



PLAN DE DÉVELOPPEMENT -TOD- DU SECTEUR A25-A640 ET DE LA VOIE FERRÉE À MASCOUCHE

258

DB21

Projet Train de l'Est : lien Mascouche-
Terrebonne-Repentigny

6211-14-008

CITÉ DE LA GARE – CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET STRATÉGIE RÉGLEMENTAIRE

PRÉSENTATION AU CONSEIL MUNICIPAL DE LA
VILLE DE MASCOUCHE

Août 2008

PLAN DE LA PRÉSENTATION

1. Qu'est-ce qu'un TOD

- Définition
- Tendances en matière de transport et d'aménagement
- Principes d'un TOD
- Simulation du passage d'un COD à un TOD

2. Le contexte du projet

- La localisation
- Le site
- La lecture du milieu

3. Le concept d'aménagement proposé

- Étude acoustique préliminaire
- Exemples de mesures de mitigation
- Le zonage proposé
- Découpage et dominance des zones

4. 3 outils de mise en œuvre du TOD

- Zonage
- PIIA
- Usages conditionnels

5. Période de questions



1. QU'EST-CE QU'UN TOD ?

DÉFINITION

Collectivité **intégrée** comprenant un mélange **compact** et **plurifonctionnel** d'usages urbains articulés autour d'une infrastructure lourde de **transport collectif**, dans un design favorisant l'activité **piétonne**, la **convivialité**, la protection de **l'environnement**, l'utilisation **efficace** des infrastructures et des services publics.

TENDANCES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE TRANSPORT

	COD <i>(Car oriented development)</i>	TOD <i>(Transit oriented development)</i>
Infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau routier et autoroutier 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseaux ferroviaire métro, des SLR
Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> • Automobiles (personnes) • Camions (marchandises) 	<ul style="list-style-type: none"> • Métro, trains de banlieue, SLR • Trains
Terminaux	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnements 	<ul style="list-style-type: none"> • Stations et gares
Forme urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Étalement urbain • Faibles densités • Partition fonctionnelle de l'espace urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement intensif • Moyennes et hautes densités • Plurifonctionnalité

9 PRINCIPES D'UN TOD

1. Plurifonctionnalité des usages: intégration de résidences, de commerces, de lieux de travail et d'institutions (écoles, CPE, etc.)



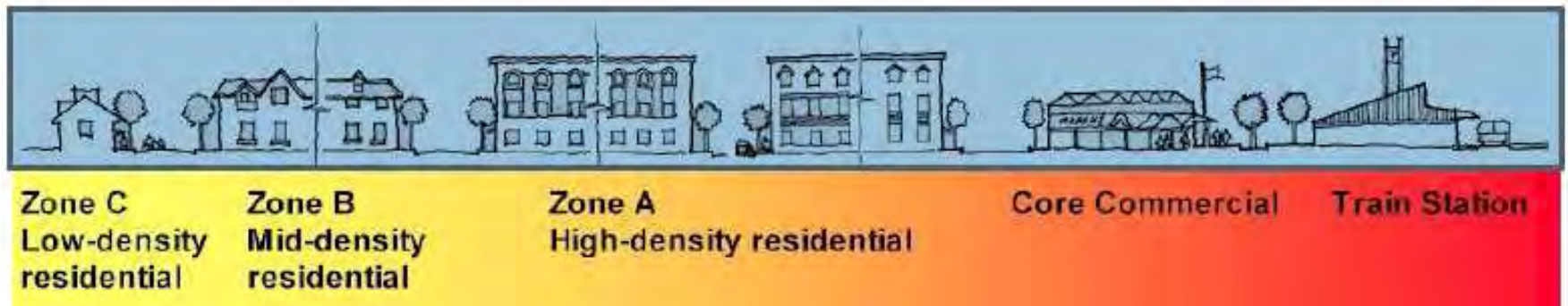
9 PRINCIPES D'UN TOD (suite)

2. Offre résidentielle variée pour tous types de revenus



9 PRINCIPES D'UN TOD (suite)

3. Infrastructure de transport en commun au cœur du projet
4. Densité des usages décroissant avec la distance d'accès au transport en commun



5. Infrastructure de transport en commun directement accessible à pied et à vélo

9 PRINCIPES D'UN TOD (suite)

6. Design urbain favorisant la marche et la convivialité
7. Développement compact pour minimiser l'emprise sur les milieux agricoles et naturels
8. Caractère distinct, sentiment d'appartenance au quartier
9. Implications des citoyens

