parties prenantes ;
- Réaliser une étude d'impact et de gestion de la circulation pour conserver la fluidité et la tranquillité dans les milieux existants, tels que sur la rue Nobel et Lynn ;
- Conclure une entente de développement avec Exo liée à un programme de financement du transport en commun des individus ;
- Réaliser le programme fonctionnel et technique orientant le développement ;
- Signer une entente de développement et de partenariat avec les organismes impliqués ;
- Procéder à un concours ou un appel de propositions pour retenir une équipe de développement du site ;
- Réaliser les plans et devis avec l'équipe retenue en conception intégrée incluant toutes les expertises ;
- Mettre à niveau les infrastructures d'égout et d'aqueduc ;
- Modifier la réglementation d'urbanisme aux fins du projet, le cas échéant ;
- Autoriser la construction de la première phase.

ARCHITECTURE MODULÉE POUR LE PIÉTON



Source : City of Guelph



Source : Québec actu

ESPACE INVITANT ET MULTIFONCTIONNEL



Source : Dion Robeson

RUE PARTAGÉE VERDIE



Source : Archdaily

DISSIMULATION DES STATIONNEMENTS



Source : Guide Habitation

6.3. AMBIANCE SUR LE RICHELIEU



Intention

Le pôle Richelieu représente un secteur sous pression pour du redéveloppement urbain bénéficiant d'un positionnement avantageux aux abords de la rivière du même nom. L'intention est d'encadrer l'évolution de ce secteur vers un pôle compact de qualité à échelle humaine qui s'intègre dans le contexte ancien tout en permettant une réinterprétation contemporaine de l'architecture.

L'objectif est de permettre une densification raisonnable pour desservir les familles de McMasterville tout en offrant d'autres types de logements pour répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée.

Préservation du caractère et densification sensible

L'une des forces du secteur central a longtemps été l'abordabilité relative des logements : le PPU visera à préserver l'accès au logement et à ajouter des logements sociaux.

Dans un esprit de mise en valeur et de dynamisme, les vues sur l'eau et l'ambiance riveraine sont au cœur des projets immobiliers.

L'ajout de services de proximité et des commerces de restauration, café ou bistro sont également favorisés afin de consolider la vocation mixte d'ambiance du pôle.

Aussi, en profitant des terrains à requalifier qui le bordent pour accueillir une densité de 4 étages, et parfois de 6 étages, le chemin Richelieu deviendra l'épine dorsale intime et locale, le nouveau cœur structurant du secteur central.

Les projets résidentiels se concentrent principalement autour de ce chemin renouvelé par des interventions municipales dans un souci de conservation du caractère identitaire et de traitement architectural porté vers une transition harmonieuse avec le milieu construit existant.

Certains commerces de proximité auront pignon sur rue avec des rez-de-chaussée travaillés et invitants.

Bureau de projet

Afin d'encadrer, mais surtout de faciliter le redéveloppement du pôle, la Ville de McMasterville devra mettre en place un comité interne pour mettre en œuvre, entre autres, les étapes suivantes :

- Réaliser un concept et un plan d'ensemble ainsi qu'une évaluation du potentiel immobilier en collaboration avec les grands propriétaires du secteur ;
- Réaliser le programme de redéveloppement orientant les exigences pour les projets de construction ;
- Procéder à des acquisitions et à certaines aliénations pour permettre le regroupement de lot si nécessaire ;
- Mettre à niveau les infrastructures d'égout et d'aqueduc, si nécessaire ;
- Modifier la réglementation d'urbanisme aux fins d'autorisation des projets, au besoin ;
- Autoriser la construction des projets ;
- Procéder, en parallèle, à l'aménagement du domaine public.

TRAITEMENT ARCHITECTURAL ET ANIMATION DES REZ-DE-CHAUSSÉE



Source : Malaysiakini



Source : Guide Habitation

MODULATION DES VOLUMES ET UTILISATION D'UNE MATÉRIALITÉ DISTINCTIVE



Source : Muuan

7. MISE EN ŒUVRE

7.1. STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

Pour encadrer le développement vers la vision souhaitée, la réglementation d'urbanisme est un outil important. Les différents règlements seront modifiés pour bien baliser le développement tout en laissant place à la créativité des entrepreneurs et de leurs concepteurs. Les objectifs sont :

- Faciliter les projets de densification qui améliorent le cadre de vie de McMasterville et éviter ceux qui génèrent l'inverse ;
- Amener une prévisibilité aux développeurs qui investissent ;
- Énoncer clairement les exigences rehaussées de la Ville afin que les règles du jeu soient équitables pour tous ;
- Maintenir un contexte favorable à l'abordabilité et à l'accessibilité aux logements.

7.1.1. DES BALISES D'AMÉNAGEMENT QUI ENCOURAGENT L'INTÉGRATION URBAINE DE QUALITÉ

Une nouvelle construction peut avoir un grand impact dans le paysage urbain ou à l'inverse, s'intégrer harmonieusement au contexte sans nuire au voisinage au-delà des travaux. La réglementation d'urbanisme sera modifiée pour y ajouter des normes au règlement de zonage et des critères au règlement de Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA) en ce sens. Les balises normatives au zonage ont pour but de rehausser les standards de forme et composition des bâtiments. Deux niveaux de normes sont prévus : le niveau minimal qui prescrit les normes obligatoires pour tous les projets et le niveau supérieur qui indique les normes exigées pour certains projets à valeur ajoutée.

En plus des normes du niveau supérieur, les critères au PIIA viennent ajouter des exigences pour les projets d'envergure. Les projets d'aménagement qui n'ont que peu d'impact dans le paysage urbain ne seront pas assujettis à ce processus. Le PIIA amène une flexibilité puisque son analyse est discrétionnaire, alors qu'un projet est évalué par le comité consultatif d'urbanisme

et le conseil municipal. Or, dans un souci de favoriser des projets exemplaires, cette marge de manœuvre réglementaire peut amener des conditions supplémentaires non prévisibles et des délais d'autorisation qui peuvent prendre plusieurs mois.

En cas de non-respects des normes minimales édictées, un projet peut emprunter la voie des projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'immeubles (PPCMOI). Ce règlement permet d'autoriser un projet innovant non conforme, mais amélioré sous respect des critères préétablis. Il s'agit d'une autorisation discrétionnaire, jugée par le comité consultatif d'urbanisme et le conseil municipal. Par contre, cette autorisation peut amener de nombreuses conditions supplémentaires et des délais d'autorisation plus longs que pour les PIIA, s'échelonnant sur de nombreux mois. Ces projets peuvent également être soumis à une demande de référendum par les personnes qui s'opposeraient au projet.

7.1.2. UNE GESTION DES HAUTEURS AU BÉNÉFICE DE L'ABORDABILITÉ

La hauteur est souvent l'élément déterminant dans l'acceptabilité d'un projet de densification. Si la Ville autorise une plus grande hauteur que le contexte actuel, elle exigera des gains pour la communauté. Le règlement prévoira deux types de hauteur : la hauteur maximale et la hauteur maximale de surhauteur ou **bonus de densité**.

En réglementant la hauteur de base et la surhauteur, la Ville peut exiger des conditions supplémentaires au projet plus haut.

