



SAINTE-THÉRÈSE

PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME (PPU)

**SECTEUR TOD DE LA GARE
DE SAINTE-THÉRÈSE**



COLLABORATEUR :



TABLE DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE

LOCALISATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE.....	5
LOCALISATION DU TERRITOIRE DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE	7

1 – PORTRAIT DU TERRITOIRE

DIAGNOSTIC DU MILIEU	9
ZONES DE CONTRAINTES ET D'INTÉRÊTS	11
CONTRAINTES ANTHROPIQUES	11
ÎLOTS DE CHALEURS	12
CONTRAINTES NATURELLES.....	12
TERRITOIRES D'INTÉRÊT	13
CIRCULATION ET MOBILITÉ	14
PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS.....	14
HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER.....	14
TRANSPORT COLLECTIF	16
TRANSPORT ACTIF	17

2 – VISION CITOYENNE

VISION CITOYENNE.....	19
LIEUX SIGNIFICATIFS	21
PARCOURS D'OBSERVATION ET EXPERTISES.....	21

3 – ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET ÉNONCÉ DE VISION

ENJEUX D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES	24
ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE DE LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE	24
ÉNONCÉ DE VISION	25

4 – CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

COMPOSANTES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT.....	27
GRANDS PRINCIPES DU CONCEPT	27
COMPOSANTES DU CONCEPT EN FONCTION DES DIFFÉRENTS SECTEURS	29
THÉMATIQUES ET AMBIANCES DES AMÉNAGEMENTS	29

UNITÉS DE VOISINAGE

1 : LE CENTRE-VILLE	30
2 : LE PÔLE INSTITUTIONNEL LIONEL-GROULX	32
3 : LES ABORDS DE LA GARE	33
4 : LE SECTEUR DES PIANOS	34
5 : LE PARC INDUSTRIEL.....	35


LA ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ

6 : LE SITE DE LA COMMONWEALTH PLYWOOD	36
ABORDS DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE.....	38
RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE.....	39
7 : ENTRÉE DE VILLE DU SECTEUR DU BOULEVARD DESJARDINS EST	40
8 : L'ENTRÉE DE VILLE À L'EST DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE	40
9 : LE QUARTIER DES CENT MAISONS.....	41
10 : LA FRANGE EST DE CURÉ-LABELLE	41
11 : LA FRANGE OUEST DE CURÉ-LABELLE	42
12 : LES SECTEURS RÉSIDENTIELS	43
COMPOSANTES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT LIÉES À LA MOBILITÉ.....	44
PARCOURS ACTIF ET CULTUREL	45
LIENS ACTIFS	46
FUTURS LIENS POUR LE FRANCHISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE	48
INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES.....	48

L'AMÉNAGEMENT ET LE PARTAGE DE L'EMPRISE PUBLIQUE	50
COUPES DE RUE	51
RÉAMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE PUBLIQUE.....	52
INTERSECTIONS ET TRAVERSES PIÉTONNES	53
UNE DENSITÉ ADAPTÉE AUX DIFFÉRENTS SECTEURS.....	54
UNITÉS DE VOISINAGE HAUTE DENSITÉ.....	55
MOYENNE DENSITÉ.....	55
FAIBLE DENSITÉ	55
OÙ LA DENSITÉ EST À DÉFINIR OU NON APPLICABLE	55

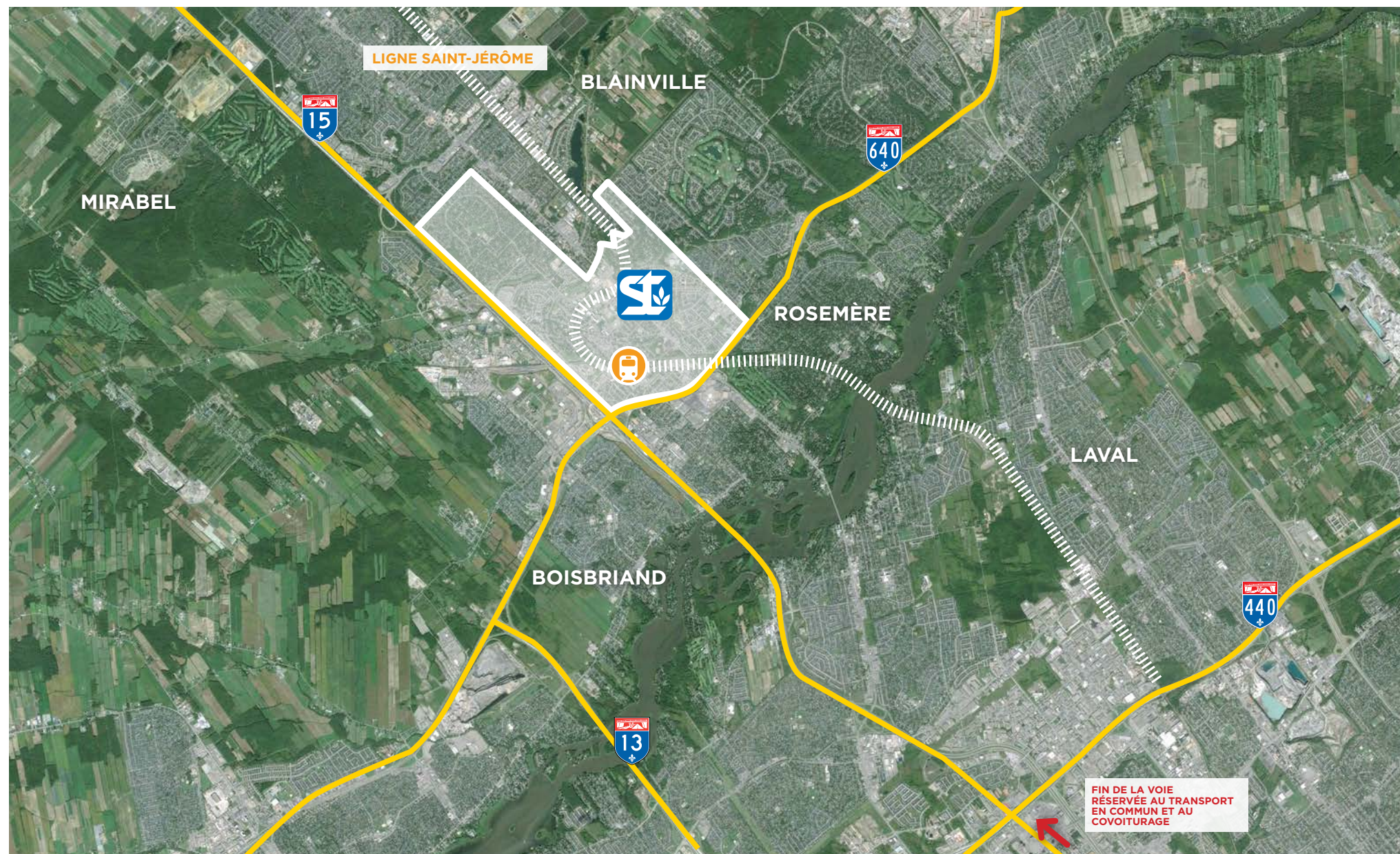
5 – MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REQUALIFICATION INDÉNIABLE	57
ESPACES VACANTS.....	57
ESPACES VACANTS À VOCATION INDUSTRIELLE	58
ESPACES VACANTS À VOCATION INSTITUTIONNELLE	58
ESPACES À REDÉVELOPPER.....	58
POTENTIEL RÉEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT.....	59
GESTION DU STATIONNEMENT	61
LES ACTIONS RÉALISÉES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT	61
RECOMMANDATIONS RÉGLEMENTAIRES.....	64
PLAN D'ACTION ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	66

The background of the slide is a semi-transparent blue overlay on top of a grayscale aerial photograph of a city. The city's layout, including streets, buildings, and green spaces, is visible through the blue tint. The text is centered in the middle of the image.

