

PROJET DE RÈGLEMENT N° 388-11-2024

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE McMASTERVILLE

PROJET DE RÈGLEMENT NUMÉRO 388-11-2024

modifiant le règlement sur le plan d'urbanisme numéro 388-00-2008 de la Ville de McMasterville afin d'abroger le Programme particulier d'urbanisme de la gare McMasterville, de modifier les grandes affectations du sol afin de permettre la fonction industrielle et d'agrandir la fonction conservation sur une partie du territoire et d'effectuer divers ajustements au règlement

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

Monsieur Jean-Guy Lévesque
Monsieur Frédéric Lavoie

Madame Magalie Taillon
Monsieur François Jean

Madame Tanya Czinkan, conseillère, ainsi que Monsieur Robert Pelletier, conseiller, sont absents de la présente séance.

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

Monsieur Sébastien Gagnon, directeur général, ainsi que Me Marie-Josée Bédard, directrice des Services juridiques et greffière sont également présents.

CONSIDÉRANT QUE la MRC de la Vallée-du-Richelieu prévoit l'adoption du projet de règlement numéro 32-24-40 modifiant le règlement numéro 32-06 relatif au schéma d'aménagement révisé, lequel rendrait nécessaire une mise en conformité du règlement numéro 388 sur le Plan d'urbanisme révisé;

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

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

CONSIDÉRANT Qu'un avis de motion du présent règlement a été régulièrement donné par _____, conseiller(e), lors de la séance ordinaire tenue le 19 août 2024;

CONSIDÉRANT QUE les membres présents du conseil municipal déclarent avoir reçu avant la présente séance le projet de règlement numéro 388-11-2024;

CONSIDÉRANT QU'il y a lieu d'adopter ce projet de règlement numéro 388-11-2024;

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

ARTICLE 1

L'avant-propos est modifié par l'ajout de l'alinéa suivant entre le cinquième alinéa et le sixième alinéa :

« En 2023, suite à l'annonce de l'implantation de l'entreprise Northvolt sur un terrain de plus de 30 hectares au sein de la Ville de McMasterville, une révision intégrale de la planification du développement du secteur TOD de la gare a été amorcée afin de permettre d'y réintégrer un usage industriel. Le Plan particulier d'urbanisme du secteur central avait toutefois été adapté au nouveau contexte de planification. »;

et le remplacement du dernier alinéa par l'alinéa suivant :

« Le plan d'urbanisme révisé est accompagné d'annexes cartographiques qui se déclinent ainsi :

- Annexe A : L'aire TOD optimale et les espaces à développer et à redévelopper
- Annexe B : Les réseaux de transport
- Annexe C : Les réseaux et infrastructures de transport collectif et actif
- Annexe D : Les éléments d'intérêt patrimonial, esthétique et environnemental
- Annexe E : Les contraintes anthropiques
- Annexe F : Le plan concept d'aménagement
- Annexe G : Les grandes affectations du sol
- Annexe H : Abrogée par le règlement 388-11-2024
- Annexe I : Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville »

ARTICLE 2

L'article **2.6** est remplacé par le suivant :

« **ARTICLE 2.6** FONCTION RÉSIDENTIELLE

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 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 3

L'article **2.7** est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« D'autres artères de moindre importance font l'objet d'un relatif dynamisme commercial. On parle ici de la rue Bernard-Pilon (route 229) et du chemin Yvon-L'Heureux Sud destinés, quant à eux, à une clientèle plus locale. »;

et par l'ajout de l'alinéa suivant entre le deuxième alinéa et le troisième alinéa :

« En prévision de l'implantation des activités de Northvolt, une fonction commerciale pourrait voir le jour au croisement du chemin Richelieu et de la rue du Purvis Club. »

ARTICLE 4

L'article **2.8** est remplacé par le suivant :

« **ARTICLE 2.8** FONCTION INDUSTRIELLE

Cette fonction reconnaît la vocation industrielle du site détenu par l'entreprise Northvolt. Elle est attribuée à l'ensemble de la propriété utilisée à des fins industrielles dans le secteur sud-ouest de la ville, sur une partie du site autrefois occupé par l'usine d'explosifs de la compagnie Canadian Industries Limited (CIL). »

ARTICLE 5

L'article **2.10** est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« Le développement en cours du réseau cyclable métropolitain Oka — Mont-Saint-Hilaire, offrira à la ville l'opportunité d'exploiter cette nouvelle infrastructure afin de créer un réseau local bénéfique à l'ensemble des citoyens au sein de son territoire et notamment en desservant le secteur de l'usine de Northvolt. »

ARTICLE 6

L'article **2.12** est remplacé par le suivant :

« **ARTICLE 2.12** TERRITOIRE AGRICOLE

Les espaces situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation représentent environ 9,5 % du territoire municipal. »

ARTICLE 7

L'article **2.13** est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« Le train de banlieue permet aux travailleurs de voyager plus rapidement au centre-ville de Montréal. La gare constitue un point d'accès au transport en commun d'envergure métropolitaine et a des impacts considérables sur le développement résidentiel à venir dans la Ville de McMasterville. Des études visant à améliorer la desserte entre Montréal et McMasterville ont été demandées afin de faciliter le déplacement des travailleurs vers McMasterville. »;

et l'ajout de l'alinéa suivant à la suite du deuxième alinéa :

« Le transport collectif est toujours à la recherche de plaques tournantes fortes (hub). L'implantation de Northvolt à proximité de la gare de train et de ses quais d'autobus permet d'envisager une desserte régionale en bus à destination et depuis McMasterville afin d'établir des liaisons directes avec les villes de la région et plus spécifiquement des liens directs avec les villes limitrophes. »

ARTICLE 8

Le troisième alinéa du chapitre **3** est remplacé par l'alinéa suivant :

« Les politiques d'urbanisme ont été élaborées en fonction des thématiques suivantes :

- Développement résidentiel;
- Fonction commerciale et de service;
- Fonction industrielle;
- Ressources agricoles;
- Équipements et infrastructures communautaires et de mobilité des personnes et des biens;
- Éléments d'intérêt patrimonial, esthétique et environnemental;
- Zones de contrainte. »

ARTICLE 9

L'article **3.1** est remplacé par le suivant :

« ARTICLE **3.1** BILAN DE LA SITUATION

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 inexistantes, 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 a donc réalisé un processus de réflexion qui a mené en 2024 à l'adoption du « Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville » dans l'objectif de planifier de manière détaillée le secteur situé au sud de la voie ferrée et à l'est du ruisseau Bernard. L'aire affectée à ce plan particulier d'urbanisme (PPU) est identifiée à l'annexe A du présent règlement.

Mis à part les objectifs se retrouvant à l'intérieur du Plan particulier d'urbanisme, les objectifs suivants sont applicables à l'ensemble du territoire de l'aire TOD optimale :

- Par l'entremise de politiques et d'actions réglementaires, encourager et encadrer les projets de construction utilisant des techniques de construction durable;
- Par l'entremise d'actions réglementaires, 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, industriels et publics et institutionnels.