SIMULATION DU PASSAGE DE COD À UN TOD



SIMULATION DU PASSAGE DE COD À UN TOD



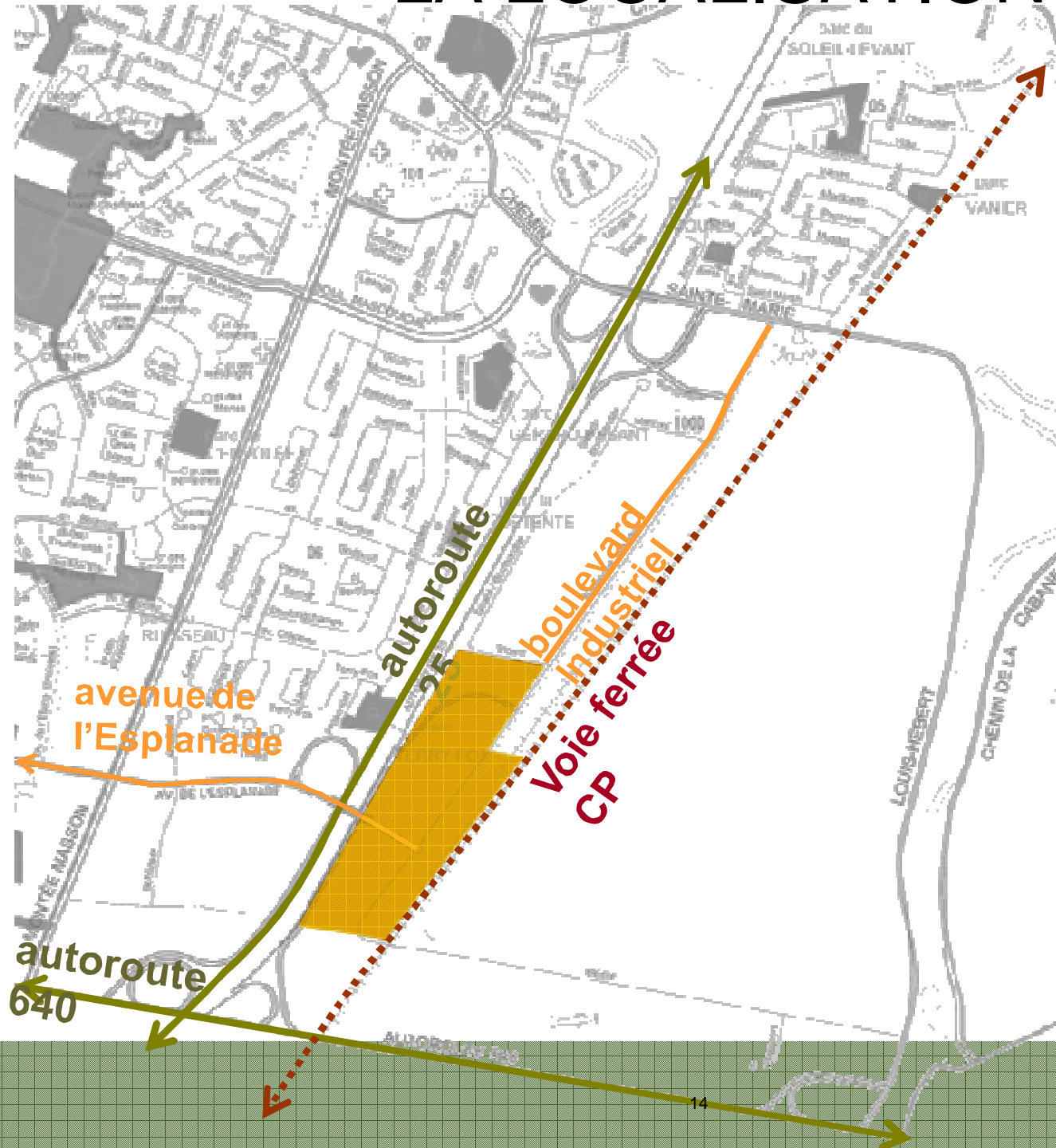
SIMULATION DU PASSAGE DE COD À UN TOD





2. LE CONTEXTE DU PROJET

LA LOCALISATION



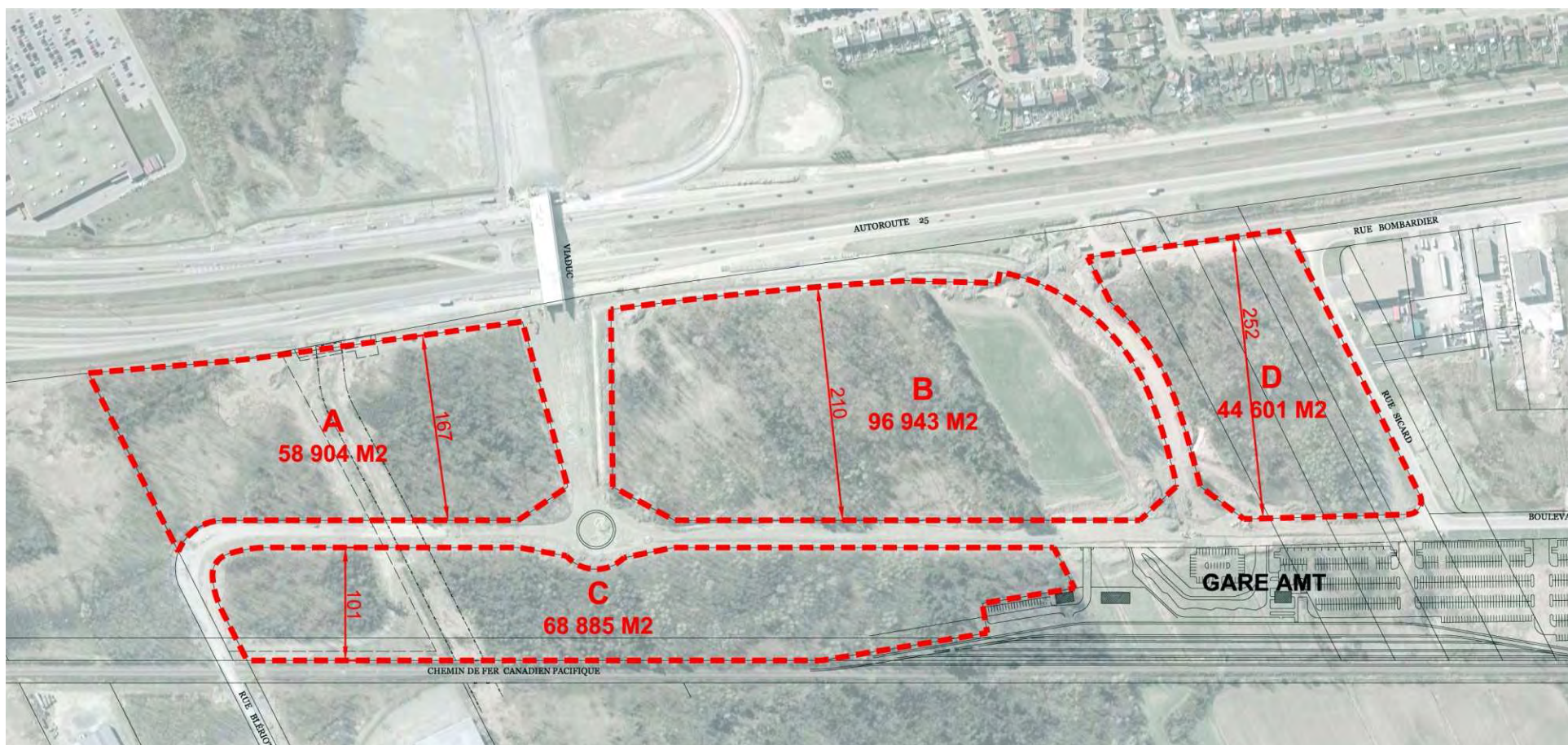
LE SITE

Superficie développeur

224 732 m²

Superficie totale à développer

269 333 m²



LA LECTURE DU MILIEU



POTENTIELS

- PROJET DE L'AMT
- CONSTRUCTION DU VIADUC
- PROJET DE LA SQ
- PRÉSENCE DE BOISÉS
- BONNE DESSERTE ET BONNE ACCESSIBILITÉ AU SITE

CONTRAINTES

- AUTOROUTE A-25 ET CHEMIN DE FER (CP)
- PROXIMITÉ DU PARC INDUSTRIEL



3. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ



CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Étude acoustique préliminaire