MISE EN CONTEXTE

LOCALISATION RÉGIONALE



LOCALISATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

LA VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE

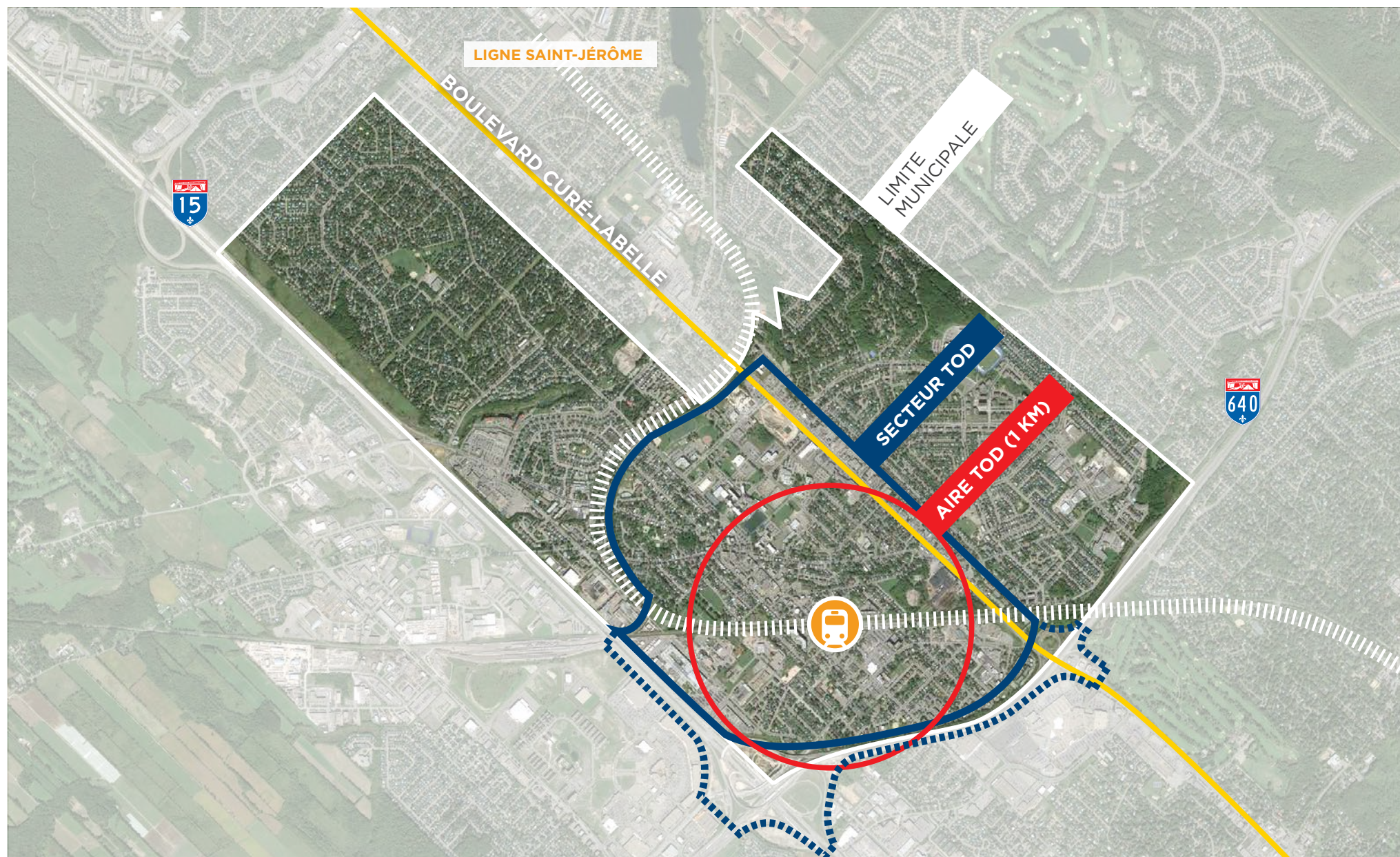
Située dans les Basses-Laurentides, à l'intérieur de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal, la ville de Sainte-Thérèse s'étend sur une superficie de 9,36 km², dont 9,35 km² de superficie terrestre. La ville est limitrophe aux municipalités de Mirabel au nord-ouest, de Blainville au nord et à l'est, de Rosemère au sud et de Boisbriand à l'ouest.

À l'origine du développement des Basses-Laurentides, le territoire de la ville de Sainte-Thérèse fut pendant longtemps le principal noyau urbain de la région. Sainte-Thérèse est donc considérée comme le centre de la MRC Thérèse-De-Blainville, à la fois au niveau géographique, mais également à titre de centre social et culturel. Il s'agit du territoire le plus densément peuplé de la MRC et de la municipalité la plus urbanisée avec près de 98% de son territoire situé à l'intérieur du périmètre urbain.

À proximité de grands centres tels que Montréal et Laval, la ville bénéficie d'une accessibilité intéressante avec la présence des autoroutes 15 et 640, de la route 117 (route nationale) ainsi que d'une gare de train de banlieue de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT).



LOCALISATION MUNICIPALE





LOCALISATION DU TERRITOIRE DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE

La gare de Sainte-Thérèse est située au sud de la ville, entre la rue Turgeon et le boulevard du Curé-Labelle, dans un secteur urbanisé. L'aménagement de l'aire TOD est à dominante résidentielle, mais comprend également des secteurs commerciaux, industriels et institutionnels.

L'AIRES TOD

L'aire TOD de la gare de Sainte-Thérèse se situe dans la portion sud-ouest du territoire de la ville. Cette aire TOD se localise principalement sur le territoire thérésien, à l'exception d'une petite portion se trouvant dans les villes de Rosemère et Boisbriand.

LE SECTEUR TOD

Le secteur visé par cet exercice de planification détaillée concerne uniquement la portion de l'aire TOD se trouvant sur le territoire de la ville de Sainte-Thérèse et est délimité par :

- **Au nord** : le pôle institutionnel autour du Collège Lionel-Groulx
- **Au sud** : l'autoroute 640
- **À l'est** : le boulevard du Curé-Labelle (route 117)
- **À l'ouest** : l'autoroute 15 et la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP)

La délimitation du secteur visé par le présent exercice de planification détaillée comprend :

- Le centre-ville
- Les secteurs résidentiels limitrophes au centre-ville
- Les abords du boulevard du Curé-Labelle
- Le secteur de la gare
- Les espaces à vocation industrielle en bordure de la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP)
- Une partie du parc industriel situé près de l'autoroute 15.

Les limites de l'aire TOD définie par la CMM ont été ajustées, afin de mieux refléter les caractéristiques du milieu, notamment pour respecter la délimitation de certains îlots urbains et le tracé de certaines voies de circulation. Ces limites sont identifiées sur la page ci-contre et correspondent aux limites du secteur TOD.

Cette délimitation vise à assurer une cohérence entre le secteur de planification détaillée et la réalité du contexte thérésien. Le sentiment d'appartenance au quartier, les caractéristiques du cadre bâti, le découpage administratif, les frontières physiques et les liens entre le secteur et la gare sont autant de facteurs qui ont permis de définir les limites du secteur (secteur TOD) de planification détaillée (PPU) de la gare de Sainte-Thérèse.



1 –
PORTRAIT
DU TERRITOIRE

DIAGNOSTIC DU MILIEU

FORCES, FAIBLESSE, MENACES ET OPPORTUNITÉS DE L'AIRE TOD

THÈMES	FORCES	FAIBLESSE	MENACES	OPPORTUNITÉS
Développement	Proximité d'un important bassin de population en croissance démographique ces dix dernières années	Coûts de démolition et de reconstruction à intégrer au budget du projet, notamment pour les sites devant faire l'objet d'un redéveloppement	Compétition avec les secteurs en redéveloppement autour (Faubourg Boisbriand), principalement au niveau de l'offre commerciale	Secteur à maturité et nécessitant des stratégies de redéveloppement urbain, notamment pour les anciens sites industriels
	Augmentation du nombre de ménages, donc de la demande en logement	Présence d'un stock de logements relativement âgé	Compétition directe du secteur TOD dans la ville de Blainville	Tendances à la densification du marché résidentiel dans l'ensemble de la grande région de Montréal, et plus particulièrement autour de la gare de Sainte-Thérèse
	Présence d'un pôle institutionnel autour du Collège Lionel-Groulx	Nombreux projets résidentiels récents orientés sur la clientèle des retraités et des personnes âgées (manque de diversité)	Population vieillissante	Demande en logements sur le territoire de la grande région de Montréal
	Dynamique de redéveloppement au centre-ville			Opportunité de redéveloppement due à la saturation du marché immobilier due à un manque de terrains disponibles sur le territoire de Sainte-Thérèse et dans les municipalités autour
	Interventions par la Ville et sa volonté pour favoriser le redéveloppement : îlot Turgeon, Maison du Citoyen, Cabaret BMO			Typologies résidentielles existantes variées (détachée, semi-détachée, en rangée et plex, immeuble)
	Présence de pôles d'emplois: Parc industriel et pôle institutionnel			Redéveloppement de l'îlot Turgeon

Le diagnostic du milieu définit les forces, faiblesses, menaces et opportunités (FFMO) du secteur à l'étude, au regard du projet d'aménagement d'un secteur de démonstration novateur dans le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse. Ce résumé du diagnostic est ainsi découpé en thèmes de réflexion stratégique, de manière à pouvoir saisir l'ensemble des problématiques touchant le secteur de la gare. Ces problématiques ont été identifiées lors de l'analyse des divers documents de planification, des politiques municipales, des données sociodémographiques, du marché immobilier et des composantes de la mobilité.