En effet, les surhauteurs seront permises :

- sous respect d'exigences en logements communautaires abordables pour les projets de plus de 10 logements, ou
- sous respect d'exigences en logements familiaux de 3 chambres et plus pour les projets de 10 logements et moins.

Pour être en mesure d'évaluer les besoins et l'atteinte des objectifs, voici les définitions des différents concepts en termes d'habitation inclusive :

- **Logement abordable** : logement qui s'adresse aux ménages à revenus modestes et moyens. Il est considéré abordable lorsque le prix de vente ou le loyer ne dépasse pas 90 % de la valeur marchande d'un logement du même type sur le marché. Est aussi considéré abordable tout logement dont le prix du loyer ne dépasse pas la capacité d'effort du ménage, et/ou est géré par une coopérative, OBNL, une société paramunicipale ou une société responsable;
- **Logement familial** : logement de 3 chambres et plus, d'une superficie minimale de 96 m²;
- **Logement social** : logement admissible ou bénéficiant d'une subvention en vertu d'un programme municipal ou provincial de subvention à la réalisation de logements sociaux, coopératifs et communautaires mis en œuvre en vertu de la *Loi sur la Société d'habitation du Québec* (RLRQ, chapitre S-8);
- **Logement communautaire** : Le logement communautaire constitue au Québec une alternative au logement privé à but lucratif et au logement public subventionné de type HLM. Il s'agit d'un logement de propriété collective incarnée soit par une coopérative d'habitation, soit par un OBNL.

7.1.3. DES NORMES DE CONSTRUCTION DURABLE POUR ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La lutte et l'adaptation aux changements climatiques constituent les plus grands défis des villes et des municipalités à l'heure actuelle.

Dans son plan pour une économie verte 2030, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec indique que les secteurs du bâtiment et du transport produisent à eux seuls plus de 50 % des émissions de GES au Québec.

Comme, un milieu de vie dense et mixte permet aux citoyens de faire des choix vers un mode de vie plus sobre en carbone, l'encadrement du développement du secteur central exigera un certain nombre de mesures écologiques. Ces normes et critères viseront notamment la végétalisation des terrains, l'efficacité énergétique des bâtiments et une gestion optimale de l'eau de pluie in situ.

D1

TYPE DE DENSITÉ - MAINTIEN

Intention

Ce type de densification vise à maintenir les caractéristiques du cadre bâti existant afin de préserver la forme urbaine actuelle ou démontrant des intérêts patrimoniaux tout en encadrant la transition écologique du milieu.

Affectations autorisées

- Résidentielle

Bâtiment

- Conservation des normes applicables aux zones

Marges

- Conservation des normes applicables aux zones

Aménagement du sol

- Lors de travaux de réfection d'une aire de stationnement, des normes de stationnements écologiques sont applicables ;
- Localisation d'une aire de stationnement : prohibé en cour avant à l'exception de la zone de la rue Nobel.

Référents



Source : Google Street View



Source : Google Street View



Source : Google Street View

D2

TYPE DE DENSITÉ - RÉSIDENTIEL DE FAIBLE INTENSITÉ

Intention

Ce type de densification vise un petit ensemble résidentiel en transformation. Il encadre la densification de bâtiments unifamiliaux vers une typologie de bâtiment et une forme urbaine plus dense.

Affectations autorisées

- Résidentielle
- Commerciale (pour les terrains donnant sur la rue Bernard-Pilon)

Bâtiment

- Structure autorisée : isolée, jumelée
- Coefficient d'emprise au sol maximum : 0,6
- Hauteur minimale (étages) : 2
- Hauteur maximale (étages) : 3

Marges

- Avant minimale (m) : 4
- Avant maximale (m) : 8
- Latérale minimale (m) : 1,5
- Arrière minimale (m) : 6

Aménagement du sol

- Nombre de stationnements maximum : 2 cases par logement ;
- Lors de travaux de réfection d'une aire de stationnement, des normes de stationnements écologiques sont applicables ;
- Empiètement de l'aire de stationnement devant la façade principale avant : 30 %

Référents



Source : NovaCity



Source : Seattle bubble



Source : Google Street View


 D3

TYPE DE DENSITÉ - RÉSIDENTIEL DE MOYENNE INTENSITÉ

Intention

Ce type de densification vise une densification soutenue du tissu résidentiel. Il encadre le développement d'immeubles résidentiels multifamiliaux de moyen gabarit.

Affectations autorisées :

- Résidentielle

Bâtiment

- Structure autorisée : isolée, jumelée et contiguë
- Coefficient d'emprise au sol maximum : 0,6
- Hauteur minimale (étages) : 3
- Hauteur maximale (étages) : 4

Marges

- Avant minimale (m) : 4
- Avant maximale (m) : 8
- Latérale minimale (m) : 1,5
- Arrière minimale (m) : 6

Aménagement du sol

- Nombre de stationnements maximum : 1,5 case par logement ;
- Lors de travaux de réfection d'une aire de stationnement, des normes de stationnements écologiques sont applicables ;
- Localisation d'une aire de stationnement : prohibé en cour avant ;
- Pourcentage de stationnement souterrain minimal : 50 %.

Référents



Source : Behence



Source : Naturehumaine



Source : Archdaily


 D4

TYPE DE DENSITÉ - DENSIFICATION MIXTE

Intention

Ce type de densification vise le développement d'une nouvelle centralité le long de la rivière Richelieu et à proximité de la gare. La stratégie vise les projets de remembrement de lots afin de développer une compacité et une densité plus importante. Ce type vise également le développement d'une mixité des usages où les rez-de-chaussée commerciaux participent directement à l'animation de l'espace public.

Affectations autorisées

- Résidentielle
- Commerciale (au rez-de-chaussée)*
- Publique, parc et espace vert

Bâtiment

- Structure autorisée : isolée, jumelée et contiguë
- Coefficient d'emprise au sol maximum : 0.75
- Hauteur minimale (étages) : 4
- Hauteur maximale (étages) : 6
(**bonus de densité - page 43**)

Marges

- Avant minimale (m) : 3
- Avant maximale (m) : 6
- Latérale minimale (m) : 2
- Arrière minimale (m) : 2

Aménagement du sol

- Nombre de stationnements maximum : 1,5 case par logement ;
- Lors de travaux de réfection d'une aire de stationnement, des normes de stationnements écologiques sont applicables ;
- Localisation d'une aire de stationnement : prohibé en cour avant ;
- Pourcentage de stationnement souterrain minimal : 50 %.

* L'affectation commerciale pourrait être exigée pour les rez-de-chaussée faisant front au chemin du Richelieu, notamment pour les terrains à l'ouest de la rue du Purvis Club.

Référents



Source : Archdaily



Source : Archdaily



Source : BILD



D5

TYPE DE DENSITÉ - URBAIN

Intention

Ce type de densification vise à encadrer les grands projets de redéveloppement. La stratégie a pour objectif de profiter d'un terrain sous-utilisé et d'assurer une densification importante, le développement d'une offre commerciale de proximité et la création d'espaces publics de qualité. L'encadrement préconisé assure une bonne intégration des projets de redéveloppement et leur insertion en relation au cadre bâti existant.