Deux sources de bruit majeures

- Autoroute A-25
- Voies de garage de l'AMT
- **Bruit autoroutier (A-25)**

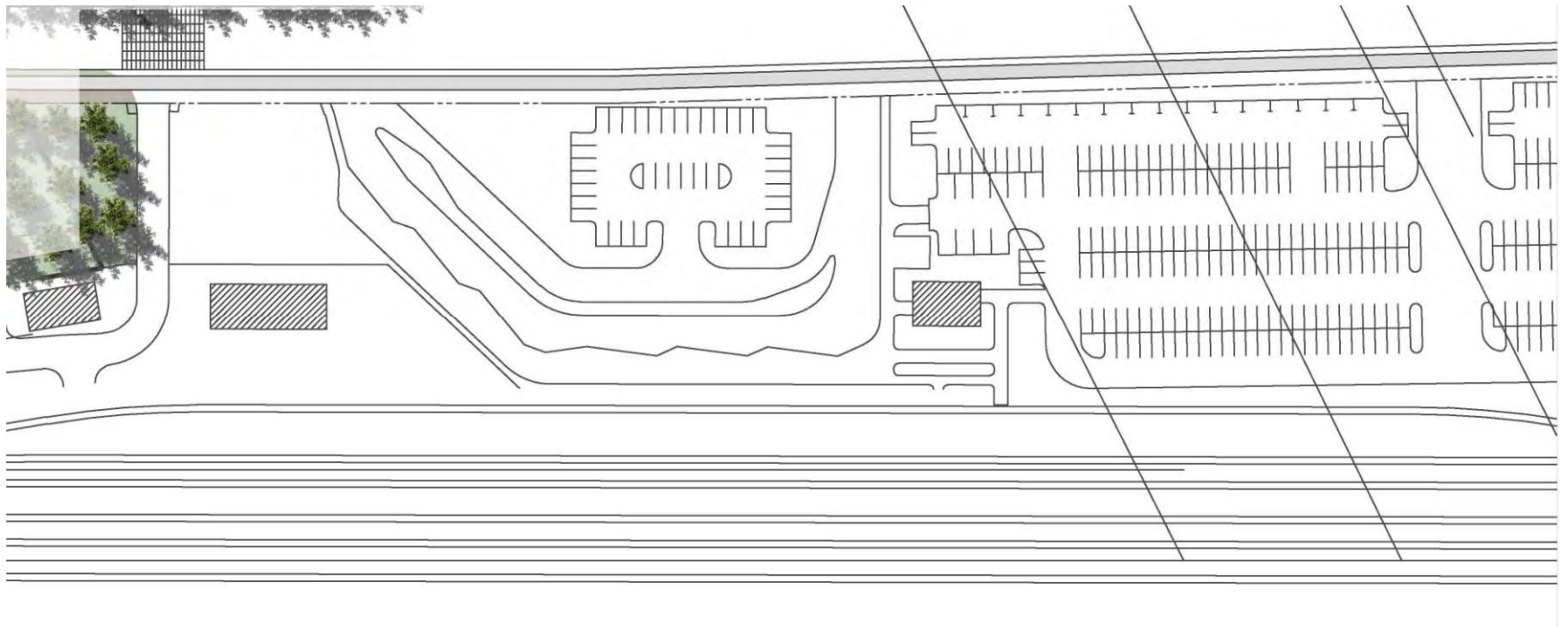
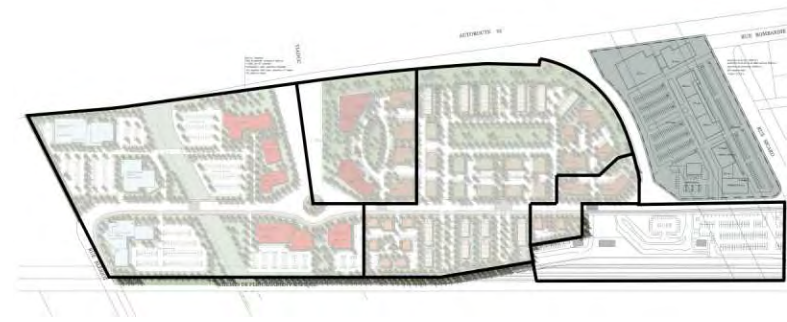
Principales mesures d'aménagement et de mitigation

- Aménagement d'un talus de 6 m de hauteur (emprise de 25 m environ)
- Orientation et disposition des bâtiments
- Limitation et modulation des hauteurs des bâtiments
- Insonorisation de l'enveloppe du bâtiment
- Localisation des pièces des logements les plus critiques (chambres) ainsi que les balcons du côté protégé du bâtiment;
- Minimisation des surfaces vitrées du côté de l'autoroute;
- **Bruit ferroviaire (Garage AMT)**

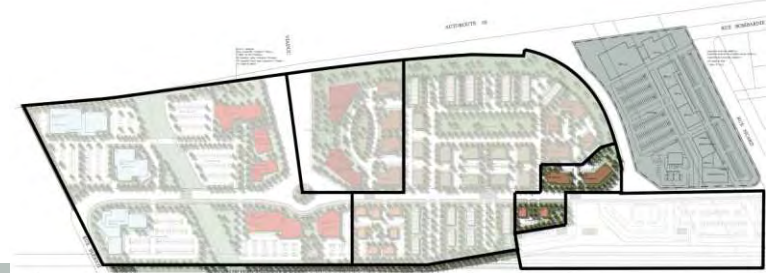
Principales mesures d'aménagement et de mitigation

- Aménagement d'un écran acoustique de 6 m de hauteur (emprise variant entre 30 et 300cm)
- Insonorisation, climatisation et localisation des chambres et des balcons du côté opposé au garage
- Études de vibration pour les bâtiments proches de la voie ferrée

SECTEUR DE LA GARE



SECTEUR 2



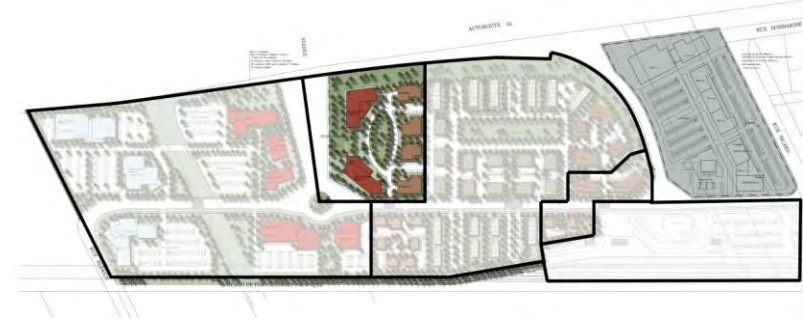
- PROXIMITÉ DES VOIES FERRÉES ET DU GARAGE AMT
- BÂTIMENTS DE 3 À 4 ÉTAGES

SECTEUR 3



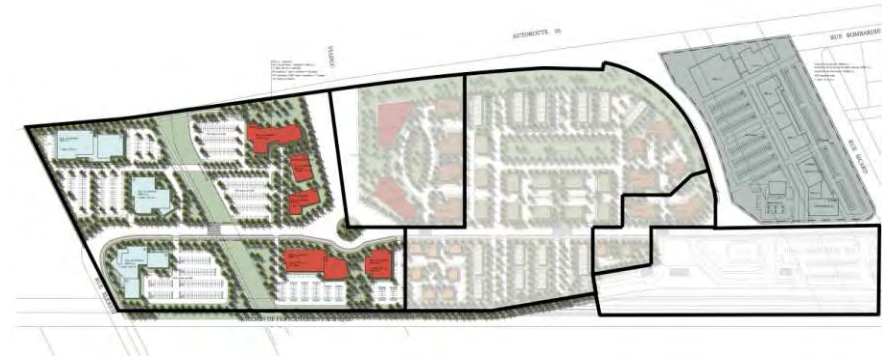
- PROXIMITÉ DE L'A-25 ET DU GARAGE AMT
- DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES RÉSIDENTIELLES
- 2 À 6 ÉTAGES
- ESPACE VERT CENTRAL

SECTEUR 4



- PROXIMITÉ DE L'A-25 ET DU VIADUC
- MOYENNE ET HAUTE DENSITÉ
- SECTEUR CENTRAL (IMAGE DU PROJET)