Voici les cinq thèmes de réflexion stratégique :

- Développement
- Aménagement
- Équipements et services
- Déplacements
- Mise en œuvre

FORCES, FAIBLESSE, MENACES ET OPPORTUNITÉS DE L'AIRE TOD

THÈMES	FORCES	FAIBLESSE	MENACES	OPPORTUNITÉS	THÈMES	FORCES	FAIBLESSE	MENACES	OPPORTUNITÉS
Aménagement	Interventions de la Ville en matière d'aménagement	Contraintes du site (présence de l'autoroute, de terrains contaminés, de l'atelier municipal, du stationnement incitatif de l'AMT, etc.)	Distance minimale de sécurité entre les voies ferrées et les bâtiments	Plusieurs sites pour l'aménagement d'espaces de socialisation	Déplacements	Localisation géographique avantageuse	Dominance de la part modale de l'automobile dans les déplacements quotidiens à Sainte-Thérèse	Absence de contrôle de la Ville sur les infrastructures de transport majeures (autoroute et voie ferrée)	Accroissement éventuel du nombre de liaisons vers Montréal
	Densité déjà élevée dans le secteur : 38 logements à l'hectare	Scission de l'aire TOD en deux avec le corridor ferroviaire et l'interrelation entre les deux secteurs difficile,	Mesure à mettre en place pour les zones de contraintes sonores (autoroute, route 117)			Présence du terminus d'autobus du CIT des Laurentides aux abords de la gare	Stationnement incitatif de l'AMT utilisé à pleine capacité les jours de semaine	Implantation d'une gare dans le secteur du Faubourg Boisbriand (compétition directe)	Renforcement de la position du secteur de la gare de Sainte-Thérèse en tant que pôle de transport collectif intermodale
		Manque de connectivité entre les secteurs de part et d'autre de la voie ferrée	Déplacement de certains commerces et services de la rue Turgeon vers le boulevard Curé-Labelle			Présence d'infrastructures pour les déplacements actifs (piste cyclable) / proximité du tracé de la route verte	Enjeux de sécurité pour les traversées piétonnes dans l'emprise de la voie ferrée		Développement du service de lignes d'autobus
Équipements et services		Manque d'espaces verts et de lieux de rassemblement		Opportunité de créer un milieu de vie complet aux abords de la gare			Largeur insuffisante des trottoirs à plusieurs endroits		Augmentation de la part modale du transport en commun à l'intérieur de l'aire TOD et plus généralement sur l'ensemble du territoire
	Offre en matière d'équipements et de services publics ainsi que d'institutions scolaires	Offre commerciale insuffisante dans le secteur, notamment au niveau des commerces alimentaires				Implication des citoyens (Charrette d'idéation)	Multiplicité des propriétaires fonciers dans le secteur de l'aire TOD	Les efforts déployés pour maintenir la mobilisation	La mobilisation citoyenne
	Présence du pôle institutionnel autour du Collège Lionel-Groulx			Accroissement des services et du nombre d'institutions localisés dans le pôle institutionnel	Mise en œuvre	Dynamisme de commerçants du centre-ville : mise en place en 2014 du Groupement des Entreprises de Sainte-Thérèse (GEST)			La mise en place d'un programme annuel de suivi du plan d'action du plan d'aménagement de l'aire TOD
						Volonté des élus et des responsables municipaux			
						Des réalisations qui ont déjà insufflé la requalification et l'attractivité de Sainte-Thérèse			

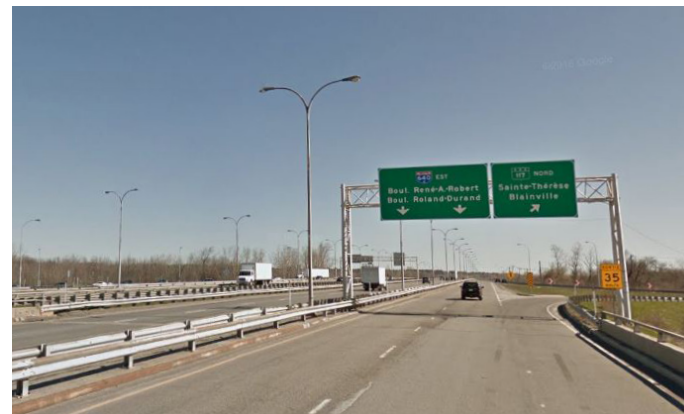
ZONES CONTRAINES ET D'INTÉRÊT

Le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse comporte un certain nombre de contraintes de nature anthropiques, notamment en raison des infrastructures de transport majeures présentes dans le secteur.

CONTRAINES ANTHROPIQUES

Zones sensibles au bruit routier et ferroviaire / Zone de sécurité en bordure du réseau ferroviaire

- Dans le secteur TOD, des zones sensibles au bruit routier et ferroviaire ont été identifiées à l'intérieur des différents documents de planification. Les zones sensibles au bruit routier correspondent à des corridors de largeur variable en fonction du débit routier journalier, calculé à partir du centre de l'emprise routière ou autoroutière.
- En bordure de la route 117 : Profondeur des terrains adjacents jusqu'à concurrence de 15 mètres
- En bordure de l'autoroute 15 : 540 mètres
- En bordure de l'autoroute 640 : 430 mètres
- Une zone sensible au bruit ferroviaire correspond à un corridor de 150 mètres en bordure d'une voie ferrée. En plus de ces zones sensibles au bruit ferroviaire, des zones de sécurité d'une largeur de 30 mètres de part et d'autre de la voie ferrée à l'intérieur desquelles les constructions sont interdites ont aussi été identifiées.



AUTOROUTE 640, DIRECTION EST



CHEMIN DE FER

Établissement à risque technologique possible

Le Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Thérèse-de-Blainville identifie deux établissements à risque technologique dans le secteur TOD. Ces derniers ont été identifiés en raison de l'utilisation ou de l'entreposage de matériaux et de produits chimiques.

- Arclin : 10, rue Blanchard ;
- Composants J.V. Canada : 101, boulevard du Curé-Labelle.

Terrains contaminés

La vocation industrielle d'une partie du secteur TOD se fait sentir à travers la présence de quelques terrains contaminés. Malgré tout, la plupart de ces derniers ont fait l'objet d'une réhabilitation visant à éliminer les éléments de contamination.

Selon le Répertoire des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), les terrains suivants sont identifiés et leur statut de réhabilitation est précisé :

- 100, rue Blanchard – Contamination du sol – Réhabilitation non terminée
- 101-105, rue Blanchard – Contamination du sol – Réhabilitation terminée
- 169, rue Blainville Est – Contamination du sol – Réhabilitation terminée
- 305, boulevard du Curé-Labelle Sainte-Thérèse – Contamination du sol – Réhabilitation terminée
- 313, boulevard du Curé-Labelle – Contamination du sol – Réhabilitation non terminée

- 115, rue Turgeon – Contamination du sol – Réhabilitation terminée
- Lot 4 040 599 et secteur sud du lot 4 040 598 (angle rues Napoléon et Blanchard) – Contamination du sol – Réhabilitation terminée
- Contraintes naturelles et anthropiques (SAR)

ÎLOTS DE CHALEUR

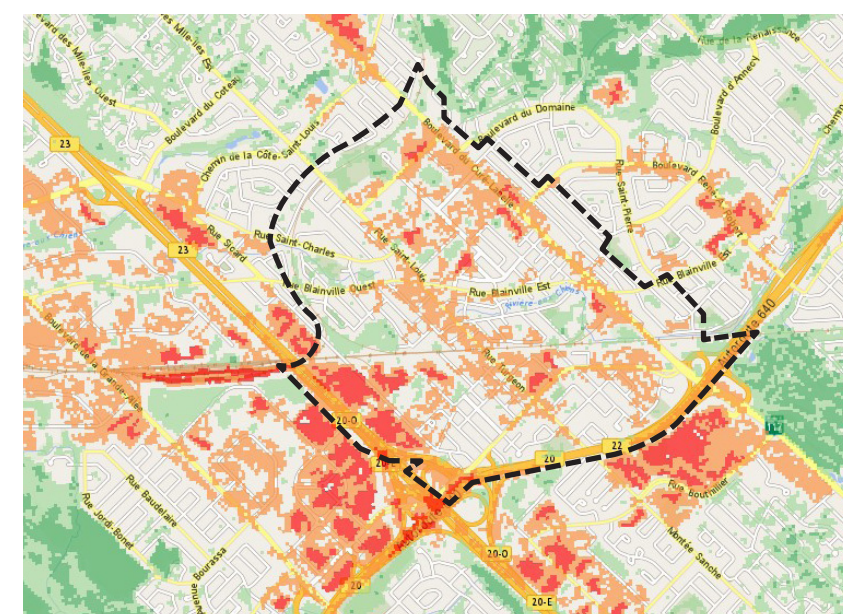
Les îlots de chaleur sont directement liés à l'aménagement et aux caractéristiques du milieu construit d'un secteur : couvert forestier, imperméabilité du sol, propriété thermique des matériaux de revêtement, morphologie urbaine, etc. Ainsi, à l'intérieur du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse, il est possible d'identifier des zones particulièrement vulnérables :

- Le parc industriel en bordure de l'autoroute 15 : avec de nombreux espaces imperméables (stationnement, vastes bâtiments, peu de verdure, surfaces minéralisées, etc.);
- L'axe de rue Turgeon et les abords de la gare : comprenant plusieurs espaces minéralisés et imperméables (aires de stationnement);
- L'axe du boulevard du Curé-Labelle : présence de plusieurs espaces minéralisés et imperméables (aires de stationnement);
- Les aires de stationnement autour des bâtiments du pôle institutionnel.

CONTRAINTES NATURELLES

Les différents outils de planification n'identifient aucune contrainte naturelle à l'intérieur du secteur TOD.

LOCALISATION DES ÎLOTS DE CHALEUR À L'INTÉRIEUR DU SECTEUR TOD



Source : Gouvernement du Québec, CERFO-INSPQ

Limites du secteur TOD

ÉGLISE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE



PANNEAU D'INTERPRÉTATION



PISTE CYCLABLE



ESPACE BOISÉ
(PRÈS DE LA COMMONWEALTH PLYWOOD)

TERRITOIRES D'INTÉRÊT

Noyau de village patrimonial

Le cœur historique de Sainte-Thérèse est identifié comme un noyau de village patrimonial. Ce secteur comporte une concentration de bâtiments anciens et un parc immobilier qui témoigne de l'habitat et de l'organisation sociale du village pendant la période entre 1870 et 1940. Les principaux bâtiments ayant un fort intérêt architectural sont situés le long des rues Blainville Est, Blainville Ouest, Morris, Saint-Charles et Turgeon. Un circuit patrimonial comportant des panneaux d'interprétation et un guide ont été mis en place, afin de mettre en valeur ces composantes d'intérêt.