Secteurs à développer

Avec l'arrivée de l'entreprise Northvolt, la Ville de McMasterville est confrontée à une pénurie d'espaces réservés au développement résidentiel. La Ville devra donc miser sur le redéveloppement, tel que détaillé en aval du présent document.

Le secteur situé à l'intersection de la rue du Purvis-Club et du chemin du Richelieu est disponible pour un développement mixte. Il fait toutefois toujours l'objet d'un suivi environnemental en lien avec la décontamination des sols. Il faudra donc attendre les résultats de ce suivi afin de déterminer si son développement sera réellement possible à long terme.

De plus, quelques terrains localisés à même la trame urbaine existante offrent un potentiel très limité de développement puisque leurs superficies sont très limitées tel que le terrain vacant en bordure du boulevard Laurier, à l'ouest du cimetière Sacré-Cœur.

Secteurs à redévelopper

Comme indiqué précédemment dans ce document, McMasterville est confrontée à une pénurie d'espaces réservés au développement résidentiel. Pour répondre à cette situation, la ville aspire à trouver des solutions permettant de maximiser et d'optimiser l'utilisation de l'espace disponible à l'intérieur de ses limites urbaines. Le redéveloppement de certaines trames urbaines et l'intensification de l'utilisation de certains terrains devront être considérés. Certains secteurs localisés à même la trame urbaine existante offrant un certain potentiel devront être considérés pour le redéveloppement tel que le stationnement incitatif de la gare.

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) Abrogé;
- d) Proximité des établissements institutionnels;
- e) Présence d'infrastructures encourageant la diversification des modes de transport (ex. : trottoirs et pistes cyclables);
- f) Secteurs contenant déjà des exemples de redéveloppement visant à hausser la densité.

À la lumière de ces critères, il apparaît qu'actuellement, les seules perspectives de redéveloppement au sein de McMasterville reposent sur le redéveloppement, à moyen et long terme, de quartiers anciens principalement localisés dans le secteur central ainsi que des terrains sous-utilisés le long du boulevard Laurier.

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 12,2 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 nouveaux 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 (%)
2 418	2 476	2 510	2 534	2 540	5,05

C'est donc approximativement 122 ménages qui viendront s'installer dans la Ville au cours de cette période échelonnée sur 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 résidentiel¹

Type d'espaces disponibles	Superficie en hectares
Aire TOD optimale – Espaces à développer ²	1,95
Aire TOD optimale – Espaces à redévelopper	12,2
Notes :	
¹ 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.	
² Ces espaces font l'objet d'un suivi environnemental en lien avec la contamination des sols.	

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 quelques 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.

De plus, il est important de souligner que la projection des ménages ne tient pas compte de l'arrivée d'un projet économique industriel d'envergure dans la Ville, ce qui pourrait avoir pour effet de créer une demande supplémentaire en logement, notamment pour les nouveaux travailleurs.

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	0	40	0	0	0
Aire TOD optimale – Espaces à développer à long terme	1,95	40	78	0	78
Aire TOD optimale – Espaces à redévelopper	12,2	40	488	292	196
Total					274

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 à l'intersection du chemin du Richelieu et de la rue du Purvis Club, n'offre encore aucune garantie de développement sans contrainte. »

ARTICLE 10

L'article **3.2** est modifié par le remplacement du premier moyen de mise en œuvre associé à l'OBJECTIF 1 de l'**ORIENTATION 1** par le suivant :

« • Respecter le seuil de densité minimal prévu de 40 logements à l'hectare pour l'affectation résidentielle; »;

et par le remplacement du cinquième moyen de mise en œuvre associé à l'OBJECTIF 1 de l'**ORIENTATION 1** par le suivant :

« • Soumettre certains espaces à développer et à redévelopper au Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville; »;

et par l'abrogation du deuxième moyen de mise en œuvre associé à l'OBJECTIF 1 de l'**ORIENTATION 2**.

ARTICLE 11

L'article **3.5** est modifié par le remplacement du quatrième paragraphe par le suivant :

« 4° AUTORISER L'IMPLANTATION DE COMMERCES DE VOISINAGE EN BORDURE DES VOIES COLLECTRICES

- a) Assurer une desserte adéquate des résidents au niveau des services de base;
- b) (Abrogé par le règlement 388-11-2024);
- c) Reconnaître une vocation mixte, résidentielle et commerciale à la rue Bernard-Pilon et à une section de la rue Saint-François et du boulevard Yvon-l'Heureux Sud pour l'implantation de certains commerces ayant un achalandage limité. Des dispositions concernant le stationnement, l'entreposage extérieur et les aires de chargement seront conservées au règlement de zonage afin de protéger le caractère résidentiel des rues voisines. »

ARTICLE 12

L'article **3.6** est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

- «
- ◆ Utiliser les pouvoirs de zonage de la Ville pour confirmer la vocation complémentaire des différentes parties du territoire affectées à des fins commerciales :
- Agglomérations commerciales et commerces régionaux en bordure de la route 116;
 - Vocation mixte de la rue Bernard-Pilon et du boulevard Yvon-L'Heureux Sud. »

ARTICLE 13

Le chapitre 3 est modifié par l'ajout de la section suivante :

« SECTION 3.1 POLITIQUE À L'ÉGARD DE LA FONCTION INDUSTRIELLE

ARTICLE 3.9.1 BILAN DE LA SITUATION

- Le seul secteur de la Ville où est présente la fonction industrielle correspond au site occupé par l'entreprise Northvolt et autrefois occupé par l'usine d'explosifs de la compagnie Canadian Industries Limited (CIL);
- Il est situé entre la limite de la Ville, la route 223, l'emprise ferroviaire du CN le long de la route 116 et la zone de conservation immédiatement contiguë à la gare de McMasterville;
- La route 116 constitue « la vitrine » de la Ville. À cet effet, il est primordial de conserver les percées visuelles vers le mont Saint-Hilaire et les autres montérégiennes puisqu'ils constituent des composantes importantes de l'identité de la Ville et de la région;
- La route 223 constitue quant à elle une route d'intérêt. Il s'avère donc important de minimiser les impacts de la fonction industrielle sur les abords de cette dernière;
- Si la présence d'une zone de conservation isolant la fonction industrielle du reste de la Ville permet de minimiser les nuisances à l'égard des usages sensibles situés dans le secteur central, elle nuit également à l'accessibilité du site, notamment depuis la gare. »

ARTICLE 3.9.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

- 1° OPTIMISER L'UTILISATION DE L'ESPACE DÉDIÉ À LA FONCTION INDUSTRIELLE
 - a) Exiger une densité d'emprise au sol élevée dans le secteur à fonction industrielle;
 - b) Permettre l'implantation d'usages industriels ou complémentaires à ce type d'usage dans le secteur à fonction industrielle;
 - c) Assurer la planification optimale et détaillée du redéveloppement du site industriel;
 - d) Assurer une organisation spatiale intégrée sur l'ensemble du site.
- 2° MINIMISER L'IMPACT DE LA FONCTION INDUSTRIELLE SUR LES USAGES SENSIBLES SITUÉS DANS LE SECTEUR CENTRAL DE LA VILLE
 - a) Préserver un espace de conservation entre le secteur central de la ville, à proximité de la gare, et de la fonction industrielle;

- b) Éviter l'implantation d'équipements complémentaires entraînant beaucoup de nuisances, notamment sonores, à proximité d'usages résidentiels ou sensibles;
- c) Favoriser l'implantation d'usages complémentaires à la fonction industrielle à proximité du secteur central, ces derniers étant moins susceptibles d'entraîner de fortes nuisances, tels que des bureaux administratifs et un centre d'interprétation et d'accueil accessible au public.