Affectations autorisées

- Résidentielle
- Commerciale
- Mixte
- Publique, parc et espace vert

Bâtiment

- Structure autorisée : isolée, jumelée et contiguë
- Coefficient d'emprise au sol maximum : 0,75
- Hauteur minimale (étages) : 6
- Hauteur maximale (étages) : 8
(**bonus de densité - page 43**)
- Largeur maximale (m) : 25

Marges

- Avant minimale (m) : 3
- Avant maximale (m) : 6
- Latérale minimale (m) : 2
- Arrière minimale (m) : 2

Aménagement du sol

- Nombre de stationnements maximum : 1,5 case par logement ;
- Lors de travaux de réfection d'une aire de stationnement, des normes de stationnements écologiques sont applicables ;
- Localisation d'une aire de stationnement : prohibé en cour avant ;
- Pourcentage de stationnement souterrain minimal : 50 %.

Référents



Source : Archdaily



Source : Perkins Eastman



Source : UrbanToronto.ca

7.2.1. AUTRES DISPOSITIONS RECOMMANDÉES

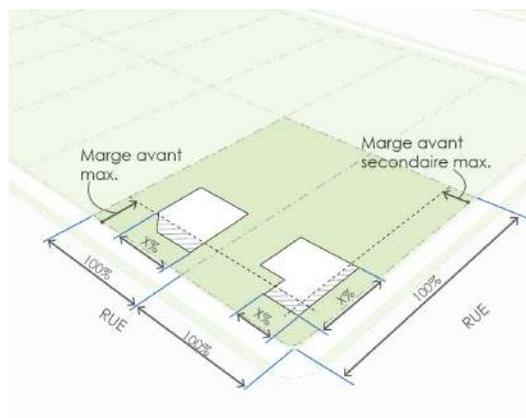
L'encadrement de la densification doit encourager la mise en place de nouveaux bâtiments adaptés au quartier et au voisinage. En ce sens, des balises d'aménagement supplémentaires, pouvant s'appliquer ou non aux différents types de densification de façon normative ou discrétionnaire, ont été conçues pour répondre aux différents enjeux de la densification vis-à-vis son voisinage immédiat. Certaines, plus innovantes dans le cadre réglementaire, sont détaillées plus bas. Ainsi, ces balises sont divisées en catégories liées à différentes étapes d'un projet immobilier dans un contexte de redéveloppement.

IMPLANTATION ET FRONT BÂTI

Front bâti sur rue, minimum (%)

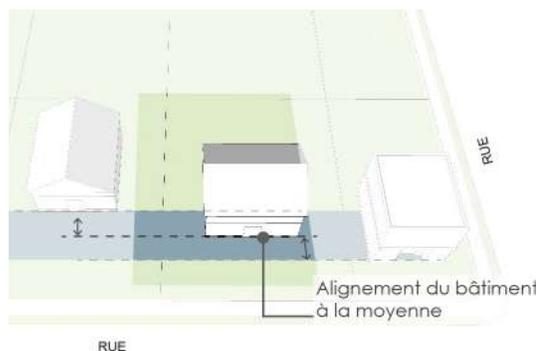
Cette balise correspond à la proportion de la largeur du terrain occupé par la façade principale avant et secondaire mesurée à une distance égale ou inférieure à celle de la marge maximale prescrite. Cette exigence vise à favoriser un encadrement de la rue par les bâtiments principaux. Elle vise aussi à éviter des ruptures dans le front bâti sur rue et à favoriser le respect du rythme d'implantation des bâtiments existants.

Le front bâti des constructions, soit la longueur de la façade implantée entre la marge avant minimale et maximale, devrait être égal ou supérieur à 50 % de la largeur totale du terrain. Dans les secteurs de plus forte intensité, le front bâti devrait être plus important.



Alignement

Cette balise vise à assurer une intégration des bâtiments dans le grain bâti existant du territoire. Encadrée par une disposition discrétionnaire, elle s'ajoute à la marge avant et au front bâti afin d'assurer une continuité d'implantation sur une même rue. Celle-ci permet une insertion harmonieuse par rapport au voisinage.



RETRAITS ET MODULATIONS

Largeur d'un plan de façade principale du bâtiment, maximum (m)

Cette balise vise à ajouter un rythme architectural sur la partie inférieure de la façade d'un bâtiment principal et, par le fait même, à prévenir la monotonie. Elle vise aussi à assurer un respect du rythme d'implantation des bâtiments existants dans le cas de bâtiments plus larges. Dans ce cas, la modulation de la façade peut permettre de donner l'impression de plusieurs volumes adaptés au contexte.

La largeur d'un plan de façade principale s'applique aux façades principales avant et secondaires d'un bâtiment principal et se mesure en mètres.

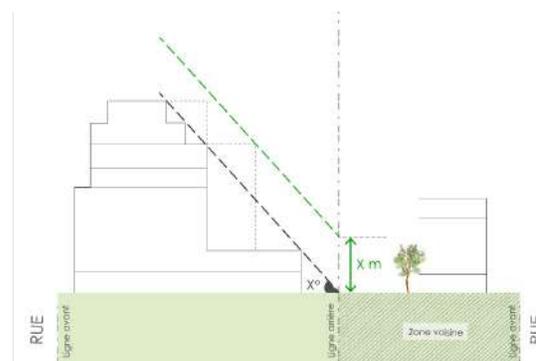
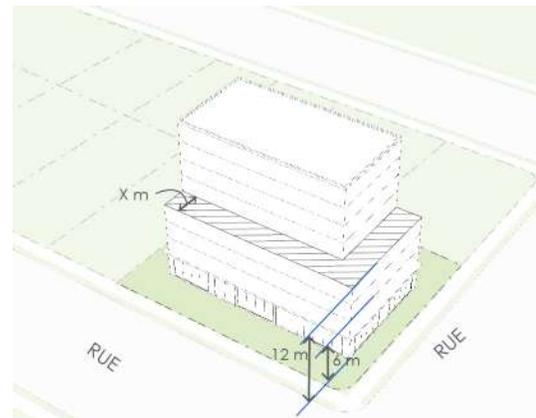
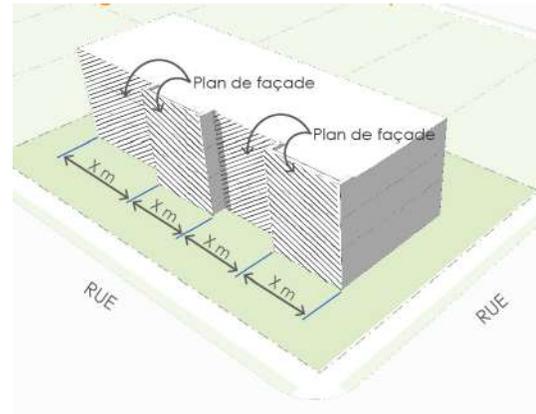
Retrait avant des étages supérieurs au 3^e étage, minimum (m)

Cette balise vise à moduler les volumes d'un bâtiment principal de grande hauteur, à éviter qu'un tel bâtiment soit trop massif et à favoriser une forme effilée reposant sur un basilaire permettant de minimiser les impacts bioclimatiques (ensoleillement, vent, etc.) sur la rue et les immeubles voisins. Normative, cette disposition, mesurée en mètre, s'applique aux portions d'une façade avant et secondaire d'un bâtiment principal. En ce sens, pour un bâtiment de 4 étages et plus, un retrait minimal d'un groupe d'étages vers l'intérieur du volume du bâtiment réalisé entre 6 et 12 mètres de hauteur;

Plan angulaire latéral et arrière

Cette balise vise à moduler les volumes d'un bâtiment principal de moyenne ou grande hauteur en prenant en compte les milieux de plus faible intensité situés à proximité. Elle permet aussi de favoriser la création de milieux à échelle humaine en exigeant des retraits d'étages supérieurs à un certain seuil pour ainsi diminuer l'impact sur la rue.