SECTEUR 5



- PÔLE BUREAU ET COMMERCES
- SECTEUR CENTRAL
- RÉSEAU VERT



EXEMPLES DE ZONES TAMPON

TALUS PLANTÉ



MIXTE TALUS ET MUR

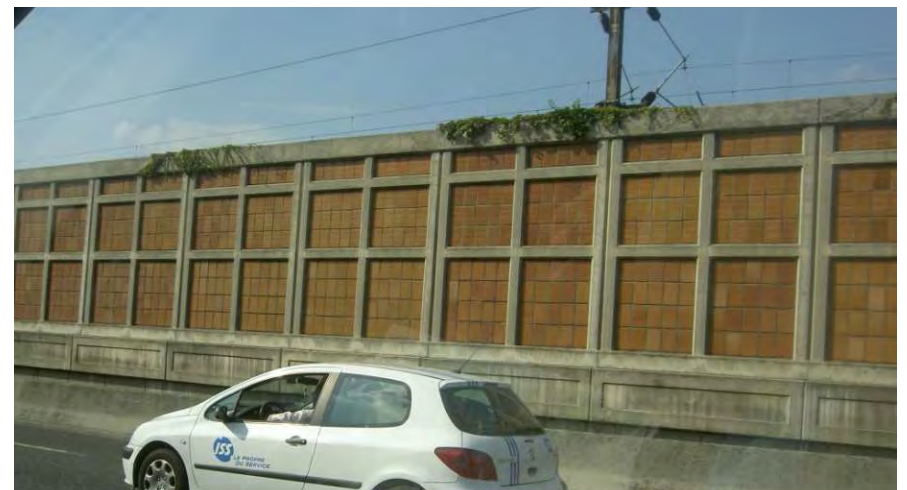


EXEMPLES DE ZONES TAMPON

MUR GABION



MUR BÉTON





4. 3 OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU TOD

3 OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU TOD

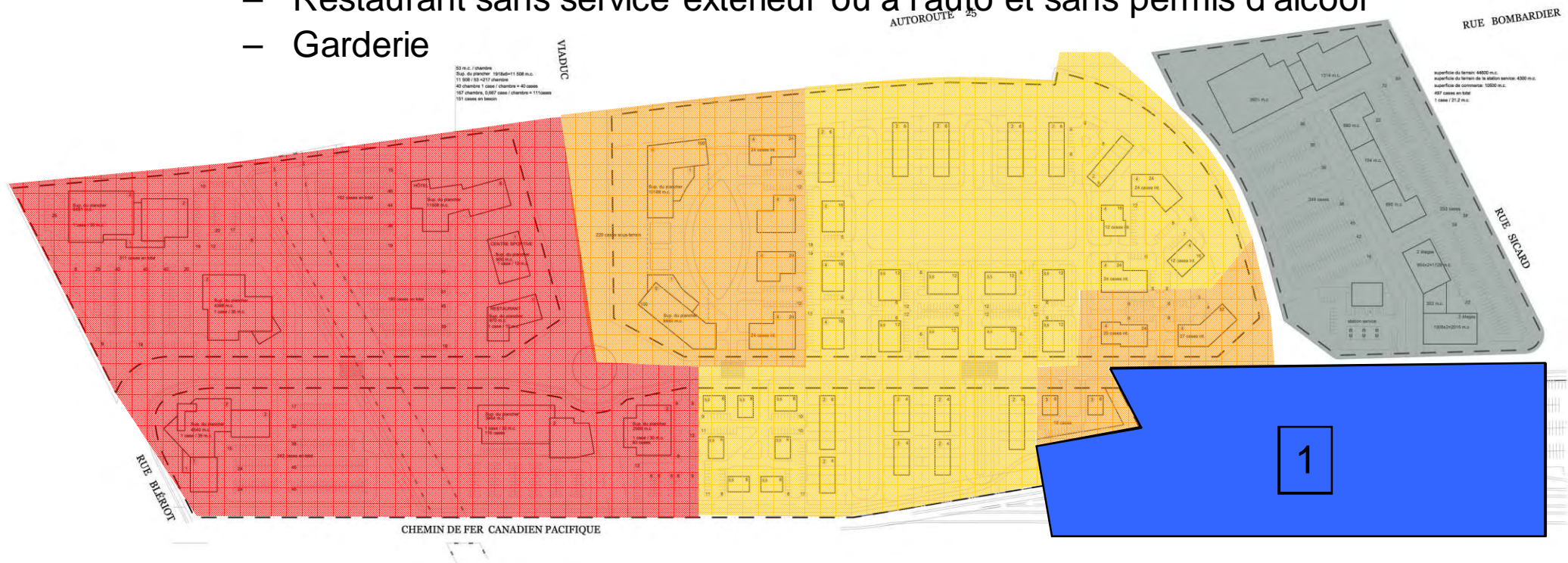
- **1. Zonage**
 - Création de 5 zones
 - 1 à dominance publique
 - 3 à dominance résidentielle
 - 1 à dominance commerciale
- **2. P.I.I.A**
 - Signature urbaine distinctive au TOD
 - Aménagements contribuant à l'atténuation du climat sonore aux abords de la voie ferrée et de l'autoroute 25
 - Milieu convivial à l'échelle du piéton, articulé autour de la présence des installations de transport collectif et l'aménagement d'espaces à caractère public
- **3. Usages conditionnels**
 - Nouvel outil
 - Flexibilité par rapport à l'évolution du projet
 - Encadrement des usages par des balises d'aménagement