Des ensembles architecturaux significatifs sont aussi présents à l'intérieur du secteur TOD. Ces derniers comportent une valeur collective en raison soit de leur regroupement, de leur répartition, de leur implantation ou de leur densité dans l'espace.

Ces ensembles architecturaux significatifs sont :

- Le noyau institutionnel ancien de Sainte-Thérèse : sur les rues Saint-Louis, de L'Église, Saint-Charles, Morris et Saint-Lambert
- L'alignement de petites maisons à caractère villageois : rue Saint-Jean et ses environs
- Secteur des cent maisons
- Les regroupements à dominante commerciale : rues Blainville Est, Blainville Ouest et Turgeon.

Deux éléments patrimoniaux sont aussi présents dans le secteur TOD, il s'agit :

- Église Sainte-Thérèse-de-Blainville : 10, rue de l'Église
- Collège Lionel-Groulx (ancien Séminaire de Sainte-Thérèse) : 100, rue Duquet

Couvert forestier

Des espaces boisés ont été identifiés en bordure de la Commonwealth Plywood, notamment sur le terrain vacant derrière le bâtiment et en bordure de la voie ferrée du CP. Quelques espaces boisés sont également présents aux abords de l'autoroute 640.

Réseau cyclable

Le territoire du secteur TOD est doté d'un réseau cyclable comportant des pistes cyclables municipales (boulevard du Curé-Labelle, l'axe de la rue Turgeon) et de la route Verte. Cette dernière dessert en grande partie la portion du secteur TOD située au nord de la voie ferrée. Son tracé suit, notamment, la rue Saint-Louis, Saint-Joseph, les abords de la voie ferrée du CP ainsi que la rue Saint-Pierre et le boulevard du Domaine à l'extérieur du secteur TOD.

Milieux humides

Un milieu humide de type «marécage» d'une superficie de 0,41 hectare a été identifié au cœur de l'îlot formé par la rue Duquet et les boulevards du Curé-Labelle, Ducharme et du Séminaire.

CIRCULATION ET MOBILITÉ

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

Plusieurs institutions sont concentrées autour de la gare de Sainte-Thérèse dans un rayon de 1 km ou 15 minutes de marche. Ce secteur de la ville, connu également sous le nom de « Pôle Sainte-Thérèse » regroupe les institutions suivantes :

- Collège Lionel-Groulx
- Hôtel de Ville de Sainte-Thérèse
- CSSS - Thérèse-de-Blainville
- CLSC de Sainte-Thérèse
- Centre de formation des nouvelles technologies
- Caisse Desjardins - Thérèse-de-Blainville

HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

Le boulevard Desjardins est composé de deux voies de circulation et est identifié comme une artère secondaire. Ce boulevard se divise en deux tronçons, Est et Ouest, respectivement de part et d'autre de la rue Turgeon, et constitue une porte d'entrée majeure du secteur à l'étude. En effet, en plus de traverser le secteur à l'étude d'ouest en est, le boulevard Desjardins donne accès aux bretelles de l'échangeur A15/A640 ainsi qu'à celles de la sortie Curé-Labelle de l'A640.

La rue Turgeon est l'axe principal nord-sud du secteur à l'étude et est identifiée comme une collectrice. Elle se compose d'une voie par direction dans le tronçon au nord du boulevard Desjardins et compte au sud de ce dernier deux voies en direction nord et une en direction sud. La rue Turgeon est un axe stratégique du secteur, car elle est le seul lien routier, avec le boulevard du Curé-Labelle, à franchir la voie de chemin de fer. La rue Turgeon devient unidirectionnelle vers le nord, au nord de la

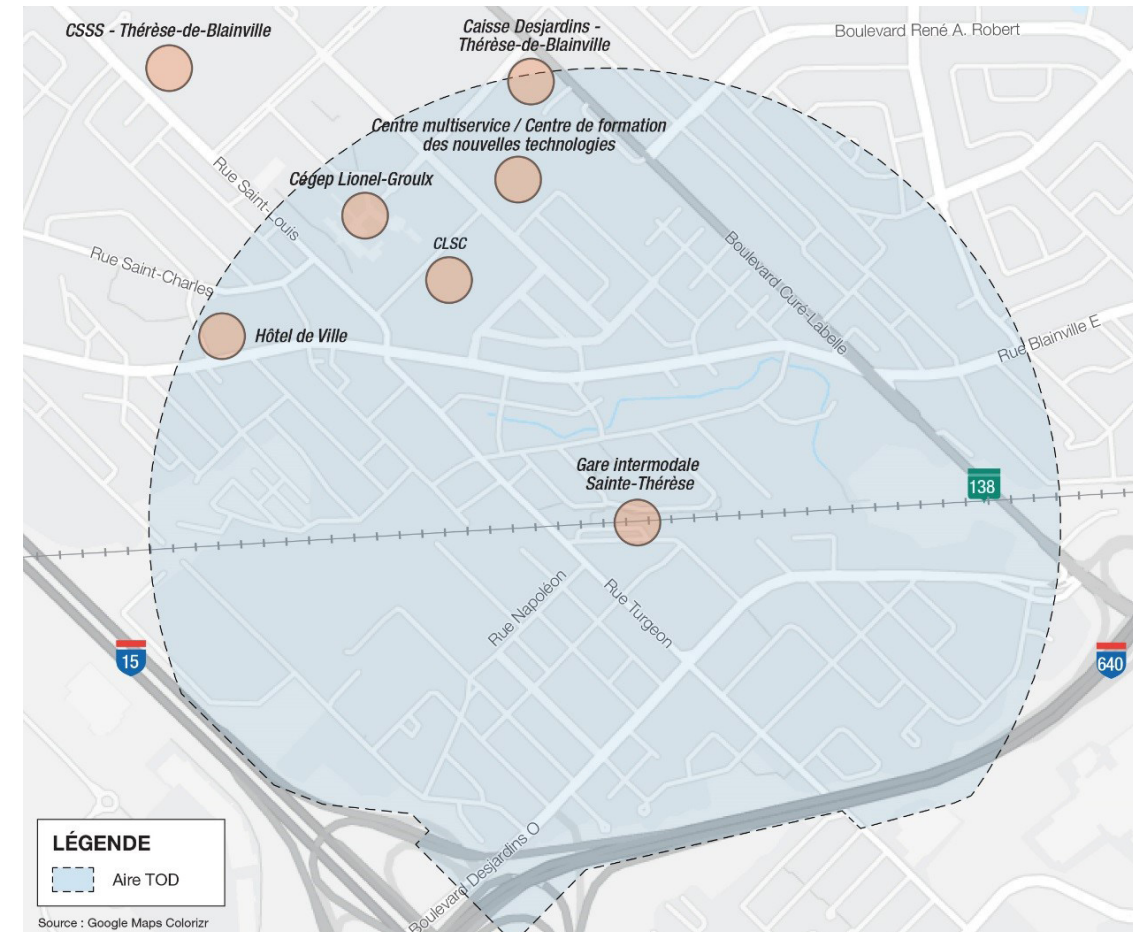
rue Dubois. La rue Saint-Louis est le prolongement de la rue Turgeon dans l'axe nord-sud, au nord de la rue Blainville Est.

La vitesse affichée est de 40 km/h sur l'ensemble du réseau local et artériel, à l'exception des zones scolaires où la limite de vitesse est de 30 km/h.

L'ensemble des intersections situées à l'intérieur du périmètre d'étude est géré à l'aide de panneaux d'arrêt. Des feux de circulation sont installés sur le boulevard Desjardins à la sortie de l'autoroute 15 N ainsi qu'aux intersections de la rue Turgeon et de la rue de la Gare. Au nord de la voie de chemin de fer, l'intersection entre les rues Turgeon, Blainville E. et Saint-Louis est gérée par des feux de circulation.

La géométrie des rues du secteur à l'étude est régulière et typique des noyaux villageois. Le réseau local est constitué de rues à deux voies de circulation avec une faible largeur de chaussée (7 à 10 m) et le stationnement est généralement permis de part et d'autre de la chaussée. Le stationnement est, en revanche, interdit sur le boulevard Desjardins ainsi que sur le tronçon de la rue Turgeon compris entre le boulevard Desjardins et la rue Dubois.