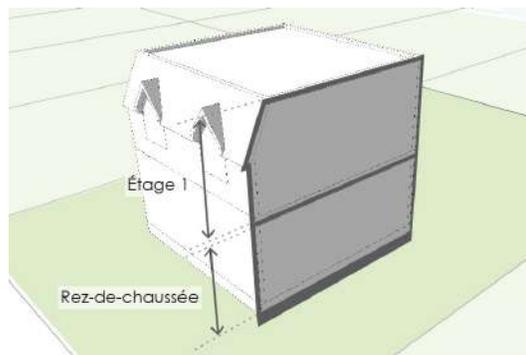
Il représente un plan que le volume du bâtiment ne peut excéder. Il est établi et s'applique sur toute la largeur d'une ligne arrière ou latérale à partir du niveau du sol, dans le cas d'une structure isolée ou jumelée, et s'applique aux bâtiments de 4 étages et plus adjacents à une zone résidentielle de plus faible densité.



ARCHITECTURE

Hauteur d'un étage au rez-de-chaussée (m)

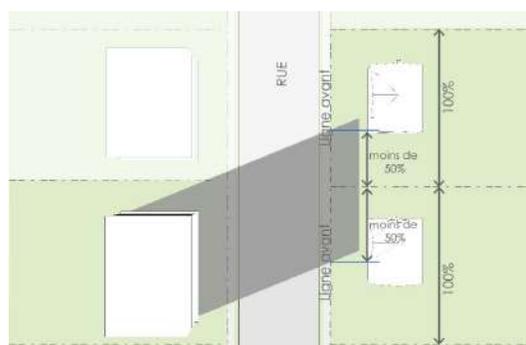
Cette balise vise à favoriser une évolution dans le temps des bâtiments situés stratégiquement dans le territoire. En ce sens, la hauteur de l'étage du rez-de-chaussée, calculée de plancher à plafond, permet de conserver un potentiel d'accueil commercial à long terme.



Ensoleillement aux équinoxes

Cette balise vise à contrôler les volumes des constructions en fonction de leur impact sur l'ensoleillement. Applicable aux plus grands projets de développement, une analyse de l'impact d'ensoleillement doit limiter l'impact sur l'espace public et sur le voisinage.

Le bâtiment doit préserver un ensoleillement du domaine public et des terrains face au projet. L'ensoleillement est mesuré par l'ombre projetée sur les cours avant de l'autre côté de la rue aux équinoxes, soit du 21 mars et 21 septembre, entre 12h à 15h. Il est préconisé d'éviter l'empiètement de l'ombre projetée sur plus de 50 % de la ligne avant des terrains face au projet.



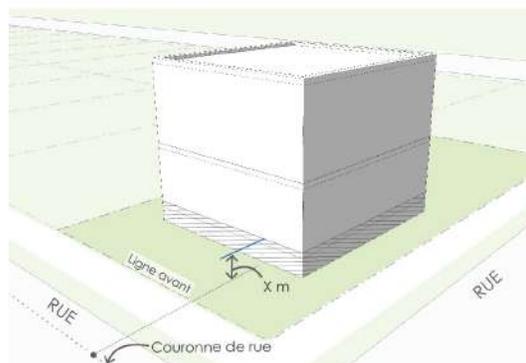
Hauteur minimale du plancher du rez-de-chaussée

Cette balise vise à favoriser une implantation des bâtiments principaux qui respecte l'alignement sur rue des bâtiments existants afin d'assurer une cohabitation harmonieuse et de bien encadrer la rue. Elle vise aussi à éviter des ruptures dans le front bâti sur rue, lorsque pertinente.

La hauteur du plancher du rez-de-chaussée s'applique au bâtiment principal et se mesure en mètres. Cette mesure correspond à la distance verticale entre le niveau moyen de la couronne de rue et le dessus du plancher du rez-de-chaussée.

La hauteur minimale du plancher s'applique à tout bâtiment résidentiel situé à moins de 4 mètres de la ligne avant de terrain et aux bâtiments commerciaux.

Dépendamment du contexte d'insertion, il est préconisé de respecter une hauteur de 0,6 mètre à 1 mètre pour un bâtiment résidentiel.

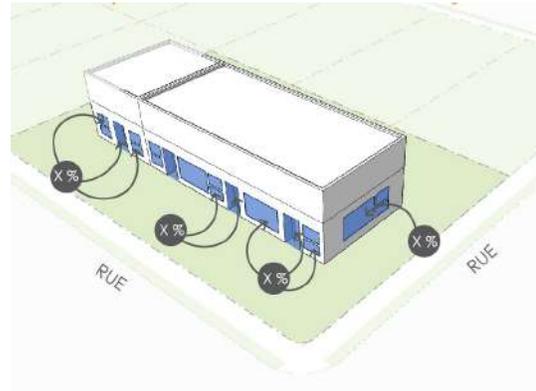


Ouverture d'une façade principale d'un bâtiment au rez-de-chaussée

La balise d'ouverture d'une façade au rez-de-chaussée vise à favoriser la transparence des façades donnant sur rue. Cela génère un environnement convivial pour les piétons et assure la qualité architecturale des façades.

Des normes différentes s'appliquent s'il s'agit d'un rez-de-chaussée résidentiel ou commercial, l'intention n'étant pas la même.

La balise d'ouverture d'une façade principale d'un bâtiment aux autres étages vise plutôt le confort visuel et thermique des résidents.



Distance entre deux entrées de bâtiment

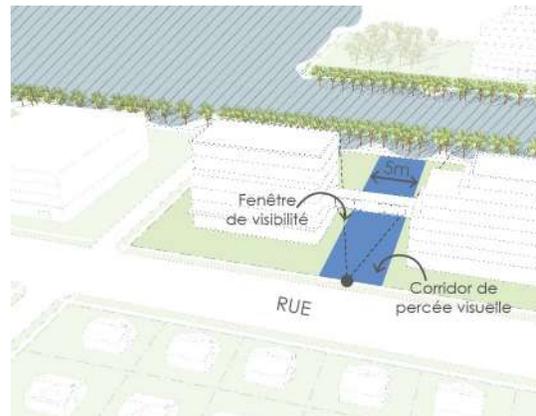
Cette balise vise à ce que les bâtiments multifamiliaux ou incluant plusieurs commerces au rez-de-chaussée intègrent plusieurs entrées fonctionnelles.

Une distance maximale est suggérée afin de favoriser la marche entre les entrées et de rendre plus dynamique la façade du bâtiment.