1. LE ZONAGE PROPOSÉ

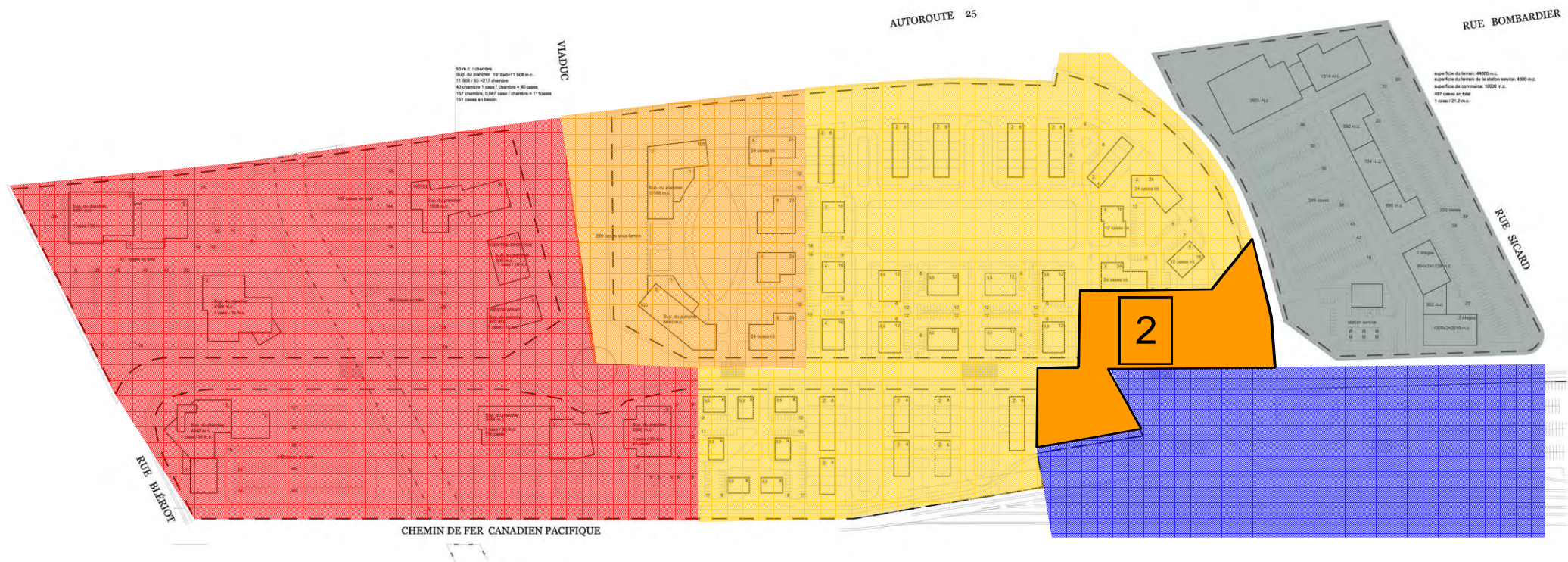
ZONE 1 – DOMINANCE PUBLIQUE

- P-1.1 Corridors récréatifs et observation de la nature
- P-1.2 Parcs de détente et terrains de jeux
- P-2 Équipements publics et institutionnels locaux
- P-3 Équipements publics et institutionnels régionaux
- P-4 Infrastructures publiques majeures
- Usage spécifiquement permis:
 - Restaurant sans service extérieur ou à l'auto et sans permis d'alcool
 - Garderie



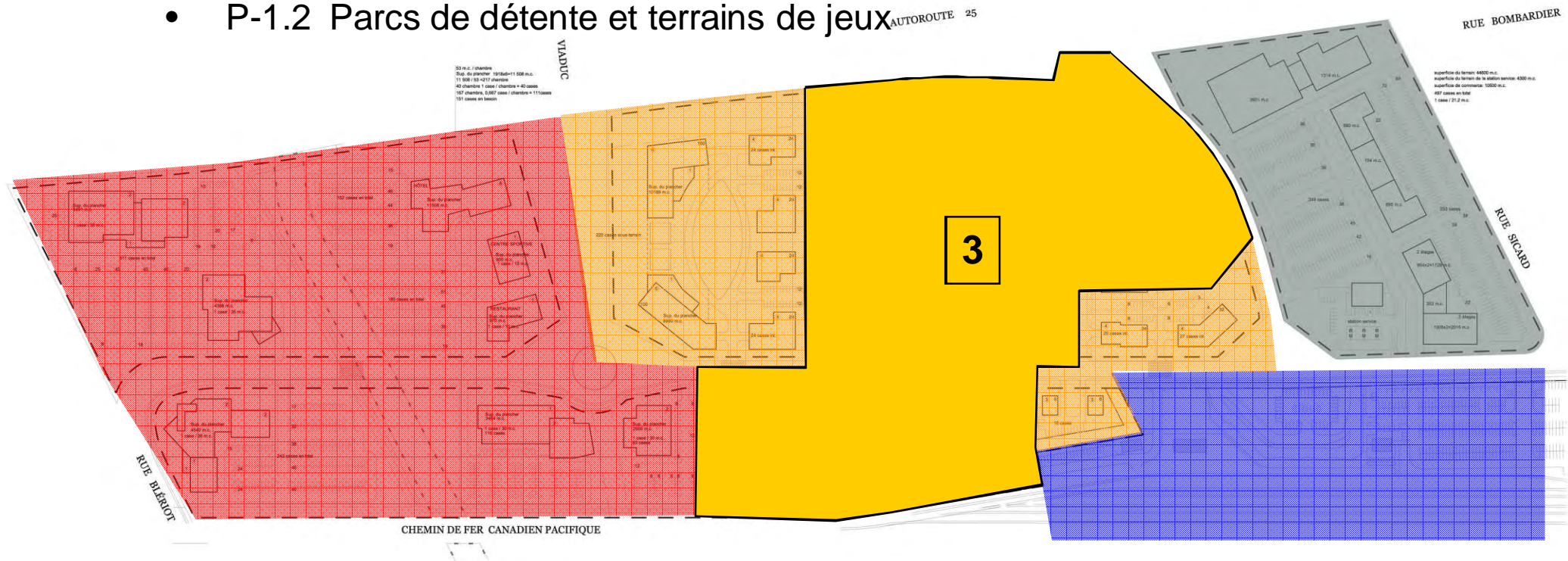
ZONE 2 – DOMINANCE RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ

- H-5 Habitation multifamiliale et collective
- P-1.1 Corridors récréatifs et observation de la nature
- P-1.2 Parcs de détente et terrains de jeux



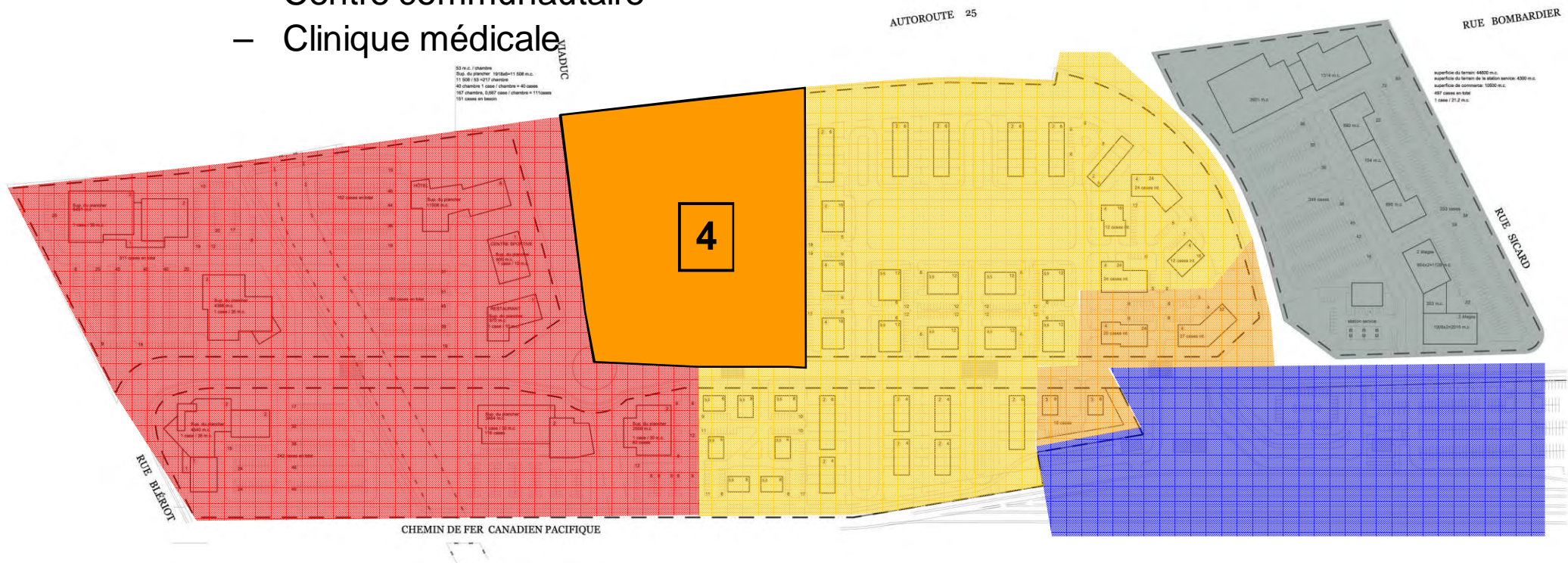
ZONE 3 – DOMINANCE RÉSIDENTIELLE TOUTES DENSITÉS

