



Pôle multifonctionnel DOT – GARE DE MASCOUCHE

Programme particulier d'urbanisme

Avril 2015

AECOM

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 | DOCUMENTER ET EXPLORER

| | |
|--|---------|
| Secteur d'intervention | p. 1-04 |
| Lecture de la forme urbaine actuelle | p. 1-05 |
| Trame de rues, parcellaire et bâtie | p. 1-06 |
| Vocation, densité et mixité | p. 1-09 |
| Mobilité | p. 1-11 |
| Environnement et paysage | p. 1-13 |
| Forces et opportunités/Faiblesses et contraintes | p. 1-14 |
| Enjeux | p. 1-17 |

PARTIE 2 | IMAGINER ET CONCEVOIR

| | |
|--|---------|
| Vision d'aménagement | p. 2-04 |
| Énoncé de vision | p. 2-04 |
| Concept global | p. 2-06 |
| Principes directeurs | p. 2-07 |
| Affectations et densités d'occupation du sol | p. 2-16 |
| Aires d'affectation | p. 2-16 |
| Usages autorisés | p. 2-17 |

PARTIE 3 | GUIDER ET RÉALISER

| | |
|----------------------------------|---------|
| Secteurs clés | p. 3-02 |
| Balises d'aménagement générales | p. 3-03 |
| Balises d'aménagement détaillées | p. 3-05 |
| Nouveau quartier de la gare | p. 3-05 |
| Parc d'affaires | p. 3-26 |
| Secteur commercial en mutation | p. 3-41 |

Préparé par :

Mathieu Roy, urbaniste

Ève Chabot, urbaniste

Marie-Hélène Breault, urbaniste

Djemila Hadj-Hamou, designer et urbaniste

Rihane Bencherif, designer urbain

Anh-Vi Tran, designer urbain et urbaniste

Vérifié par :

Djemila Hadj-Hamou, urbaniste

André Lauzon, directeur de service

CONTEXTE

La création d'un milieu de vie urbain multifonctionnel et durable

Ce programme particulier d'urbanisme (PPU) vise le développement du Pôle multifonctionnel de la Gare de Mascouche selon les principes du « Développement urbain orienté sur le transport collectif (DOT) ». Ces principes favorisent l'utilisation des modes de transport, autre que l'automobile, minimisant les impacts écologiques, dont les gaz à effet de serre. L'aménagement de la gare de train de banlieue sur le territoire de Mascouche constitue, sans conteste, une opportunité de revoir la planification de l'ensemble du quartier limitrophe à cet équipement majeur de transport collectif.

Par ailleurs, ce secteur de la ville présente actuellement une occupation et une organisation spatiale des activités économiques non optimales.

La Ville de Mascouche se dote ainsi d'un programme particulier d'urbanisme pour le pôle multifonctionnel de la gare de Mascouche afin d'y établir un quartier urbain novateur et distinctif selon les préceptes du développement durable.

Cette planification s'inscrit en conformité avec les intentions d'aménagement du Schéma d'aménagement et de développement révisé (règlement 97-33R) de la MRC Les Moulins ainsi que celles du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Localisée dans la région de Lanaudière et à quelques 20 minutes de l'île de Montréal, la Ville de Mascouche offre une variété de milieux de vie dans un environnement parfois urbain, parfois champêtre. Selon le décret de 2014, le territoire accueille une population de 45 564 habitants.

Le présent PPU s'inscrit dans la volonté d'établir un milieu de vie dense, mixte et durable maximisant l'utilisation des transports collectifs et des parcours actifs à proximité de la gare de Mascouche.

Le Pôle multifonctionnel DOT de la Gare de Mascouche est situé au nord-est des autoroutes A-25 et A-640.

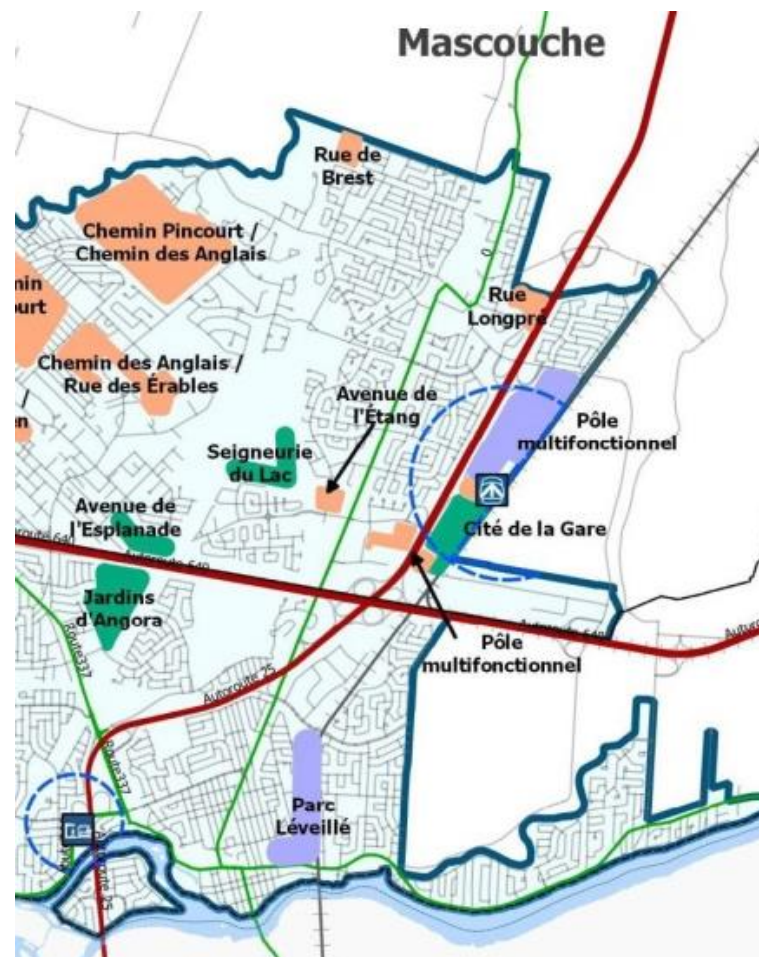


Figure 1 : Extrait du plan 10a du règlement 97-33R modifiant le SARR2 de la MRC Les Moulins – Secteurs de développement résidentiel potentiels connus en septembre 2013.

Une approche inspirée des principes du « Développement urbain orienté sur le transport collectif (DOT) »

Le respect des principes fondamentaux présentés ci-après permettra d'assurer le succès de l'opération de requalification ou de consolidation du pôle multifonctionnel. Constituant des problématiques interdépendantes, la planification des transports et l'aménagement du territoire sont abordés de façon intégrée tout au long du document.

Principe 1 : Gérer les interfaces des points d'accès au transport en commun

- Faciliter l'accès piéton et cyclable au terminus d'autobus de l'AMT par un parcours clairement défini et convivial.
- Encourager la visibilité et l'accessibilité au terminus d'autobus de l'AMT.
- Articuler l'aménagement autour du terminus d'autobus de l'AMT, soit par un espace public identifiable (édifice public, centre de congrès, etc.), une architecture distincte ou par l'affirmation d'une signature architecturale et urbaine.

Principe 2 : Favoriser la mixité des fonctions

- À proximité immédiate du terminus d'autobus de l'AMT, accentuer la mixité et la densité.
- Assurer la viabilité du milieu de manière permanente : les usages à cibler devraient aussi bien être caractérisés par une clientèle de jour (bureaux, services, commerces) que celle du soir et des fins de semaine (résidentiel, services de proximité).
- Favoriser la mixité verticale des fonctions urbaines (ex. commerce aux rez-de-chaussée, habitation ou bureau aux étages).

Qu'est-ce qu'un TOD (DOT)?

« (...) développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de service rapide par bus (SRB). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD (DOT) offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. Le TOD (DOT) peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. »

PMAD



Visibilité et accessibilité
Portland, Oregon



Mixité verticale

Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD (DOT),
AECOM

Principe 3 : Repenser la densité des usages

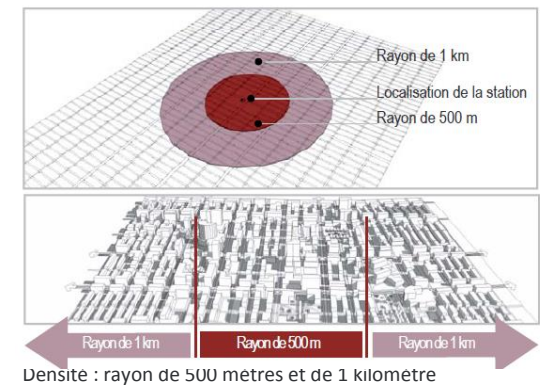
- Diminuer la densité graduellement dès l'éloignement de l'équipement de transport (terminus de l'AMT).
- Favoriser un développement compact.
- Assurer une gradation des hauteurs et des volumes.
- Développer les terrains sous-utilisés.
- Créer des îlots facilement adaptables à différentes typologies et aux réseaux pédestres.
- Favoriser des typologies mixtes et variées.

Principe 4 : Favoriser une meilleure mixité sociale

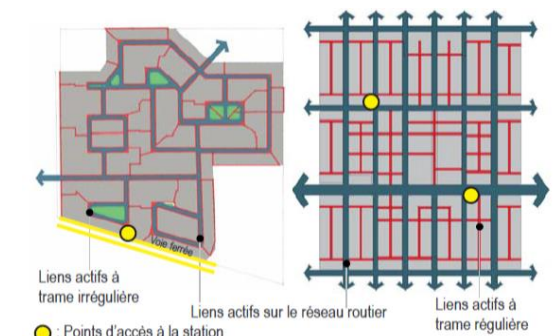
- Favoriser du logement abordable.
- Diversifier les tenures, soit propriétaires ou locataires.
- Favoriser une mixité de typologies d'habitation : grands logements pour les familles, logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, etc.

Principe 5 : Mettre en place un réseau de rues accessibles

- Aménager un réseau actif continu, efficace et sécuritaire.
- Favoriser la perméabilité et la connectivité : liens actifs continus entre la station, les quartiers et les différents pôles d'activités. Ne pas développer en vase clos.
- Faciliter les transferts modaux par un design adapté aux différents points d'accès au réseau.



Variété dans la typologie



Liens actifs

Source : Guide d'aménagement pour les aires de TOD (DOT),

AECOM

La démarche de planification

Trois grandes sections caractérisent le présent PPU du Pôle multifonctionnel DOT de la gare de Mascouche. Ces dernières s'appuient sur les étapes de travail qui ont guidé le processus de planification.

Le PPU mise sur la **forme urbaine** que doit revêtir le pôle multifonctionnel plutôt que seulement sur les usages devant y être autorisés. Cette forme urbaine s'appuie notamment sur une configuration du lieu compacte et dense pour une occupation optimale du site, perméable et connectée à son environnement immédiat ainsi que mixte pour assurer un milieu de vie social et physique dynamique. Les parcours actifs sont également grandement déployés pour faciliter l'accessibilité et les déplacements.

Enfin, le PPU met de l'avant les **pratiques** de développement et d'aménagement **durables** les plus actuelles et novatrices.

| Documenter et explorer

Cette première activité effectue le portrait du site à l'étude et établit le contexte local et régional dans lequel ce dernier est appelé à évoluer. La lecture du site d'intervention, le diagnostic et les enjeux résultent principalement des forces, des faiblesses, des opportunités et des contraintes identifiées en grande collaboration avec les parties prenantes associées au projet.

| Imaginer et concevoir

Pour imaginer et concevoir les gestes d'aménagement optimaux devant être posés pour le pôle multifonctionnel, cette deuxième étape a favorisé la tenue de séances d'idéation. Supportées par l'analyse de projets comparables exemplaires d'ici et d'ailleurs, l'énoncé de vision ainsi que les esquisses conceptuelles reflètent les intentions d'aménagement retenues pour le pôle multifonctionnel.

| Guider et réaliser

Cette troisième partie établit le cadre réglementaire ainsi que le programme de mise en œuvre. Le guide d'aménagement composé de balises qualitatives et normatives soutient la réalisation du projet. La séquence des actions à poser quant à elle identifie les stratégies et interventions requises pour mener à bien le projet.

ÉTAPES CLÉS



Rencontre d'amorce
Rencontre avec le comité de travail
Workshop



Rencontre avec le comité de travail
Validation des esquisses et de la vision
d'aménagement



Présentation au Conseil municipal

LECTURE DU MILIEU ET DIAGNOSTIC

DOCUMENTER
ET EXPLORER

VISION ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

IMAGINER ET
CONCEVOIR

CADRE D'AMÉNAGEMENT ET PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

GUIIDER ET
RÉALISER

1 | DOCUMENTER ET EXPLORER

| | |
|---|---------|
| Secteur d'intervention | p. 1-04 |
| Lecture de la forme urbaine actuelle | p. 1-05 |
| Trames de rue, parcellaire et bâtie | p. 1-06 |
| Vocation, densité, mixité sociale et viabilité économique | p. 1-09 |
| Mobilité | p. 1-11 |
| Environnement et paysage | p. 1-13 |
| Forces, faiblesses, opportunités et contraintes | p. 1-14 |
| Synthèse de la lecture du lieu | p. 1-16 |
| Enjeux | p. 1-17 |

Le pôle multifonctionnel de la gare de Mascouche constitue un des secteurs centraux de la ville.



Le présent Programme particulier d'urbanisme fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de Mascouche et supportera la mise en place de divers moyens d'intervention comme stipulés à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.



● Secteur d'intervention

Le pôle multifonctionnel de la gare de Mascouche bénéficie d'une localisation stratégique à l'entrée de ville à l'intersection des autoroutes A-25 (autoroute Louis-H.-Lafontaine) et A-640 (autoroute de la Rive-Nord).

Les limites d'intervention sont les suivantes :

- au sud-est, rivière Mascouche;
- au nord-est, voie ferrée/ligne de train de banlieue « Train de l'Est »;
- au nord, chemin Sainte-Marie;
- au nord-ouest, autoroute A-25;
- au sud-ouest, abords de la montée Masson et parc du Grand-Coteau;
- au sud, autoroute A-640.



Figure 1 : Pôle multifonctionnel DOT – Gare de Mascouche

Le pôle multifonctionnel de la gare de Mascouche totalise une superficie brute d'environ 310 ha. Il constitue un milieu de vie en partie établi et en partie à développer ou à requalifier.

● Lecture de la forme urbaine actuelle

La forme urbaine se définit par plusieurs composantes guidant l'aménagement du territoire. Ces composantes réfèrent principalement à la trame de rues, aux obstacles physiques, au lotissement et à la dimension des terrains, à l'implantation et à l'organisation du cadre bâti, à l'importance des proportions des gabarits de bâtiments, à l'encadrement donné sur la rue ainsi qu'à l'emplacement, aux proportions et aux vocations des espaces publics.

Trame de rues

- Grande visibilité à partir des infrastructures autoroutières (A-25 et A-640), mais barrières physiques importantes entre l'est et l'ouest au sein du territoire de la ville de Mascouche et au nord-sud entre Mascouche et Terrebonne.
- Trois principaux accès au pôle multifonctionnel, soit aux « entrées de ville » : Carrefour A-25/Avenue de l'Esplanade, A-25/Chemin Sainte-Marie et A-640/Rue Louis-Hébert.
- Présence de trois sous-secteurs (parc industriel, quartier de la gare, aéroport et grandes surfaces commerciales régionales).
- Liens routiers locaux continus, soit l'un dans la partie est du site généré par l'avenue de la gare et l'autre localisé à l'extérieur du pôle multifonctionnel induit par la rue Louis-Hébert.
- Barrière physique créée également par la voie ferrée à l'est du site.
- Présence de la zone agricole permanente adjacente au pôle multifonctionnel.

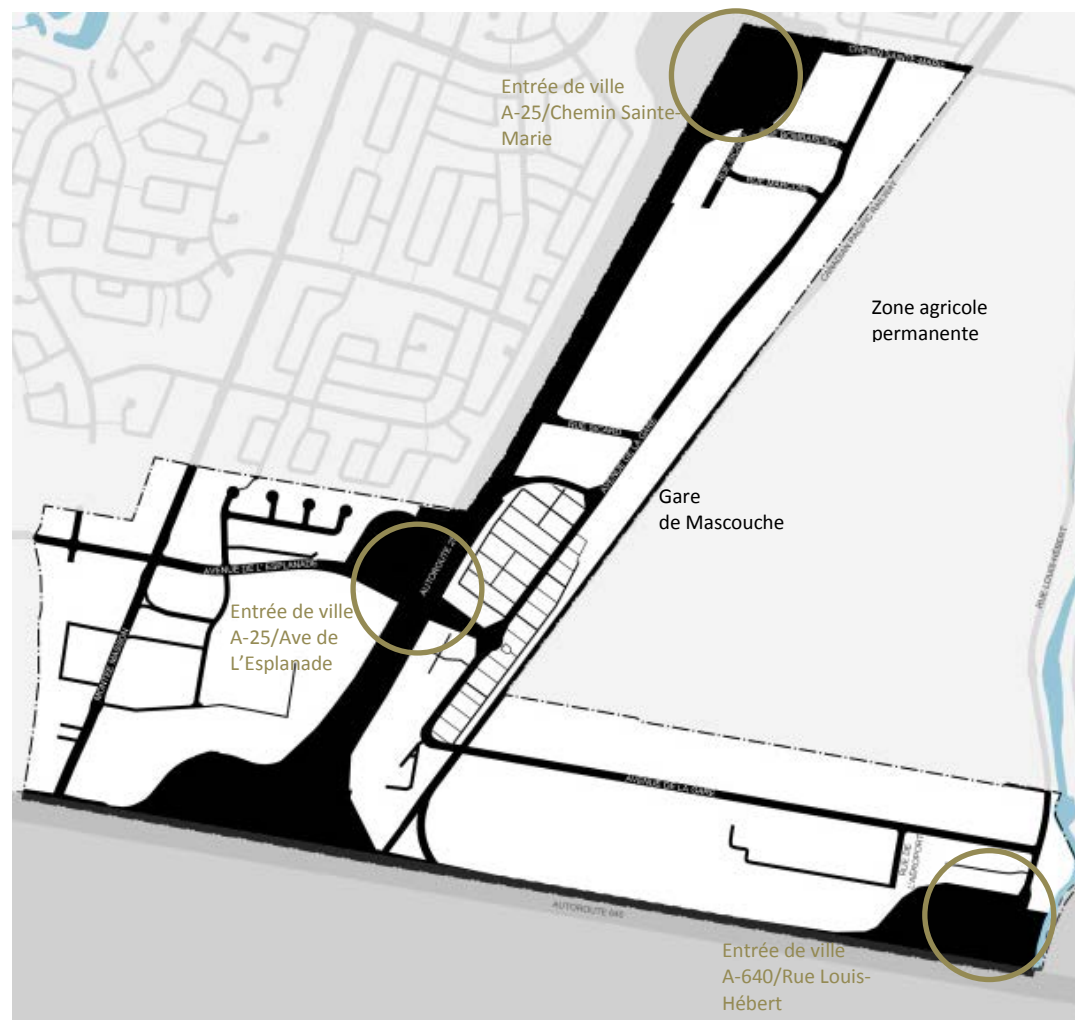


Figure 2 : Configuration du lieu

Trame parcellaire

- Lotissements et dimensions de lots variés selon les usages en place (résidentiel, commercial et industriel, aéroport).
- Largeurs différentes de terrain en front de rue permettant peu ou pas de continuité du cadre bâti le long des parcours piétons et routiers.



Figure 3 : Trame parcellaire

Trame bâtie

- Une trame bâtie hétéroclite laissant plusieurs espaces résiduels et contribuant à la désorganisation du milieu.
- Implantations bâties en fond de lot.
- Des gabarits de bâtiments de dimensions diverses.
- Représenté en pointillé rouge : des implantations résidentielles récentes de plus forme plus compacte.
- Peu ou pas de diversité dans les typologies d'habitations (secteur très homogène contribuant peu à l'ambiance du milieu de vie).
- Signature architecturale distinctive demeurant à établir.
- Malgré la forme compacte du nouveau développement, peu de façades ou de front bâti continu qui aurait pu encadrer et animer l'avenue de la gare.
- Présence de quelques terrains vacants.

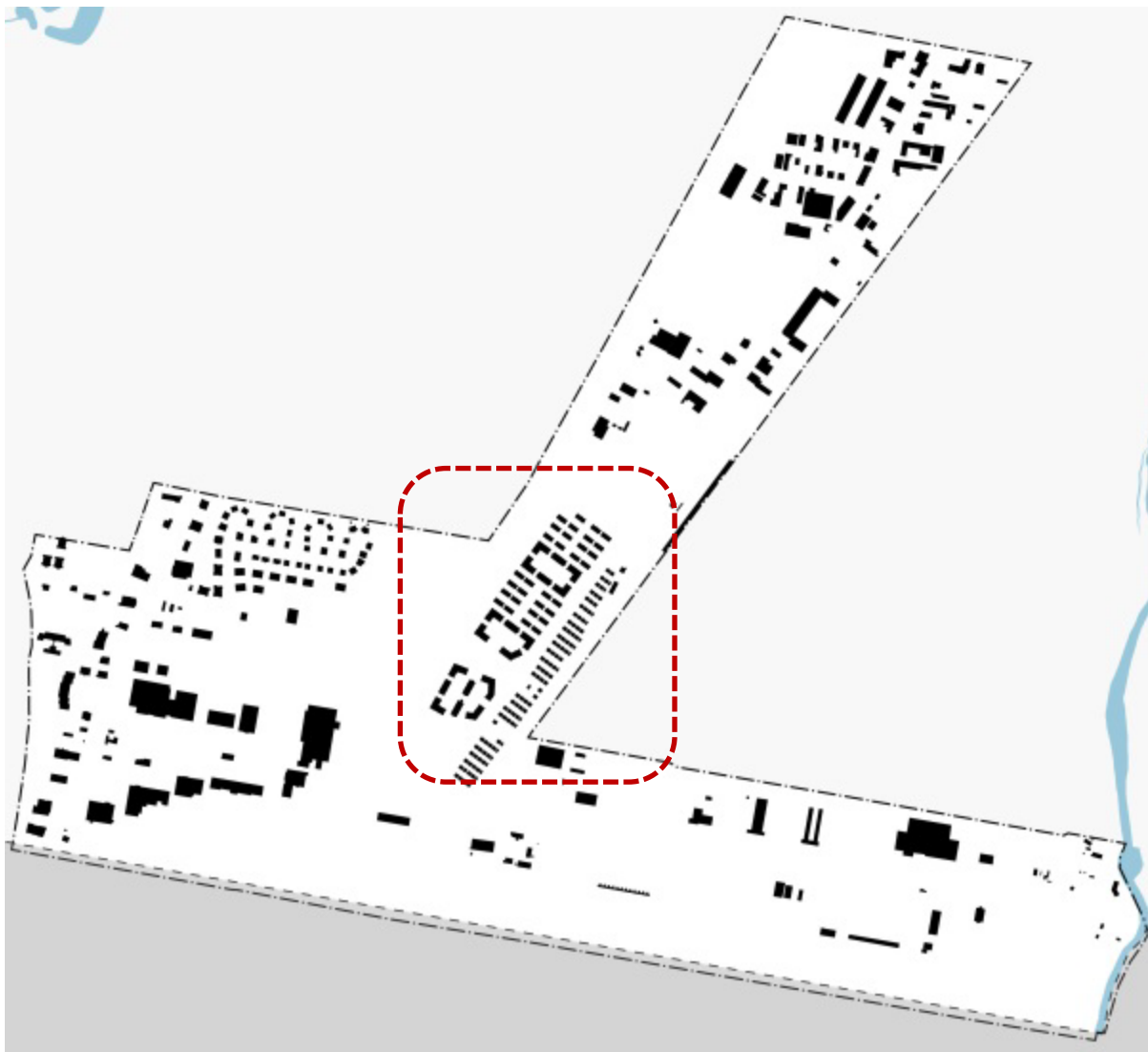


Figure 4 : Trame bâtie

Obstacles physiques créées par les infrastructures



Figure 5 : Obstacles physiques

Vocation, densité, mixité sociale et viabilité économique

L'examen de ce critère prend en compte la nature, la desserte de proximité ainsi que la mixité et la répartition des différentes fonctions économiques.