Percées visuelles et perméabilité

L'implantation du bâtiment et ses aménagements doivent préserver une fenêtre de visibilité vers un attrait prédéfini ou encore, ne pas obstruer complètement les vues existantes à partir du domaine public. Pour un projet d'ensemble, une percée visuelle minimale est recommandée. La fenêtre de visibilité devrait permettre de maintenir une percée visuelle de 5 mètres de largeur au niveau du sol. La fenêtre peut s'appliquer pour maintenir une vue sur un parc, un cours d'eau, un boisé ou un élément construit à caractère identitaire.

Cette balise permet aussi d'assurer une perméabilité physique dans certains projets, notamment à proximité d'équipements ou lorsqu'ils permettent d'améliorer la perméabilité de la trame en créant des possibilités de parcours actifs directs.



MOBILITÉ ET STATIONNEMENT

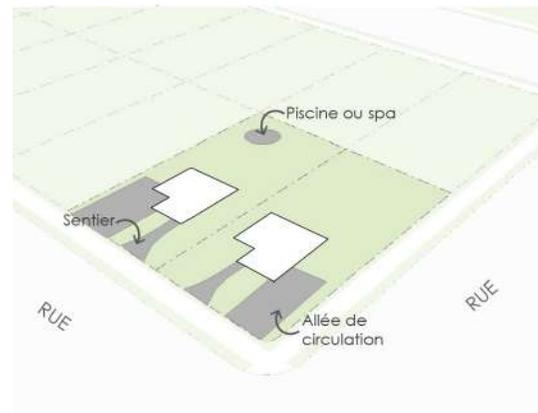
Aménagement piéton

Cette balise vise à favoriser la création d'un environnement favorable à la marche et l'animation du domaine public par des aménagements piétons connectant la rue aux entrées principales des bâtiments.



Proportion maximale d'un terrain en surface imperméable

Cette balise vise à assurer le verdissement d'une partie du terrain et à limiter les effets de l'imperméabilisation du sol par l'utilisation de matériaux perméables, sans contraindre le potentiel de construction d'un terrain. Elle permet d'assurer également une certaine absorption de l'eau de pluie par les surfaces carrossables.



La proportion de surface imperméable s'applique à un terrain et s'exprime en pourcentage. Elle correspond à la proportion du terrain occupé par un matériau non perméable, comme une surface carrossable, en excluant la proportion occupée par le bâtiment.

Lorsqu'elle s'applique, cette exigence peut forcer le recours à l'aménagement de cases de stationnement intérieures ou à l'utilisation de matériaux perméables possédant un indice de réflectance solaire élevé dans les aménagements au sol.

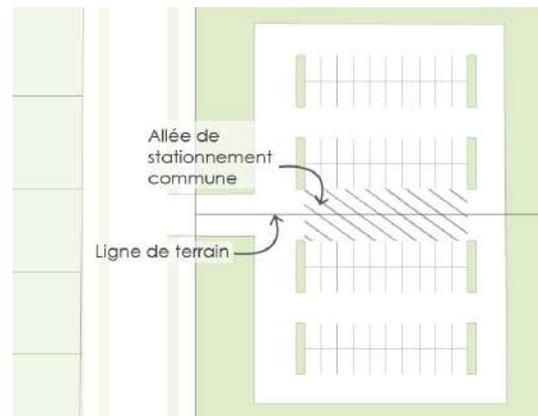


Verdissement et gestion de l'eau

Cette balise vise à assurer l'aménagement d'aires de stationnement répondant aux exigences environnementales de lutte aux îlots de chaleur et de gestion optimale des eaux de pluie. Toute aire de stationnement de plus de 10 cases devrait faire l'objet de plantation permettant d'atteindre un minimum de canopée et devrait prévoir des pratiques de gestion optimale (PGO) des eaux pluviales.

Entrées charretières mutualisées

Cette balise vise à éviter la multiplication des entrées charretières le long des rues, particulièrement le long du chemin du Richelieu. Une réduction de la largeur des entrées charretières et la mutualisation des accès devraient être favorisées.

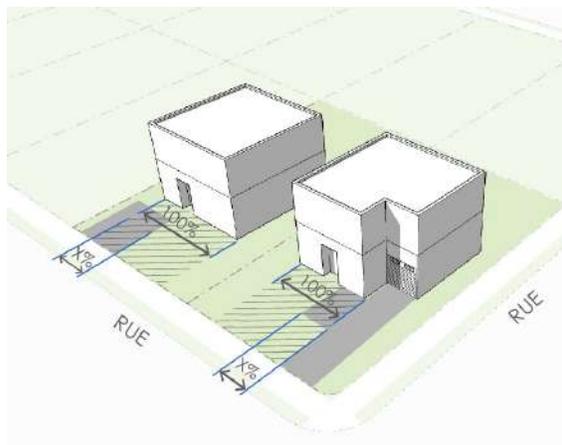


Empiètement de l'aire de stationnement devant la façade principale avant

Cette balise vise à éviter une dégradation de la qualité du paysage urbain en limitant, le plus possible, la superficie d'une aire de stationnement et, par le fait même, la présence de véhicules automobiles devant la façade principale d'un bâtiment principal.

L'empiètement de l'aire de stationnement devant la façade principale avant s'applique à la cour avant d'un terrain et s'exprime en pourcentage. Elle correspond à la proportion de la projection de la façade principale avant occupée par une aire de stationnement.

La projection de la façade principale avant correspond à la partie de la cour avant située directement devant le bâtiment principal, en excluant de cette mesure la projection située directement devant une porte de garage.

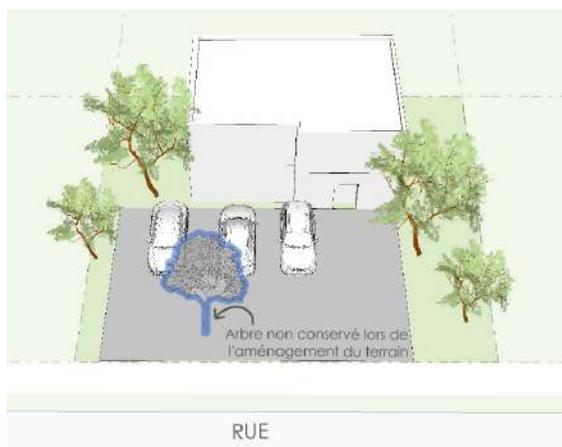


AMÉNAGEMENT D'UN TERRAIN

Préservation des arbres matures situés dans les marges

Cette balise vise à assurer la préservation des arbres matures présents dans le secteur et de reconnaître leur importance sur le paysage et leur bénéfice environnemental. La préservation des arbres matures permet d'améliorer la qualité des projets et l'acceptabilité des projets de densification dans un secteur construit tel que le secteur central.

En ce sens, l'abattage d'un arbre à l'intérieur d'une marge avant minimale prescrite devrait être prohibé.



Plantation d'arbres

Cette balise vise à favoriser le verdissement du secteur et à générer un environnement verdoyant en assurant la plantation d'un ratio d'arbre lorsque possible selon l'emplacement des fils électriques, à grand déploiement.

Dans les projets d'envergure, il est préconisé de planter, ou de conserver, au moins 1 arbre à moyen ou grand déploiement dans la cour avant et dans la cour avant secondaire pour chaque tranche complète de 7,5 mètres linéaires.