3° PRÉSERVER LES CARACTÉRISTIQUES IDENTITAIRES DES ROUTES 116 ET 223 RELATIVEMENT AU PAYSAGE

- a) Préserver les perspectives visuelles vers le mont Saint-Hilaire et les autres montérégiennes depuis la route 116;
- b) Assurer la qualité visuelle des façades visibles depuis les routes 116 et 223.

ARTICLE 3.9.3

MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Assujettir les projets à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
- Intégrer à la réglementation des normes pour assurer un coefficient d'emprise au sol élevé sur le site à fonction industrielle;
- Intégrer à la réglementation des normes pour assurer un dégagement par rapport aux limites du site des bâtiments les plus hauts;
- Mettre en place des outils discrétionnaires pour assurer une architecture dynamique pour les façades visibles depuis les routes 116 et 223;
- Permettre sur le site des usages complémentaires à la fonction industrielle, tels que des bureaux administratifs et un centre d'interprétation et d'accueil accessible au public, moins susceptibles d'entraîner de fortes nuisances;
- Réserver un espace de conservation entre le site et les usages sensibles tels que les secteurs résidentiels. »

ARTICLE 14

L'article **3.10** est modifié par le remplacement des deuxième et troisième alinéas par les alinéas suivants :

« Il s'agit de sols à très bon potentiel agricole et la Ville désire assurer le maintien et la mise en valeur de son territoire agricole.

Seule la culture du sol sans bâtiment sera autorisée, à l'exception des installations destinées à la production de marijuana à des fins médicales. »

ARTICLE 15

L'article **3.13** est modifié par le remplacement des paragraphes « b) Le réseau ferroviaire », « c) Le réseau cyclable » et « d) Le tracé projeté des principales voies de circulation » par les suivants :

« b) Le réseau ferroviaire

Longeant la route 116, la présence du corridor ferroviaire continental du CN sur le territoire de la Ville permet le transport des marchandises dans un axe est-ouest. Il assure également une desserte pour le train de banlieue reliant Mont-Saint-Hilaire au centre-ville de Montréal.

Toutefois, il constitue un risque anthropique pour les milieux habités situés à proximité et la Ville prévoit des dispositions dans la réglementation d'urbanisme qui permettront de tempérer les risques potentiels pour la santé et la sécurité des citoyens et de leurs biens.

c) Le réseau cyclable

Au niveau régional, la MRCVR projette la mise en place de réseaux de priorité 1 et 2 sur le territoire de la Ville, la priorité 1 étant établie le long de la route 116 et de la route 223 tandis que la priorité 2 emprunterait à la fois la rue Bernard-Pilon et le boulevard Yvon-L'Heureux Sud.

Quant au réseau cyclable métropolitain, un tronçon reliera Oka et Mont-Saint-Hilaire à court terme. Un tronçon a déjà été réalisé à McMasterville à proximité du chemin de fer en direction de Beloeil.

Au niveau local, la Ville poursuivra les efforts de mise en place d'un réseau qui lui est propre et qui permettra à la population de continuer de pouvoir compter sur une infrastructure qui privilégiera le transport actif et qui permettra de rejoindre l'ensemble des destinations de la ville en matière de services, mais surtout en matière d'accessibilité à des équipements de transport en commun.

d) Le tracé projeté des principales voies de circulation

Afin de faciliter l'accès au site d'implantation des infrastructures de Northvolt et améliorer la fluidité du trafic, il est prévu de créer une nouvelle voie de circulation reliant le site à la route 116, sur la partie ouest du terrain situé à Saint-Basile-le-Grand. »

ARTICLE 16

L'article **3.14** est modifié par le remplacement de l'**ORIENTATION 2** par l'orientation suivante :

«

ORIENTATION 2
Assurer une desserte adéquate du transport collectif et actif
OBJECTIF 1
Optimiser le réseau de transport en commun afin de contribuer à l'objectif métropolitain d'augmenter la part modale des déplacements effectués par ce mode de transport
Moyens de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none">• Identifier la gare de train de banlieue comme point d'accès structurant au transport en commun métropolitain ainsi que son

aire d'influence sur la gestion de l'urbanisation (aire TOD optimale);

- Identifier l'axe de rabattement pour le transport en commun longeant la route 116 et reconnaître sa contribution métropolitaine;
- Assurer l'implantation d'un parcours optimal pour la desserte locale en transport collectif lui permettant de se rabattre non seulement sur les services municipaux, mais également sur la gare de train de banlieue;
- Travailler de concert avec EXO afin de promouvoir le transport en commun et faciliter la mise en place de nouvelles initiatives en transport en commun;
- En concertation avec les différents organismes de transports collectifs, prévoir et implanter un point de connexion intermodal (arrêts d'autobus, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage, etc.).

OBJECTIF 2

Développer un réseau de transport collectif et actif intégré, sécuritaire et convivial pour tous les usagers

Moyens de mise en œuvre

- Identifier le Réseau vélo métropolitain et régional;
- Assurer une desserte cyclable en direction des services municipaux et de la gare de train de banlieue;
- Planifier des aménagements pour les piétons et les cyclistes intégrés au réseau de transport actif existant ou projeté et reliant la gare de train;
- Intégrer une piste cyclable sur la route 223, le long de la rivière Richelieu, en concordance avec le sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire;
- Prévoir l'implantation d'un aménagement sécuritaire permettant de traverser la route 116 et la voie ferrée pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite;
- Analyser la possibilité de réviser les dispositions inscrites au règlement de lotissement afin de permettre ou de favoriser l'aménagement d'infrastructures permettant et encourageant les modes de transport actifs, en fonction du type de voies de circulation et des quartiers;
- Poursuivre l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation motorisée afin de réduire la vitesse des conducteurs et de contribuer à la sécurité des piétons et des cyclistes, en fonction de problématiques identifiées;
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de rénovation des trottoirs existants, particulièrement dans les quartiers les plus anciens ainsi qu'à proximité des institutions et des équipements de transport en commun;
- Assurer un environnement agréable et confortable aux piétons et aux cyclistes;
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie incitative ou réglementaire favorisant l'aménagement d'espaces de stationnement pour vélos, lorsque nécessaire;
- Mettre en place un programme encourageant les déplacements actifs vers les établissements scolaires primaires et secondaires,

<p>notamment en favorisant l'aménagement de corridors ou de parcours scolaires balisés reliant les quartiers résidentiels aux écoles;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la desserte du site d'implantation des infrastructures de Northvolt à travers un renforcement des transports collectifs connectant McMasterville aux villes de la région afin de faciliter les déplacements des travailleurs.
OBJECTIF 3
Assurer une accessibilité et une desserte routière optimale, fluide et adaptée
Moyens de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> • En concertation avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable, la Ville de Saint-Basile-Le-Grand et le CN, prévoir l'aménagement d'un accès à la route 116, entre le rang des Trente et la rue W-McMaster; • Minimiser les accès routiers le long de la route 223; • Prioriser l'accès à la route 116 pour le camionnage.
OBJECTIF 4
Assurer la sécurité des déplacements et l'aménagement de stationnements et d'aires de manœuvres durables au sein du site de la compagnie Northvolt
Moyens de mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> • Minimiser la présence des voies de circulation sur le site; • Séparer les voies de circulation réservées aux automobilistes et celles réservées au camionnage; • Limiter l'occupation des stationnements et des aires de chargement/déchargement; • Encourager la construction de stationnements en structure; • Encourager l'aménagement d'îlots végétalisés dans les aires de stationnement; • Encourager l'aménagement d'abris et de stationnements pour vélos.