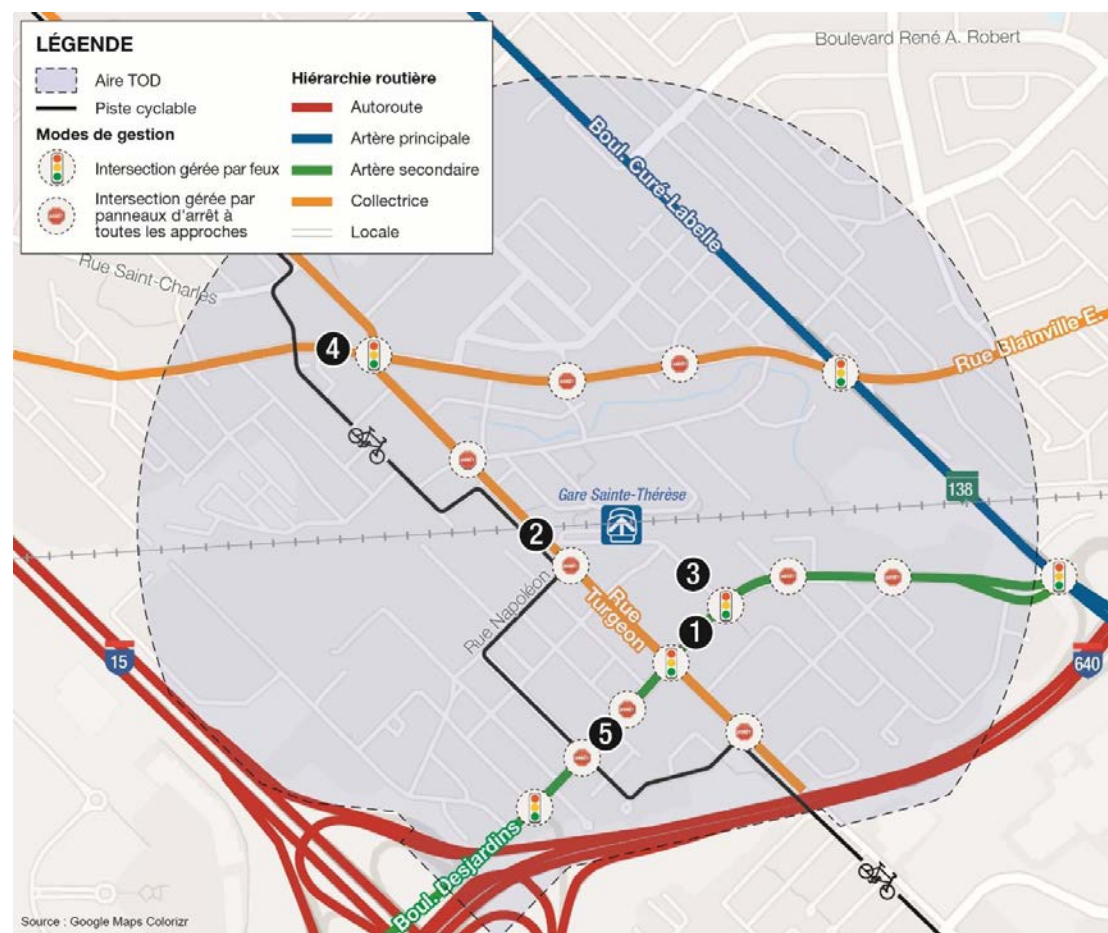
LOCALISATION DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

PARAMÈTRES	BOULEVARD DESJARDINS	RUE TURGEON	RUE DE LA GARE	RUE BLAINVILLE E.
Classe hiérarchique	Artère secondaire	Collectrice	Locale	Collectrice
Configuration routière	2 voies / direction	1 voie / direction	1 voie / direction	1 voie / direction
Terre-plein central	Oui	Non	Non	Non
Limite de vitesse	40 km/h (30 km/h en zone scolaire)	40 km/h	40 km/h	40 km/h (30 km/h en zone scolaire)
Trottoirs et liens cyclables	Trottoirs des deux côtés	Trottoirs des deux côtés Piste cyclable entre les rues Dion et Napoléon	Trottoirs des deux côtés	Trottoirs des deux côtés
Transports collectifs (CIT des Laurentides)	Lignes 9, 22, 27, 60, 73, 88	Lignes 9, 23, 61, 62, 74	Lignes 9, 23, 27, 51, 52, 61, 73, 74, 62, 88	Lignes 60, 61
Camionnage	Permis en tout temps	Livraison locale	Livraison locale	Livraison locale

RÉSEAU ROUTIER



TRANSPORT COLLECTIF

La ligne de train de banlieue de Blainville/Saint-Jérôme fait partie des six lignes actuellement en service de l'AMT. La ligne d'une longueur de 63 km compte 13 gares dont une à Sainte-Thérèse. À ce sujet, la gare de train de Sainte-Thérèse est située à proximité des rues Turgeon, Dubois et Desjardins Est. On y retrouve également 680 places de stationnements incitatifs, dont dix places pour le co-voiturage et sept places réservées aux personnes à mobilité réduite. Les jours de semaine, 13 trains par direction effectuent un arrêt à cette gare. Les fréquences des trains sont ajustées au cours de la journée, afin de répondre à la demande des usagers qui se destinent principalement en direction de Montréal.

Le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) dessert le territoire de la ville de Sainte-Thérèse avec 13 lignes d'autobus. Toutes les lignes d'autobus se destinent à la gare de train de Sainte-Thérèse et desservent essentiellement les secteurs de Sainte-Thérèse limitrophes au secteur TOD ainsi que d'autres municipalités de la couronne nord. Le secteur du Collège Lionel-Groulx est desservi par neuf lignes d'autobus. Ces mêmes lignes permettent de joindre le secteur du collège et la gare de Sainte-Thérèse.



LIGNES D'AUTOBUS DESSERVANT LE SECTEUR À L'ÉTUDE

N° DE CIRCUIT	DESTINATION	FRÉQUENCE APPROXIMATIVE (MINUTES)	
		SEMAINE	FIN DE SEMAINE
9	Laval	10	30
	Saint-Jérôme	10	30
11	Laval	30	60
	Sainte-Thérèse	30	60
22	Bois-des-Filion	30	60
	Sainte-Thérèse	60	60
23	Sainte-Anne-des-Plaines	20-30	60
	Sainte-Thérèse	30	30-60
27	Lorraine	20-30	60
	Sainte-Thérèse	20-30	60
51	Boisbriand secteur Nord/Sud	20-30	60
52	Boisbriand secteur Nord/Sud	20-30	60
60	Gare Sainte-Thérèse	60	60
	Polyvalente Sainte-Thérèse	60	60
61	Sainte-Thérèse secteur Sud	30-40	pas de service
62	Sainte-Thérèse secteur des Mille-Îles	30-40	pas de service
73	Blainville - Fontainebleau	20	pas de service
74	Blainville - Fontainebleau	60	60
	Saint-Eustache	20-30	35
88	Sainte-Thérèse	20-30	35



ÉVALUATION DE LA DESSERTE ACTUELLE EN TRANSPORT EN COMMUN

Au cours des dix dernières années, le CITL a développé une offre capable de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée. Alors que le transport adapté contribue à l'autonomie des personnes à mobilité réduite, les usagers ayant 65 ans et plus vivant au sein de résidences pour personnes âgées ont accès à un service de transport répondant à leurs besoins courants. Quant aux plus jeunes, ils sont près de 2600 élèves à emprunter quotidiennement les trajets du CITL à l'aide d'un titre de transport valide pendant l'année scolaire. (CITL, 2015).

Depuis 2009, l'augmentation de l'offre en transport collectif offerte par le CITL a permis d'accroître de manière importante la part modale et l'utilisation du transport en commun. Depuis dix ans, le nombre de déplacements effectués par la CITL a augmenté de 89 % et les heures de services ont été multipliées par deux.

Le CITL à travers son Plan stratégique 2020-horizon 2025 reconnaît le rôle central du rabattement par autobus des usagers vers les gares dans la croissance de l'achalandage des trains. Ces gares constituent les principaux points de correspondance des autobus du CIT Laurentides, en plus de permettre les correspondances intermodales avec le train et la voiture.

L'un des axes stratégiques inclus au Plan stratégique du CITL vise le développement d'une culture du transport collectif. Les actions que le CITL compte mettre en place pour réaliser cet objectif consistent, notamment, à bonifier le rabattement au train de banlieue, à ajouter de services les soirs et les fins de semaine, à améliorer la desserte locale par autobus et par taxis collectifs et à développer des nouvelles dessertes pour les parcs industriels. Ces éléments et les autres actions proposées devraient être expliqués en détail à l'intérieur du Plan de transport dont le CITL a pour objectif de se doter.


TRANSPORT ACTIF

Les transports actifs dans le secteur d'étude sont assurés par un réseau de trottoirs et d'une piste cyclable traversant le secteur TOD. Les rues du secteur à l'étude possèdent en général un trottoir sur au moins un des deux côtés de la rue.

Un lien cyclable traverse également le secteur à l'étude suivant une orientation nord-sud. Cette dernière effectue un parcours sinueux dans les rues du secteur, transitant par les rues Saint-Joseph, Dion, Turgeon, Napoléon et le boulevard Bélisle. Ce lien cyclable change de configuration tout au long de son parcours, tel qu'il est possible de le constater dans le tableau ci-dessous.