- Actuellement, ségrégation horizontale des fonctions observée plutôt qu'une mixité verticale des usages.
- Présence d'un pôle commercial régional de grandes surfaces et de la rue commerciale Masson établis selon des principes d'aménagement traditionnels.
- Présence d'un parc industriel de première génération (variété d'entreprises, peu ou pas de synergie entre elles, dispersément et désorganisation, entreposage extérieur, etc.).
- Délocalisation de l'aéroport et potentiel de requalification du site actuel.
- Peu ou pas de mixité sociale, secteur en développement voué aux familles.
- Peu ou pas de diversité des typologies d'habitations.
- Aucun espace vert et récréatif dans le secteur à l'étude.
- Volonté d'établir un pôle multifonctionnel selon les principes axés sur un « Développement Orienté Transport-DOT (*Transit-Oriented Development-TOD*) sur l'ensemble du secteur à l'étude.

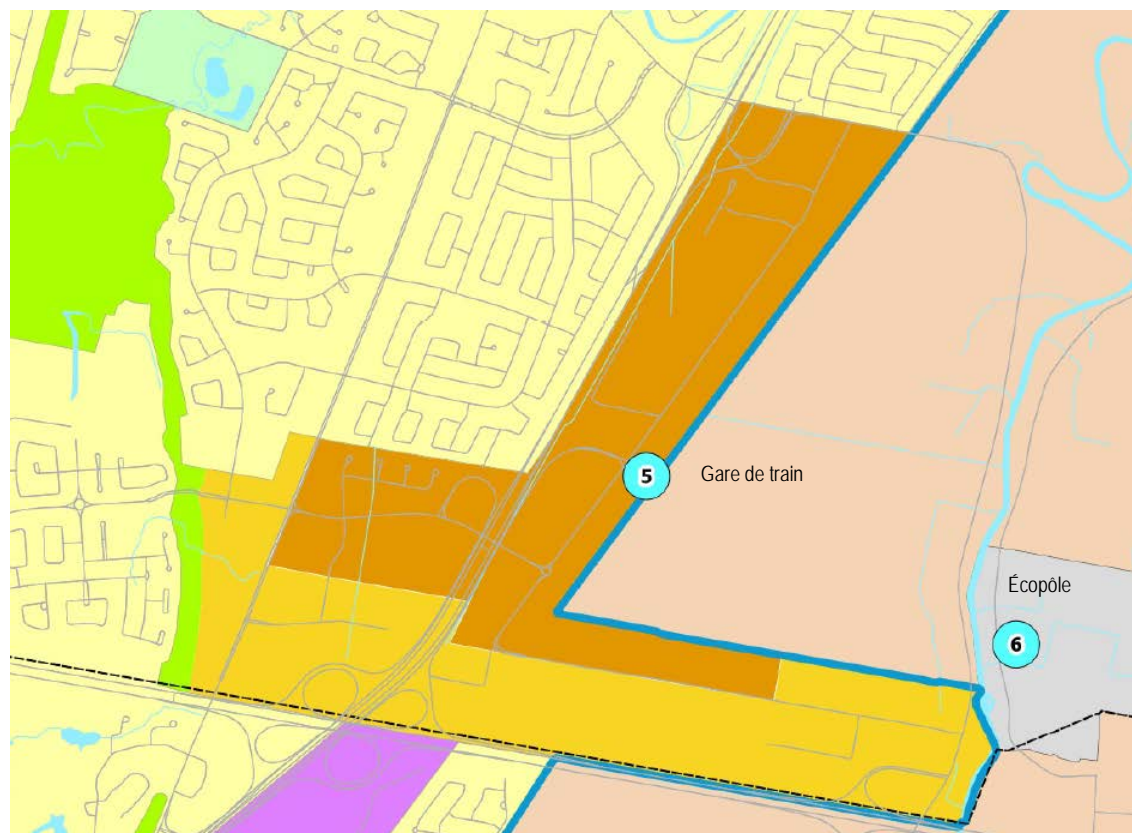


Figure 6 : Extrait Affectations du sol, Règlement 97-33R, MRC Les Moulins

Périmètre d'urbanisation

- Limites du périmètre d'urbanisation

Grandes affectations du sol

- | | |
|---|------------------------------------|
| ■ Agricole | ■ Urbaine |
| ■ Agroforestière | ■ Multifonctionnelle |
| ■ Conservation 1 | ■ Multifonctionnelle - TOD |
| ■ Conservation 2 | ■ Pôles d'emplois mixtes |
| ■ Forestière | ■ Industrielle |
| ■ Périurbaine | ■ Usages contraignants |
| ■ Périurbaine à développement champêtre | ■ Gestion des matières résiduelles |

Terrains vacants, espaces sous-utilisés et stationnements

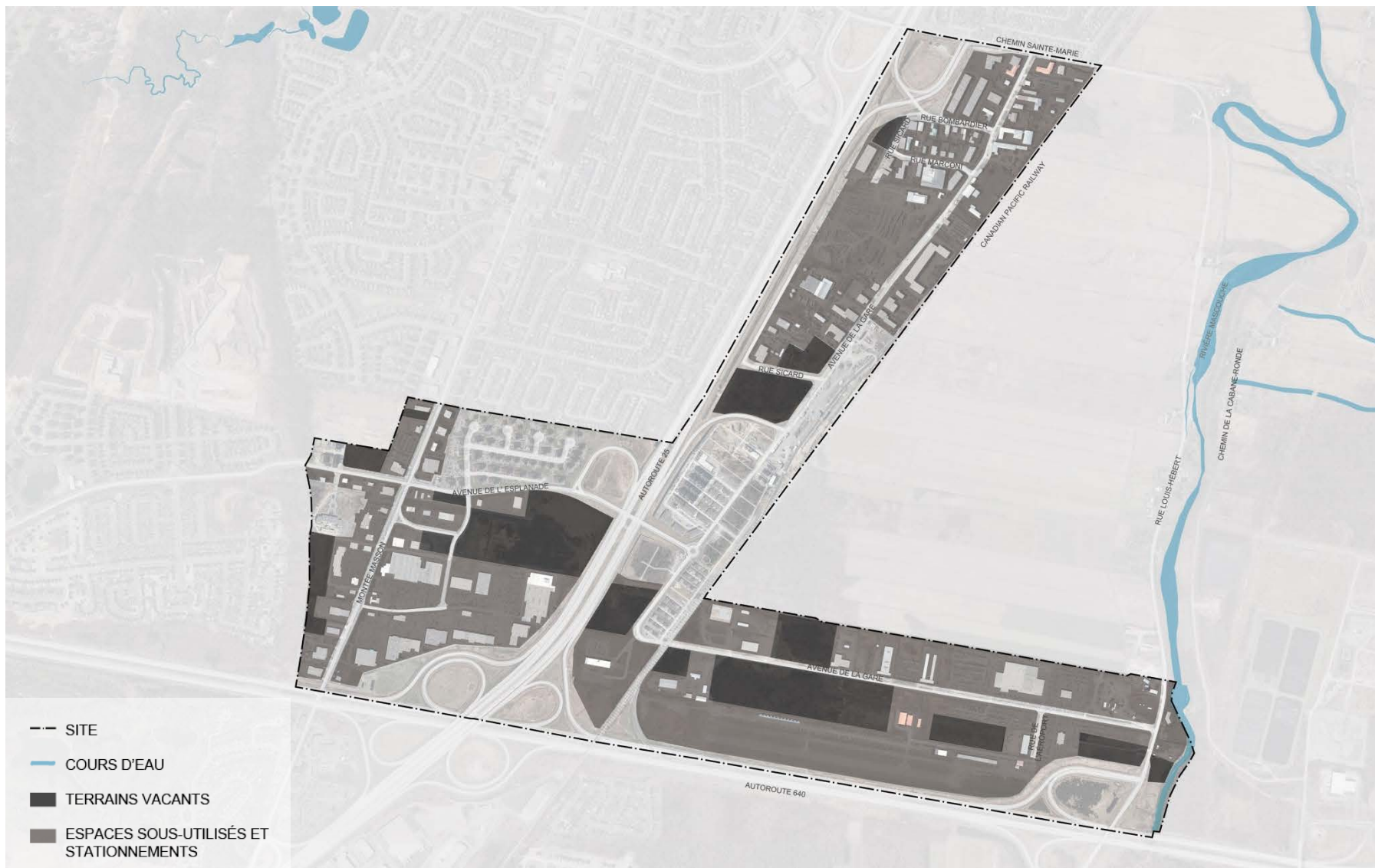


Figure 7 : Terrains vacants, espaces sous-utilisés et stationnements

Mobilité

Outre le réseau routier, ce critère analyse les réseaux de transport collectif et actif afin de mesurer la performance actuelle du site en matière de mobilité durable.

- Une gare de train optimisant le réseau de transport collectif et favorisant des déplacements plus durables (diminution de l'utilisation de l'automobile et des gaz à effet de serre – GES).
- Un réseau d'autobus parcourant l'ensemble du pôle multifonctionnel, mais grandement limité et à optimiser.
- Des parcours actifs (ex. piétons et cyclables) interrompus et à compléter.
- Peu ou pas de mobilier urbain dont des aires et des supports pour vélos.
- De longues distances à parcourir et présence de barrières physiques (ex. autoroutières) plus ou moins conviviales pour le piéton ou le cycliste.
- Trame de rues linéaires nord-sud ou est-ouest favorisant peu les déplacements au sein même du pôle multifonctionnel (imperméabilité de la trame) et contribuant à des conflits de circulation le long des voies de circulation principales (ex. avenue de la Gare et avenue de L'Esplanade).
- Peu ou pas de signature distinctive pour l'avenue de la Gare, axe principal du pôle multifonctionnel.



Figure 8 : Réseaux de transport collectif et actif

Train de l'Est et gare de Mascouche

Train de banlieue exploité par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le Train de l'Est bonifie le réseau de transport en commun dans la grande région métropolitaine, particulièrement à Montréal et la couronne Nord.

Il faut approximativement 62 minutes pour se rendre de la gare de Mascouche à la Gare Centrale. On compte actuellement 16 départs et arrivées quotidiens, soit 12 en période de pointe et 4 en période hors pointe.

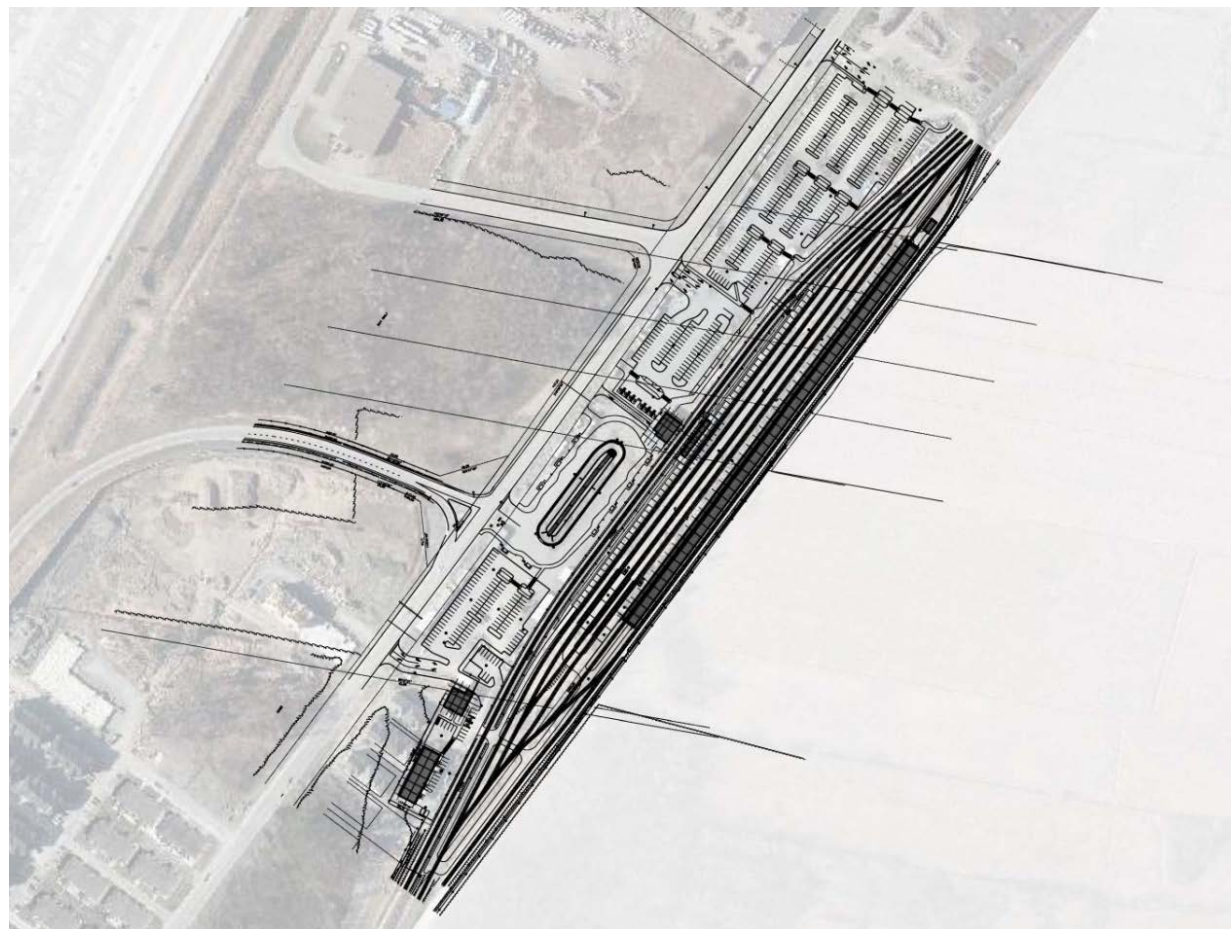
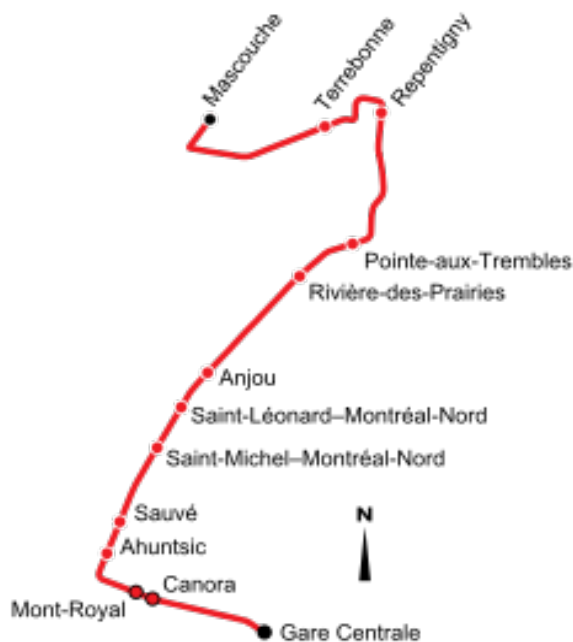


Figure 9 : Gare de Mascouche



Source : Internet (septembre 2014)

Environnement et paysage

Ce critère recense les composantes naturelles et vise à poser un diagnostic sur l'intégration actuelle des pratiques d'aménagement durable (ex. revêtement perméable des stationnements et des toits, intégration de mesures de rétention et de gestion des eaux de ruissellement, etc.).

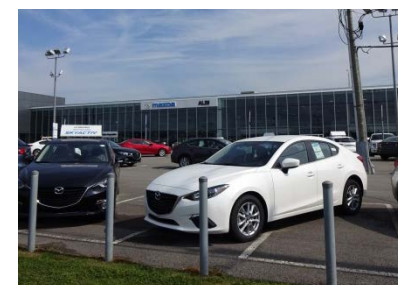
- Des composantes naturelles dispersées sur l'ensemble du secteur et non connectées entre elles : rivière Mascouche, boisés et parc du Grand-Coteau. Il faut noter qu'au moment de la préparation du PPU, une étude visant la mise en valeur et la conservation des territoires naturels d'intérêt est en cours. Certaines informations ont été intégrées au PPU, mais les conclusions et approbations restent à venir quant aux corridors forestiers et de biodiversité à conserver à l'échelle de la ville
- Des îlots de chaleur créés, entre autres, par les aires de stationnement des surfaces commerciales, les aires d'entreposage des sites industriels et les espaces résiduels.



Figure 10 : îlots de chaleur/îlots de fraîcheur

ÎLOTS DE CHALEUR

- SITE
- COURS D'EAU
- TRÈS CHAUD
- PLUS FRAIS



- MILIEUX HUMIDES ET ZONES DE PROTECTION
- CORRIDOR ÉCOFORESTIER HORS SITE
- MILIEUX HUMIDES
- LIENS POTENTIELS
- CONSERVATION MIN 40% DU TERRAIN SOUS COUVERT BOISÉ

Figure 11 : Corridors naturels à conserver



● Forces et faiblesses

FORCES ET FAIBLESSES

- Positionnement géographique à la croisée des réseaux autoroutiers A-25 et A-640.
- Grande visibilité sur les vitrines autoroutières.
- Présence de la gare de train de banlieue et l'émergence d'un réseau cyclable.
- Proximité de la rue commerciale Masson et du pôle commercial régional.
- Quelques éléments d'intérêt dans l'environnement immédiat (ex. rivière Mascouche, boisés et parc du Grand-Coteau).

- Trame de rue, trame lotie et trame bâtie actuelles plutôt désorganisées (trame de rue non perméable, barrières physiques – autoroutes/voie ferrée, lots de dimensions variées, implantation en fond de lots, gabarits de bâtiments variés, etc.).
- Parcours actifs (trottoirs et réseau cyclable) interrompus.
- Conflits de circulation (temps d'attente induit par l'arrêt des bus) dus à l'aménagement actuel de la chaussée des axes routiers principaux (ex. avenue de la Gare).
- Ségrégation horizontale des activités économiques et étalement urbain, particulièrement dans la partie des grandes surfaces commerciales et du parc industriel de première génération.
- Absence de parcs, d'espaces publics et de rassemblement au sein du secteur.
- Grandes surfaces imperméables dédiées au stationnement contribuant aux îlots de chaleur.
- Nombreux espaces résiduels et sous-utilisés.
- Peu ou pas de mobilier urbain distinctif.
- Composantes naturelles non connectées et peu mises en valeur.
- Quasi-absence d'arbres et d'aménagements sur la majorité des propriétés, à l'exception des développements récents.

● Opportunités et contraintes

OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES

- Développement d'une vision d'ensemble intégrée pour la totalité du pôle et maximalisation de la richesse foncière.
- Occasion de créer un véritable quartier de la Gare.
- Terrains vacants et superficies importantes présentant un potentiel de requalification dont le site de l'aéroport.
- Attraction de nouveaux modèles d'entreprises plus urbaines et moins contraignantes.
- Occupation plus optimale du secteur en termes de densification et de mixité (horizontale et verticale) des fonctions économiques.
- Diversification des typologies d'habitations favorisant une mixité sociale.
- Intégration de commerces et de services de proximité.
- Aménagement et prolongement continu des parcours actifs (trottoirs et réseaux cyclables)
- Consolidation du réseau de transport par autobus et réduction des conflits de circulation sur les axes principaux (meilleure fluidité).
- Développement d'une signature des entrées de ville et des axes principaux de circulation dont l'avenue de la Gare.
- Réduction des îlots de chaleur par une meilleure occupation de l'espace et l'intégration d'aménagements durables.
- Aménagement de parcs, d'espaces publics et de rassemblement et optimisation de la forêt urbaine (plantation d'arbres).
- Connectivité des composantes naturelles et optimisation de la biodiversité.
- Mise en application des pratiques d'aménagement durables (ex. écoconstruction et efficacité énergétique, toit plat blanc/vert, gestion des eaux de ruissellement, etc.).

- Corridor de bruit le long des réseaux autoroutiers A-25 et A-640.
- Coûts liés à la décontamination des sols.
- Remembrement des lots et phases de redéveloppement.
- Réticence des propriétaires actuels au projet de requalification (notamment dans le secteur industriel au nord).
- Coût et financement des aménagements publics.