»

ARTICLE 17

L'article **3.17** est modifié par le remplacement du deuxième paragraphe par le suivant :

« 2° RECONNAITRE ET PRÉSERVER LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES ET PANORAMIQUES DU TERRITOIRE

- a) Conserver les vues vers la rivière et les collines montérégiennes;
- b) Porter une attention particulière à la qualité du milieu visuel le long du chemin du Richelieu et du boulevard Yvon-L'Heureux Sud;
- c) Assurer l'intégration de l'affichage dans le paysage;
- d) Restreindre l'éclairage et éviter les éblouissements au-delà des limites du terrain. »;

et le remplacement du cinquième paragraphe par le suivant :

« 5° RECONNAITRE ET PRÉSERVER LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES ET PANORAMIQUES DU TERRITOIRE

- a) Contribuer à atteindre l'objectif métropolitain visant à protéger, à des fins écologiques, 17 % de la superficie de son territoire;
- b) Assurer la conservation et la protection du massif boisé du ruisseau Bernard et celui du stationnement incitatif de la gare;
- c) Assurer la protection des arbres localisés le long de la route 223;
- d) Favoriser la plantation d'arbres pour toute nouvelle construction sur le territoire de la Ville. »;

et le remplacement du sixième paragraphe par le suivant :

« 6° ATTÉNUER LES EFFETS LIÉS AUX ÉVÉNEMENTS CLIMATIQUES EXTRÊMES

- a) Prévoir des mesures permettant de limiter les effets liés aux événements climatiques extrêmes dans les règlements d'urbanisme. »

ARTICLE 18

Le deuxième alinéa du chapitre 4 est remplacé par le suivant :

« Les grandes composantes du concept d'aménagement sont les suivantes :

- les secteurs voués au développement résidentiel et industriel;
- les artères et les secteurs à vocation commerciale;
- les infrastructures et équipements institutionnels et de transport;
- le secteur agricole;
- les territoires d'intérêt particulier et les zones de contrainte. »

ARTICLE 19

L'article 4.1 est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

« Pour les années à venir, le développement résidentiel se tournera donc vers le redéveloppement du stationnement incitatif contigu à la gare, dont une partie pourrait être développée, et 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. »;

et le remplacement du quatrième alinéa par le suivant :

« À cet effet, le Plan particulier d'urbanisme du secteur central de McMasterville consultable à l'annexe A du présent règlement décrit la planification détaillée du secteur central. Lorsqu'une contradiction existe, cette annexe a préséance sur l'ensemble des autres éléments de planification qui se retrouvent dans le présent règlement. »

ARTICLE 20

L'article 4.3 est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant :

« Le principal axe routier est la route 116 par laquelle transitent plusieurs travailleurs vers les pôles d'emploi locaux, en particulier le site industriel de la compagnie Northvolt, ainsi que régionaux et vers Montréal, lui conférant ainsi le titre de corridor de transport d'envergure métropolitaine. Elle constitue l'assise du transport en commun par bus grâce au service d'Exo. »

ARTICLE 21

L'article **4.4** est remplacé par le suivant :

« ARTICLE 4.4 SECTEUR AGRICOLE

Le secteur en zone agricole permanente sera voué à de l'agriculture sans établissement d'élevage animal. »

ARTICLE 22

L'article **4.5** est remplacé par le suivant :

« ARTICLE 4.5 TERRITOIRE D'INTÉRÊT PARTICULIER ET ZONES DE
CONTRAINTE

Les territoires d'intérêt et le territoire de contrainte identifiés dans le concept d'aménagement sont les suivants :

- a) L'ensemble patrimonial de la rue Nobel, l'ensemble rural longeant le boulevard Yvon-L'Heureux Sud et l'Église du Sacré-Coeur-de-Jésus;
- b) Le corridor de la rivière Richelieu et la route 223 qui est considérée comme route panoramique par plusieurs paliers de planification et donnant, entre autres, une vue imprenable sur le Mont-Saint-Hilaire;
- c) Le corridor boisé du ruisseau Bernard dans sa section localisée entre le boulevard Constable et le boulevard Yvon-L'Heureux Sud constitue un milieu naturel de qualité pour la population;
- d) La partie du terrain de la compagnie Northvolt où a été observé un spécimen de l'espèce protégée de la tortue-molle à épine, situé au sud du site, le long du chemin du Richelieu;
- e) Une partie des terrains appartenant aux compagnies Akzo Nobel Coatings Ltd et Northvolt qui nécessitent un suivi environnemental au cours des prochaines années au sujet de la contamination des sols, plus particulièrement les zones de restriction d'utilisation ER-A ER-B et ER-E. »

ARTICLE 23

Le quatrième alinéa du chapitre **5** est remplacé par le suivant :

« Le plan d'urbanisme identifie neuf (9) grandes affectations sur le territoire municipal, lesquelles sont basées sur les composantes du concept d'aménagement :

- Agricole;
- Commerciale régionale;
- Industrielle;
- Conservation;
- Mixte;
- Mixte optimale;
- Publique et institutionnelle;
- Résidentielle;
- Résidentielle optimale. »

ARTICLE 24

Le cinquième alinéa de l'article 5.1 est abrogé.

ARTICLE 25

L'article 5.2.1 est ajouté à la suite de l'article 5.2, se lisant comme suit :

« ARTICLE 5.2.1 AFFECTATION INDUSTRIELLE

L'aire d'affectation industrielle correspond au site occupé par la compagnie Northvolt, autrefois occupé par l'usine d'explosifs de la compagnie Canadian Industries Limited (CIL). L'usage dominant y est industriel.

Les activités partiellement compatibles, encadrées par les intentions et les critères d'aménagement applicables, sont les services et équipements (bâtiment de bureaux, usages associés à l'administration, les services aux employés ainsi que les activités scientifiques et techniques, l'éducation et l'action sociale accessible au public, etc.) ainsi que les réseaux d'utilités publiques.

La Ville souhaite optimiser la densité d'occupation au sol propre à cette affectation, très limité au sein de la Ville.