- H-1 Habitation unifamiliale (en structure contiguë seulement)
- H-2 Habitation bifamiliale (en structures jumelée et contiguë)
- H-3 Habitation trifamiliale (en structures jumelée et contiguë)
- H-4 Habitation multifamiliale (maximum de 6 logements—en structures isolée, jumelée et contiguë)
- H-5 Habitation multifamiliale et collective (en structures isolée, jumelée et contiguë)
- P-1.1 Corridors récréatifs et observation de la nature
- P-1.2 Parcs de détente et terrains de jeux



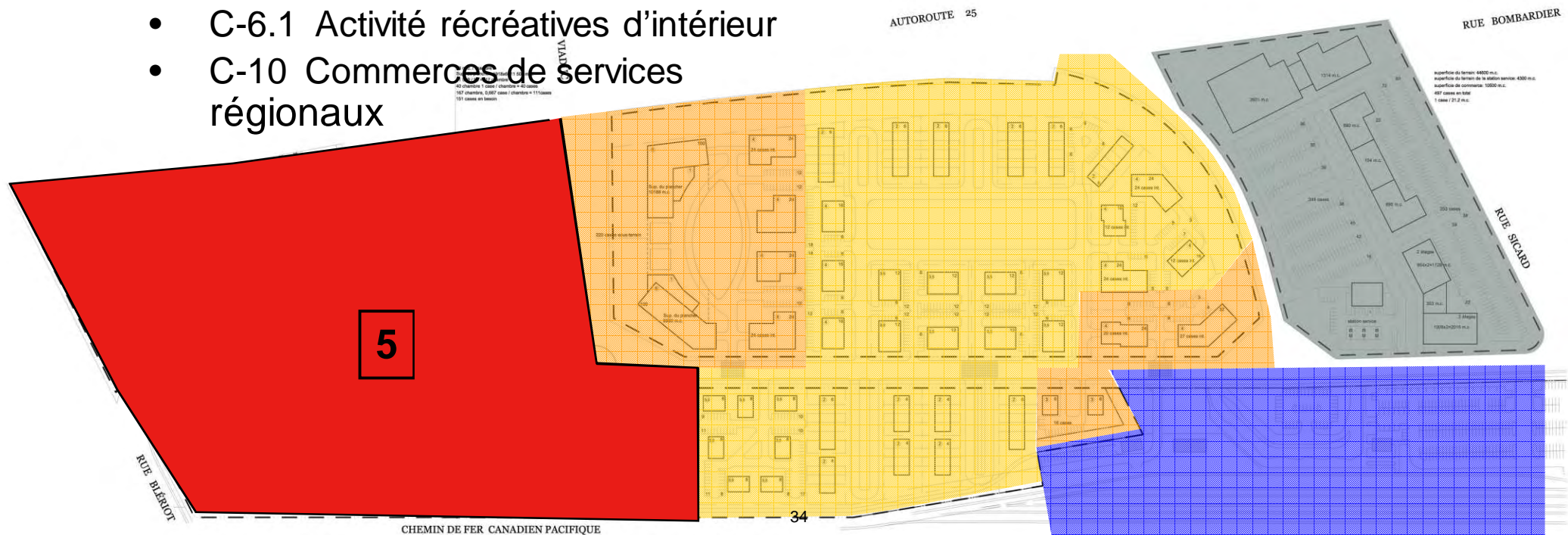
ZONE 4 – DOMINANCE RÉSIDENTIELLE FORTE DENSITÉ

- H-5 Habitation multifamiliale et collective (en structures isolée, jumelée et contiguë)
- P-3 Équipement publics et institutionnels régionaux
- P-1.1 Corridors récréatifs et observation de la nature
- P-1.2 Parc de détente et terrain de jeu
- Usages spécifiquement permis:
 - Lieu de culte (à titre complémentaire seulement)
 - Centre communautaire
 - Clinique médicale



ZONE 5 – DOMINANCE COMMERCIALE

- C-1 Commerces et services de voisinage
- C-2.1 Commerces et services locaux généraux
- C-3 Commerces et services régionaux et de grande surface
- C-4.2 Autres types d'hébergement
- C-4.3 Restaurant avec permis d'alcool
- C-4.4 Autres établissements avec consommation d'alcool
- C-6.1 Activité récréatives d'intérieur
- C-10 Commerces de services régionaux
- P-1.1 Corridors récréatifs et observation de la nature
- P-1.2 Parcs de détente et terrains de jeux
- P-2 Équipements publics et institutionnels locaux
- P-3 Équipements public et institutionnels régionaux
- P-4 Infrastructures publiques majeures





2. PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (P.I.I.A)

10 GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS

1. Prévoir une densification du tissu urbain selon les principes d'un TOD (densité accrue à proximité de la gare, lorsque possible)
2. Privilégier une implantation assurant la plurifonctionnalité des usages (habitations, espaces verts, équipements communautaires, commerces) articulés autour de la présence d'un équipement de transport collectif
3. Privilégier un langage et une signature urbaine distinctifs pour le TOD (traitement architectural contemporain, aires libres communes, etc.)
4. Créer un milieu convivial à l'échelle du piéton, articulé autour de la présence des installations de transport collectif et l'aménagement d'espaces à caractère public
5. Concevoir un projet optimisant la densité d'occupation du sol de sorte à favoriser un caractère urbain à l'intérieur du secteur