Coefficient de biotope par surface

Cette balise vise à mesurer les propriétés d'absorption et de verdissement d'un site par sa perméabilité et sa végétalisation. Il tient compte de l'ensemble des surfaces pouvant être mises à profit, qu'elles soient construites ou au sol. Contrairement à une disposition visant un rapport de végétation au sol, cette approche permet l'atteinte d'un niveau de performance tout en offrant aux concepteurs une grande latitude dans le design d'un projet et des stratégies adoptées, notamment via une compensation au toit.

Le calcul du coefficient de biotope (CBS) par surface est réalisé sur la base de la somme des différents types de surface pondérés par une valeur écologique. Les surfaces calculées correspondent à la superficie occupée pour un type de surface et sont en mètres carrés (m²). La valeur écologique est une valeur attribuée à un type de surface, en fonction de sa qualité environnementale.

RETOMBÉES POUR LA COLLECTIVITÉ

Parcs et espaces verts publics

Cette balise vise à favoriser l'implantation de parcs et espaces verts en lien avec la densification du secteur pour qu'il y ait une présence de petits parcs de voisinage répondant à l'accroissement de la population.

Pour favoriser l'intégration de parcs de voisinage au sein des grands projets, une contribution des projets de redéveloppement pourrait être demandée dans certains cas en terrain pour accroître la possibilité d'offrir des placettes publiques, notamment via la contribution à des fins de parc.

Logements sociaux, familiaux et abordables

Cette balise vise à favoriser l'implantation de logement social, abordable et familial au sein du secteur. Afin de favoriser l'intégration d'une diversité de logements au sein des grands projets, des stratégies d'usage conditionnel et de bonus à la densité pourraient être définies.

Bâtiment durable

Cette balise vise à favoriser l'adoption de pratiques de construction durable. Le PPU du secteur central devrait être une vitrine de développement durable et les nouvelles insertions devraient montrer la voie à suivre pour les projets de construction sur le territoire.

Par exemple : par une gestion de l'eau responsable ou encore par une certification écologique (certification existante telle que LEED, LBC, Zero carbone ou Novoclimat) des projets de redéveloppement d'envergure. Au règlement de construction, certaines normes peuvent être bonifiées (matériaux recyclés, matériaux locaux, faible débit d'eau, etc.).

		D1	D2	D3	D4	D5
Lotissement	Projet intégré	<input type="checkbox"/>	○	○	○	○
	Largeur d'un lot, maximum	<input type="checkbox"/>	30 (Note 1)	30 (Note 1)	○	○
	Projet de remembrement cadastral		○	○	○	○
Implantation et front bâti	Front bâti , minimum (%)	<input type="checkbox"/>	50	60	70	70
	Alignement	<input type="checkbox"/>		○	○	○
Retraits et modulations	Largeur d'un plan de façade principale, maximum (m)	<input type="checkbox"/>	25	25	25	25
	Retrait avant des étages supérieurs au 3 ^e étage, minimum (m)	○		2	2	3
	Plan angulaire latéral, maximum			45 °	45 °	45 °
	Plan angulaire arrière, maximum				45 °	45 °
	Hauteur minimale d'un étage au rez-de-chaussée (m)				4	4
Architecture	Ensoleillement			○	○	○
	Hauteur minimale du plancher du rez-de-chaussée			○	○	
	Ouverture, rez-de-chaussée résidentiel, minimum (%)		25	25	25	25
	Ouverture, rez-de-chaussée commercial, minimum (%)				40	40
	Ouverture, autres étages, minimum (%)		15	15	15	15

- Disposition normative
- Disposition discrétionnaire
- Conservation des dispositions actuelles

Note 1 : La réglementation d'urbanisme devra établir des critères pour établir la largeur de lots en cas de projet intégré.

	D1	D2	D3	D4	D5	
Architecture (suite)	Distance entre deux entrées de bâtiment			○	○	
	Percées visuelles et perméabilité		○	○	○	
	Forme de toiture	○ (Note 2)		○	○	
	Rythme des ouvertures	○ (Note 2)		○	○	
	Matériaux	○ (Note 2)	●	●	○	
	Balcons et ornements	○ (Note 2)			○	
Mobilité et stationnement	Aménagement piéton		○	○	○	
	Stationnement pour vélo		1 par 2 logements ou chambres	1 par 2 logements ou chambres et minimum 3 pour l'affectation commerciale	1 par 2 logements ou chambres et minimum 3 pour l'affectation commerciale, mixte et publique	
	Accessibilité universelle	□	○	●	●	
	Proportion d'un terrain en surface imperméable, maximum (%)		50	50	30	30
	Verdissement et gestion de l'eau	● (Note 3)	●	●	●	●
	Entrée charretière mutualisée		●	●	●	●
	Canopée dans les stationnements (%)	40 (Note 3)	40	40	40	40
Aménagement d'un terrain	Préservation des arbres matures situés dans les marges	●	●	●	●	
	Plantation d'arbres	●	●	●	●	
	Coefficient de biotope par surface	○●	○●	○●	○●	
	Qualité des aménagements en cour avant	○	○	○	○	
Retombées pour la collectivité	Parcs et espaces verts publics (%)		10	10	10	
	Logements sociaux, familiaux et abordables			○	○	
	Bâtiments durables	○●	○●	○●	○●	

- Disposition normative
- Disposition discrétionnaire
- Conservation des dispositions actuelles

Note 2 : Applicable pour le sous-ensemble typomorphologique S2 - Quartier résidentiel de maisons unifamiliales de la rue Nobel

Note 3 : Non-applicable pour le sous-ensemble typomorphologique S2 - Quartier résidentiel de maisons unifamiliales de la rue Nobel

7.3. CHEMINEMENT STRATÉGIQUE

Le cheminement suivant présente différentes actions et différents moyens de mise en œuvre permettant l'atteinte des orientations du PPU. Sans être exhaustive, la Ville pourra prioriser certains moyens de mise en œuvre en fonction des opportunités et de la marge de manœuvre budgétaire.

ADOPTION DU PPU

Adoption du Plan particulier d'urbanisme du secteur central

ÉTUDE COMMERCIALE

Réaliser une étude sur le potentiel de développement commercial pour établir des superficies commerciales cohérentes en prenant en compte la densification résidentielle et la structure commerciale du territoire de l'ensemble de la Ville.

ÉTUDE PATRIMONIALE

Réaliser une étude patrimoniale pour identifier les éléments identitaires pour le secteur central.

CONCORDANCE RÉGLEMENTAIRE

Assurer la concordance réglementaire afin de bien encadrer l'intégration des usages, des hauteurs et des densités par rapport au milieu d'insertion de manière à favoriser la modulation volumétrique des bâtiments de plus grand gabarit et à gérer :

- La relation entre les projets de densification et l'espace public, notamment le traitement architectural du rez-de-chaussée, l'ouverture des façades et les matériaux de revêtement extérieur ;
- Le type d'usage commercial de manière souple et discrétionnaire et d'assurer que les projets contribuent à l'atteinte de la vision tout en répondant aux préoccupations de dévitalisation commerciale et des besoins en abordabilités ;
- La qualité des aménagements paysagers, de la gestion de l'eau dans le sol et sur la qualité des plantations, par exemple avec le coefficient de biotope.