TABLEAU 7.1 : Affectation industrielle – Usages compatibles, intentions et critères d'aménagement

Activités compatibles	Intentions d'aménagement	Critères d'aménagement
Fonction industrielle	Permettre les industries légères et lourdes répondant aux critères d'aménagement de la colonne suivante	<ul style="list-style-type: none"> • Des mesures particulières doivent être prévues au niveau de l'aménagement et de l'implantation

		<ul style="list-style-type: none"> • Respecter un coefficient d'emprise au sol minimal de 25 % • Minimiser l'impact des nuisances sur les usages sensibles de la Ville • Respecter une hauteur maximale de 30 mètres sur l'ensemble du site; • Minimiser l'impact sur les percées visuelles d'intérêt vers le mont Saint-Hilaire et les autres montérégiennes depuis la route 116 • Assurer la mise en place d'une architecture dynamique pour les façades visibles depuis les routes 116 et 223, à la discrétion du conseil municipal
Activités partiellement compatibles	Intentions d'aménagement	Critères d'aménagement
Services et équipements	Permettre les bureaux administratifs, les services aux employés et les centres d'accueil et d'interprétation accessibles au public répondant aux critères d'aménagement de la colonne suivante	<ul style="list-style-type: none"> • Respecter une hauteur maximale de 30 mètres sur l'ensemble du site • Respecter un nombre maximal de 6 étages pour les parties administratives • Minimiser l'impact sur les percées visuelles d'intérêt vers le mont Saint-Hilaire et aux autres montérégiennes

		depuis la route 116 <ul style="list-style-type: none"> Assurer la mise en place d'une architecture dynamique pour les façades visibles depuis les routes 116 et 223, à la discrétion du conseil municipal
Utilité publique	Permettre les usages et les constructions requises pour l'implantation d'infrastructures d'utilités publiques	

»

ARTICLE 26

L'article **5.3** est remplacé par le suivant :

« ARTICLE 5.3 AFFECTATION CONSERVATION

L'affectation conservation couvre l'espace occupé par deux milieux boisés présents sur le territoire de la Ville soient le bois du ruisseau Bernard et le bois adjacent au stationnement incitatif de la gare.

Le terrain d'Akzo Nobel, situé entre la rue du Purvis-Club, les routes 116 et 223, et contigu au site des usines Northvolt, est dédié à une affectation conservation. Ce secteur est destiné à devenir un espace vert aménagé notamment au travers de l'implantation des chemins pédestres balisés et de divers équipements urbains. Le projet vise à préserver et valoriser cet espace naturel, en créant un lieu de loisirs et de détente, tout en assurant la protection de la biodiversité locale.

Le niveau de protection accordé doit permettre la conservation des attributs écologiques ainsi que le maintien et la régénération du couvert forestier.

TABLEAU 8 : Affectation conservation – Usages compatibles et critères d'aménagement

Activités compatibles	Autorisation en fonction du milieu concerné	Critères d'aménagement
Fonction résidentielle	NON	

Fonction récréative	OUI	De nature légère et extensive liée à la récréation de détente, d'interprétation compatible avec la conservation du milieu ambiant
Coupe arbres	OUI	Conformément aux dispositions de l'article 12.12 et 12.12.1 du règlement de zonage
Équipements majeurs de la société Hydro-Québec	OUI	Conformément aux dispositions de l'article 12.15 du règlement de zonage
Équipement d'utilité publique	Boisé Ruisseau Bernard	
	OUI	
	Boisé stationnement incitatif de la gare	
	NON	
	Terrain à l'ouest de la rue du Purvis Club	
	NON	

»

ARTICLE 27

L'article **5.4** est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

« L'affectation mixte est attribuée aux secteurs localisés le long de la rue Bernard-Pilon, du boulevard Yvon-L'Heureux Sud et longeant la rivière Richelieu, le long de la route 223. »

ARTICLE 28

L'article **5.6** est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

« L'affectation publique et institutionnelle est attribuée aux équipements et institutions publics majeurs du territoire municipal : administration publique, écoles, services communautaires, lieux de culte, équipements publics, parcs et espaces verts. »

ARTICLE 29

L'article **5.8** est modifié par le remplacement du premier alinéa par l'alinéa suivant :

« L'affectation résidentielle optimale est attribuée aux espaces voués à être développés ou redéveloppée au sein du territoire de la ville. Cette affectation s'applique à une partie de la propriété d'Akzo Nobel Coatings Ltd située à l'est du Ruisseau Bernard, aux secteurs près de la gare et certaines portions du secteur central dont le site de l'ancienne école La Farandole qui comprend maintenant des habitations multifamiliales. »

ARTICLE 30

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

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

Annexe B : Les réseaux de transport

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

Annexe E : Les contraintes anthropiques

Annexe F : Le plan concept d'aménagement

Annexe G : Les grandes affectations du sol

Lesquelles sont jointes à l'Annexe 1 du présent document.

ARTICLE 31

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

« ADOPTÉ à la séance ordinaire du 19 août 2024 ».

Le maire,

La directrice des Services juridiques
et greffière,

Martin Dulac

Me Marie-Josée Bédard

Avis de motion :

19 août 2024

Adoption premier projet de projet :

19 août 2024

Assemblée publique de consultation :

Adoption du second règlement :

Adoption du règlement

Approbation M.R.C.V.R. :









Avis public d'entrée en vigueur :

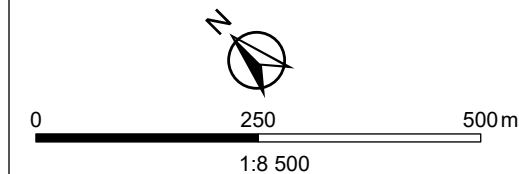
ANNEXE 1

PROJET

ANNEXE B Les réseaux de transport

Route

-  Nationale et réseau artériel métropolitain
-  Régionale
-  Locale
-  Sous-collectrice projetée
-  Voie ferrée du CN
-  Cadastre
-  Limites de la ville
-  Rivière Richelieu



Production cartographique: MRC de La Vallée-du-Richelieu
 Pour: McMasterville
 Date: Août 2024
 Projection MTM zone 8 / Datum NAD83 SCRS

Sources: McMasterville; MTMD; MRNF © Gouvernement du Québec © Adresses Québec; Ressources naturelles Canada © Sa Majesté la Reine du chef du Canada
 Mise en garde relative au cadastre: L'information présentée ici n'est à titre indicatif uniquement et ne doit servir ni à la délimitation ni au positionnement de propriétés que seul un arpenteur-géomètre est habilité à faire en vertu de la loi. De plus, les coordonnées qui peuvent en être extraites ou déduites n'ont aucune valeur légale. L'information cadastrale officielle doit être consultée sur le site Infolot.