Synthèse de la lecture du lieu

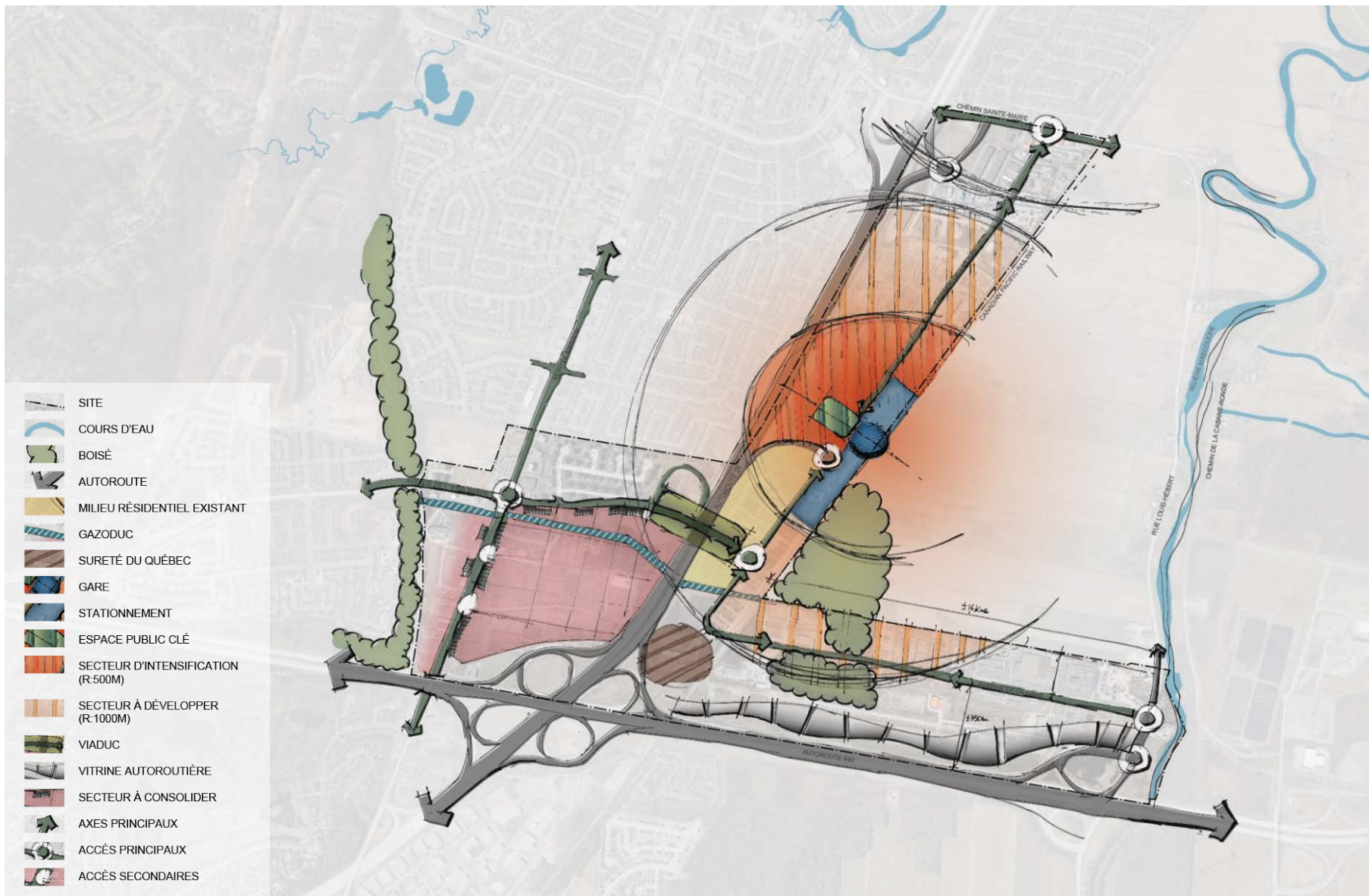


Figure 12 : Synthèse des potentiels et des contraintes

● Enjeux

À la lumière de la lecture du milieu et des opportunités de développement ou de redéveloppement, cinq (5) grands enjeux conditionnent l'établissement et l'aménagement du pôle multifonctionnel DOT au pourtour de la gare de Mascouche.

ENJEU 1

Constitution d'un milieu de vie mixte et intégration de services de proximité au sein d'un espace public structurant et identitaire pour le quartier de la gare (DOT – rayon de marche de 500 m)

ENJEU 2

Densification du pôle commercial régional et mixité des fonctions

ENJEU 3

Requalification du parc industriel et du site de l'aéroport en continuité avec le quartier de la gare dans un esprit de quartier d'affaires vert intégrant les milieux naturels et profitant d'une visibilité autoroutière

ENJEU 4

Optimisation de la mobilité active au sein du pôle multifonctionnel DOT de la gare de Mascouche.

ENJEU 5

Intégration des meilleures pratiques d'aménagement durable et arrimage aux espaces écoforestiers à conserver



2 | IMAGINER ET CONCEVOIR

Vision d'aménagement

Énoncé de vision

p. 2-04

Concept global

p. 2-06

Principes directeurs

p. 2-07

Affectations et densités d'occupation du sol

Aires d'affectation

p. 2-16

Usages autorisés

p. 2-17

Le secteur couvrant le PPU est composé de plusieurs sous-secteurs aux spécificités distinctes. Toutefois, la vision mise de l'avant pour l'ensemble du secteur souscrit à des éléments clés tels que :

- Densité et Forme urbaine structurante
- Qualité des espaces publics
- Connectivité (piétonne, verte, etc.)
- Vitalité



● Énoncé de vision



Portland, Oregon

« Concevoir un projet exemplaire et novateur en matière de développement durable ayant comme premier objectif : un milieu à l'échelle du piéton... »

1. Connectivité des déplacements actifs

Désenclaver les différentes parties du territoire séparées par des infrastructures lourdes autoroutières

Le secteur du PPU étant traversé par deux autoroutes Nord-Sud (A-25) et Est-Ouest (A-640), le déplacement actif devient un véritable défi et un enjeu de réaménagement et de consolidation d'un réseau actif continu et sécuritaire.

Des axes tels que l'avenue de la Gare et de l'Esplanade devront faire l'objet d'une planification à long terme qui prendra en charge cet important défi en octroyant davantage de place aux parcours piétons et cyclables. Les emprises actuelles sont parfois suffisantes pour opérer ce changement, mais devraient être bonifiées par endroits afin d'assurer une continuité de parcours intéressant aux plans du déplacement et de l'expérience paysagère.



Postdam, Allemagne

2. Connectivité des espaces naturels

Favoriser des corridors écoforestiers

Dans le cadre de la mise en valeur de ses espaces naturels et boisés, la Ville de Mascouche souhaite maintenir, consolider et intégrer les espaces naturels actuels au sein d'un réseau forestier, permettant l'équilibre entre le développement urbain sans compromettre et mettre en péril la richesse d'un environnement naturel de qualité.

Pour un environnement et une biodiversité viable, la connexion entre milieux humides et écoforestiers ainsi que le passage d'un milieu à l'autre sont de mise afin de permettre à la faune et à la flore de perdurer et de s'épanouir. Tout développement de terrain devra soit respecter les corridors écoforestiers et les milieux humides dument identifiés dans le plan de conservation de la Ville, soit contribuer à renforcer ce caractère en améliorant ces liens naturels par des aménagements paysagers adéquats.



Rockeville, Maryland, US



Écoparc Val Euromoselle, France



Centropolis, Laval

3. Consolidation de la forme urbaine

Prioriser une forme urbaine qui structure le futur quartier DOT, associant formes bâties et espaces publics de qualité

L'ossature et la morphologie des futurs quartiers et développements urbains sont à la base de la qualité du milieu. Prioriser cet aspect, c'est comme annoncer qu'on met en place le squelette de notre quartier. Les interfaces bâties offertes aux piétons, la forme des bâtiments, leurs gabarits ou les traitements architecturaux des rez-de-chaussée des immeubles le long des espaces publics sont autant d'éléments à considérer dans le façonnement de la forme urbaine. Bien que répondant à des besoins immédiats, la forme urbaine constitue un bien consommable non seulement pour le présent mais pour aussi les décennies à venir.

Autant les emprises disponibles aux aménagements des espaces publics sont cruciales, autant les encadrements bâtis font partie intégrante de l'aménagement d'une rue ou d'une place et contribuent fortement à son caractère et à son ambiance. C'est la conjugaison de tous ces éléments qui concourent à l'émergence d'une forme urbaine viable et de qualité.

4. Développement et consolidation des milieux en lien avec leurs particularités respectives :

- Secteur de la Gare
- Secteur de l'aéroport
- Secteur commercial régional

Le secteur du PPU ne constitue pas un milieu homogène. Des ensembles s'illustrant par des particularités spatiales dictent les usages et la planification potentielle à long terme. Ces dits usages ne doivent toutefois pas être l'élément dominant et déterminant quant au futur développement. Ainsi les terrains occupés actuellement, et ce, quel que soit l'usage qui y sévit, devront embrasser une mixité des usages et une densification de leurs terrains dans une vision à terme. La vitalité d'un milieu se mesure à la diversité des fonctions et des activités qui peuvent cohabiter et contribuer à une certaine dynamique économique dudit milieu.

● Concept global

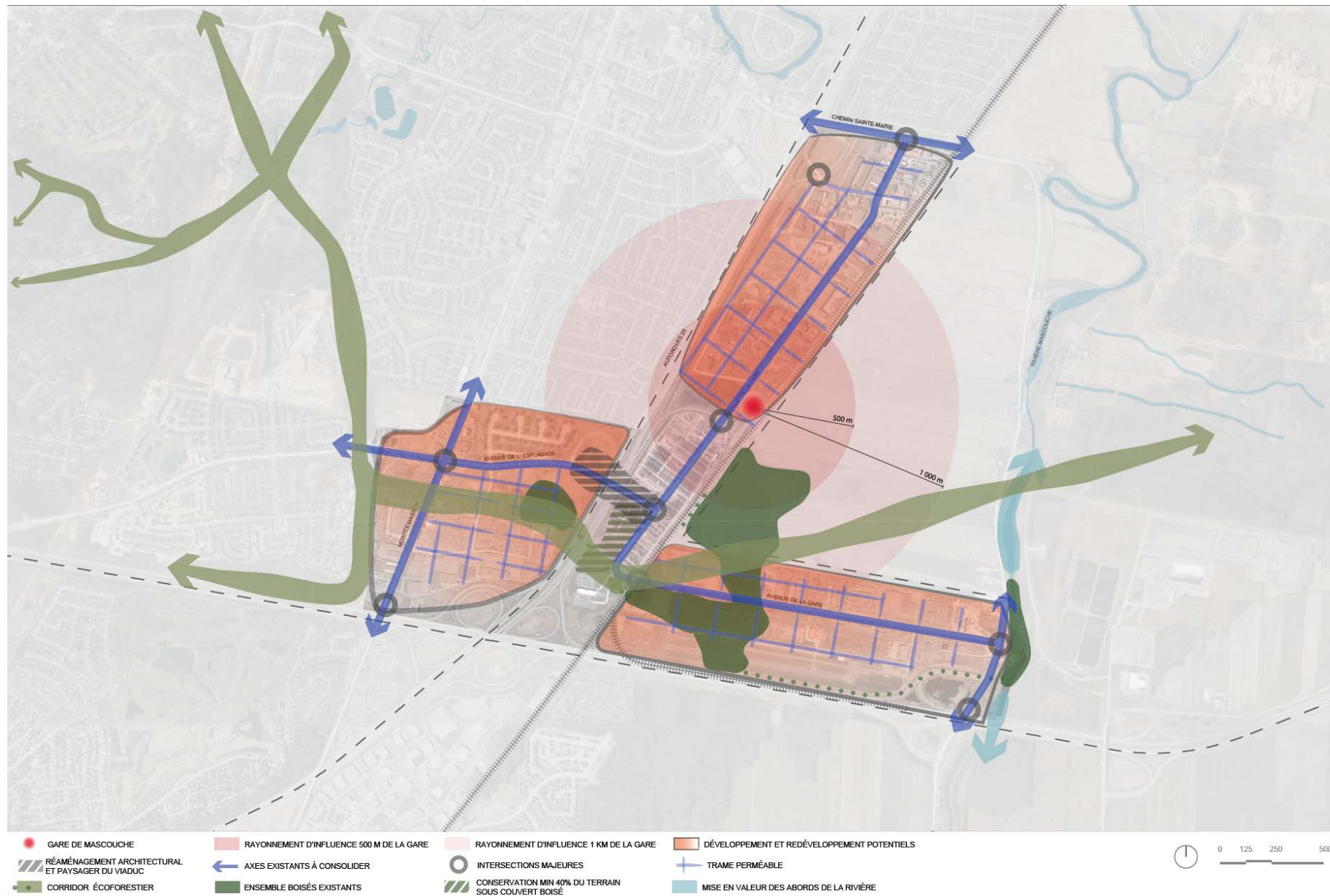


Figure 13 : Concept d'aménagement global

● Principes directeurs

Sur la Forme urbaine

Principe 1 : Proposer une trame urbaine adaptée aux différents usagers

La trame de rues et des îlots constituent l'ADN du milieu urbain. Elles sont le support de tout développement à venir, y compris les espaces publics et les terrains accueillant les implantations bâties. Elles permettent le déploiement des différents réseaux de déplacement.

- Redévelopper le secteur de manière à intégrer une nouvelle trame de rue à même les terrains actuellement occupés à des fins industrielles.
- Former des îlots de plus petite taille permettant de maximiser le redéveloppement du secteur, de multiplier les parcours actifs et d'améliorer l'accessibilité au transport collectif.
- Assurer l'interconnexion de cette trame de rue avec le principal axe du secteur, soit l'avenue de la Gare, l'avenue de l'Esplanade et la Montée Masson.
- Réaménager l'avenue de la Gare et l'avenue de l'Esplanade (notamment dans la partie du viaduc de l'A-25) de manière à améliorer les aménagements dédiés aux usagers actifs et ceux du Transport Collectif ainsi qu'un encadrement architectural et paysager adéquat aux usagers piétons et cyclistes.

Principe 2 : Planter les bâtiments ayant un front bâti continu et des façades contribuant à l'ambiance de la rue

Participant à la définition du caractère urbain, les bâtiments implantés en front de rue contribuent à rendre les parcours conviviaux, intéressants et sécuritaires pour les piétons. Tout en suscitant des interfaces animant ces parcours, ils définissent mieux les espaces publics que ce soient les rues ou les places publiques.

- Sur les artères existantes, favoriser, lors des projets de redéveloppement et d'insertion urbaine, un front bâti rapproché de l'emprise publique et une réduction des marges avant.
- Assurer la continuité (structures contiguës) du front bâti, particulièrement dans le secteur de la Gare et le long de l'avenue de la Gare.
- En bordure des principales voies d'accès et de la place publique, privilégier un encadrement bâti et une volumétrie de bâtiments plus compacte et imposante.
- Distinguer le traitement volumétrique et architectural des rez-de-chaussée des bâtiments ou des 3 à 4 premiers étages, en interface aux espaces publics structurants du secteur.
- Favoriser les stationnements intérieurs ou non visibles de la voie publique.



Portland

Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



RiverEast Center, Portland

Principe 3 : Assurer une qualité architecturale de signature des édifices implantés sur des axes importants

L'identité des futurs quartiers et développements immobiliers est fortement tributaire de la facture architecture des édifices qui les composeront. Reflétant l'époque contemporaine tout en s'inspirant de l'histoire de Mascouche et de ses attraits, les traitements architecturaux seront particulièrement soignés lorsqu'encadrant des espaces publics structurants des secteurs : rues, avenues, places et parcs publics, intersections clés et entrées de ville.

- Concevoir les ensembles urbains en fonction d'un parti architectural qui se déclinera pour les diverses composantes du développement (exemple : maisons de Ville, et têtes d'îlots formées par des édifices plus hauts devront matérialiser un même langage architectural).
- Gradation des gabarits lorsque le bâtiment est plus haut que 4 étages.
- Traitement des rez-de-chaussée en lien avec les espaces publics qu'ils définissent.
- Alternier les matériaux pour créer rythme, transparence et intérêt dans les façades.
- Utiliser les matériaux plus transparents ou moins opaques pour atténuer les effets de grande hauteur (effet massif).

Principe 4: Concevoir des espaces publics structurants et identitaires

Essentiels pour canaliser la dynamique sociale d'un milieu de vie, les espaces publics selon leurs natures respectives seront au cœur des aménagements. Lieux de rassemblement, de pratique sportive, de loisirs ou tout simplement de détente et de flânerie, ces espaces sauront redonner le sentiment d'appartenance aux Mascouchoises et Mascouchois.

- À proximité des accès à la station de train et arrêts d'autobus.
- Établir clairement la vocation ou les activités qui contribueront à faire du lieu un espace public intéressant : événements, spectacles, jeux d'eau, jeux, contemplation, terrasses de café, espaces de verdure et d'ombre, etc.
- La morphologie des espaces publics est en adéquation avec la forme urbaine de l'ensemble du secteur planifié.
- Attention particulière à l'orientation et à la direction des vents pour établir le gabarit adéquat de la place et de l'encadrement requis.
- Favoriser des espaces appropriables et utilisés pendant les 4 saisons.



Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Sur la Mobilité

Principe 1 : Consolider les aménagements actifs et en transport collectif sur les axes existants et futurs

Principaux vecteurs des déplacements mais aussi des développements et des usages, les axes existants et projetés doivent faire l'objet d'aménagement afin de mieux adapter les emprises aux besoins du transport actif et collectif. Afin que mobilité ne demeure pas un vœu pieux, il est essentiel d'établir, selon la hiérarchie de l'espace public, les principaux composants à aménager, incluant trottoirs, pistes ou bandes cyclables, pistes multifonctionnelle, aménagements paysagers, foresterie urbaine, jardins de pluie, terrasses, espaces de dégagement pour les arrêts d'autobus, le mobilier urbain, etc.

- Déterminer les emprises nécessaires pour des aménagements qui s'adressent aux différents usagers.
- Aménager le domaine public de manière à permettre aux différents utilisateurs (piétons, cyclistes, autobus, automobilistes et camions) de cohabiter de façon adéquate, sécuritaire et conviviale : affichage, marquage au sol, zones tampons, bandes gazonnées, bollards, etc.
- Privilégier un parcours public clairement défini pour le piéton : rue principale, rues secondaires, place, etc.

Principe 2 : Planifier un réseau actif continu reliant tout bâtiment aux points d'intérêt et aux espaces publics majeurs du secteur

La trame de rues représente prioritairement les principaux réseaux pour les divers déplacements d'aussi divers usagers : automobilistes, autobus, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc. Toutefois, en complément de ce premier réseau, un second réseau est aussi essentiel à une efficacité de la mobilité : c'est le lien entre le réseau public et privé. La mobilité commence dès la sortie d'un édifice, d'un autobus ou d'une voiture. Aussi, les liens reliant les accès aux bâtiments aux divers points d'intérêt des secteurs (accès à la station, à la place et aux divers commerces et centres d'activités) seront aussi importants que le réseau des espaces publics lui-même.

- Assurer une continuité et un bouclage des réseaux piétons et cyclable depuis l'emprise privée/accès aux bâtiments jusqu'à la station de train.
- Encourager des parcours actifs continus, aménagés et connectés sur les grands terrains de tenure privée (ex. centres commerciaux et projets intégrés).
- Favoriser du mobilier signalétique ainsi que des aménagements paysagers contribuant à mieux identifier les réseaux actifs et à mieux les sécuriser par rapport aux réseaux motorisés.



Dallas, Texas

Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâti et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Burnaby, Vancouver

Principe 3 : Prévoir les aménagements et installations requises pour les cyclistes et personnes à mobilité réduite

Des aménagements paysagers et du mobilier est à prévoir sur les espaces publics et les terrains privés dont les projets sont de type intégrés.

- À proximité des places publiques, d'intersections majeures, des arrêts d'autobus, prévoir des haltes ou espaces dédiés aux supports à vélos.
- Mobilier divers, dégagements, matériaux et textures requises pour les personnes à mobilité réduite.

Principe 4 : Favoriser l'intermodalité des différents modes de transport actif (piéton et cycliste) avec les modes de transport collectif (autobus et train)

Le train représente le moyen de transport le plus performant pour les déplacements vers la Ville-Centre, Montréal, mais les déplacements intra-municipaux sont peu efficaces. Cependant, à plus long terme et dans la perspective de concevoir le secteur comme un véritable DOT (TOD), il est permis d'anticiper dès à présent, une intermodalité entre le train, le transport en vélo et un réseau d'autobus local appelé à se développer de manière plus soutenue au cours des prochaines années. En effet, un système de transport collectif performant à l'échelle de la ville de Mascouche, mais également de la MRC, est parfaitement envisageable, rendant les déplacements intra et inter-municipaux plus efficaces.

- Planifier les points de rencontre entre les réseaux des modes de transport.
- Des espaces dument aménagés et clairement identifiés permettent de planifier dès à présent les arrêts des autobus et les haltes cyclables au sein d'espaces publics de qualité : élargissement de trottoirs, mobilier, placettes, places, etc.
- Arrimer les accès aux divers modes de transport à la station de train.
- Améliorer les interfaces à la Gare pour le bénéfice de l'ensemble des usagers.
- Les réseaux et les déplacements doivent être parfaitement identifiés afin d'éviter tout conflit et empiètement d'un réseau sur l'autre.
- Les espaces de stationnement, et ce, quel que soit le mode déplacement (voiture, vélo), doivent s'intégrer dans l'aire intermodale tout en étant clairement affichés.



King street, Kitchener, Ontario

Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Metro bus, Los Angeles

Sur la Vocation et la Mixité

Principe 1 : Consolider une diversité d'usages et de tenures dans un rayon de 1 km de la Gare

La proximité de la Gare représente un élément majeur pour la diversification et l'intensification des usages alentour. Le secteur limitrophe attirera des familles, des jeunes professionnels, des personnes âgées et favorisera les contacts entre ses habitants par la création d'espaces publics et de lieux de rencontres. On y proposera des propriétés, mais aussi des logements locatifs. L'opportunité pour les jeunes entrepreneurs écoresponsables et des commerçants explorant de nouvelles avenues et façons de faire est réelle dans un nouveau quartier souscrivant aux principes de DOT et de développement durable.

- Prévoir des immeubles résidentiels en mixité avec des usages commerciaux, de services et de bureaux aux abords de l'avenue de la Gare.
- Favoriser une mixité verticale afin de maintenir une présence commerciale continue autour de la place publique.
- Faire une place aux commerces de proximité, dans une optique de complémentarité avec la fonction résidentielle et publique.
- Structurer les nouveaux îlots résidentiels autour d'une place publique majeure et encourager une diversité de typologies et de densités dans un esprit de mixité sociale : maisons de ville, condominiums, appartements, etc.
- Favoriser une diversité de tenure : logements locatifs, propriétés et copropriétés.
- Anticiper un scénario évolutif permettant une densification des terrains du stationnement incitatif de l'AMT.

Principe 2 : Développer ou requalifier les milieux en fonction du potentiel du contexte d'insertion

Dans un secteur où la plupart des terrains sont construits, mais où l'avènement du train peut susciter un intérêt à redévelopper, à requalifier et à profiter plus de ce moyen de transport, toutes sortes d'usages sont possibles. Toutefois, la localisation et le contexte spatial ainsi que les contraintes et potentiels associés à chacun dicteront les vocations dominantes ou le tournant à donner au redéveloppement. Les interfaces existantes ainsi que les infrastructures en place seront à considérer le moment venu de requalifier le milieu.

- Prioriser des usages conformes à la vision de la Ville pour les 50 prochaines années : ne pas hypothéquer le présent pour un avenir à court terme (phasage préconisé).
- Favoriser des usages complémentaires pour l'ensemble du secteur : la mixité est de mise et les espaces monofonctionnels ne sont plus viables.
- Tirer profit des particularités des sites considérés : présence de l'autoroute pour la visibilité de certaines entreprises, la centralité de la Montée Masson propice pour des usages destinés à l'ensemble des habitants de Mascouche, nouveau secteur de la Gare pour les jeunes familles et les jeunes entrepreneurs innovateurs, etc.



Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Principe 3 : Favoriser une mixité des usages verticale et horizontale

Un milieu dynamique et viable se caractérise par la diversité des activités qui s'y déroulent et des usagers qui y vivent ou qui y passent. Mise à part une mixité horizontale à préconiser dans les différents secteurs du PPU, certains usages peuvent avoir des avantages à se regrouper au sein d'un même bâtiment (mixité verticale), comme des entreprises ou bureaux. Toutefois, d'autres usages, tels les commerces de détail, restaurants, cafés, etc. contribuent, quant à eux, à animer les espaces publics et la vie de quartier.

- Encourager une mixité horizontale et verticale à proximité de la gare de train.
- Favoriser une diversité des usages au sein d'un même secteur.
- Prioriser la mixité verticale aux abords des espaces publics structurants : avenue de la Gare, Montée Masson, avenue de l'Esplanade, places et parcs publics, places commerciales, etc. (fonctions favorisant l'animation au rez-de-chaussée)
- Favoriser le partage des espaces de service commun (ex. stationnement).

Principe 4 : Entrevoir la mixité des usages selon la compatibilité des fonctions et l'intérêt du milieu de vie

Les sous-secteurs du PPU sont tous porteurs de potentiels de développement ou de redéveloppement économique, selon leur situation dans le territoire, la proximité d'axes de transport majeurs (autoroutes, voie ferrée) et les terrains disponibles ou à requalifier.

- Se doter d'une vision claire quant aux vocations à encourager afin de guider le redéveloppement à long terme (préconiser un phasage du développement)
- Prioriser les usages visant une viabilité du milieu à long terme.
- Consolider la vitalité économique de certains secteurs (même si la forme urbaine est appelée à évoluer) : exemple Montée Masson.
- Regrouper les usages compatibles sans pour autant créer des zones monofonctionnelles, et ce, pour des fins d'économie d'échelle et de rentabilité au niveau des services pouvant être en partage.
- Traiter les interfaces entre différents usages afin de minimiser les impacts négatifs.



Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Sur la Performance Environnementale

Principe 1 : Préserver et/ou intégrer les espaces boisés existants au futur développement

Les espaces boisés et les milieux humides présents dans le secteur du PPU sont à préserver et à intégrer au sein des futurs développements. La Ville privilégiant certains corridors écoforestiers qui assureraient la viabilité de ces milieux naturels, tout aménagement bâti ou paysager aura donc avantage à intégrer ces espaces dans tout développement futur.

- Favoriser des usages publics de type passif dans les espaces à préserver.
- Assurer des interfaces paysagères de moindre impact aux abords des milieux à préserver.
- Prévoir des bandes paysagères en interface avec les milieux à préserver : préciser la nature des plantations et des aménagements permettant une transition des milieux naturels vers le milieu bâti.
- Préserver autant que possible les arbres matures au sein du terrain à développer ou à redévelopper.

Principe 2 : Encourager une forme urbaine compacte contribuant à des économies d'énergie et de ressources

Le premier geste quant à la minimisation des impacts sur l'environnement débute au moment de la planification même du développement. Réduire les grandes empreintes bâties au sol ou les surfaces pavées et imperméables pour dégager, en contrepartie, des espaces verts et paysagers dicte, implicitement, une compacité de la forme urbaine par un choix judicieux de formes bâties à regrouper profitant ainsi des services et infrastructures, en réduisant les déplacements et l'étalement des dites infrastructures.

- Maximiser l'implantation des édifices le long et autour d'espaces publics.
- Privilégier le regroupement des aires pouvant être communes : stationnements, accès, etc.
- Favoriser la proximité des usages complémentaires à la fonction résidentielle ou au milieu d'emplois.
- Équilibrer le développement immobilier en tenant compte des infrastructures à mettre en place : prévoir une densité adéquate tout en permettant de rentabiliser les services mis en place.



Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. Implantation bâtie et architecture diversifiée
8. Gestion de l'offre en stationnement



Principe 3 : Favoriser la rétention des eaux de pluie et leur réutilisation à certaines fins domestiques

Les futurs aménagements sur les terrains privés ou publics doivent démontrer des bonnes pratiques en matière de gestion des eaux de ruissellement. Une série de mesures devront être favorisées, voir exigées afin de minimiser les impacts des futurs développements sur le drainage du site.

- Les aménagements paysagers doivent permettre la rétention et la percolation des eaux de pluie.
- L'intégration de surfaces ou bassin de rétention dans les aménagements des terrains.
- Des jardins de pluie sont encouragés notamment proches des intersections ou les dégagements de terrains sont plus envisageables et contribuent au marquage du paysage urbain.
- La récupération des eaux de pluie à partir des toitures peut servir à des fins d'arrosage, par exemple.

Principe 4 : Réduire les îlots de chaleur encourageant des aménagements paysagers efficaces et durables

La réduction des îlots de chaleur nécessite une réduction des surfaces asphaltées et noires. Plusieurs dispositions sont possibles pour tout un futur développement urbain

- Exiger une couleur pâle pour les toitures en se référant à l'indice IRS (indice de réflectance solaire). Exemple : IRS d'au moins 78 pour les toits plats et d'au moins 29 pour les toits en pente.
- Encourager les toits verts.
- Limiter la surface pavée au sol.
- Exiger un pourcentage minimal de couverture végétale pour le terrain à développer.
- Établir des normes en ce qui concerne la canopée pour les surfaces pavées.
- Favoriser la mise en commun des entrées charretières et des aires de stationnement.
- Encourager ou exiger un minimum de cases de stationnement à l'intérieur.



Écosse

Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. **Densité des usages**
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. **Design urbain, sécurité, qualité, identité**
7. **Implantation bâtie et architecture diversifiée**
8. **Gestion de l'offre en stationnement**



Portland

Principe 5 : Inciter le recours à des systèmes énergétiques de moindre consommation

Plusieurs mesures visant l'usage d'appareils moins énergivores font déjà partie de notre paysage. Les éléments suivants peuvent toutefois être mentionnés :

- Privilégier des implantations et un lotissement maximisant l'utilisation passive de l'énergie solaire (orientation des édifices).
- Encourager le recours à des énergies propres et renouvelables, comme les panneaux solaires (intégrés à l'architecture et au paysage).
- Exiger des toilettes de faible débit et à double chasse.
- Favoriser l'utilisation d'appareils sanitaires fonctionnant à sec.
- Encourager des électroménagers certifiés Energy Star.



Éléments du DOT/TOD

1. Interfaces des points d'accès au TC
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages
4. Mixité sociale

5. Réseau de rues accessibles
6. Design urbain, sécurité, qualité, identité
7. **Implantation bâtie et architecture diversifiée**
8. **Gestion de l'offre en stationnement**



Aires d'affectation

Le secteur du PPU se compose de 7 principales aires d'affectation du sol :

- Aire 1- M1-1 Affectation multifonctionnelle – Secteur Sainte-Marie
- Aire 2- M1-2 : Affectation multifonctionnelle – Secteur du Pôle d'emplois du secteur de la Gare
- Aire 3- M1-3 : Affectation multifonctionnelle – Secteur du Parc d'affaires
- Aire 4- M1-4 : Affectation multifonctionnelle – Secteur du Pôle commercial régional
- Aire 5- M2-1 : Affectation multifonctionnelle DOT – Secteur de la Gare
- Aire 6- M2-2 : Affectation multifonctionnelle DOT – Secteur du Parc d'affaires
- Aire 7- M2-3 : Affectation multifonctionnelle DOT – Secteur du Pôle commercial régional
- Aire 8- H2 : Affectation d'habitations de moyenne et forte densité

Figure 14 : Plan des aires d'affectation



● Usages autorisés

Les tableaux ci-après présentent les usages autorisés et les densités d'occupation du sol par aire d'affectation.

Tableau 1 - M1-1 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE –SECTEUR SAINTE-MARIE - Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (3) (4)} ▪ Commerces et services ^{(2) (3)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité brute moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixée à 7500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> <p>⁽³⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %)</p> <p>⁽⁴⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1 et maximal de 2,5</p> |

Tableau 2 - M1-2 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE – SECTEUR DU PÔLE D'EMPLOIS DU SECTEUR DE LA GARE - Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (3) (4)} ▪ Commerces et services ^{(2) (3) (4)} ▪ Industries légères sans entreposage extérieur ^{(3) (4)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité brute moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixée à 7 500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> <p>⁽³⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %)</p> <p>⁽⁴⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1</p> |

Tableau 3 - M1-3 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE – SECTEUR DU PARC D'AFFAIRES- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerces et services ^{(1) (2)} ▪ Industries légères sans entreposage extérieur ^{(1) (2)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <ul style="list-style-type: none"> ⁽¹⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %) ⁽²⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1 |

Tableau 4 - M1-4 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE – SECTEUR DU PÔLE COMMERCIAL RÉGIONAL'- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (2) (3)} ▪ Commerces et services ^{(2) (3)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <ul style="list-style-type: none"> ⁽¹⁾ La densité brute moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha ⁽²⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %) ⁽³⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1 |

Tableau 5 – M2-1 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE DOT – SECTEUR DE LA GARE- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (2) (4) (5)} ▪ Commerces et services ^{(3) (4) (5)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité brute moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ La densité brute moyenne minimale pour le secteur situé dans un rayon de 500 m de l'accès à la station de train, est fixée à 100 log/ha</p> <p>⁽³⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixée à 7 500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> <p>⁽⁴⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %)</p> <p>⁽⁵⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1,5</p> |

Tableau 6 – M2-2 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE DOT – SECTEUR DU PARC D'AFFAIRES- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (2) (4)} ▪ Industries légères sans entreposage extérieur ^{(2) (4)} ▪ Commerces et services ^{(2) (3) (4)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ Le coefficient d'emprise au sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %)</p> <p>⁽³⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixée à 7 500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> <p>⁽⁴⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1,5</p> |

Tableau 7 – M2-3 - AFFECTATION MULTIFONCTIONNELLE DOT – SECTEUR DU PÔLE COMMERCIAL RÉGIONAL- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ^{(1) (2) (3)} ▪ Commerces et services ^{(2) (3) (4)} ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Institutionnel ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité brute moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) minimal est de 0,3 (30 %)</p> <p>⁽³⁾ Le Coefficient d'Occupation au Sol (COS) minimal est de 1</p> <p>⁽⁴⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixé à 7 500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> |

Tableau 8 – H2- HABITATIONS DE MOYENNE ET FORTE DENSITÉ- Usages et densités

| ACTIVITÉS PRIVILÉGIÉES | DISPOSITIONS PARTICULIÈRES |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation ⁽¹⁾ ▪ Commerces et services ⁽²⁾ ▪ Parc, espaces verts et équipements récréatifs ▪ Infrastructures et équipements d'utilité publique | <p>⁽¹⁾ La densité moyenne minimale pour les secteurs à redévelopper dans cette aire d'affectation est fixée à 60 log/ha</p> <p>⁽²⁾ La superficie de plancher maximale d'un bâtiment commercial est fixé à 7 500 m². Toutefois, cette restriction n'est pas applicable à un bâtiment de plus d'un étage (la superficie de plancher aux étages supérieurs ne pouvant être inférieure à celle du rez-de-chaussée) qui s'intègre à un développement d'ensemble mixte ou à un bâtiment mixte comportant au moins 3 types d'usages de nature différente, le tout conformément aux dispositions de l'article 1.5.1 du document complémentaire au schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins.</p> |

3 | GUIDER ET RÉALISER

Guide d'aménagement et plan d'action

Secteur clés

p. 3-02

Balises d'aménagement générales

p. 3-03

Balises d'aménagement détaillées

Nouveau quartier de la gare

p. 3-05

Parc d'affaires

p. 3-26

Secteur commercial en mutation

p. 3-41

Décliner la vision d'aménagement pour le secteur du PPU en une série d'objectifs, d'orientations et d'actions, voici ce qui définit le troisième volet du PPU. Selon les problématiques spécifiques aux secteurs identifiés dans les volets précédents, les orientations d'aménagement relatives à la trame urbaine, à l'implantation et à l'architecture ainsi qu'à l'aménagement des terrains, sont établies afin d'encadrer tout futur développement ou requalification des différents secteurs pour en faire des milieux de vie viables.



● Guide d'aménagement et plan d'action

Secteurs clés

Le pôle multifonctionnel DOT a été découpé en trois secteurs par souci d'établir des orientations adaptées à leur situation actuelle (du fait que chacun se caractérise par une dynamique et une morphologie urbaine différente). La finalité vise le rétablissement du caractère urbain durable en préconisant des objectifs et des orientations d'aménagement qui touchent aussi bien la forme urbaine que la vocation dominante du secteur considéré.

- | | |
|-----------|-----------------------------------|
| Secteur 1 | Le nouveau Quartier de la Gare |
| Secteur 2 | Le Parc d'affaires |
| Secteur 3 | Le Secteur Commercial en mutation |



Figure 15 : Plan clé des secteurs de planification détaillée

Balises d'aménagement générales

TRAME

Balises qualitatives

- Trame urbaine qui supporte l'ensemble des déplacements actifs et passifs en privilégiant des quartiers à l'échelle humaine
- Trame urbaine perméable
- Réseaux de rues, lots de développement et îlots planifiés conjointement pour une forme urbaine viable et durable
- Bouclage des réseaux et des parcours

IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

Balises qualitatives

- Continuité du cadre bâti le long des axes routiers existants et planifiés et en bordure des espaces publics
- Fronts bâtis rapprochés de la rue et des espaces publics
- Intensification de l'occupation du sol (densité et compacité)
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) diminuant l'effet de masse
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti
- Factice architecturale contemporaine et durable
- Haute performance environnementale des bâtiments (tendre vers la norme LEED)
- Interaction entre les rez-de-chaussée des bâtiments et la rue ou l'espace public et maximisation des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir (ambiance)
- L'insertion bâtie dans les milieux existants doit viser l'amélioration de la forme urbaine afin d'offrir des interfaces adaptées à l'échelle piétonne
- Affichage sobre et de grande qualité graphique

Balises normatives

- Densité minimale de l'aire multifonctionnelle TOD : 60 log/ha
- Marge d'implantation de 6 m et moins
- Obligation de toit blanc ou vert
- Respect des principes du Plan directeur des milieux naturels de la Ville de Mascouche et du cadre légal du MDDELCC lors de la détermination des zones constructibles

Balises d'aménagement générales

AMÉNAGEMENT

Balises qualitatives

- Aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste
- Présence d'espaces verts de qualité
- Aménagements durables minimisant les surfaces imperméables et maximisant la canopée d'arbres, y compris les jardins de pluie
- Aménagements favorisant la conservation des milieux naturels
- Favoriser le pavé perméable pour le revêtement des aires de stationnement privé
- Plantation d'alignement d'arbres des deux côtés des rues et des sentiers
- Stationnements intérieurs privilégiés ou non visibles de la voie publique
- Intégration d'un mobilier urbain distinctif
- Minimiser le nombre des entrées charretières, notamment en favorisant des aires de stationnement en commun

Balises normatives

- Interdiction d'aménager une nouvelle aire de stationnement dans une cour avant (à l'exception du stationnement de l'AMT)
- Rétention conforme au guide de gestion des eaux pluviales du MDDELCC
- Respect de la norme *full cutoff* pour les luminaires d'éclairage extérieur
- Respect des principes du Plan directeur des milieux naturels de la Ville de Mascouche et du cadre légal du MDDELCC lors de travaux à l'intérieur de milieux humides



Balises d'aménagement détaillées

SECTEUR 1 – LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE

Caractéristiques

Secteur adjacent à la Gare de train de banlieue (train de l'Est) nouvellement inaugurée, il est constitué essentiellement de terrains occupés par des industries d'entreposage et autres. Le seul terrain vacant est celui limité par la bretelle de l'autoroute A-25 et de l'avenue de la Gare. La partie au sud-ouest de la Gare est en cours de développement, voire même en cours d'achèvement. À l'exception du terrain vacant, les seuls terrains pouvant bénéficier de la présence de la Gare sont tous occupés par divers usages et ce, jusqu'au chemin Sainte-Marie.

L'accès à la station de train se trouve dans cette partie du secteur et offre l'opportunité de planifier un quartier articulé autour d'un espace public majeur et structurant : la Place de la Gare. L'intensité des usages et leurs mixités sont préconisés dans un rayon minimal de 500 m de la station.



Figure 16 : Plan de localisation du secteur de la Gare

Objectifs

- Créer un milieu de vie complet
- Favoriser une plus grande mixité sociale
- Mettre le piéton et l'utilisateur actif au cœur des nouveaux aménagements
- Développer les terrains en cohérence avec une vision d'ensemble de quartier DOT
- Favoriser la requalification des usages industriels désuets et incompatibles avec la fonction résidentielle
- Assurer la continuité d'un front bâti autour des espaces publics significatifs
- Préconiser des commerces aux rez-de-chaussée ou des usages en interaction avec le piéton, et ce, le long des espaces publics clés

PLAN IMAGE



Figure 17 : Plan image à titre illustratif du développement potentiel



ÉLÉMENTS CLÉS DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



Figure 18 : Éléments clés du secteur de la Gare

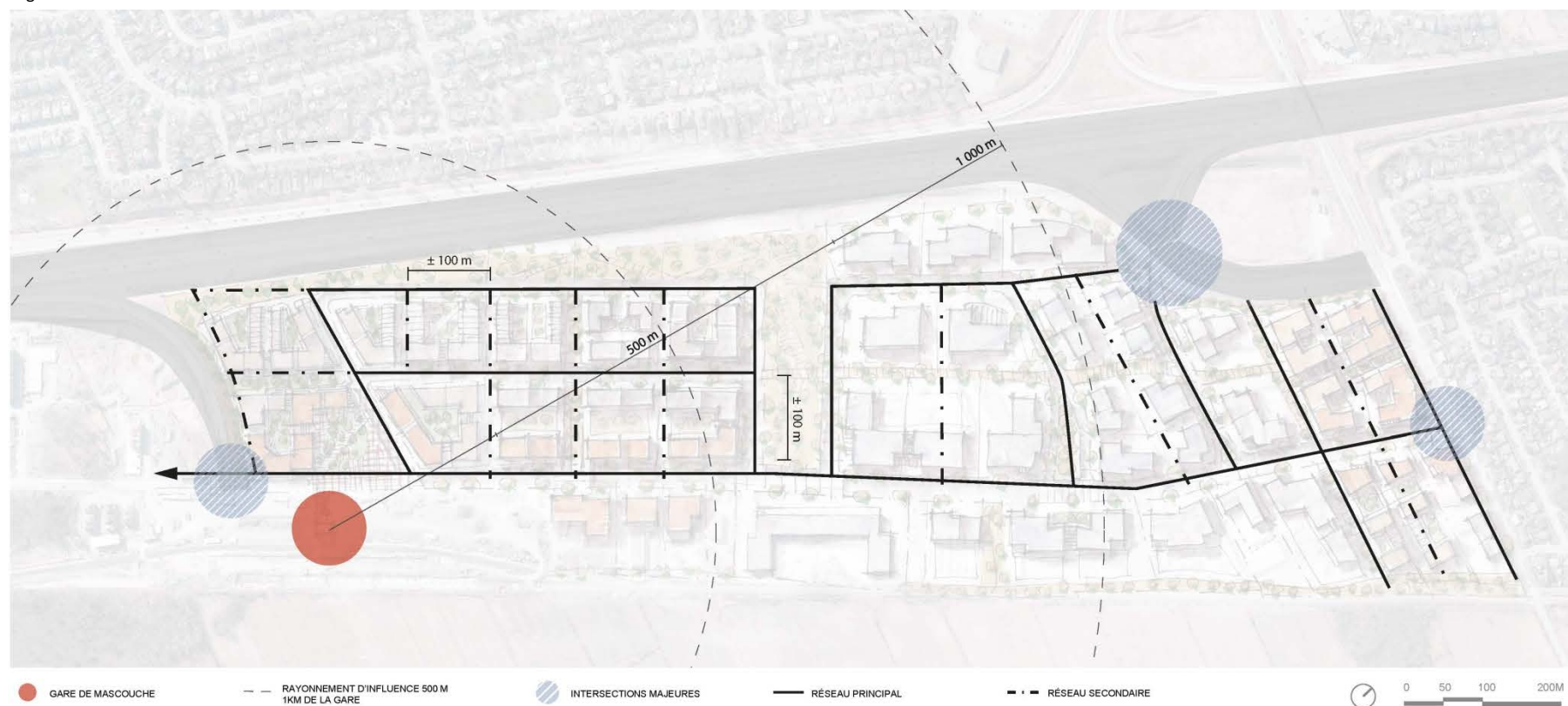
Balises d'aménagement

TRAME

- Un réseau de rues et de liens distants de 150 à 200 m maximum sont favorisés afin de permettre des accès directs à l'avenue de la Gare
- Une subdivision des parcelles des terrains à caractère industriel est préconisée
- Un lotissement adapté à une forme urbaine compacte et variée et non à un usage particulier



Figure 19 : Trame



IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Un front bâti continu et même contigu est fortement privilégié sur l'avenue de la Gare
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures
- Les façades des édifices sont en interaction avec les espaces publics
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti
- Un traitement volumétrique et architectural est essentiel pour la gradation entre le bâtiment et l'espace public
- Modulation des volumes des bâtiments et traitement architectural particulier (basilaire versus étages supérieurs) à l'échelle du piéton
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Bâtiments repères ou iconiques sont encouragés aux abords des espaces publics structurants : fermeture des perspectives de la place publique, intersection majeure, angle de rue, etc.