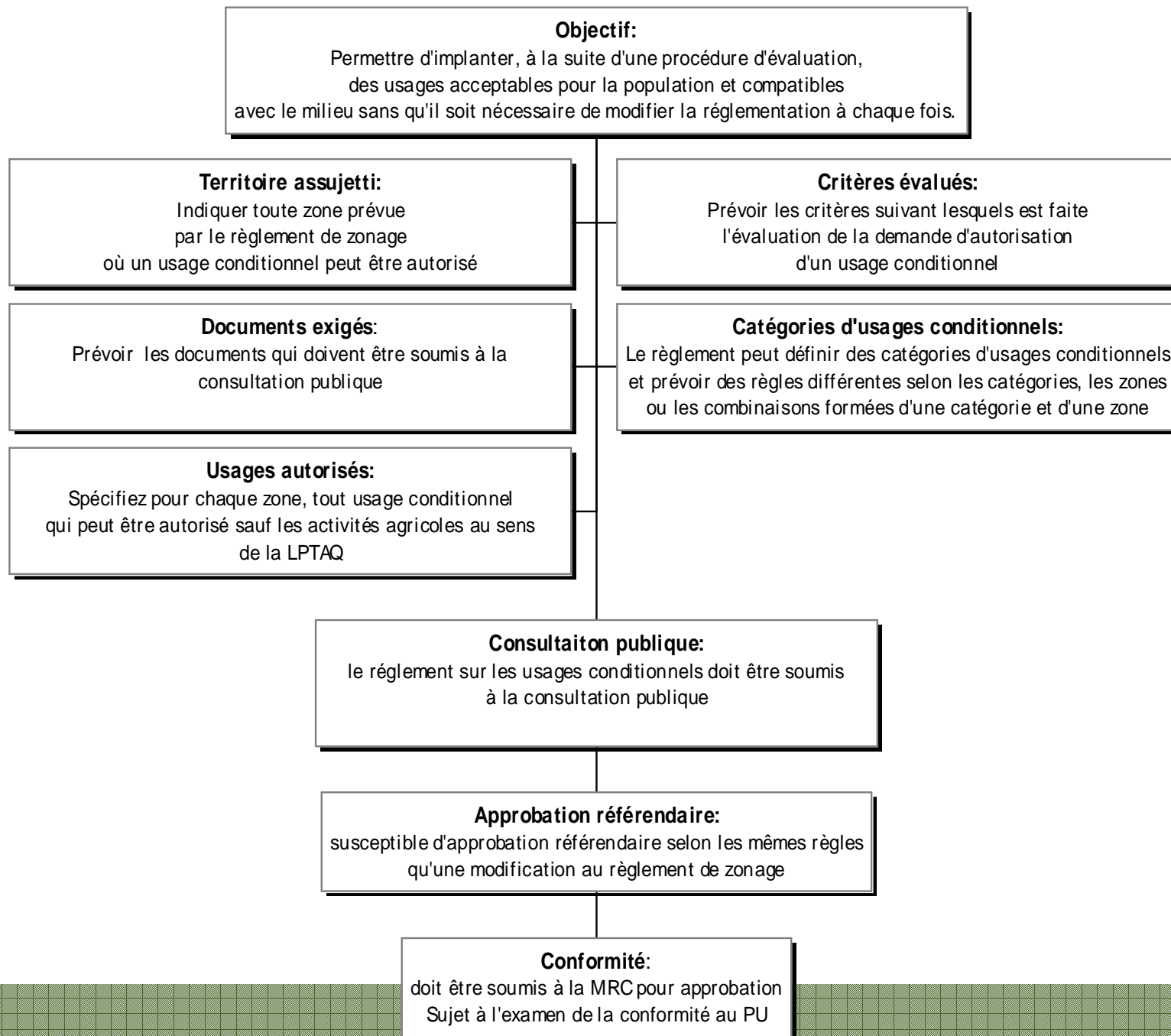
10 GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉS (suite)

6. Privilégier des typologies résidentielles plus denses (multifamiliales, plex, etc.) et, pour les densités plus faibles, des structures de bâtiments de type jumelé ou contigu
7. Favoriser la cohabitation de personnes issues de différents profils socioéconomiques : personnes âgées, baby-boomers, jeunes familles, etc.
8. Adopter une approche urbaine dans le développement du pôle commercial et de services (implanter le bâtiment sur rue et prévoir, de préférence, le stationnement en arrière-lot, en marge latérale ou en sous-terrain)
9. Favoriser une flexibilité au chapitre des usages autorisés tenant compte de l'évolution du projet conditionnellement au respect de balises d'aménagement
10. Planifier l'aménagement de liens piétons et cyclables s'intégrant au réseau existant et aux nouveaux milieux de vie et favorisant l'accessibilité à la gare