Accès projeté à Saint-Basile-le-Grand, traversant la R-116 et la voie ferrée

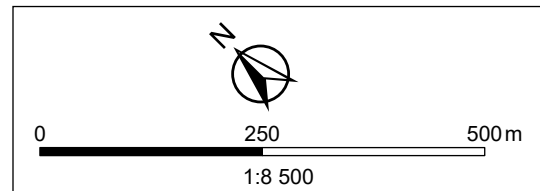
Vers Montréal

Vers Chambly

ANNEXE C

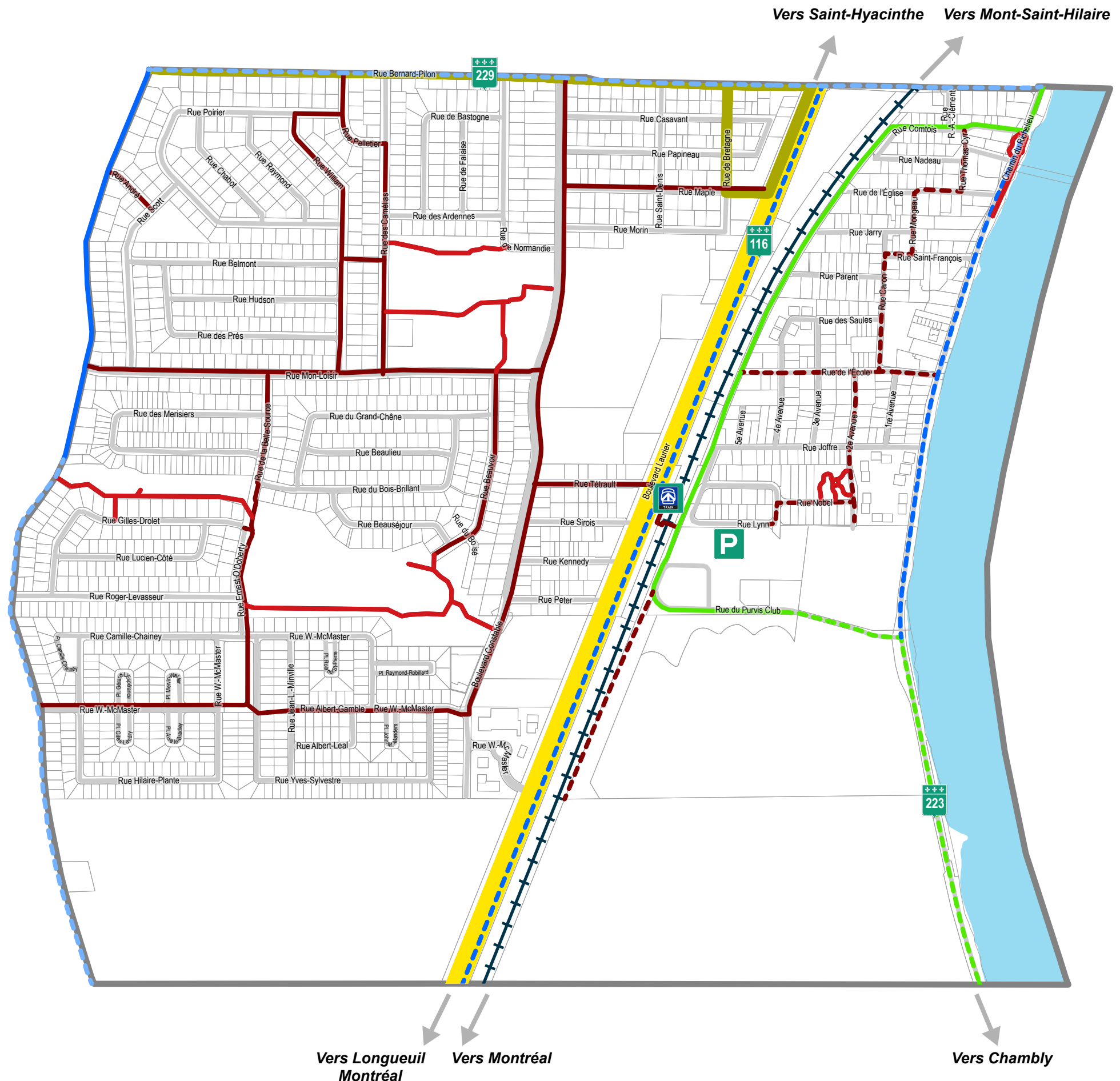
Les réseaux et infrastructures de transport collectif et actif

- Train de banlieue
- Autobus régional
- Taxi collectif
- Gare de train
- Stationnement incitatif de la gare
- Réseau cyclable**
- Existant
 - Métropolitain (piste Oka-Mont-Saint-Hilaire)
 - Régional
 - Local
- Projeté
 - Métropolitain (piste Oka-Mont-Saint-Hilaire)
 - Régional (priorité 1)
 - Régional (priorité 2)
 - Local
 - Sentier pédestre
- Cadastre
- Limites de la ville
- Rivière Richelieu





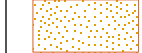



Production cartographique: MRC de La Vallée-du-Richelieu
 Pour: McMasterville
 Date: Août 2024
 Projection MTM zone 8 / Datum NAD83 SCRS

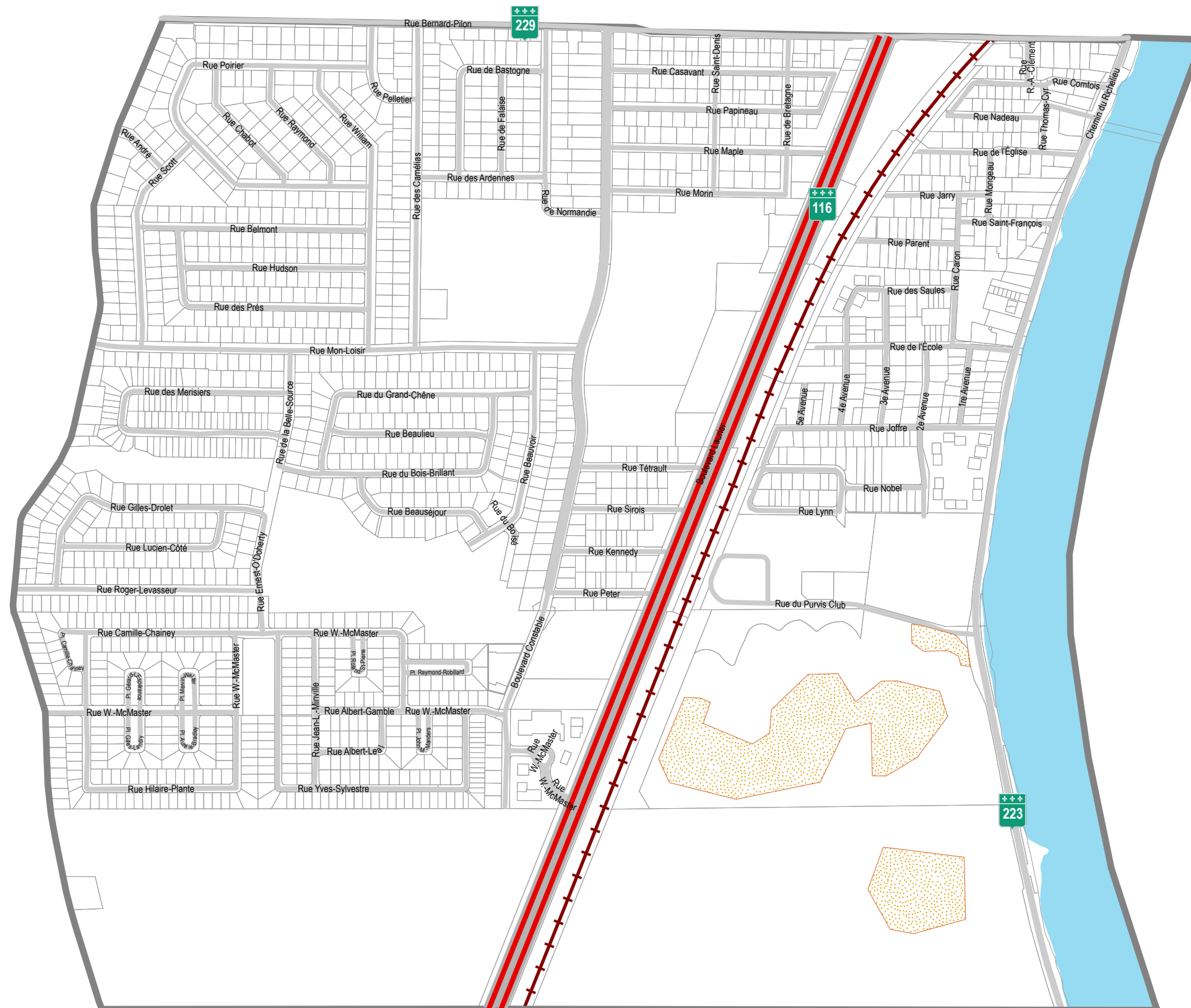
Sources: McMasterville; MRCVR; exo; CMM; MTMD; MRNF © Gouvernement du Québec © Adresses Québec; Ressources naturelles Canada © Sa Majesté la Reine du chef du Canada
 Mise en garde relative au cadastre: L'information présentée ici l'est à titre indicatif uniquement et ne doit servir ni à la délimitation ni au positionnement de propriétés que seul un arpenteur-géomètre est habilité à faire en vertu de la loi. De plus, les coordonnées qui peuvent en être extraites ou déduites n'ont aucune valeur légale. L'information cadastrale officielle doit être consultée sur le site Infolot.