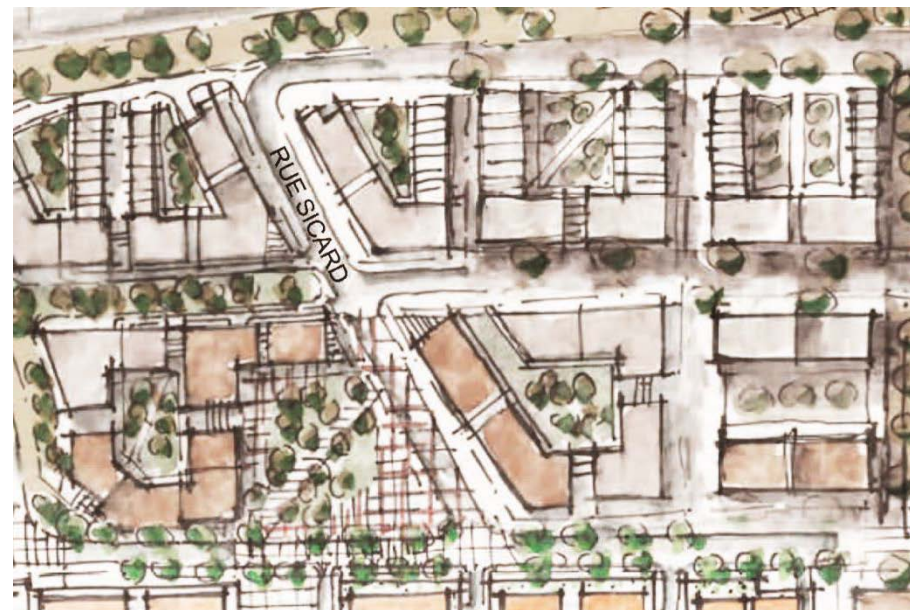


Figure 20 : Grain bâti

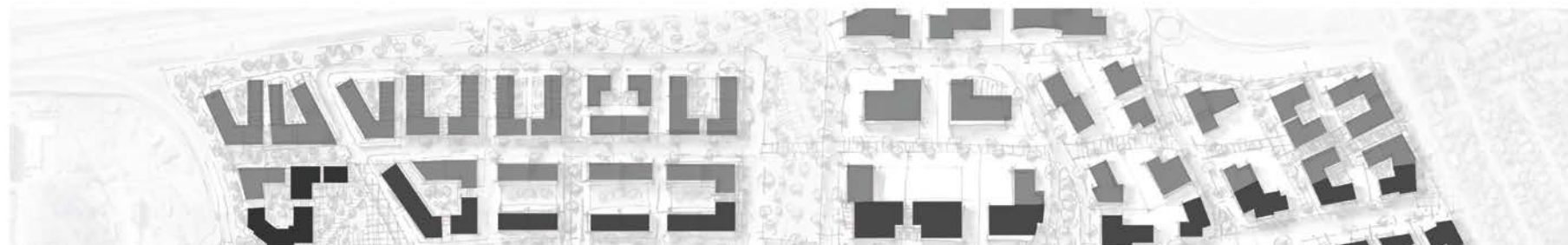


Figure 21 : Plan des hauteurs de bâtiments

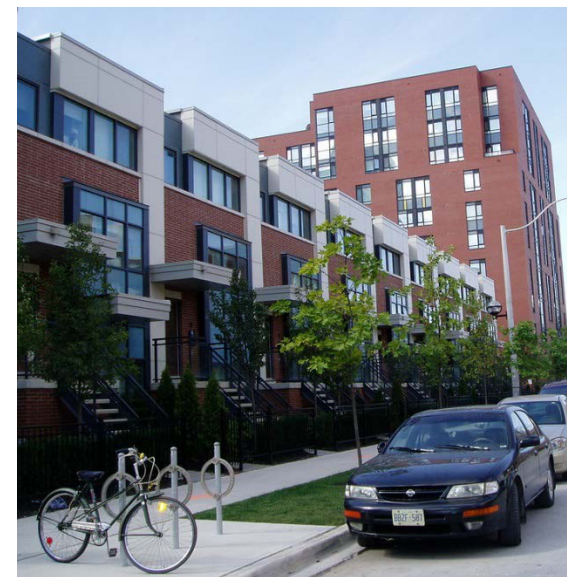


Figure 22 : Principaux usages



Figure 23: Éléments structurants



● GARE DE MASCOUCHE
 ■ AVENUE ET PLACE DE LA GARE
 ■ PARCS
 ■ ZONE TAMPON
 ■ INTERSECTIONS MAJEURES
 0 50 100 200M

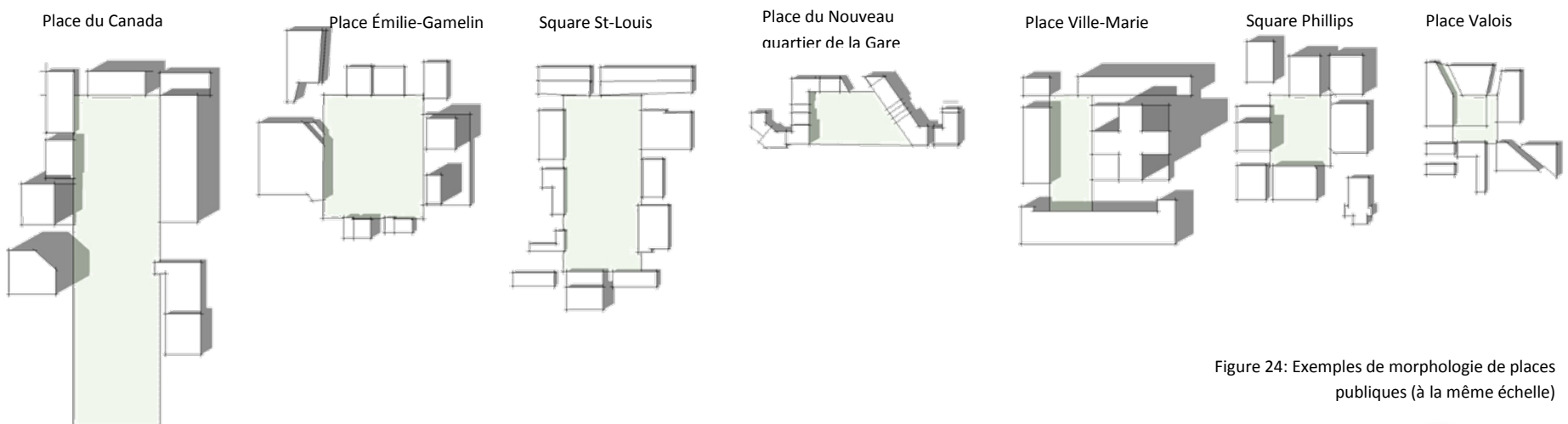


Figure 24: Exemples de morphologie de places publiques (à la même échelle)

MORPHOLOGIE URBAINE DE LA PLACE PUBLIQUE : GABARITS, HAUTEURS, PROPORTIONS DES ESPACES LIBRES

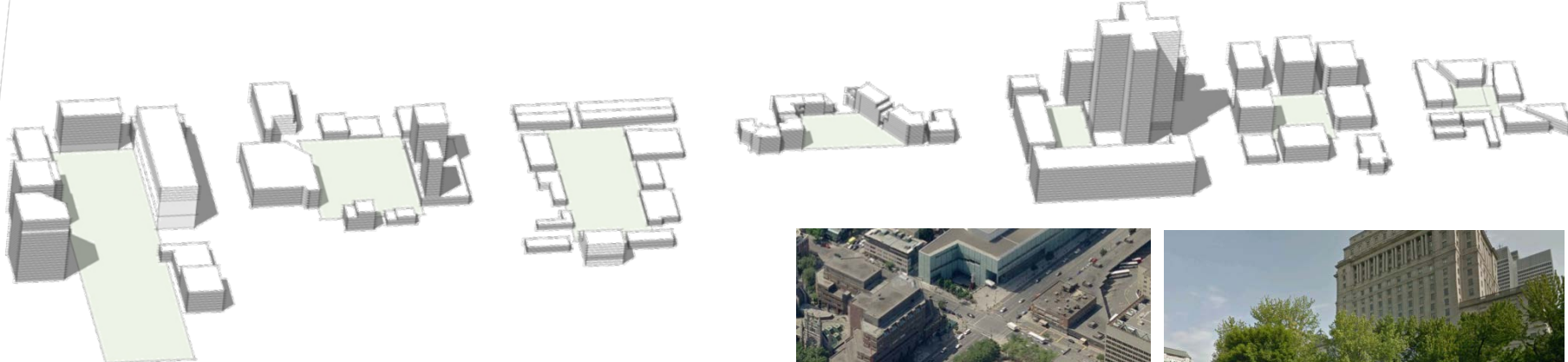


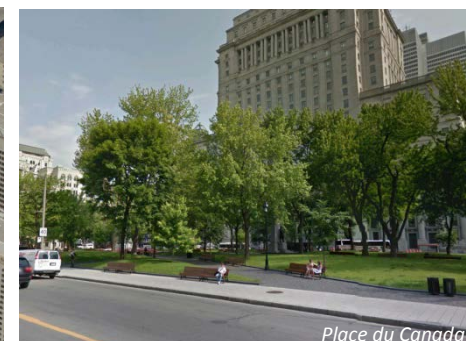
Figure 25: vue axonométrique de places publiques



Dijon



Place Émilie-Gamelin



Place du Canada



Square St-Louis



Place Ville-Marie

Éléments à considérer :

- Une place définie par les bâtiments qui la bordent et la limitent
- Proportions de la place : distance mur à mur des bâtiments versus leurs hauteurs
- Orientation/Ensoleillement
- Direction des vents dominants : effet de courant d'air
- Type de place : ouverte, fermée ou semi-fermée : effets de découverte et de séquences urbaines du parcours piéton

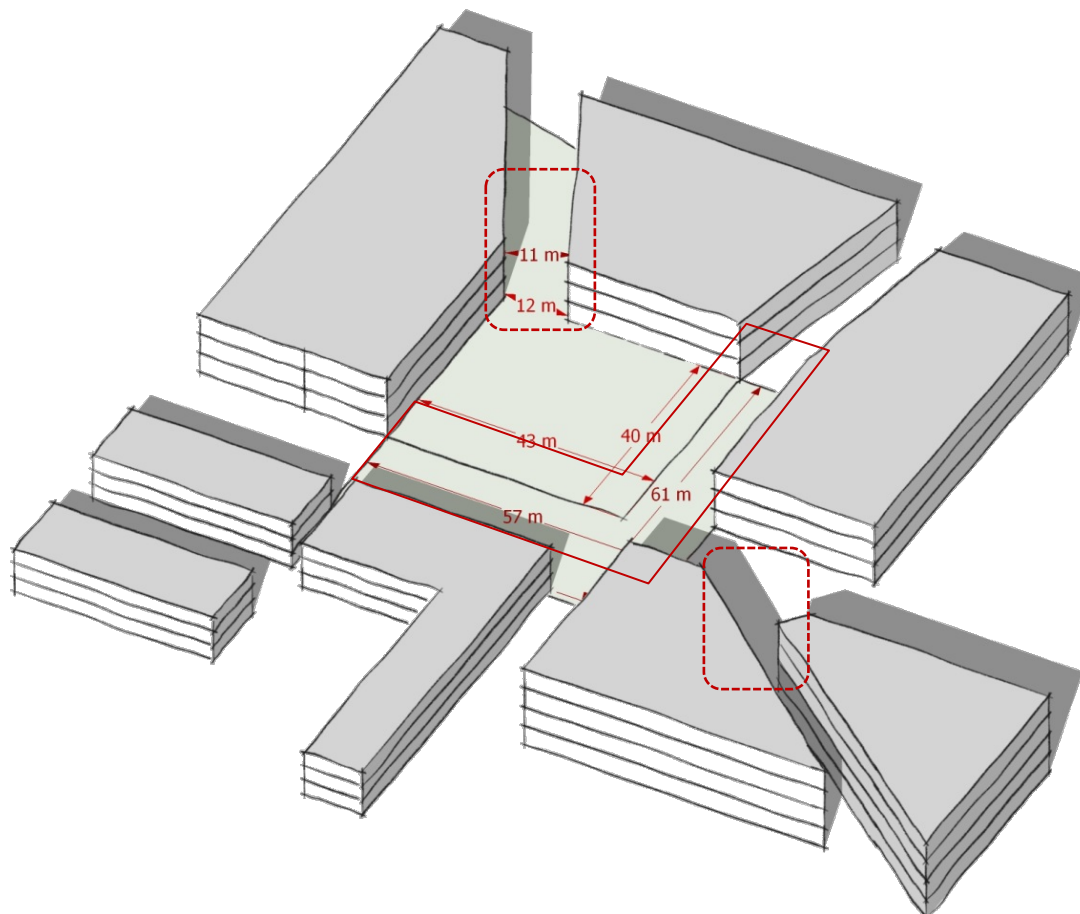


Square Phillips



Place Valois

MORPHOLOGIE URBAINE DE LA PLACE VALOIS : UN GABARIT À L'ÉCHELLE HUMAINE



- À considérer :
- Notion de séquences
 - Ouvertures versus fermetures
 - Découvertes
 - Couverture minérale versus couverture végétale



UNE PLACE PUBLIQUE AU CŒUR DU NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE



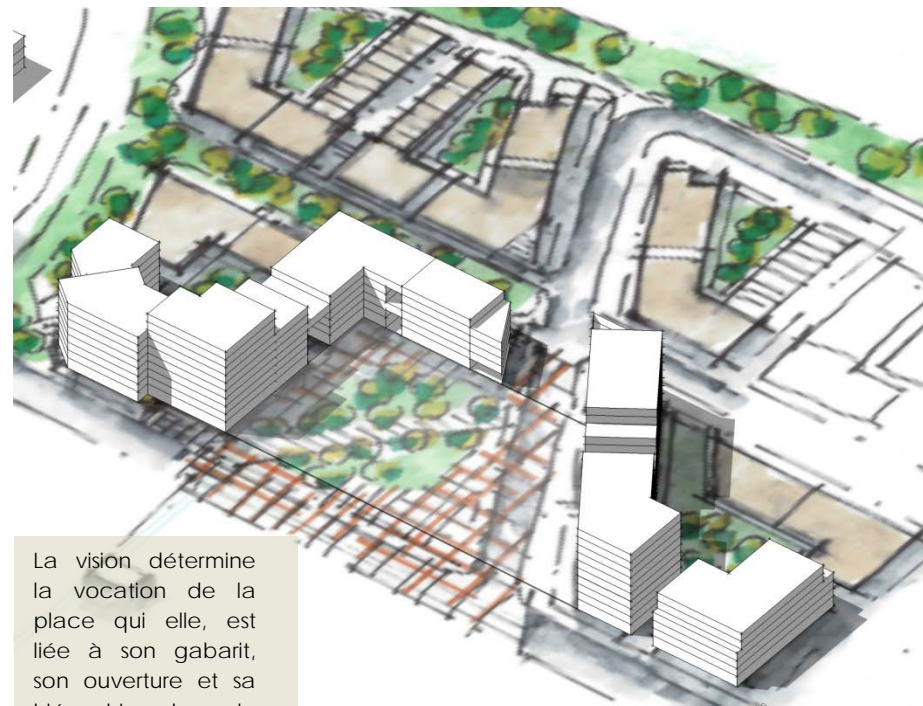
Dijon



Dijon



Rockville, US



La vision détermine la vocation de la place qui elle, est liée à son gabarit, son ouverture et sa hiérarchie dans le tissu urbain : place d'évènement, commerciale, halte urbaine, parc, etc.

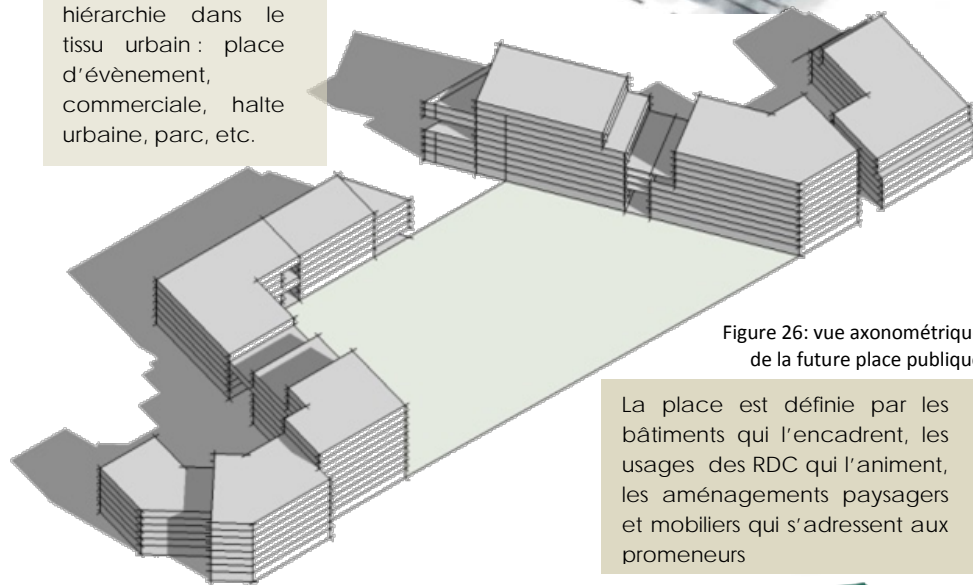


Figure 26: vue axonométrique de la future place publique

La place est définie par les bâtiments qui l'encadrent, les usages des RDC qui l'animent, les aménagements paysagers et mobiliers qui s'adressent aux promeneurs

AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.)
- Aménagement d'un réseau actif continu (trottoirs, pistes cyclables) qui prend forme à partir des accès aux bâtiments privés et se poursuit dans la trame des espaces publics
- Valorisation et aménagement des terrains privés qui sont en interface aux espaces publics : places parcs notamment
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la voie de circulation privilégiés
- Aménagement paysager distinctif et adapté à l'identité de place publique du quartier
- Aménagements paysagers soignés, intégration d'un mobilier urbain distinctif (ex. sculpture) et optimisation de la canopée d'arbres sur le réseau de rues et sur la place publique.



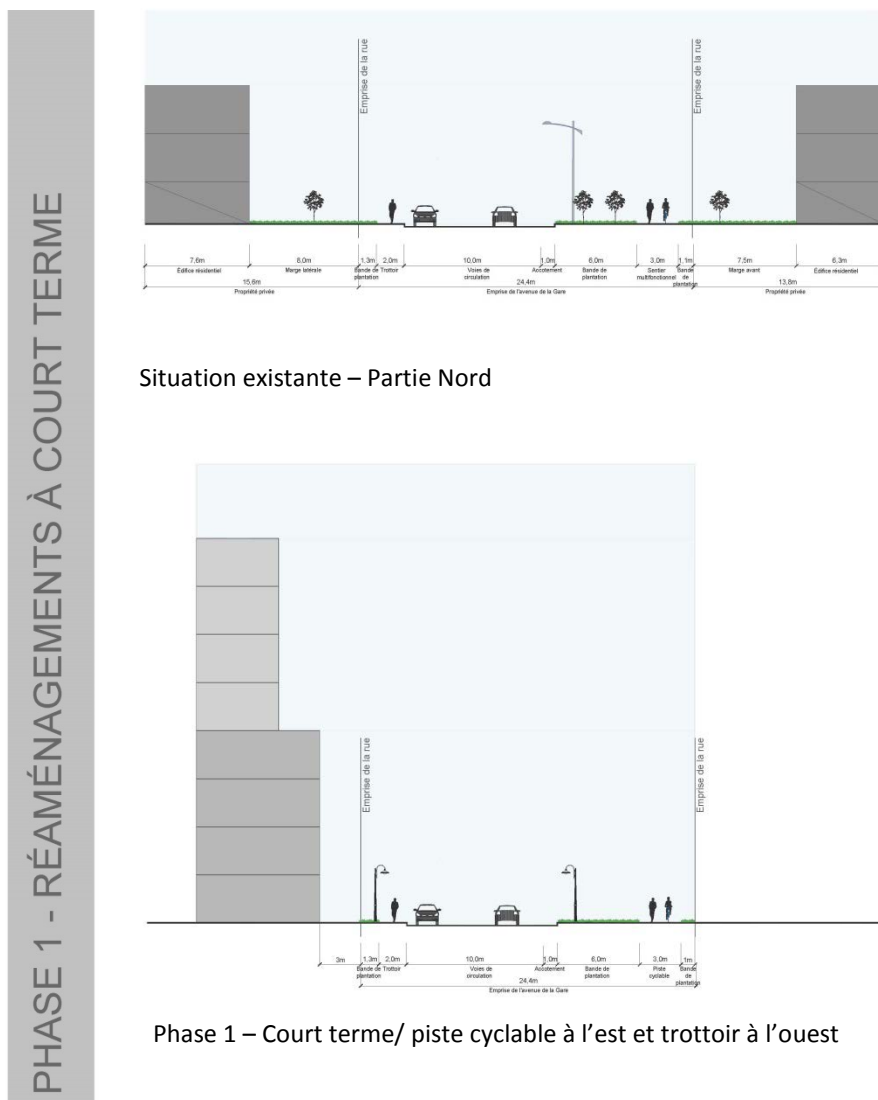
Île-des-Soeurs

Figure 27: Réseaux de transport véhiculaire, transport collectif et actifs



RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE LA GARE

Figure 28: Coupes sur l'avenue de la Gare



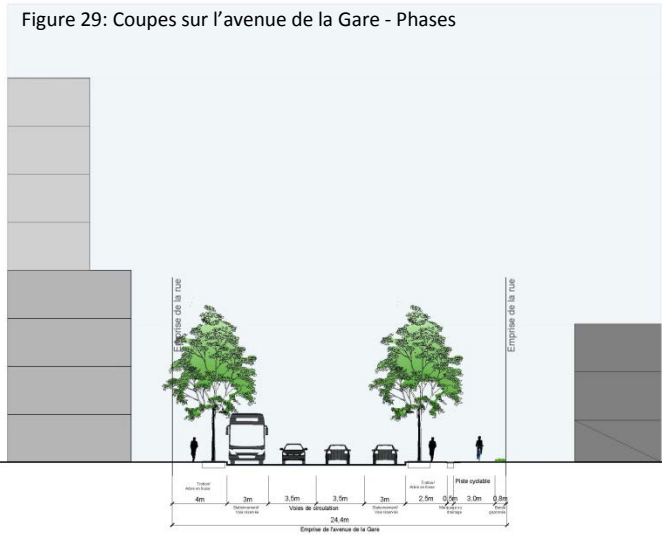
L'avenue de la Gare doit être perçue comme l'espace public catalyseur du nouveau quartier TOD. Pour ce faire, un réaménagement majeur de son emprise est essentiel. De concours avec le développement immobilier qui définira ses abords, l'avenue doit intégrer de manière judicieuse, et adaptée à la mobilité active et au transport collectif, les éléments suivants :

- Piste cyclable
- Larges trottoirs
- Bandes de plantations
- Plantations d'alignement/canopées d'arbres à grands déploiement
- Stationnement sur rue et/ou voies réservées d'autobus potentielles