POLITIQUE DU LOGEMENT

Adopter une politique visant à assurer une offre en logements sociaux, communautaires et abordables dans les projets de grande envergure et/ou dans certains secteurs, et adopter, en concordance, une réglementation permettant de :

- Créer un fond pour le logement social visant à donner la capacité financière à la Ville d'acquérir des terrains ;
- Exiger lors d'un projet de grande envergure un pourcentage de logement social, abordable ou familial ;
- Autoriser, par des outils discrétionnaires tels que les usages conditionnels, un bonus de densité et surhauteur pour les projets soutenant une mixité sociale.

PLAN D'AMÉNAGEMENT DU CHEMIN RICHELIEU

Afin de dynamiser le pôle d'ambiance du Richelieu, des études et des plans sont nécessaires en amont des aménagements.

- Évaluer la possibilité d'enfourer les lignes de distribution aériennes ;
- Évaluer la possibilité d'aménager une piste multifonctionnelle au côté nord du chemin, de même que l'intégration de traverses piétonnes sécurisées vers les points d'intérêts stratégiques ;
- Réaliser un plan d'aménagement des points de vue sur le Richelieu.

RÉALISATION DES INTERVENTIONS MUNICIPALES

Bien que la réglementation est nécessaire afin d'encadrer les projets de densification, la Ville peut influencer le délai de concrétisation du développement du secteur central via des aménagements publics.

Ceux-ci peuvent se faire en amont des projets immobiliers, en parallèle ou bien en second, de façon à répondre aux besoins actuels ou futurs d'une population renouvelée.

La Ville devra analyser la possibilité de mettre à niveau les infrastructures d'égout et d'aqueduc, si nécessaire, afin de répondre à la densité projetée.

BUREAU DE
PROJET DU
PÔLE DE LA
GARE

BUREAUX DE
PROJET DU PÔLE
RICHELIEU ET
ACCOMPAGNEMENT
DES PROMOTEURS

PLAN DIRECTEUR DE DESIGN URBAIN ET DE MOBILITÉ

Assurer le déploiement d'aménagements actifs résolument prioritaires et d'aménagements distinctifs pour le secteur central.

- Réaliser une étude sur la circulation automobile dans le secteur ;
- Développer un plan d'amélioration de la desserte en transport en commun en partenariat avec les organismes concernés ;
- Établir des partenariats avec les parties prenantes pour le réaménagement de la passerelle active sous la voie ferrée ;
- Identifier les opportunités d'acquisition de terrain pour compléter le réseau en vue d'une priorisation des réfections des rues pour verdir et sécuriser le réseau actif ;
- Aménager un réseau cyclable local en le connectant au réseau municipal et régional comme la Trame verte de la CMM, et à la rue Bernard-Pilon ;
- Élargir et aménager des trottoirs pour sécuriser la déambulation à l'intérieur du secteur ;
- Développer une signalétique intégrant une signature visuelle forte, attrayante et uniforme à l'effigie de la rivière pour les attraits, les entrées au secteur et les espaces publics ;
- Développer une gamme de mobilier urbain identitaire pour le secteur.

7.4. PROGRAMMES ET FINANCEMENT

7.4.1. CONTRIBUTION FINANCIÈRE DESTINÉE À FINANCER TOUT OU EN PARTIE DES DÉPENSES LIÉES À L'AJOUT, L'AGRANDISSEMENT OU LA MODIFICATION D'INFRASTRUCTURES OU D'ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

Le présent Plan particulier d'urbanisme (PPU) préconise la mise en place d'un règlement pour déterminer une contribution au développement destinée à financer tout ou en partie des dépenses liées à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux.

Considérant qu'il faut favoriser la concentration du développement et du redéveloppement du territoire dans l'aire TOD de McMasterville, il faut pouvoir répondre aux besoins futurs en infrastructures et équipements municipaux générés par ces nouveaux projets immobiliers.

Ces infrastructures et équipements municipaux sont essentiels pour améliorer la résilience du territoire, la mobilité et les aménagements durables.

Le règlement, en vertu des pouvoirs procurés par l'article 145.21 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, pourra viser la création d'un fonds destiné au financement de ces dépenses.

7.4.2. PROGRAMME VISANT L'INCLUSION DE LOGEMENT SOCIAL, ABORDABLE, FAMILIAL DANS LE SECTEUR CENTRAL

Le présent PPU préconise l'instauration d'un mécanisme d'inclusion de logement social, abordable et familial dans l'aire du PPU.

En ce sens, la Ville de McMasterville devra se doter d'une stratégie en matière d'habitation pour viser l'atteinte des objectifs de diversification en logement dans le secteur central.

7.4.4. PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

Le présent PPU s'applique au secteur central de la Ville. Il établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé dans ce secteur pour l'aliéner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de

démolition ou de déblaiement requis sur ceux-ci. La Ville de McMasterville pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du Plan particulier d'urbanisme et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.

7.4.3. PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE

Le présent PPU pour le secteur central de McMasterville permet à la Ville d'offrir une subvention directe pour la réalisation de travaux conformes à un programme de revitalisation. Le montant de cette subvention ne peut excéder le coût réel des travaux. La Ville pourra établir des catégories d'immeubles et de travaux éligibles aux subventions et les combiner. À cet effet, le présent Plan particulier d'urbanisme propose de maintenir et de bonifier ou de mettre en place les programmes d'aide financière suivants :

- Programme d'aide financière pour la revitalisation et la mise en valeur des bâtiments à valeur identitaire ;
- Programme d'aide financière à la rénovation et à la construction durable ;
- Programme d'aide au retrait d'asphalte, au verdissement et à l'embellissement des cours avant ;
- Programme de plantation d'arbres et de fleurs sur l'ensemble du secteur ;
- Programme d'aide financière à l'aménagement de commerces d'ambiance et de proximité ;
- Programme d'aide financière au redéveloppement de certains espaces sous-valorisés ;
- Programme incitatif afin de sensibiliser la population aux modes de transport alternatifs à l'auto solo ;
- Programme de crédit de taxe à la construction durable.