ANNEXE E

Les contraintes anthropiques

-  R-116 : contrainte sonore
-  Voie ferrée du CN
-  Terrain contaminé nécessitant un suivi environnemental
-  Cadastre
-  Limites de la ville
-  Rivière Richelieu

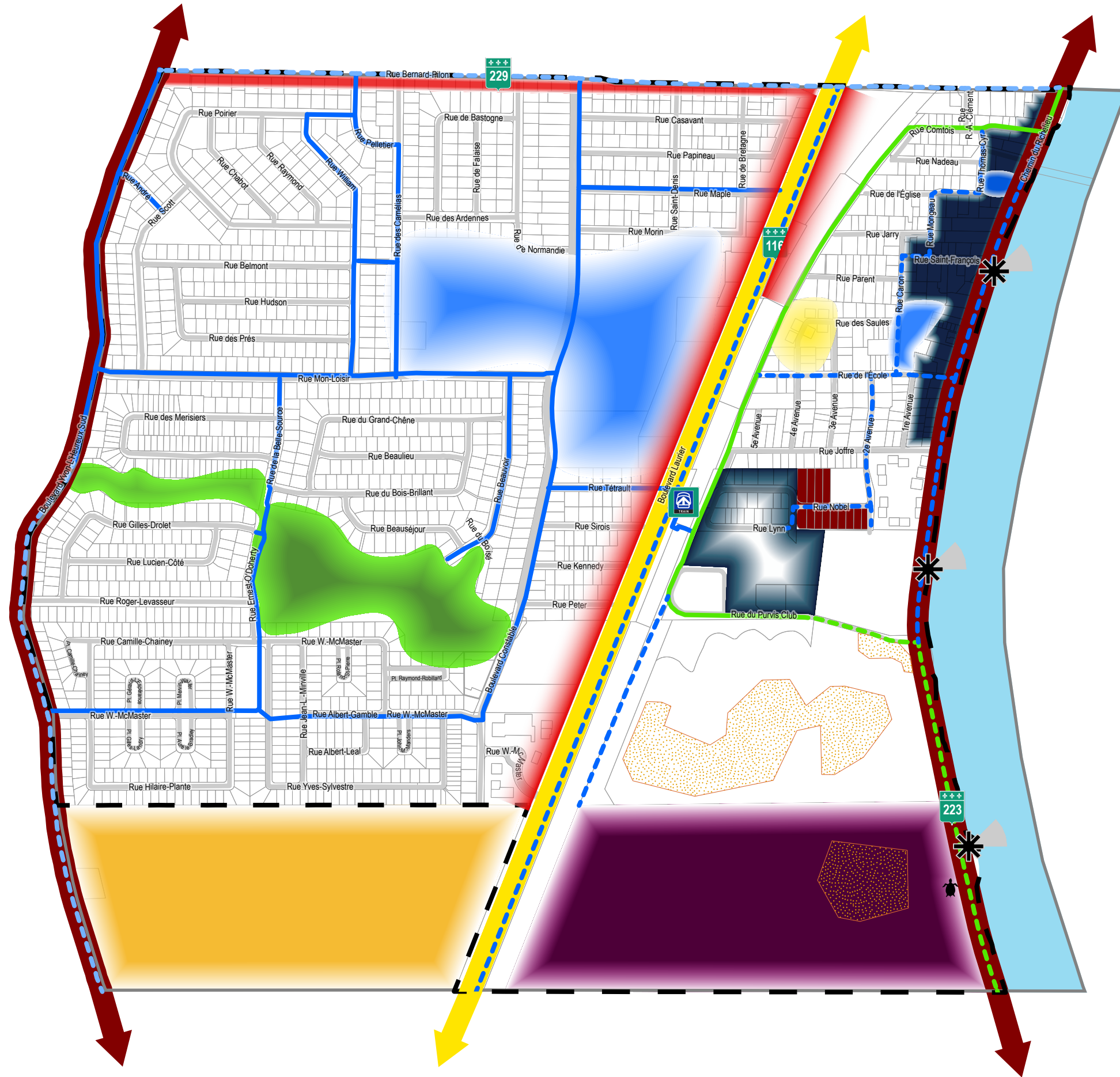


0 250 500 m
1:8 500

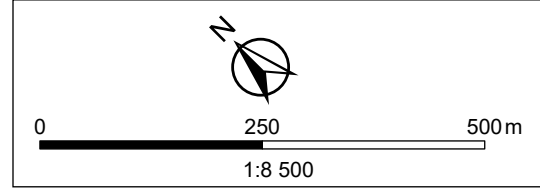
Production cartographique: MRC de La Vallée-du-Richelieu
 Pour: McMasterville
 Date: Août 2024
 Projection MTM zone 8 / Datum NAD83 SCRS

Sources: McMasterville; MTMD; MRNF © Gouvernement du Québec © Adresses Québec; Ressources naturelles Canada © Sa Majesté la Reine du chef du Canada
 Mise en garde relative au cadastre: L'information présentée ici est à titre indicatif uniquement et ne doit servir ni à la délimitation ni au positionnement de propriétés que seul un arpenteur-géomètre est habilité à faire en vertu de la loi. De plus, les coordonnées qui peuvent en être extraites ou déduites n'ont aucune valeur légale. L'information cadastrale officielle doit être consultée sur le site Infolot.