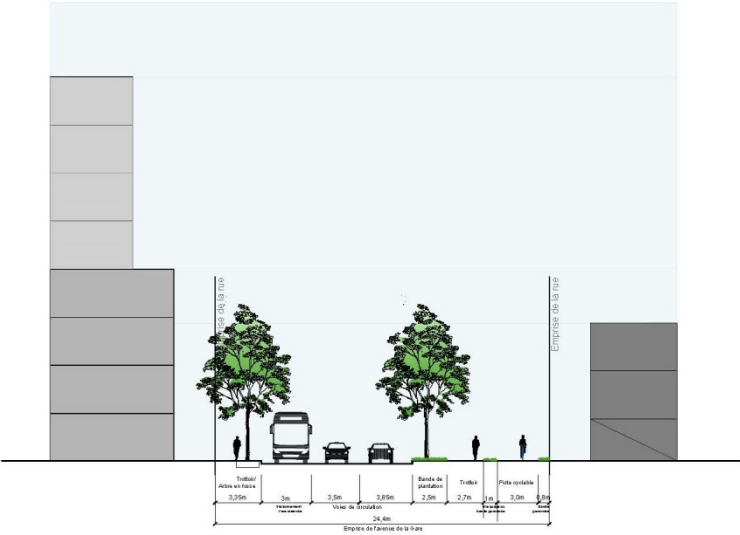
Phase 1 :

- Le prolongement de la piste cyclable côté est
- L'aménagement d'un trottoir côté ouest

PHASE 2- RÉAMÉNAGEMENTS À MOYEN TERME



Phase 2 – Moyen terme –Option1 – Maintien de la même emprise/2voies de circulation et 2 voies pour stationnement et Autobus/trottoirs continus/arbres en fosses



Phase 2 – Moyen terme –Option3 – Maintien de la même emprise et largeur de chaussée/1 voie de stationnement d'un côté et/ou autobus

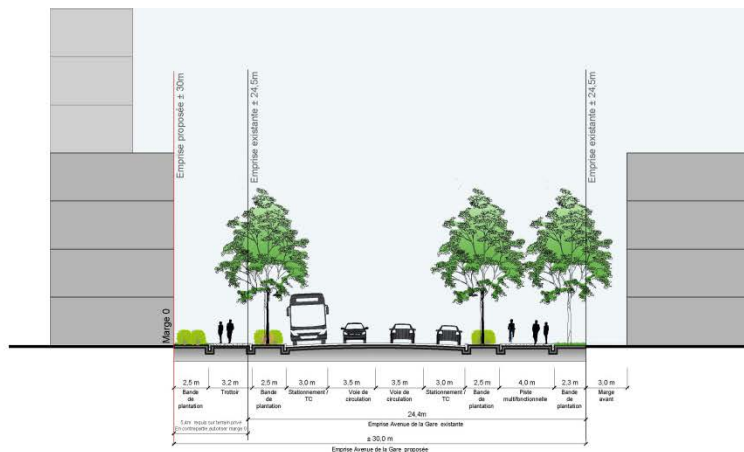


Phase 2 – Moyen terme –Option2 – Maintien de la même emprise/1 voie de stationnement et autobus

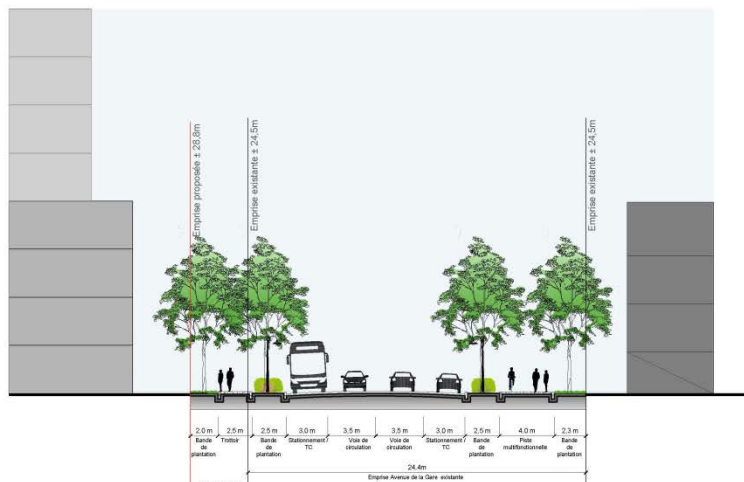


- Phase 2:
- Plantations d'alignement sur les 2 côtés, en fosse continue ou en bandes
 - Réaménagement de la chaussée à des fins de stationnement et/ou de voies réservées
 - Marquage par des matériaux perméables ou peinture au sol

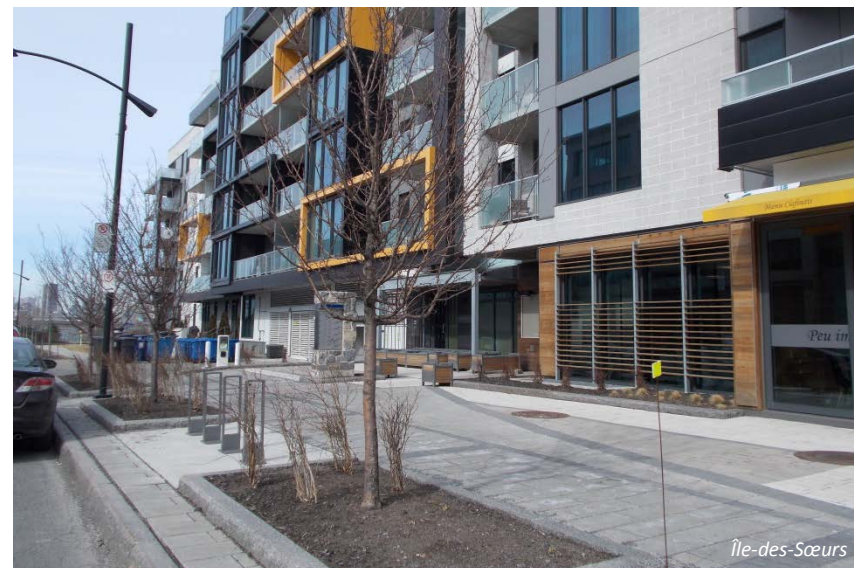
Figure 30: Coupes sur l'avenue de la Gare - Phases



Phase 3 – Long terme – Option 2 – Agrandissement de l'emprise 5,4 m/autoriser une marge 0 m/2 voies de stationnement et autobus



Phase 3 – Long terme – Option 1 – Agrandissement de l'emprise de 4,2 m/2 voies de stationnement et autobus

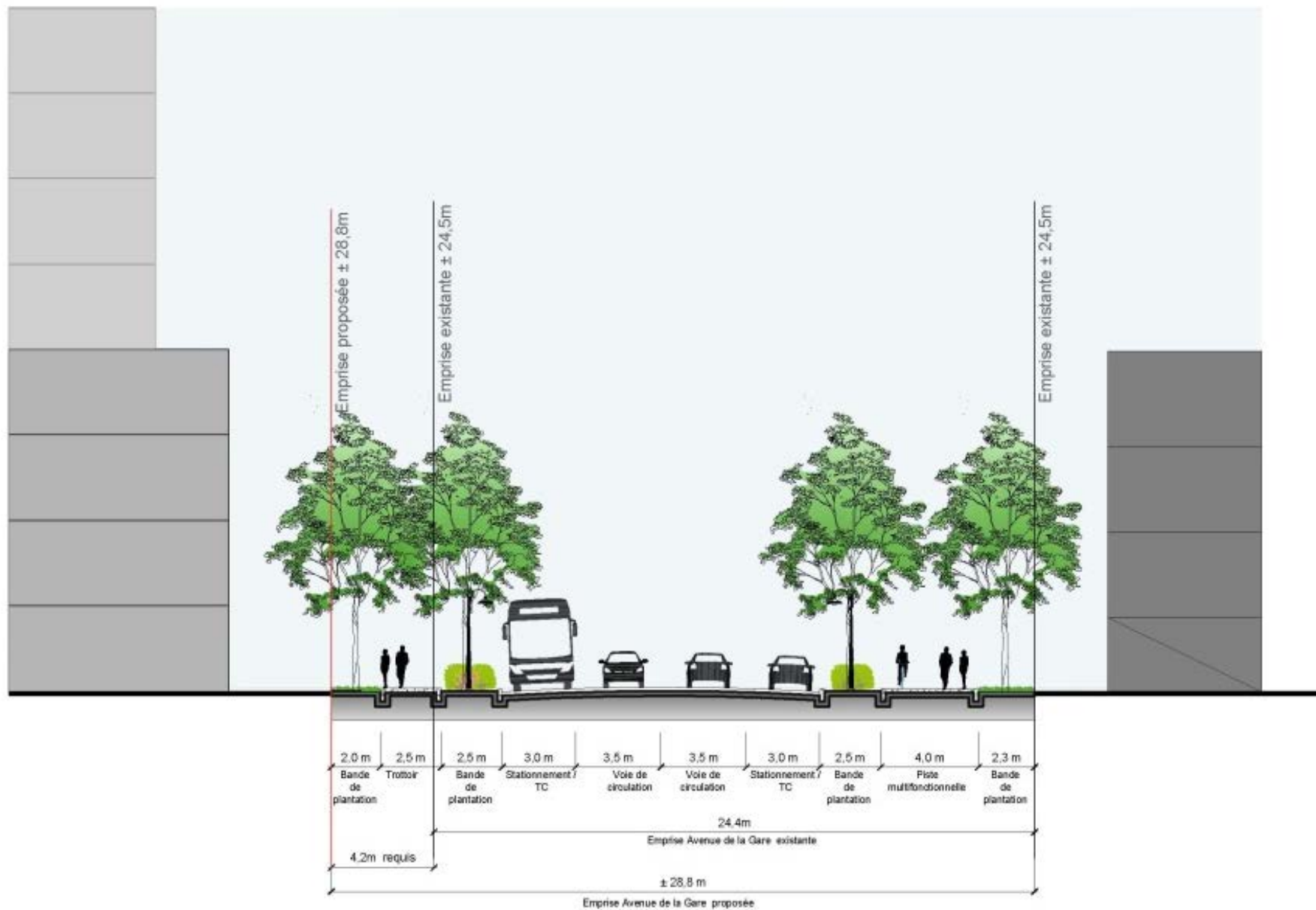


Phase 3 :

- Agrandissement de l'emprise actuelle de 4@5,5 m
- Favoriser une double plantation d'arbres d'alignement
- Favoriser de larges promenades piétonnes des 2 côtés de l'avenue
- Implanter un mobilier urbain distinctif et de signature

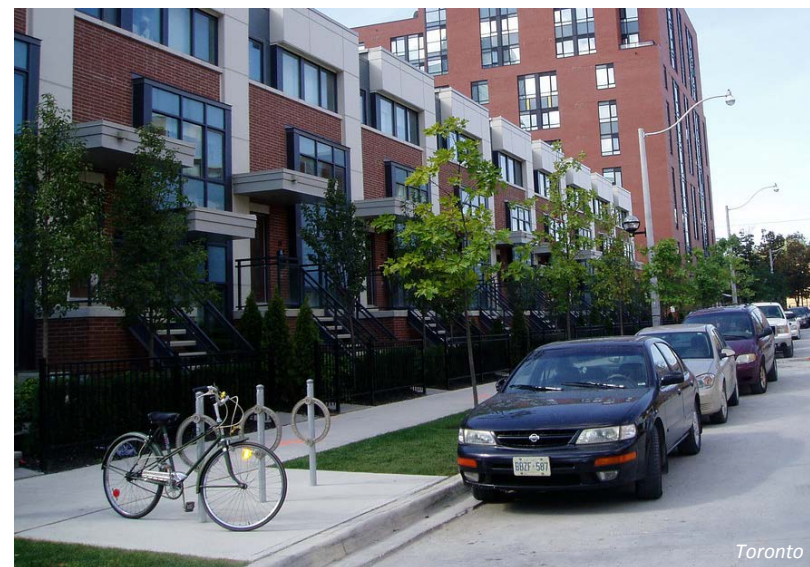
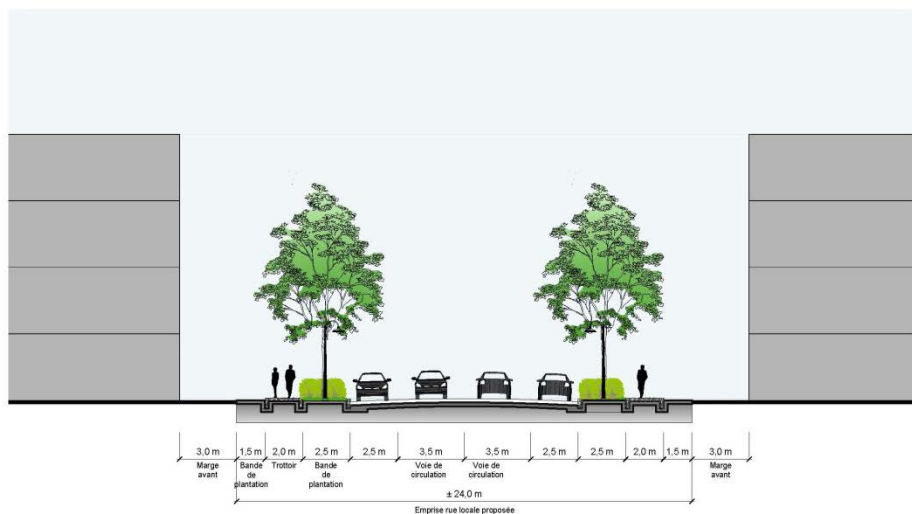
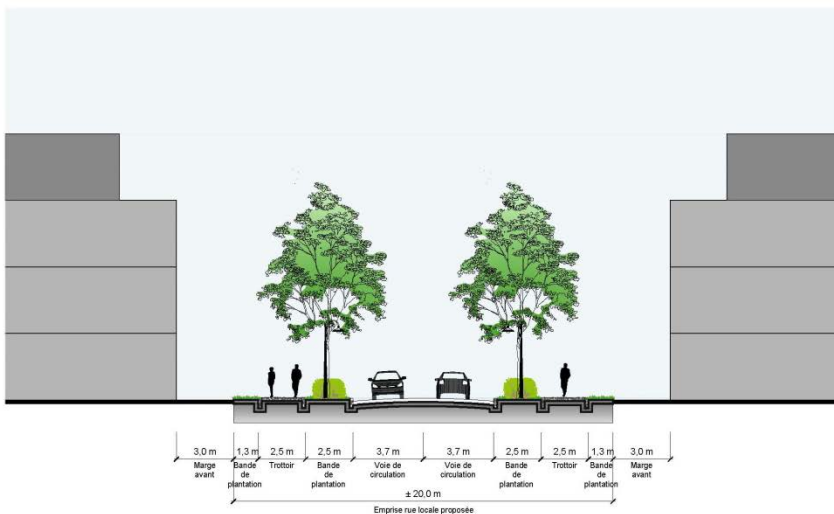
PHASE 3 - RÉAMÉNAGEMENTS À LONG TERME

Figure 31: Coupe sur l'avenue de la Gare projetée – Vision long terme



AMÉNAGEMENT DE LA RUE LOCALE

Figure 32: Coupe sur une rue locale

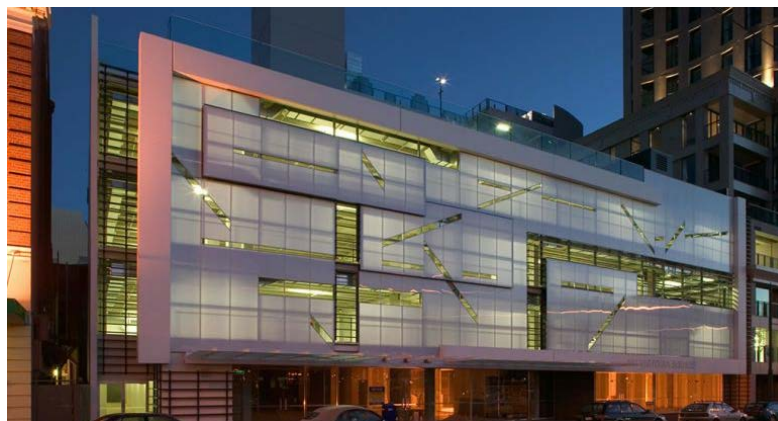


Éléments clés :

- Trottoirs des 2 côtés et/ou piste cyclable selon le réseau établi
- Plantations/Canopée d'arbres de part et d'autre de la rue
- Privilégier le stationnement sur rue, sur 1 ou 2 côtés
- Localiser le trottoir côté bâtiment

STATIONNEMENT : FORME URBAINE ET STRATÉGIES DE LOCALISATION

Figure 33: Positionnement potentiel de structures étagées de stationnement



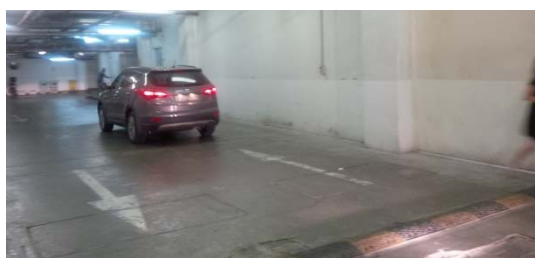
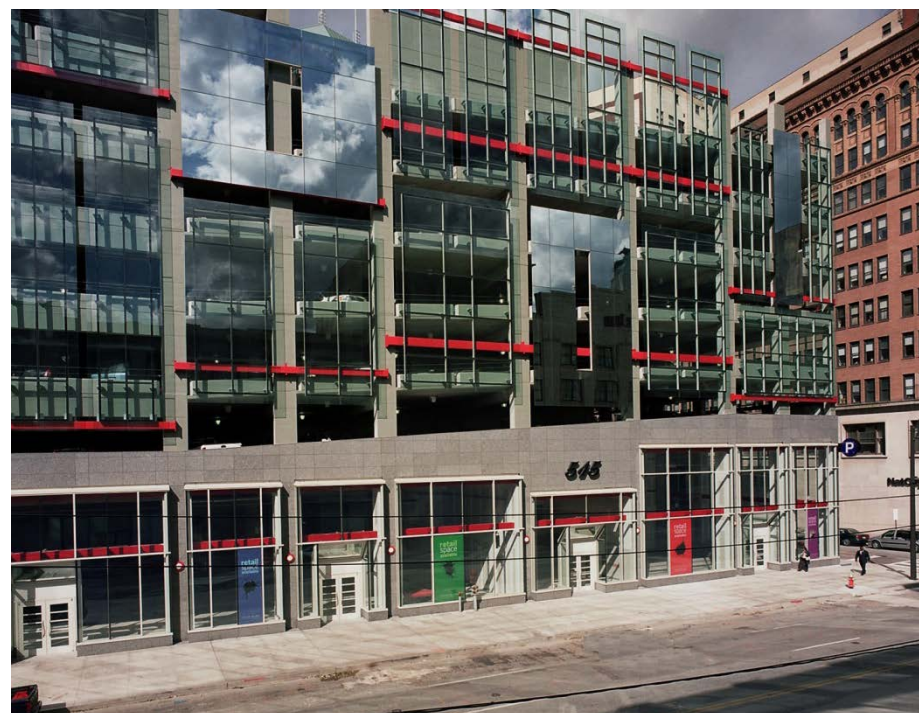
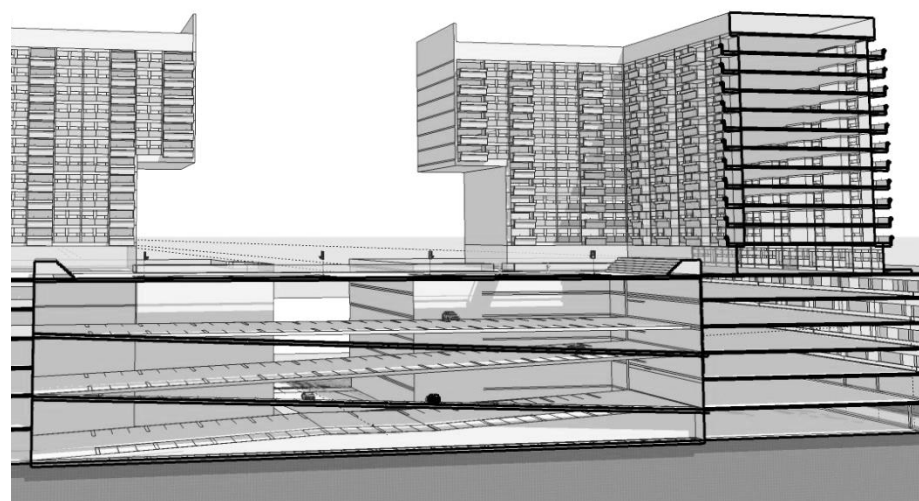
Stationnement étagé : Édifice potentiel

STATIONNEMENT : FORME URBAINE ET STRATÉGIES DE LOCALISATION

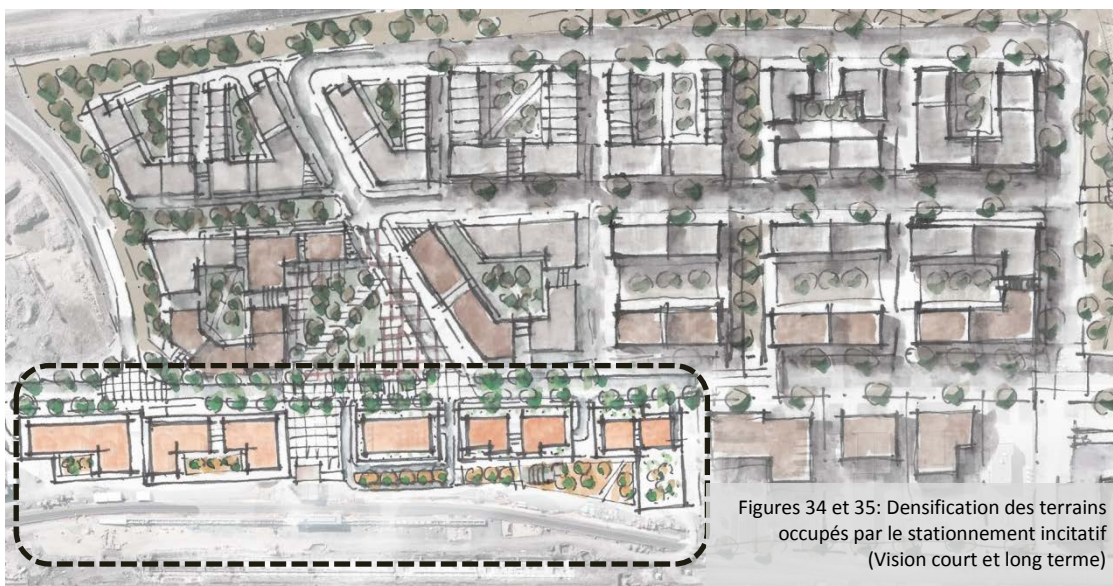
Étant dans un secteur de DOT, on se doit de privilégier et de prioriser le déplacement des personnes en mode actif et en transport en commun. Toutefois, le véhicule personnel demeure très présent et incontournable présentement. Un quartier DOT ne renonce pas à l'usage du véhicule, mais le circonscrit et rééquilibre son importance par rapport aux autres usagers. Il s'agit donc d'entrevoir une stratégie visant à offrir des places de stationnement tout en réunissant les conditions idéales pour promouvoir le déplacement actif et en transport en commun. Cela suppose planifier des espaces dédiés au stationnement qui seront intégrés dans la forme urbaine mais ne la dicteront pas.