CONFIGURATIONS DU LIEN CYCLABLE

TRONÇON	TYPE DE SITE	PHOTO
Rue Saint-Joseph (entre Blainville et Dubois)	Piste cyclable en site propre	
Rue Saint-Joseph (entre Dubois et Dion)	Chaussée désignée	
Rue Dion (entre Saint-Joseph et Turgeon)	Bande cyclable bidirectionnelle (hors normes)	

TRONÇON	TYPE DE SITE	PHOTO
Rue Turgeon (entre Dion et Napoléon)	Piste multifonctionnelle piétons et cyclistes	
Rue Napoléon (entre Turgeon et Bélisle)	Bande cyclable bidirectionnelle	
Boul. Bélisle (entre Napoléon et Desjardins)	Bande cyclable bidirectionnelle	

ÉVALUATION DE LA DESSERTE ACTUELLE EN TRANSPORTS ACTIFS

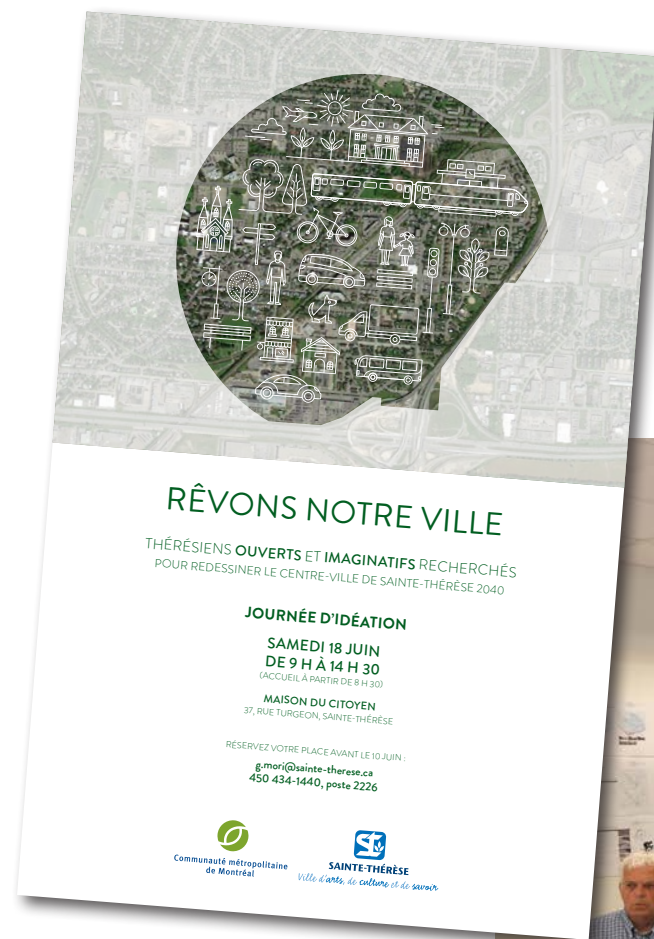
Le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse est bien desservi en matière de transports actifs. Toutefois, il serait bénéfique d'augmenter le nombre de pistes cyclables et de revoir la configuration de certaines pistes cyclables existantes. En effet, la configuration de la piste cyclable sur la rue Turgeon, qui occupe l'ensemble de l'espace disponible sur un côté de la rue, génère des conflits entre les cyclistes et les piétons en raison de l'absence de trottoirs. Le lien cyclable en site propre dans l'axe du boulevard du Curé-Labelle manque quant à lui de connectivité. Son tracé se limite à la portion entre le boulevard Ducharme et la rue Blainville Est.

De plus, le nombre limité de passages permettant de traverser l'emprise de la voie ferrée qui scinde en deux le secteur TOD contribue à augmenter le temps des trajets, ce qui nuit à l'efficacité des parcours en transports actifs.

La CMM a reconnu le potentiel piétonnier de la ville de Sainte-Thérèse. En effet, en mesurant avec l'indice Walk Score, qui calcule la distance de marche entre les adresses et un ensemble de commodités ou de services, la ville de Sainte-Thérèse a obtenu le meilleur indice de toutes les municipalités à l'extérieur de l'île de Montréal. Cette situation s'explique, notamment, par l'historique et l'époque de développement du secteur. La création, dès l'origine, d'un noyau villageois fort et l'implantation de la gare au stade initial de l'urbanisation ont contribué à créer un milieu relativement dense, compact et favorable aux déplacements actifs.



**2 —
VISION
CITOYENNE**



CHARRETTE D'IDÉATION
18 JUIN 2016

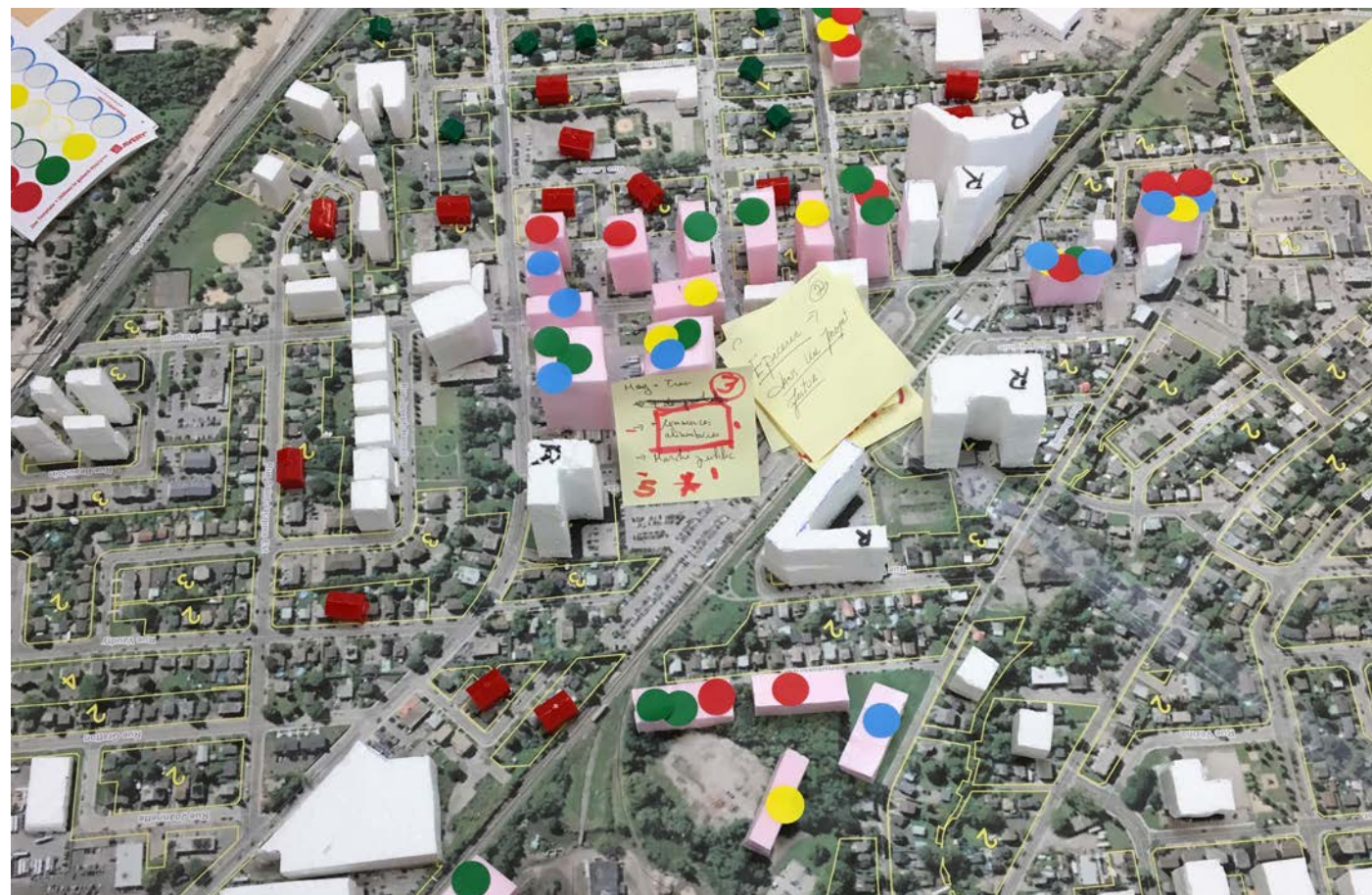


VISION CITOYENNE

Le 18 juin 2016 s'est tenue une charrette d'idéation qui a rassemblé plus d'une trentaine de citoyens de Sainte-Thérèse.

L'objectif derrière cette activité participative était d'amener les participants à repenser l'aménagement du secteur TOD en fonction de l'horizon 2040.

MAQUETTE ÉLABORÉE
PAR LES PARTICIPANTS



GARE DE SAINTE-THÉRÈSE



COLLÈGE
LIONEL-GROULX



PARCOURS D'OBSERVATION

ÉGLISE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE



LES LIEUX SIGNIFICATIFS

La première activité consistait à identifier deux lieux significatifs pour les participants à Sainte-Thérèse. Malgré une relative diversité dans les réponses obtenues, deux lieux sortent clairement du lot : l'église Sainte-Thérèse-de-Blainville et le Collège Lionel-Groulx. Ces bâtiments constituent des éléments forts dans le paysage thérésien. Le clocher de l'église surplombe la ville depuis 1887 et il est reconnu pour être l'un des plus hauts au Québec. De son côté, le Collège Lionel-Groulx (CÉGEP), l'ancien Séminaire de Sainte-Thérèse, est, tant par son architecture que par son histoire, une institution majeure et reconnue dans la région. Dans les réponses fournies, les participants ont principalement identifié des services ou des équipements collectifs ainsi que des lieux de rassemblement.

L'un des constats de cet exercice est l'amalgame que les participants font entre le centre-ville, le secteur de la gare et le pôle institutionnel. Pour ces derniers, il s'agit d'un tout, qui forme le secteur du «village». D'où l'importance d'adapter la délimitation du secteur TOD pour comprendre l'ensemble de ces éléments et concevoir un concept d'aménagement qui tient compte des limites vécues et perçues par les citoyens.

LES PARCOURS D'OBSERVATION ET LES EXPERTISES

Pour la seconde activité, les participants ont eu l'occasion de choisir un type d'expertise et de réaliser l'un des cinq parcours proposés. Le secteur de l'aire TOD a donc été analysé par les participants sous un œil différent et orienté en fonction de l'expertise sélectionnée. Ces expertises étaient les suivantes :

- Culture
- Patrimoine
- Familles
- Jeunes
- Personnes âgées
- Travailler et magasiner
- Nature
- Loisirs
- Transport
- Logement

Les cinq parcours ont préalablement été établis selon plusieurs critères, dont le principal consistait à faire couvrir la majorité du secteur de l'aire TOD aux participants. Ils ont également été conçus pour faire parcourir des secteurs méconnus et inhabituels aux participants qui étaient regroupés en cinq équipes comportant des membres aux différentes expertises. L'objectif derrière cette démarche était de permettre aux participants de constater et analyser la réalité du territoire sous un nouveau regard.