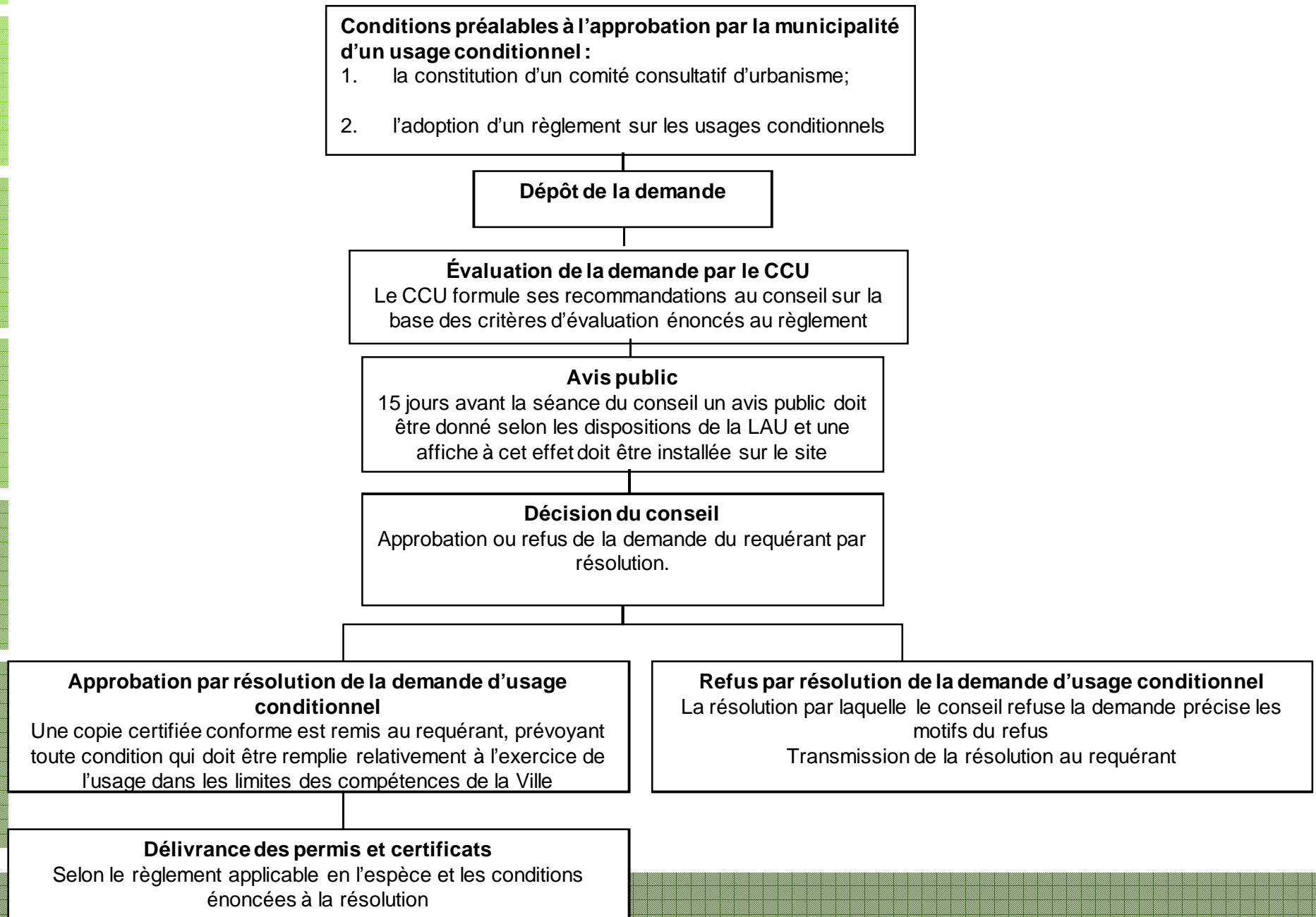


3. USAGES CONDITIONNELS

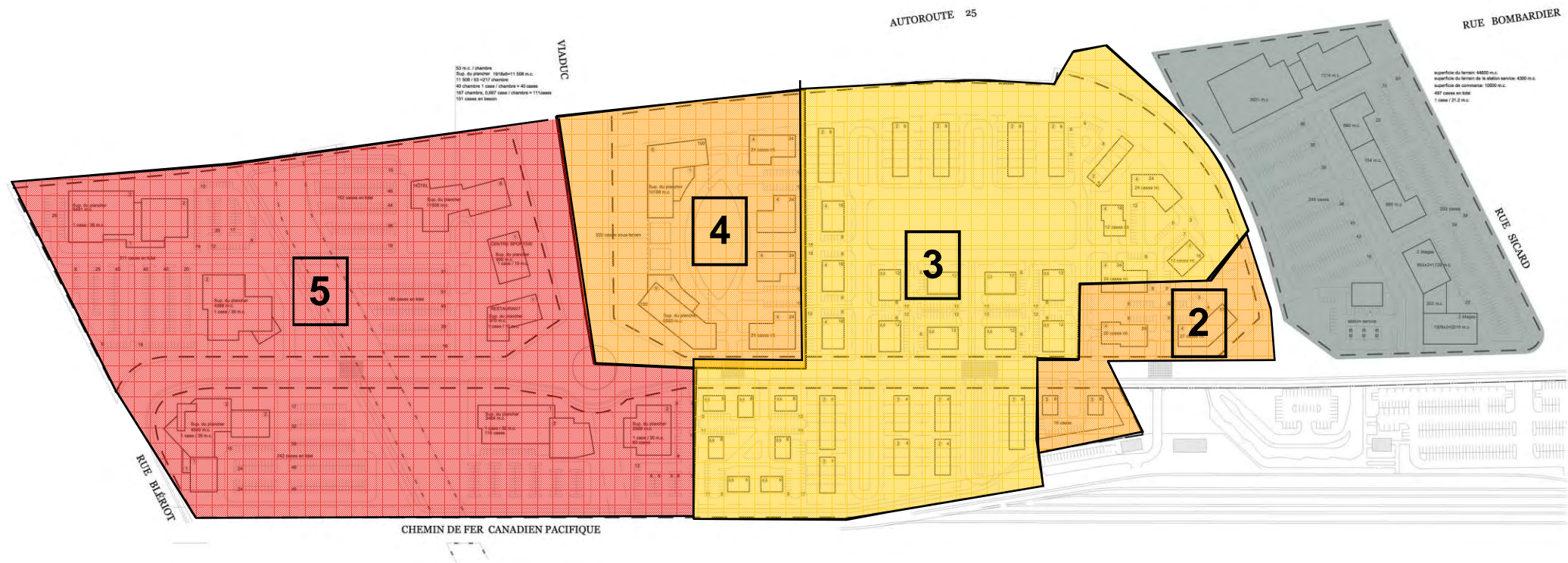
CONTENU DU RÈGLEMENT



PROCÉDURE RÉGISSANT UNE DEMANDE



ZONES D'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LES USAGES CONDITIONNELS



USAGES CONDITIONNELS

En substance:

Pour les zones 2, 3 et 4 :

- Des usages commerciaux de voisinage (C-1) et des commerces et services locaux généraux (C-2) **POURRAIENT** être permis si:
 - Les usages commerciaux occupent le rez-de-chaussée des bâtiments à usages mixtes dont les étages supérieurs sont voués à la fonction résidentielle
 - La forme et le mode d'implantation des bâtiments contribuent à l'amélioration du climat sonore ambiant pour les résidents du secteur et à l'encadrement des voies de circulation
 - L'architecture des bâtiments traite, de façon distinctive et harmonieuse, les parties d'un bâtiment mixte destinées à la fonction commerciale et à la fonction résidentielle
 - L'utilisation d'éléments architectoniques, caractéristiques de la partie d'un bâtiment abritant une fonction commerciale est privilégiée (larges vitrines, auvents, marquises, portiques, saillies, etc.)
 - Les bâtiments à usages mixtes doivent présenter un minimum de 3 étages
 - Assurer une gestion adéquate de l'interface entre la partie commerciale et la portion résidentielle d'un bâtiment mixte

USAGES CONDITIONNELS

En substance:

Pour les zones 4 et 5 :

- Possibilité de poursuivre le développement résidentiel tel qu'amorcé dans la zone 3 (i.e H-1, H-2, H-3, H-4 et H-5) **POURVU** que:
 - Dans tous les cas, les bâtiments présentent un gabarit équivalant à un minimum de 2 étages
 - La conception du projet tient compte des caractéristiques du milieu
 - Les bâtiments sont implantés en fonction de la densité recherchée aux différents endroits sur le site en tenant compte du cadre bâti environnant:
 - L'implantation des bâtiments respecte le gabarit des bâtiments construits ou projetés adjacents
 - Le projet développe un langage architectural propre au site tout en s'inspirant des détails architecturaux des bâtiments présents dans les secteurs avoisinants
 - Les usages résidentiels proposés s'insèrent dans un concept de planification global du secteur qui discrimine les espaces voués à la fonction commerciale de ceux destinés à la fonction résidentielle
 - Des zones tampon sont prévues entre les usages



PÉRIODE DE QUESTIONS



zone résidentielle

zone industrielle

zone agricole

zone ferroviaire

gare

5 minutes

10 minutes

viaduc

servitude

Sûreté du Québec

zone industrielle

- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 166
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 170
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 136
- MAISONS DE VILLE = 52 UNITÉS
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 16 (Mx2)
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 48
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 288
- RESIDENCES PERSOVNES AGEES
- CENTRE SPORTIF ET SERVICES
- RESTAURANT
- HOTEL

PROJET SQ

- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 55 (7x8)
- MAISONS DE VILLE = 44 UNITÉS
- NOMBRE TOTAL UNITÉS = 24 (3x8)



NOMBRE TOTAL D'UNITÉS DE LOGEMENTS = ± 1 108

- NOMBRE D'ÉTAGES
- NOMBRE D'UNITÉS PAR TYPE DE BÂTIMENT

li TENOR
corporation

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE



AVRIL, 2008