Voici quelques exemples qui pourraient nourrir la réflexion sur les formes et implantations potentielles du stationnement :

- Stationnement sur rue (en parallèle)
- Stationnement en sous-sol, sur ou plusieurs dalles
- Stationnement étagé avec traitement architectural en volumes et en façades
- Stationnement étagé à l'arrière commun à plusieurs édifices avec terrasses ou toits verts
- Stationnement en RDC, à l'arrière d'une partie commerciale
- Utiliser le stationnement étagé comme élément de transition verticale entre différents usages



LONG TERME : DENSIFICATION DU STATIONNEMENT DE L'AMT



Figures 34 et 35: Densification des terrains occupés par le stationnement incitatif (Vision court et long terme)



- Arrimage aux aménagements à l'ouest de l'avenue de la Gare
- Prévoir une placette polyvalente avec débarcadère à proximité de l'édicule de la gare
- Préconiser un encadrement de l'avenue de la Gare avec des bâtiments en front de rue
- Prévoir des usages en complémentarité avec ceux à l'Ouest de la Gare
- Favoriser des usages d'animation aux RDC des bâtiments et des espaces publics intéressants et assurant la transition entre usages incompatibles
- Privilégier des usages de bureaux, commerciaux ou encore communautaires
- Éviter des usages résidentiels à proximité des voies ferroviaires pour cause de nuisance sonore
- Certains des édifices pourraient être dédiés au stationnement étagé avec interface commerciale côté avenue de la Gare

Interventions

Tableau 1 – Plan d'action : Secteur 1- Nouveau Quartier de la Gare

| Objectif | Action | Échéancier | | | Maître d'œuvre | Partenaires |
|---|--|------------|----------|-----------|--------------------------|---|
| | | 0-5 ans | 6-10 ans | 11-20 ans | | |
| 1. Planification et aménagement des espaces publics structurants | 1.1 S'intégrer dans la vision d'un plan directeur du réseau de rues, incluant les parcours du transport collectif et actif pour l'ensemble du PPU | | | X | Ville de Mascouche | Ville, société de transport Urbis et partenaires privés |
| | 1.2 Statuer sur la trame de rues : planification détaillée du secteur de la gare quant aux réseaux structurants | X | | | Ville de Mascouche | Ville et partenaires privés |
| 2. Aménagement d'une place publique identitaire | 2.1 Initier un concours de design et de concept paysager/ soumission pour l'aménagement de la place publique | X | | X | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| | 2.2 Lancer un avis d'appel d'offres pour les plans et devis de l'aménagement de la place publique | X | | | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| 3. Priorisation du développement des terrains situés dans un rayon de 500 m de la Gare | 3.1 Réaliser une étude de positionnement | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés |
| | 3.2 Approcher les propriétaires des terrains sous-utilisés | | X | X | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| | 3.3 Favoriser un phasage du développement basé sur les résultats de l'étude de positionnement | | X | X | Développeur et promoteur | Ville, développeur et promoteur |
| 4. Planification des terrains dans le second 500 m de la Gare (vocations et transitions) | 4.1 Statuer sur les usages à maintenir versus ceux à déplacer | X | X | | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| | 4.2 Identifier les usages viables à proximité des milieux de vie afin de mieux assurer la transition entre les différents usages | | X | X | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| | 4.3 Articuler la transition entre secteurs via des espaces publics structurants et porteurs d'identité | | X | X | Ville de Mascouche | Ville, développeur et promoteur |
| 5. Mise en place d'une gamme de produits résidentiels favorisant une plus grande mixité sociale | 5.1 Développer des projets résidentiels intégrant des logements locatifs | X | X | X | Développeur et promoteur | Ville de Mascouche |
| | 5.2 Mettre en place une stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels fixant notamment un pourcentage minimal à atteindre (ex : 30 %) | X | | | Ville de Mascouche | Développeur et promoteur |
| | 5.3 Mettre en place des programmes de subvention en habitation (ex : Programme d'accession à la propriété, programme AccèsLogis et Logement abordable Québec) | | X | | Ville de Mascouche | Gouvernements du Québec et du Canada |

Tableau 1 – Plan d'action : Secteur 1- Nouveau Quartier de la Gare (suite)

| Objectif | Action | Échéancier | | | Maître d'œuvre | Partenaires |
|--|---|------------|----------|-----------|--------------------|----------------------------|
| | | 0-5 ans | 6-10 ans | 11-20 ans | | |
| 6. Conservation des milieux naturels forestiers et humides | 6.1 Identifier les milieux naturels à protéger en fonction du Plan directeur des milieux naturels de la Ville de Mascouche et du cadre législatif du MDDELCC | X | | | Ville de Mascouche | Développeur MDDELCC |
| | 6.2 Élaborer et mettre en œuvre une programme d'acquisition, d'échange ou de servitude afin d'assurer la protection légale des milieux naturels à la faveur de la ville ou d'un organisme de conservation | X | | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP, développeur |
| | 6.3 Identifier les usages viables à proximité des milieux naturels à conserver | | X | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP |

Balises d'aménagement détaillées

SECTEUR 2 – LE PARC D'AFFAIRES

Caractéristiques

La fermeture de l'aéroport de Mascouche représente une opportunité de redéveloppement de terrains qui bénéficient de la proximité de la gare de train de banlieue (train de l'Est) nouvellement inaugurée, et d'une visibilité et accessibilité autoroutière (A-25 et A-640). Le site totalise une superficie approximative de 89 ha dont quelques terrains occupés par des concessionnaires automobiles et certains usages industriels. Bien que ces usages apparaissent compatibles avec la vocation d'un parc d'affaires, leur forme urbaine actuelle, caractérisée par l'importance de l'étalement et l'entreposage extérieur, ainsi que par des implantations en milieu de terrain, devrait évoluer vers une forme plus dense et plus appropriée au caractère souhaité du futur parc d'affaires.



Figure 36 : Plan de localisation du secteur du parc d'affaires

Objectifs

- Créer un quartier mixte et dense dans la partie du parc d'affaires la plus proche de la gare
- Assurer une mixité sociale dans les projets de développement résidentiels
- Intensifier l'occupation du sol le long de l'avenue de la Gare
- Introduire une trame de rues perméable et adaptée à une forme urbaine durable et compacte
- Faciliter les déplacements et sécuriser les parcours piétons et cyclables
- Assurer la continuité du corridor écoforestier et les aménagements paysagers privés
- Consolider et mettre en valeur la fonction commerciale en lien avec la vitrine autoroutière
- Assurer la continuité du front bâti sur les principaux axes
- Prévoir des aménagements paysagers de qualité

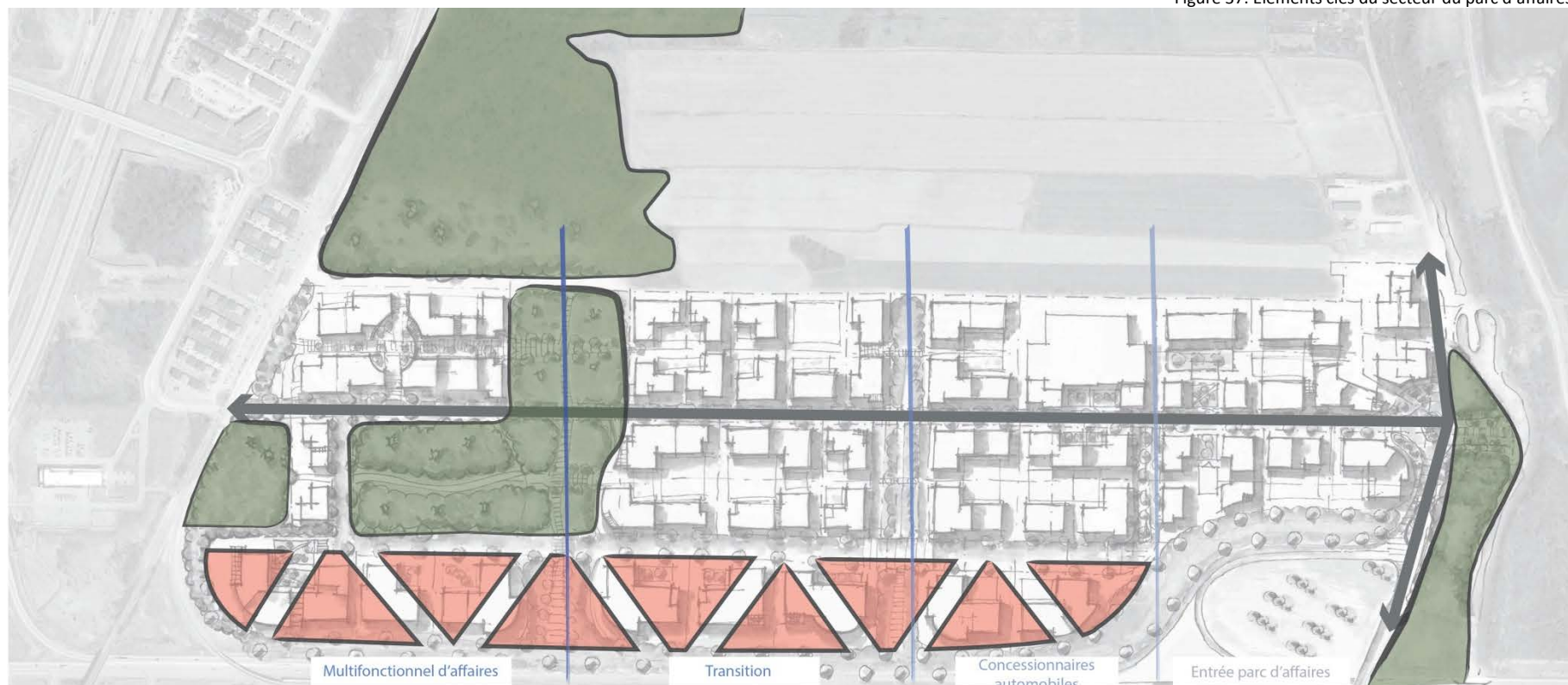
PLAN IMAGE

Figure 37: Plan image, à titre illustratif du développement potentiel



SCHÉMA CONCEPTUEL

Figure 37: Éléments clés du secteur du parc d'affaires



TRAME

- Une trame d'îlots permettant la subdivision des grands terrains de l'aéroport
- Un réseau de rues et de liens distants de 150 à 200 m maximum sont favorisés afin de permettre une perméabilité et un réseau actif efficace
- La subdivision des terrains doit favoriser une morphologie du tissu urbain adaptable à différents gabarits de bâtiments selon la vision souhaitable pour les espaces publics
- Un lotissement adapté à une forme urbaine compacte et variée et non à un usage particulier



Figure 38: Trame et réseaux

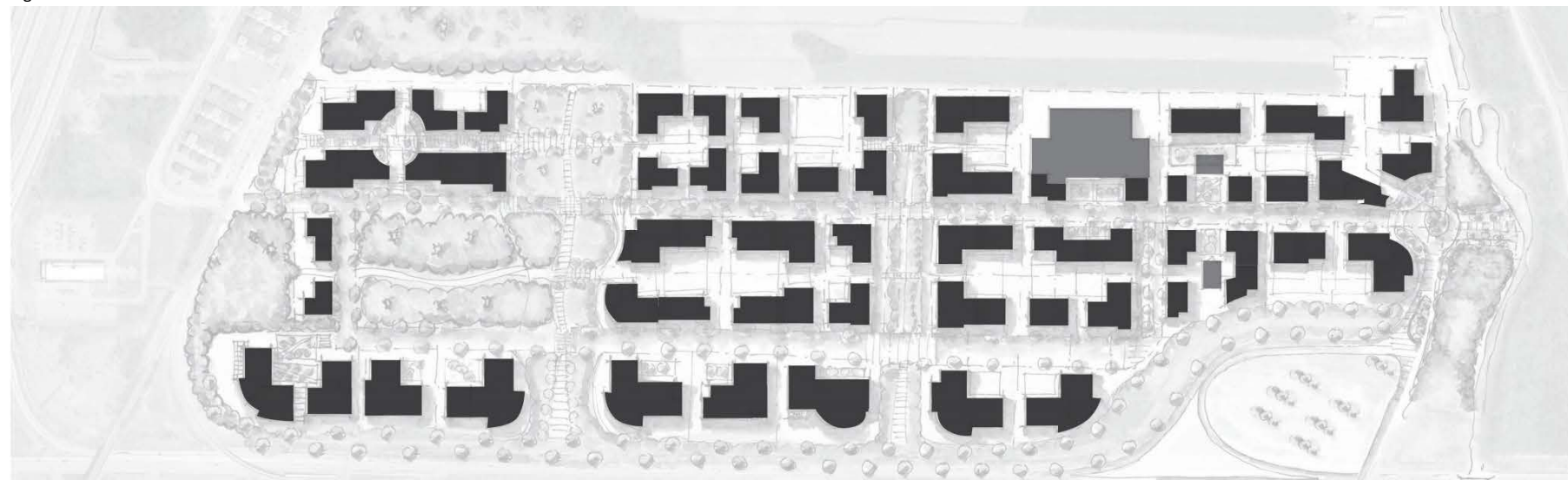


IMPLANTATION ET ARCHITECTURE

- Un front bâti continu et même contigu est fortement privilégié sur l'avenue de la Gare
- Grain bâti compact et favorisant les cours intérieures.
- Les façades des édifices sont en interaction avec les espaces publics
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti
- Adaptation de la volumétrie des bâtiments situés dans les axes des corridors écoforestiers (corridors de déplacement pour la faune ailée)
- Un traitement volumétrique et architectural est essentiel pour la gradation entre le bâtiment et l'espace public
- Modulation des volumes des bâtiments et traitement architectural en particulier pour les édifices de grands gabarits (longueur supérieure à 30 m)
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Bâtiments repères ou iconiques sont encouragés aux abords des espaces publics structurants : fermeture des perspectives de la Place publique, intersection majeure, angle de rue, etc.



Figure 39 : Grain bâti



■ BÂTI PROPOSÉ

■ BÂTI EXISTANT

Figure 40 : Gradation des hauteurs de bâtiments



Figure 41 : Principaux usages



Figure 42 : Principaux espaces publics



AMÉNAGEMENT

- Prolongement et transition harmonieuse des aménagements des domaines publics et privés (trottoir, piste cyclable, bande verte, etc.)
- Aménagement d'un réseau actif continu (trottoirs, pistes cyclables) qui prend forme à partir des accès aux bâtiments privés et se poursuit dans la trame des espaces publics
- Transition paysagère soutenue et encadrée (essences végétales adéquates et mesures de mitigation paysagère) à proximité des corridors écoforestiers à conserver
- Sentiers et chemins privés sont privilégiés afin d'assurer les déplacements actifs
- Le regroupement de plusieurs édifices sur un même lot (notamment les plus grands) se fait autour d'espaces verts ou de placettes paysagères
- Stationnements intérieurs ou non visibles de la voie de circulation privilégiés
- Des mesures relatives à la rétention des eaux de pluie et de verdissement à même les lots sont exigées
- Aménagements paysagers en façade des bâtiments intégrés à l'architecture.



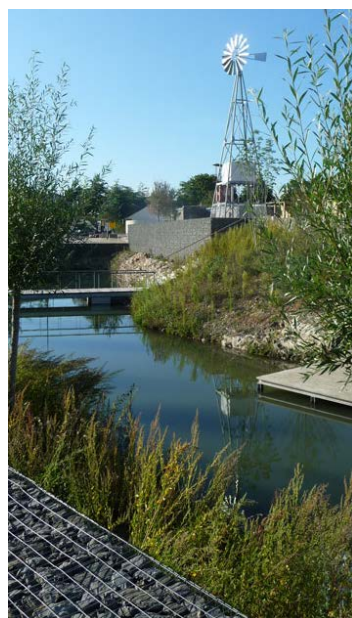
Figure 43 : Réseaux actifs et Transport collectif



Figure 44: Mesures environnementales proposées / illustration du potentiel à explorer par les futures entreprises et promoteurs



■ CORRIDOR ÉCOFORESTIER ■ RÉTENTION DANS PARC ■ RÉTENTION SUR TERRAINS PRIVÉS ■ RÉTENTION SUR TOIT ■ TOITURE VERTE ■ MATÉRIAUX PERMEABLES 0 50 100 200M



LOTS TYPIQUES

Le parc d'affaires devra proposer un éventail de lotissement et de gabarits d'intérêt et diversifiés afin d'attirer des entreprises d'horizons d'affaires différents mais ayant en commun un milieu de travail et d'évolution de qualité susceptible de stimuler l'innovation.

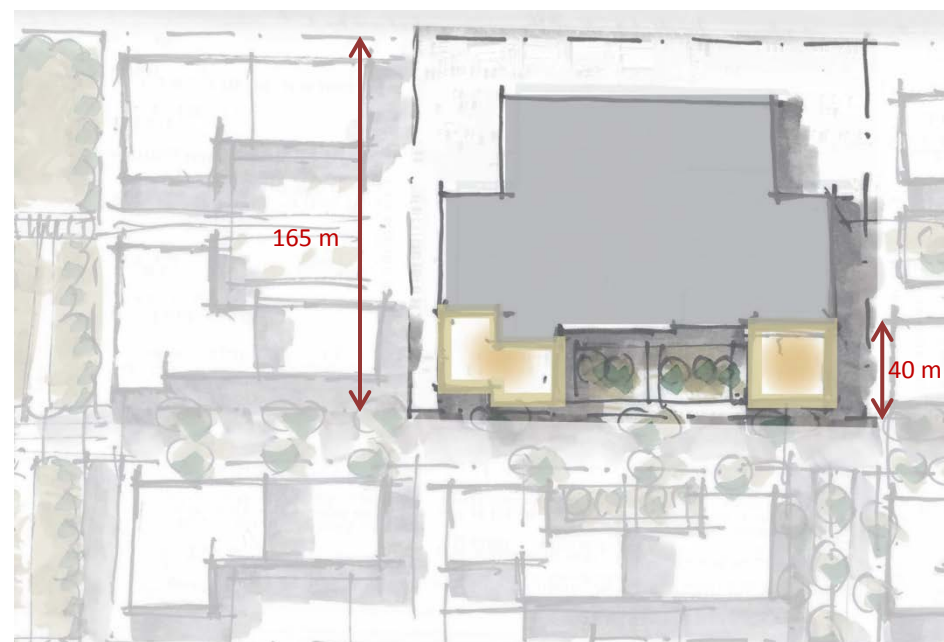
Pour ce faire, une réflexion est à mener sur le mode d'occupation des lots notamment pour les usages à maintenir, comme les concessionnaires automobiles. Une série de lots types est identifiée afin de guider l'aménagement des secteurs représentatifs des fonctions potentielles à venir.

- Lots de type 1 et 1A : maintien des bâtiments existants et densification progressive
- Lots de type 2 et 2A : lots contribuant à structurer des espaces publics importants tels que l'avenue de la Gare et les parcs
- Lots de type 3 : lots ayant front sur l'autoroute et constituant une vitrine pour le parc d'affaire et les entreprises présentes
- Lots de type 4 : lots combinant divers usages, y compris la fonction résidentielle et formant un milieu de vie dynamique et complet. Formes urbaines compacts associées à des parcs ou placettes sont à privilégier

Figure 45: Plan clé des Lots types et représentatifs



Figure 47: Lot type 1 et 1A- Phase 1



Lot type 1 et 1A- Densification évolutive à même le lot

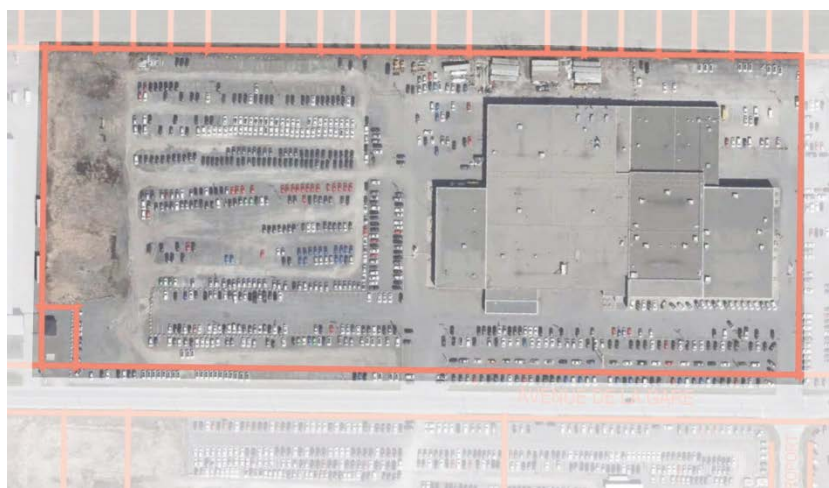
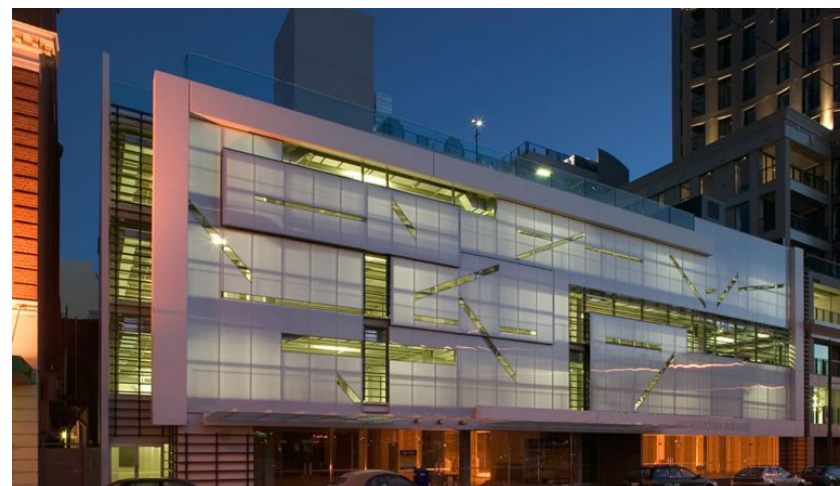
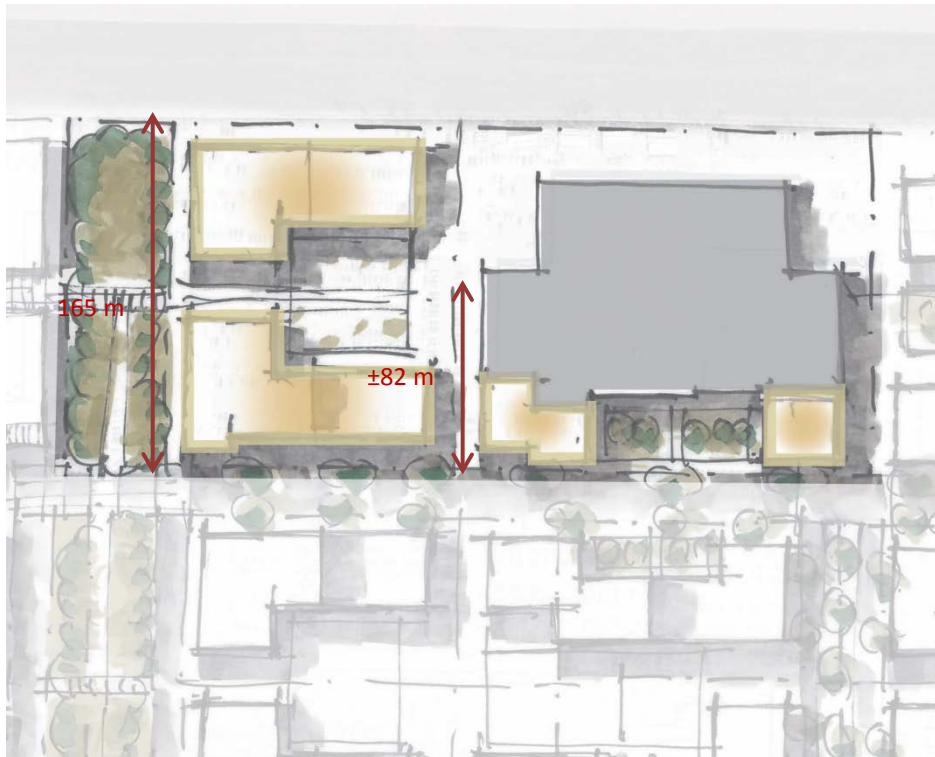