**3 —
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT
ET ÉNONCÉ DE VISION**

ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE LA GARE DE SAINTE-THÉRÈSE



Le portrait et diagnostic du secteur de la gare de Sainte-Thérèse, traduit dans le tableau des forces, faiblesses, menaces et opportunités, permet de faire ressortir les enjeux d'aménagement spécifiques et les enjeux de mise en oeuvre de la planification détaillée de type TOD.

- **TREIZE ENJEUX D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES**
- **CINQ ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE DE LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE**

TREIZE ENJEUX D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES

01. Renforcer la cohésion du secteur TOD en liant ses principales composantes : abords de la gare, centre-ville, pôle institutionnel, secteur du boulevard du Curé-Labelle;
02. Densifier les abords de la gare tout en assurant une intégration adéquate des nouveaux développements avec le cadre bâti existant;
03. Favoriser les modes de transports actifs en améliorant la configuration des rues existantes, en multipliant les liaisons et en prolongeant le réseau de pistes cyclables;
04. Accroître la mixité des fonctions en favorisant l'implantation de commerces et de services et proximité et en maintenant le niveau d'emploi actuel;
05. Déterminer les espaces potentiellement disponibles pour le développement étant donné le caractère construit du milieu;
06. Promouvoir le redéveloppement et la requalification des terrains sous-utilisés, vacants et des friches industrielles en maintenant et en intégrant de nouvelles fonctions urbaines;
07. Assurer une diversité de typologies résidentielles permettant de répondre aux différents besoins de la population;
08. Préserver et consolider les secteurs résidentiels existants dans le but de maintenir leurs principales caractéristiques bâties et architecturales;
09. Accroître le sentiment d'appartenance de la population au secteur TOD et au centre-ville en multipliant les lieux de rencontres et les événements;
10. Définir une signature visuelle unique et créer un milieu de vie attractif et complet tout en tenant compte du riche passé de Sainte-Thérèse et de son patrimoine;
11. Mettre en valeur les composantes naturelles du secteur, notamment les abords de la rivière aux Chiens;
12. Améliorer l'offre en transport actif et collectif en maintenant l'efficacité et la fonctionnalité du réseau routier existant;
13. Répondre à la complexité de mise en œuvre du projet de TOD étant donné la configuration et la multiplicité des acteurs impliqués.

CINQ ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE DE LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

1. DENSIFICATION

- Prévoir des produits d'habitation diversifiés afin d'attirer différents types de ménages, dont notamment les familles;
- Promouvoir et distinguer le secteur TOD de Sainte-Thérèse à l'échelle de la Rive-Nord, en misant sur son milieu de vie dynamique, son cadre de vie animé et ses activités culturelles;
- Développer et requalifier les espaces sous-utilisés aux abords de la gare, notamment sur les terrains vacants et les anciens sites industriels.

2. CENTRE-VILLE

- Maintenir l'aide au développement commercial sur la rue Turgeon et à l'intérieur du centre-ville.

3. MILIEU DE VIE

- Investir dans l'amélioration du milieu de vie, notamment par la mise en valeur des parcs et des espaces verts, la création de parcours cyclables et piétons, ainsi que par le soutien à la revitalisation urbaine.

4. MIXITÉ

- Soutenir l'accroissement de la mixité des fonctions à l'intérieur du secteur TOD, notamment à l'intérieur du pôle institutionnel autour du Collège Lionel-Groulx, par le soutien à la réalisation de projets de mixité horizontale et verticale;
- Optimiser les espaces dédiés au stationnement, sans toutefois réduire l'offre et le nombre de cases actuel.

5. DÉVELOPPEMENT

- Limiter le développement commercial et de bureaux dans l'axe du boulevard du Curé-Labelle (route 117), notamment pour préserver les activités commerciales de la rue Turgeon;
- Favoriser l'implantation d'usages résidentiels dans l'axe du boulevard du Curé-Labelle, en complémentarité avec les usages présents;
- Assurer l'adéquation entre les besoins de la population et l'offre proposée par les promoteurs immobiliers, en favorisant la mixité sociale et des typologies résidentielles diversifiées.

ÉNONCÉ DE VISION

À l'intérieur du TOD de Sainte-Thérèse, au coeur duquel on retrouve un centre-ville attrayant et dynamique, on peut à distance de marche : habiter, travailler, étudier, consommer et se divertir. En plus d'être un TOD exemplaire, Sainte-Thérèse peut prétendre à être un POD (pedestrian oriented development).

L'implantation d'une gare au début des années 2000 à Sainte-Thérèse consolide sa vocation de pôle central dans la MRC de Thérèse-De Blainville. L'arrivée subséquente d'un terminus d'autobus qui transforme la gare de Sainte-Thérèse en gare intermodale stimule d'autant plus l'achalandage et la croissance de divers secteurs : institutionnels, scolaires, économiques, résidentiels et récréatifs.

De plus, la Ville a su préserver et mettre en valeur une diversité de quartiers résidentiels familiaux paisibles et accessibles dans le périmètre du TOD. Elle continuera à les mettre en valeur pour attirer une clientèle principalement constituée de jeunes

Misant sur sa localisation stratégique à l'intersection des autoroutes 640 et 15, la Ville de Sainte-Thérèse se démarque d'entre toutes les Villes de la région comme la seule offrant dans un rayon d'un kilomètre toutes les conditions réunies d'un véritable TOD (transit oriented development), axé sur les piétons.

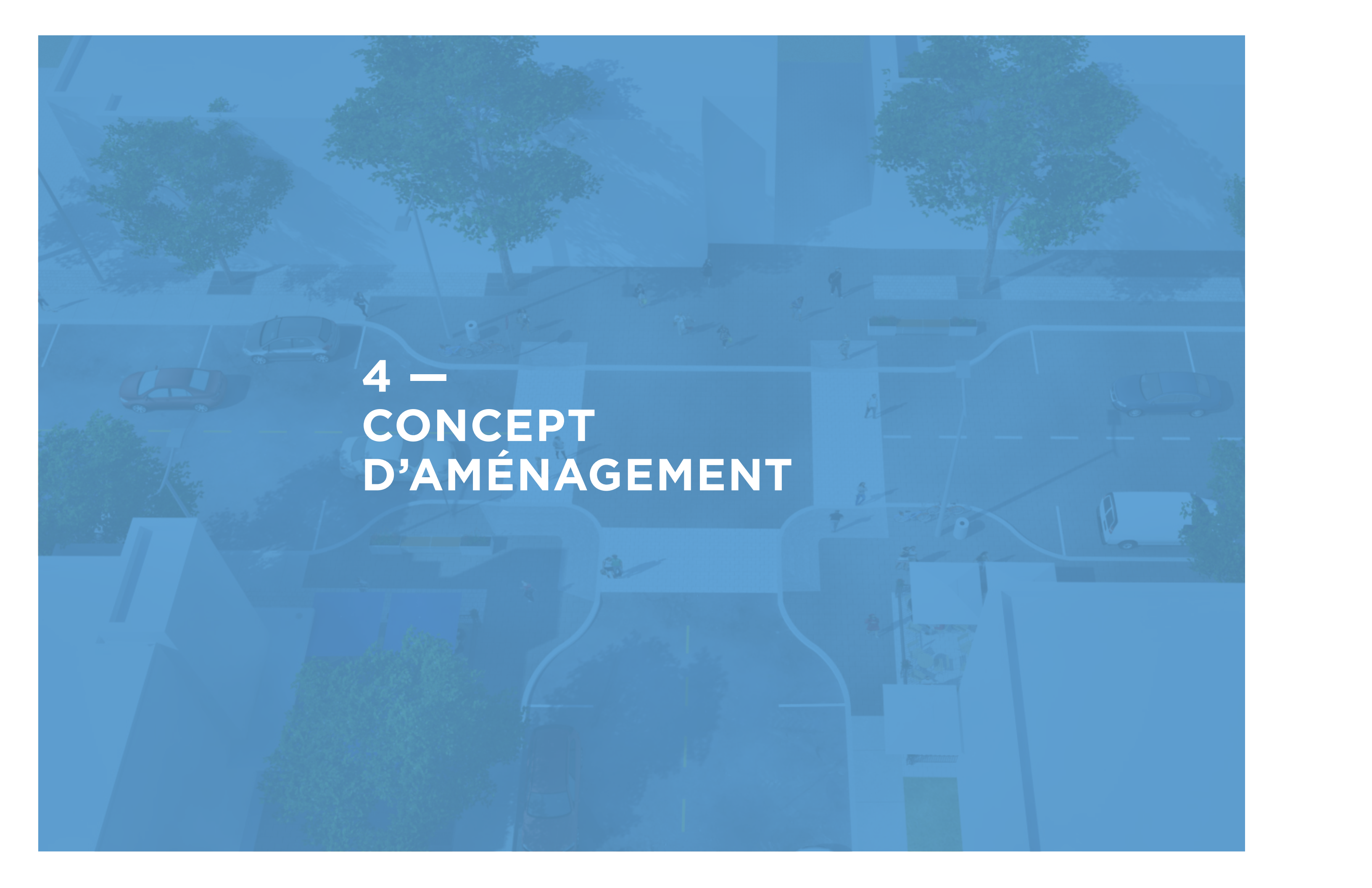
familles. Nous assistons à un renouveau urbain relatif à la densification immobilière qui s'opère tout autour de la gare de Sainte-Thérèse. Au cours des prochaines années, la Ville s'affaira à poursuivre cette démarche de densification immobilière afin d'offrir un milieu de vie de qualité répondant aux besoins des nouveaux Thérésiens souhaitant jouir d'un environnement où se côtoieront des usages mixtes et diversifiés.