8. RÉFÉRENCES

8.1. BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (avril 2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) -Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (avril 2019). Plan d'action 2019-2023 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/08/Plan_Action_2019-2023_pmad.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (2019). Le sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. CMM. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180501_CarteSentier_TraitDeCoupe_WEB.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (Septembre 2020). Le télétravail : Perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine (Les notes de l'Observatoire Grand Montréal, p. 6). https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/09/20200914_NoteObservatoire_Teletravail.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (Juin 2020). Densité urbaine, pandémie et développement durable : Un état des lieux (Les notes de l'Observatoire Grand Montréal, p. 9). https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2020/06/Note_de_l_Observatoire_DENSITE_PANDEMIE_ET_DEV_METRO_DURABLE.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (mars 2021). Suivi du PMAD - Édition 2021 (N° 9 ; Cahiers Métropolitains). https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2021/03/CMM_9e_Cahier_Metropolitain_VFINALE.pdf
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). (Mai 2022). Portrait de l'habitation dans le grand Montréal. (Cahiers Métropolitains, n°10, p.1). https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2022/05/CMM_10e_Faits_Saillants.pdf
- Conseil régional de l'environnement de Montréal. (2016). Analyse du potentiel de développement résidentiel dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. 2016-04-12_etude_pierrefonds-roxboro_1.pdf (cremtl.org)
- Côté Mercier. (2021). Rapport trimestriel : Logements multifamiliaux de moyenne et haute densité. Logements multifamiliaux de moyenne et haute densité - 2021T4 (calameo.com)
- Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission. (DRCDE). (2020). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990. Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques - Gouvernement du Québec. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/4304917>
- Gagnon, B. (2015). Inventaire du patrimoine – Rapport synthèse. MRC de la Vallée-du-Richelieu. MRC VR rap. synthèse 16.01.15
- Gouvernement du Québec. (2018). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990 (gouv.qc.ca)

- Ladouceur, S. (2021). Bulletin d'analyse—Indice de vitalité économique des territoires. Édition 2021 (p. 47). Institut de la statistique du Québec. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/bulletin-analyse-indice-vitalite-economique-territoires-edition-2021.pdf>
- Service de l'Aménagement du territoire et mobilité. (2020) Portrait-synthèse du territoire de la MRC de La Vallée-du-Richelieu. MRC de La Vallée-du-Richelieu. Portrait-synthèse.VF_.pdf (mrcvr.ca)
- Société d'histoire de Beloeil – Mont-Saint-Hilaire. (2010, octobre). McMasterville d'hier à aujourd'hui et le parc Commémoratif. Cahier d'histoire, numéro 93.
- Ville de McMasterville. (2020). Plan d'urbanisme révisé. <https://www.mcmasterville.ca/wp-content/uploads/2020/04/plan-durbanisme-codification-2020-04-21.pdf>.

SITE INTERNET

- Agence Métropolitaine de Transport. (2012). L'AMT donne le coup d'envoi des travaux aux gares McMasterville et Mont-Saint-Hilaire. CISION. L'AMT donne le coup d'envoi des travaux aux gares McMasterville et Mont-Saint-Hilaire (newswire.ca).
- Autorité régionale de transport métropolitain (Résultats Enquête OD 2018 [artm. quebec]).
- Bâtiment durable Québec (2022). LBC - Living Building Challenge. Consulté le 14 septembre 2022, à l'adresse <https://batimentdurable.ca/construction-developpement-durable/living-building-challenge-2>
- CAGBC (2022). Canada Green Building Council. Consulté le 14 septembre 2022, à l'adresse <https://www.cagbc.org/>
- Communauté métropolitaine de Montréal. (2022). Grand Montréal en statistiques. Grand Montréal en statistiques | Observatoire du Grand Montréal | CMM
- Conseil du Bâtiment durable du Canada. (2022). LEED - La norme mondiale en bâtiment durable. Consulté le 14 septembre 2022, à l'adresse <https://www.cagbc.org/fr/notre-travail/certifications/leed/>
- Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (DAES). (2014, juillet 10). Plus de la moitié de la population mondiale vit désormais dans des villes – ONU. <https://www.un.org/development/desa/fr/news/population/world-urbanization-prospects.html>
- Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). (2020, novembre 19). Le gouvernement du Canada trace la voie à suivre pour assurer une croissance propre en légiférant sur les mesures pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 [Documents d'information]. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2020/11/le-gouvernement-du-canada-trace-la-voie-a-suivre-pour-assurer-une-croissance-propre-en-legiferant-sur-les-mesures-pour-atteindre-la-carboneutralite.html>
- EXO. (16 décembre 2020). Émission de gaz à effet de serre : Le bilan 2019 d'exo. Consulté le 15 août 2022, à l'adresse <https://exo.quebec/fr/actualites/rapport-ges-2019>
- Fonds des Nations Unies pour la population (UNFPA). (s. d.). Urbanisation. Fonds des Nations Unies pour la population. Consulté le 6 septembre 2022, à l'adresse <https://www.unfpa.org/fr/urbanisation>
- Gouvernement du Québec. (2022). Décarboniser les bâtiments. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-changements-climatiques/decarboniser-batiments>

- Gouvernement du Québec. (2022, juillet 19). Plan pour une économie verte 2030 -Défis à relever. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/defis-a-relever>
- Gouvernement du Québec. (2022). Transition énergétique - Novoclimat. Consulté le 14 septembre, à l'adresse : <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/residentiel/programmes/novoclimat/novoclimat-maisons>
- Histoire du Québec. (s.d.). Municipalité de McMasterville. McMasterville « Histoire du Québec (histoire-du-quebec.ca).
- Institut de la statistique du Québec (ISQ). (s. d.). Empreinte carbone des ménages au Québec. Institut de la Statistique du Québec. Consulté 15 août 2022, à l'adresse <https://statistique.quebec.ca/fr/document/empreinte-carbone-menages-quebec>
- Larrivée, F. (2020). CIL : L'histoire derrière la marque. Le coup de blogue. CIL : L'histoire derrière la marque | Le blogue de Bibliothèque et Archives Canada (ledecoublogue.com).
- International Living Future Institute (2022). Living building challenge. Consulté le 14 septembre 2022, à l'adresse <https://living-future.org/lbc/>
- Ministère de la Culture et des Communications (2013). Répertoire du patrimoine culturel du Québec. Église du Sacré-Coeur-de-Jésus - Répertoire du patrimoine culturel du Québec (gouv.qc.ca)
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2016). Engagements du Québec. Engagements du Québec (gouv.qc.ca)
- MRC de La Vallée-du-Richelieu. (2022). Plan régional des milieux naturels. Plan régional des milieux naturels - MRC de La Vallée-du-Richelieu (mrcvr.ca)
- MRC de La Vallée-du-Richelieu. (2019). Secteurs d'intérêt patrimonial. Secteurs d'intérêt patrimonial (arcgis.com)
- MRC de La Vallée-du-Richelieu. (2019). Schéma d'aménagement révisé. <https://www.mrcvr.ca/services/amenagement-du-territoire-et-mobilite/schema-damenagement/>
- Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 22 juin 2022).
- Statistique Canada. 2017. 24 570 070 et 24 570 071 [Aire de diffusion], Québec et Canada [Pays] (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit n° 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 22 juin 2022).
- Statistique Canada. 2022. (tableau). Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 27 avril 2022. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 22 juin 2022).
- Statistique Canada. Tableau 98-10-0015-01. Chiffres de population et des logements : Canada, provinces et territoires, subdivisions de recensement et aires de diffusion. DOI : <https://doi.org/10.25318/9810001501-fra>.
- USGBC. (2022). LEED credit library. Consulté le 14 septembre 2022, à l'adresse <https://www.usgbc.org/credits>

8.2. RÉFÉRENCES VISUELLES

- Gouvernement du Québec (1980). Loi sur la protection du territoire agricole – Carte 31-H-11 S.E. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Loi sur la protection du territoire agricole, [zone agricole] 8.0-5704, Municipalité de : McMasterville (VL) : | BAnQ numérique.
- Underwriters' survey bureau (1953). Insurance plan of the town of Beloeil, Quebec. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Insurance plan of the town of Beloeil, Quebec embracing the village of McMasterville / | BAnQ numérique



McMasterville