Figure 46 : Lot type 1 et 1A- Phase 0

Figure 48: Lot type 1 et 1A- Phase 2



Lot type 2 et 2A- Lot moyen/Encadrement d'espace public par un front bâti continu

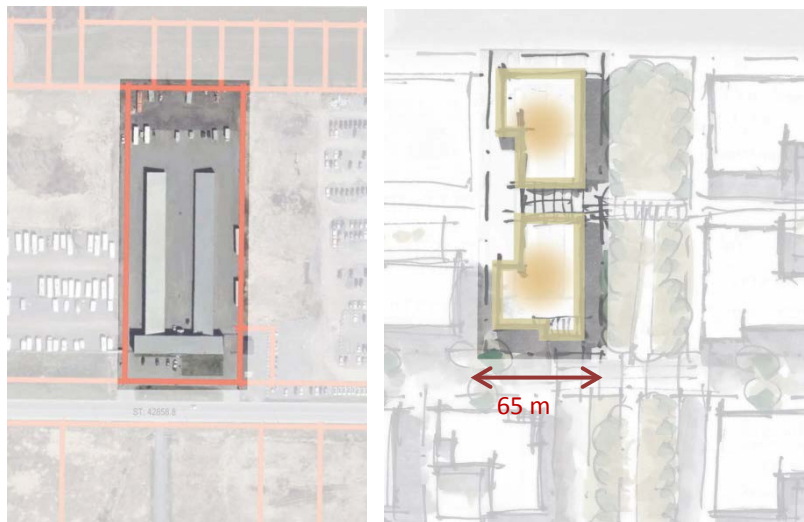


Figure 49: Lot type 2 et 2A- Situation existante et projetée

Lot type 3- Lot visible de l'autoroute/Architecture soignée et distinctive

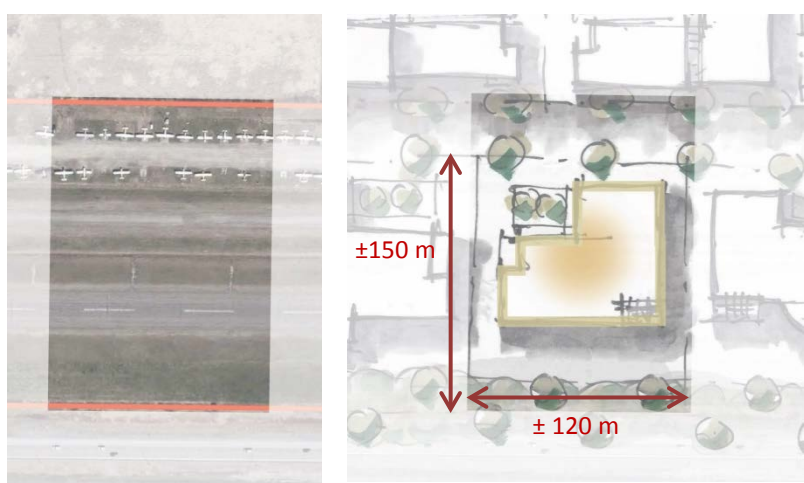


Figure 50: Lot type 3- Situation existante et projetée

Lot type 4- Lot multifonctionnel /Complexe bâti composé de bâtiments à usages mixtes et articulés autour des places et d'espaces boisés à conserver

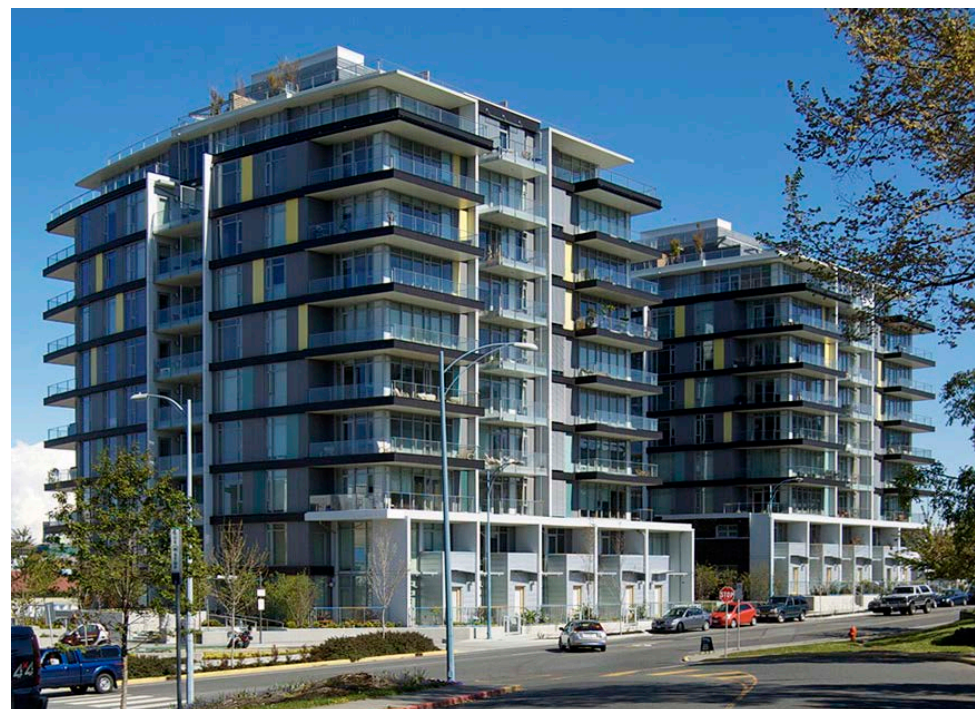
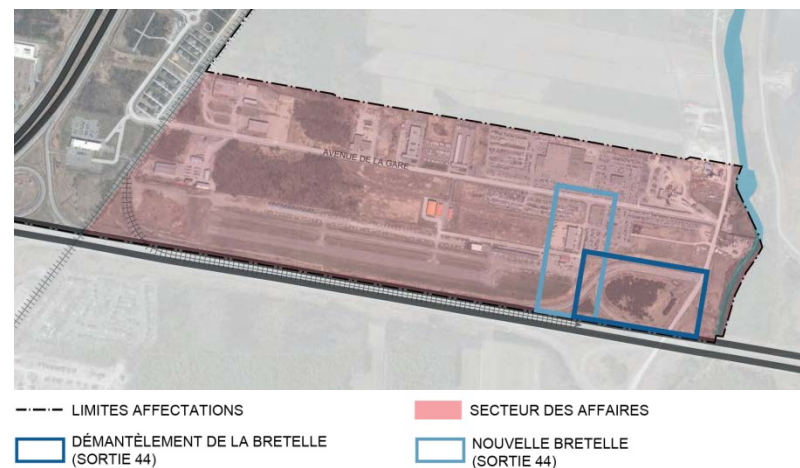


Figure 51: Lot type 4- Situation existante et projetée

Porte d'entrée sud du TOD – Déplacement de la bretelle d'accès de l'autoroute 640

Un projet de réaménagement de la bretelle de la sortie 44 de l'autoroute 640 est actuellement en cours de planification par le ministère des Transports du Québec, en partenariat avec la Ville de Mascouche. Ce projet permettrait de revoir complètement la configuration de la porte d'entrée sud du TOD. L'image ci-dessous présente une option d'aménagement proposée pour ce secteur, qui favoriserait notamment l'atteinte des objectifs suivants :

- Création d'un lien direct au parc d'affaires par l'autoroute 640 (entrées et sorties facilitées)
- Opportunité de densification et de mise en valeur de la porte d'entrée au secteur (intégration d'aménagements paysagers et d'éléments signature, bâtiments de plus fort gabarit)
- Maximisation du potentiel de développement des terrains par la récupération de l'emprise occupée par l'ancienne bretelle autoroutière
- Meilleure mise en valeur de la rivière Mascouche et du parc linéaire par la création d'une interface bâtie sur la totalité du côté ouest de la rue Louis-Hébert



Interventions

Tableau 2 – Plan d'action : Secteur 2- Le Parc d'Affaires

| Objectif | Action | Échéancier | | | Maître d'œuvre | Partenaires |
|--|---|------------|----------|-----------|---|--|
| | | 0-5 ans | 6-10 ans | 11-20 ans | | |
| 1. Élaboration d'un plan d'aménagement et de développement final | 1.1 Identifier les catégories potentielles des futures entreprises | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés, CLD |
| | 1.2 Élaborer un plan directeur et de développement ajusté et adapté aux vocations visées | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés et CLD |
| 2. Mise en place d'une approche marketing et de promotion du parc d'affaires | 2.1 Développer un outil de vente et de promotion pour les produits que le parc d'affaires propose | X | | | Ville de Mascouche et CLD | Partenaires privés, firme en communication et CLD |
| | 2.2 Promouvoir le plan du parc d'affaires et approcher les entreprises | | X | | CLD | Partenaires privés, firme en communication et CLD |
| 3. Établissement d'un phasage de mise en œuvre et de développement | 3.1 Réaliser une étude de positionnement | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés |
| | 3.2 Identifier les terrains développables à court terme et intégrer une proportion minimale de logements abordables dans les projets résidentiels | | X | | Ville de Mascouche, partenaires privés et CLD | Partenaires privés et CLD |
| | 3.3 Développer le réseau de rues (y compris les infrastructures) et des espaces publics susceptibles de créer un effet de levier pour le développement du parc d'affaires | | | X | Ville de Mascouche partenaires privés | Développeurs immobiliers, entreprises privées et CLD |
| 4. Conservation des milieux naturels forestiers et humides | 4.1 Identifier les milieux naturels à protéger en fonction du Plan directeur des milieux naturels de la Ville de Mascouche et du cadre législatif du MDDELCC | X | | | Ville de Mascouche | Développeur MDDELCC |
| | 4.2 Élaborer et mettre en œuvre une programme d'acquisition, d'échange ou de servitude afin d'assurer la protection légale des milieux naturels à la faveur de la ville ou d'un organisme de conservation | X | | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP, développeur |
| | 4.3 Identifier les usages viables à proximité des milieux naturels à conserver | | X | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP |

Balises d'aménagement détaillées

SECTEUR 3 – LE SECTEUR COMMERCIAL EN MUTATION

Caractéristiques

À vocation régionale puisque situé au croisement de 2 autoroutes, l'autoroute A-640 et l'autoroute A-25, ce secteur est le parfait exemple d'un secteur commercial où l'on retrouve un power center de première génération qui nécessite des transformations et une adaptation aux exigences actuelles notamment en matière de déplacements actifs. D'importantes grandes surfaces aux larges emprises côtoient des étendues de stationnement asphalté et peu verdoyant sur de grandes parcelles de terrains. Toutefois, la mise à l'échelle humaine de ces ensembles commerciaux monofonctionnels, implique la mise en place d'un certain nombre d'actions à court et à long terme, dont l'aménagement de parcours actifs conviviaux, la densification bâtie, et la mixité des usages. Bien qu'enclavé par les autoroutes, le secteur demeure physiquement à proximité des milieux de vie et non loin de la Gare de Mascouche. À ce titre, les liens tel que le viaduc de l'Esplanade joue un rôle majeur dans sa connectivité au secteur de la gare et au parc d'affaires.



Figure 52 : Plan de localisation du secteur commercial en mutation

Objectifs

- Favoriser la mixité des fonctions en introduisant la fonction résidentielle incluant une mixité sociale
- Développer un réseau actif pour l'ensemble des grands terrains commerciaux
- Consolider les aménagements piétons et paysagers le long des collectrices existantes, notamment l'avenue de l'Esplanade et la Montée Masson
- Proposer un concept architectural et paysager pour le traitement du viaduc de l'avenue de l'Esplanade afin de l'adapter au parcours actif afin de le rendre plus convivial
- Intégrer les corridors écoforestiers à conserver

PLAN IMAGE

Figure 53 : Plan image, à titre illustratif du développement potentiel

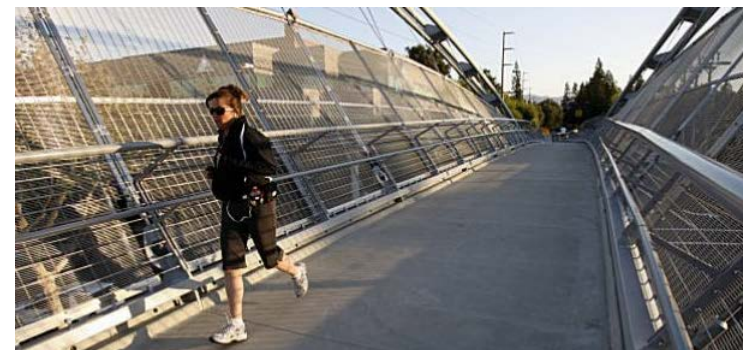


SCHÉMA CONCEPTUEL

Figure 54: Éléments clés du secteur



| | | | |
|-----------------------|--|------------------------------------|--|
| CORRIDOR ÉCOFORESTIER | TRAME ET RÉSEAU À CONSOLIDER | INTERSECTION MAJEURES | BONIFICATION PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE DU VIADUC |
| PLACES PUBLIQUES | AMÉNAGEMENT PAYSAGER CONTROLÉ / SERVITUDE DE GAZ | AMÉNAGEMENT PAYSAGER MONTÉE MASSON | AMÉNAGEMENT PAYSAGER AVE. DE L'ESPLANADE |



TRAME

- Introduire ou poursuivre une trame de rues et de lots perméable et adaptée aux déplacements actifs
- Un réseau de rues et de liens distants de 150 à 200 m maximum est favorisé afin de permettre une perméabilité et un réseau actif efficace
- Un lotissement adapté à une forme urbaine compacte et mixte et non à un usage particulier
- Éviter de grands lots dédiés à des usages uniques
- Favoriser des espaces publics aux interfaces avec la Montée Masson et à l'intérieur du secteur commercial de grandes surfaces



Figure 55 : Trame et réseaux



IMPLANTATION ET ARCHITECTURE



- Favoriser un rapprochement et une continuité du front bâti des édifices le long de la Montée Masson
- Les façades des édifices sont en interaction avec les espaces publics
- Les bâtiments sont implantés en front de rue et contribuent à encadrer et à redéfinir les rues et voies de circulation
- Gradation dans la hauteur du cadre bâti avec un traitement distinct pour la partie de 1 à 3 étages en interaction avec le piéton
- Adaptation de la volumétrie des bâtiments situés dans les axes des corridors écoforestiers (corridors de déplacement pour la faune ailée)
- Modulation et fractionnement des volumes des grands bâtiments et traitement architectural en particulier pour les édifices dont la longueur est supérieure à 30 m
- Volumétrie du cadre bâti modulée et rythmée (avancés, retraits, décrochés, etc.) et traitement architectural recherché.
- Bâtiments repères ou iconiques sont encouragés aux abords des espaces publics structurants : fermeture des perspectives des places publiques, intersection majeure, angle de rue, etc.



Figure 56 : Implantation et encadrement



La mutation de centres commerciaux d'espaces monofonctionnels peut se faire graduellement mais selon une vision de densification à long terme

Figure 57 : Potentiel de Densification –Situation existante



Figure 58 : Potentiel de Densification –Proposition de densification et de consolidation

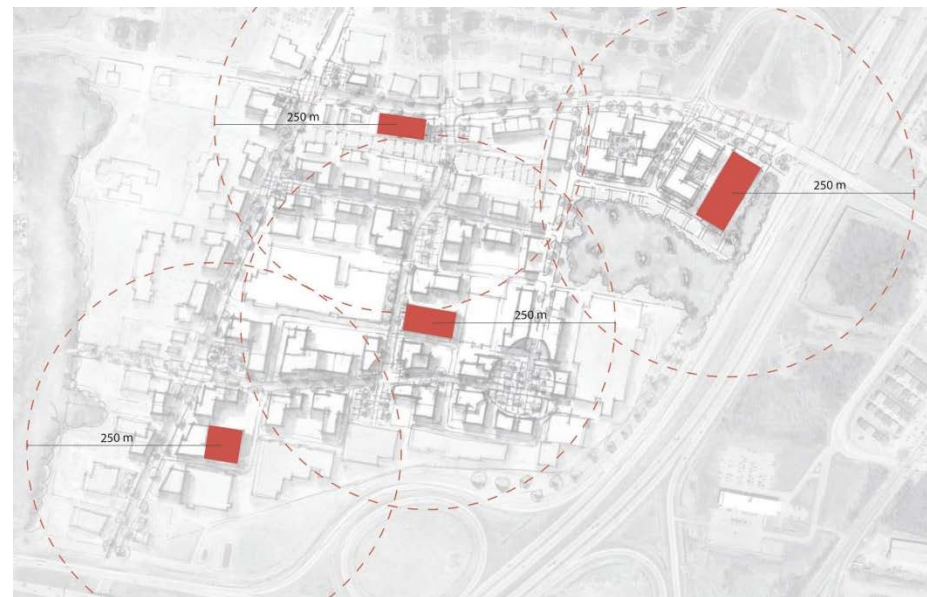


AMÉNAGEMENT

- Consolidation des axes existants en privilégiant des aménagements renforçant le réseau de transport piéton, cyclable et transport collectif
- Encourager des aménagements paysagers et conviviaux permettant de se déplacer activement à l'intérieur des grands secteurs commerciaux
- Transition paysagère soutenue et encadrée (essences végétales adéquates et mesures de mitigation paysagère) à proximité des corridors écoforestiers à conserver
- Le regroupement de plusieurs édifices sur un même lot (notamment les plus grands) se fait autour d'espaces verts ou placettes paysagères
- Stationnements verts et intégrant des mesures environnementales et paysagères afin de garder l'eau de pluie sur place et réduire les îlots de chaleur
- Aménagements paysagers en façade des bâtiments intégrés à l'architecture
- Initier une réflexion par rapport au stationnement : stratégies favorisant le stationnement sur rue, le stationnement étagé, seul ou en mixité, l'intégration de stationnement en rez-de-chaussée et à l'arrière des bâtiments ou encore des espaces pavés et polyvalents, etc.



Figure 59 : Stratégie de localisation d'édifices pour le stationnement étagé



Interventions

Tableau 3 – Plan d'action : Secteur 3- Le secteur commercial en mutation

| Objectif | Action | Échéancier | | | Maître d'œuvre | Partenaires |
|---|--|------------|----------|-----------|-------------------------------------|---------------------------|
| | | 0-5 ans | 6-10 ans | 11-20 ans | | |
| 1. Élaboration d'une proposition de réaménagement du viaduc de l'Esplanade | 1.1 Évaluer le potentiel disponible pour le réaménagement de l'emprise de l'avenue de l'Esplanade entre l'avenue de la Gare et la Montée Masson | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés et MTQ |
| | 1.2 Proposer des réaménagements priorisant les parcours actifs et de transport en commun, à court et à long terme | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés et MTQ |
| | 1.3 Évaluer le potentiel de bonification paysagère et de traitement architectural du passage sur le viaduc pour une sécurité et convivialité du parcours piéton et cyclable | X | | | Ville de Mascouche et MTQ | Partenaires privés |
| 2. Élaboration d'un plan directeur pour la transformation des espaces commerciaux | 2.1 Évaluer le potentiel de requalification et de transformation de l'ensemble des terrains à usage monofonctionnel | X | | X | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |
| | 2.2 Établir une stratégie pour remplacement des stationnements (structures étagées mixtes) | | X | | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |
| | 2.3 Privilégier le développement autour des axes majeurs existants (Montée Masson et Avenue de l'Esplanade) | | X | | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |
| 3. Établissement d'un phasage du redéveloppement | 3.1 Réaliser une étude de positionnement | X | | | Ville de Mascouche | Partenaires privés |
| | 3.2 Définir les secteurs porteurs et prêts pour un redéploiement des fonctions dans une perspective de milieu mixte et intégrant une proportion minimale de logements abordables dans les projets résidentiels | X | | | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |
| | 3.3 Établir le réseau public (rues et infrastructures) qui supportera les nouveaux développements | | X | | Ville de Mascouche | Développeur et promoteur |
| 4. Priorisation du développement des terrains vacants et sous-utilisés | 4.1 Définir les projets en fonction de la vision issue du plan directeur | X | X | | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |
| | 4.2 Réaliser les projets conformément au phasage et à la capacité du réseau | | X | X | Ville de Mascouche et propriétaires | Développeur et promoteur |

Tableau 3 – Plan d'action : Secteur 3- Le secteur commercial en mutation (suite)

| Objectif | Action | Échéancier | | | Maître d'œuvre | Partenaires |
|--|---|------------|----------|-----------|--------------------|----------------------------|
| | | 0-5 ans | 6-10 ans | 11-20 ans | | |
| 5. Conservation des milieux naturels forestiers et humides | 5.1 Identifier les milieux naturels à protéger en fonction du Plan directeur des milieux naturels de la Ville de Mascouche et du cadre législatif du MDDELCC | X | | | Ville de Mascouche | Développeur MDDELCC |
| | 5.2 Élaborer et mettre en œuvre une programme d'acquisition, d'échange ou de servitude afin d'assurer la protection légale des milieux naturels à la faveur de la ville ou d'un organisme de conservation | X | | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP, développeur |
| | 5.3 Identifier les usages viables à proximité des milieux naturels à conserver | | X | | Ville de Mascouche | MDDELCC, MFFP |