ANNEXE F Le plan concept d'aménagement

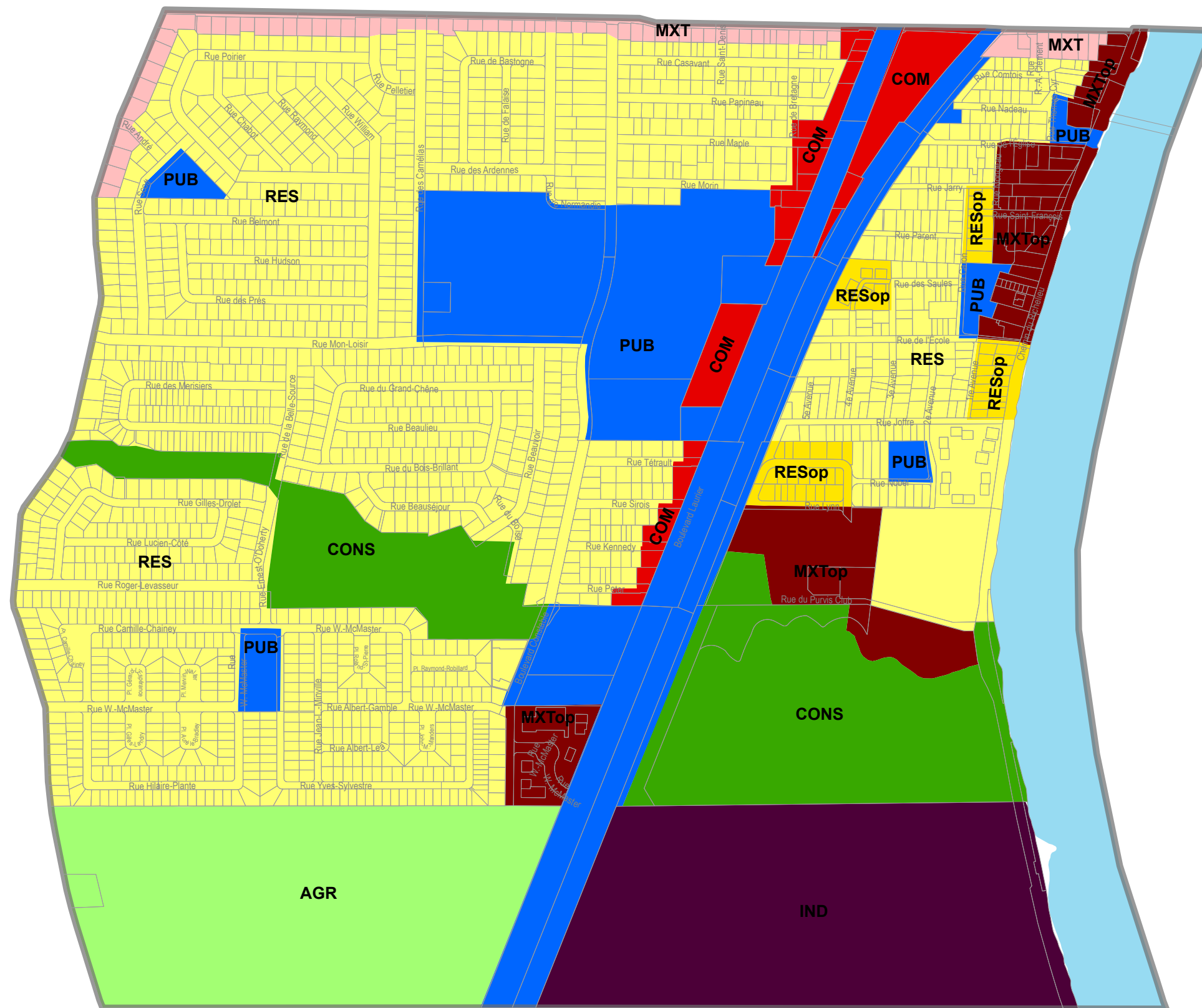


- Périmètre urbain et aire TOD
- Pôle résidentiel de haute densité
- Pôle commercial régional (R-116) ou local (Bernard-Pilon)
- Pôle institutionnel
- Boisé
- Secteur agricole
- Pôle industriel et d'emplois
- Pôle commercial et patrimonial; secteur à redévelopper
- Secteur à redévelopper
- Axe principal de transport collectif
- Point d'accès au transport collectif
- Réseau cyclable**
- Métropolitain (existant)
- Régional ou local (existant)
- Métropolitain (projeté)
- Régional ou local (projeté)
- Zone de contrainte: contamination des sols
- Élément d'intérêt
- Point de vue sur le mont Saint-Hilaire
- Observation d'une tortue-molle à épines
- Cadastre
- Limites de la ville
- Rivière Richelieu



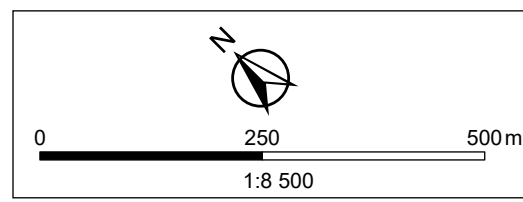
Production cartographique: MRC de La Vallée-du-Richelieu
 Pour: McMasterville; Date: Août 2024; Projection MTM zone 8 / Datum NAD83 SCRS
 Sources: McMasterville; MRCVR; exo; CMM; MTMD; MRNF © Gouvernement du Québec © Adresses Québec
 Mise en garde relative au cadastre: L'information présentée ici l'est à titre indicatif uniquement et ne doit servir ni à la délimitation ni au positionnement de propriétés que seul un arpenteur-géomètre est habilité à faire en vertu de la loi. De plus, les coordonnées qui peuvent en être extraites ou déduites n'ont aucune valeur légale. L'information cadastrale officielle doit être consultée sur le site InfoLot.

ANNEXE G Grandes affectations du sol



- AGR Agricole
- COM Commerciale
- CONS Conservation
- IND Industrielle
- MXT Mixte
- MXTop Mixte optimale
- PUB Publique et institutionnelle
- RES Résidentielle
- RESop Résidentielle optimale
- Cadastre
- Limites de la ville
- Rivière Richelieu

No du règlement	Objet de la modification	Date d'entrée en vigueur
388-02-12	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	26 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
388-11-2024	Abrogation du PPU de la Gare et création d'une affectation industrielle	À venir



Production cartographique: MRC de La Vallée-du-Richelieu
 Pour: McMasterville; Date: Août 2024; Projection MTM zone 8 / Datum NAD83 SCRS
 Sources: McMasterville; MTMD; MRNF
 © Gouvernement du Québec © Adresses Québec
 Mise en garde relative au cadastre: L'information présentée ici l'est à titre indicatif uniquement et ne doit servir ni à la délimitation ni au positionnement de propriétés que seul un arpenteur-géomètre est habilité à faire en vertu de la loi. De plus, les coordonnées qui peuvent en être extraites ou déduites n'ont aucune valeur légale. L'information cadastrale officielle doit être consultée sur le site InfoLot.