Le TOD de Sainte-Thérèse est un milieu de vie offrant une animation urbaine de qualité répondant aux besoins contemporains des diverses clientèles qui y habitent, y travaillent, y étudient, y consomment et s'y divertissent, et ce, à pied, en voiture, en vélo, en train et en autobus. Sainte-Thérèse est déjà un modèle à suivre pour son TOD. La Ville poursuivra ses opérations de développement et de mise en valeur de son secteur TOD afin d'offrir un milieu de vie de qualité aux populations actuelles et futures.

En 2040, Sainte-Thérèse a su miser sur son potentiel unique afin de mettre en application les principes d'un aménagement de type TOD. Les abords de la gare ont été redéveloppés par le biais de projets denses et mixtes, dotés d'une architecture emblématique, qui ont contribué à hausser l'attractivité de la Ville. Sainte-Thérèse est aujourd'hui considérée comme une référence en matière d'aménagements favorables aux transports actifs et collectifs. Les parcours piétons et cyclables, les embellissements, le mobilier urbain renouvelé, les parcs et les nouvelles places pu-

bliques contribuent à améliorer l'esthétisme et le cadre de vie d'une population mixte et impliquée dans le développement de la communauté. Le centre-ville profite d'un nouvel essor. L'offre commerciale diversifiée attire une clientèle à l'échelle régionale, tout en desservant les besoins en biens et services de proximité des résidents. Le pôle institutionnel et le parc industriel ont poursuivi leur développement et maintiennent un niveau d'emploi qui permet de contribuer à faire du secteur TOD de Sainte-Thérèse un véritable milieu de vie complet.



An aerial photograph of a city street intersection, overlaid with a semi-transparent blue filter. The image shows a multi-lane road with a central median, sidewalks, trees, and several cars. The text '4 — CONCEPT D'AMÉNAGEMENT' is centered in white.

**4 —
CONCEPT
D'AMÉNAGEMENT**

LES COMPOSANTES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement découle principalement de la vision citoyenne, appuyé par le diagnostic qui a été présenté aux participants lors de la charrette d'idéation. Ainsi, lors de cette consultation, les citoyens ont été appelés à se prononcer sur l'avenir du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse, par le biais d'ateliers de travail et d'une visite sur le terrain. Les participants se sont également projetés dans l'avenir avec la création d'une maquette illustrant leurs propositions en matière d'intégration de nouvelles constructions. Par le biais de cette démarche novatrice, les citoyens ont donc été au cœur de l'élaboration du concept d'aménagement pour le secteur de planification détaillé.

L'élaboration du concept a aussi été inspirée par des exemples concrets d'aménagement de type TOD. À travers des exemples internationaux, des exemples québécois et des référents à l'échelle de la Couronne Nord de la CMM, il a été possible d'établir les meilleures pratiques et les démarches les plus pertinentes dans le cadre de l'élaboration d'une planification basée sur un concept d'aménagement de type TOD.

PRÉSENTATION DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT
17 OCTOBRE 2016



La présente section décrit tout d'abord les grands principes du concept d'aménagement retenu. Par la suite, ce concept est décrit en fonction de différentes unités de voisinage dans le but de préciser les orientations et les objectifs d'aménagement propres à chacun des milieux composant le secteur TOD.

GRANDS PRINCIPES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Préservation, intégration et densification du cadre bâti

En matière de développement à l'intérieur du secteur TOD, trois axes d'intervention ont été identifiés. Les quartiers résidentiels existants ont pour vocation d'être préservés. Pour ce qui est du centre-ville, dont l'armature repose sur la rue Turgeon, l'objectif est de favoriser le redéveloppement sous la forme de projets d'insertion ponctuels qui respectent les caractéristiques du cadre bâti existant. Tandis que pour le secteur aux abords de la gare et de la voie ferrée, la vision de développement élaborée par les intervenants propose une densification à échelle humaine par le biais de la requalification des espaces sous-utilisés.

Ces trois axes de développement complémentaires visent à créer un milieu de vie équilibré, misant sur les potentiels respectifs de chacune des unités de voisinage identifiées. Les principales caractéristiques identitaires du centre-ville et des milieux résidentiels existants sont ainsi préservées afin de maintenir une unité architecturale dans le cadre bâti existant. Quant aux secteurs voués à une densification aux abords de la gare, ils s'intégreront à la dynamique de redéveloppement actuellement en cours. L'implantation de projets emblématiques aux abords de la gare contribuera à l'amélioration

de l'attractivité de l'ensemble du secteur TOD. Une attention particulière est accordée à la gradation et l'intégration adéquate de la densité afin d'éviter l'implantation de projet qui déstructureraient le milieu. Tous les efforts de densification s'orienteront vers la création de milieux de vie à échelle humaine.

Bonification de l'existant

Le secteur de la gare de Sainte-Thérèse dispose de tous les atouts requis afin de mettre en place une planification détaillée de type TOD : il est desservi par une gare de train de banlieue, le cadre bâti est relativement dense, compact et mixte et il possède des pôles d'activités et d'emplois (parc industriel, pôle institutionnel, centre-ville). Ainsi, ses caractéristiques font en sorte que le tissu urbanisé existant est particulièrement favorable et offre des conditions optimales à la mise en place d'une planification de type TOD. L'un des éléments centraux du concept d'aménagement consiste donc à améliorer et bonifier l'existant, en misant sur son potentiel inexploité. Ainsi, le réaménagement de certaines intersections, la requalification des espaces sous-utilisés, l'implantation de places publiques et d'espaces verts, l'optimisation du partage de la chaussée, le développement de parcours actifs et la mise en valeur des points d'intérêt sont autant d'éléments sur lesquels miser afin d'améliorer l'esthétique, la sécurité et la convivialité du secteur TOD.

Connectivité entre les pôles d'activités

Le concept d'aménagement repose en grande partie sur l'armature que constituent le centre-ville et la rue Turgeon. Ainsi, la rue Turgeon permet de relier le pôle institutionnel autour du Collège Lionel-Groulx au nouveau pôle d'activités proposé autour de la gare de Sainte-Thérèse. L'interconnexion planifiée entre le noyau institutionnel établi, le secteur de la gare et le centre-ville favorise les liaisons et les déplacements à travers ce dernier et, par le fait même, la hausse de la clientèle et de l'achalandage des commerces, services et institutions culturelles du centre-ville. De plus, le développement d'un nouveau pôle autour de la gare se fera en continuité avec le centre-ville, accentuant le positionnement de la rue Turgeon comme l'axe central, dynamique et animée du secteur TOD.

Intermodalité et transports actifs

L'un des principaux éléments identifiés à travers le diagnostic et lors de la charrette d'idéation citoyenne est le manque de liens et de connexions entre les différentes portions du secteur TOD. Cet élément nuit à l'unité et à la cohérence du milieu. Ainsi, l'un des éléments mis de l'avant par le concept d'aménagement consiste à créer des parcours, des circuits et des liens reliant les principaux points d'intérêt et pôles d'activités, et ce, en misant sur l'intermodalité et, plus particulièrement, sur les modes de transports actifs et collectifs.

PLAN CONCEPT

- DENSITÉS**
-  CENTRE-VILLE
 -  SECTEUR MIXTE À PRÉDOMINANCE RÉSIDENTIELLE AVEC COMMERCE AU REZ-DE-CHAUSSÉE
 -  SECTEUR MIXTE À PRÉDOMINANCE RÉSIDENTIELLE
 -  SECTEUR MIXTE À PRÉDOMINANCE RÉSIDENTIELLE
 -  SECTEUR RÉSIDENTIEL MOYENNE DENSITÉ
 -  SECTEUR RÉSIDENTIEL EXISTANT
 -  SECTEUR INDUSTRIEL
 -  SECTEUR INSTITUTIONNEL À OPTIMISER
 -  SECTEUR INSTITUTIONNEL À CONNECTER
 -  ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ
- PARCOURS ACTIFS**
-  PARCOURS ACTIF ET CULTUREL À METTRE EN VALEUR
 -  POINT D'INTÉRÊT À CONSOLIDER
- LIENS ACTIFS**
-  LIEN ACTIF PRINCIPAL À CRÉER
 -  CONNEXION ACTIVE EXISTANTE OU PROJETÉE
 -  CONNEXION ACTIVE À CRÉER
 -  INTERSECTION ACTIVE À CONSOLIDER
 -  POINT D'INTÉRÊT À CONSOLIDER
- INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES**
-  RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD
 -  LIEN VÉHICULAIRE À CRÉER
 -  INTERSECTION ACTIVE VÉHICULAIRE OU FERROVIAIRE À SÉCURISER
 -  ENTRÉE DE VILLE À CRÉER



COMPOSANTES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DES DIFFÉRENTS SECTEURS

Le territoire de planification détaillée de la gare de Sainte-Thérèse a été découpé en plusieurs unités de voisinage afin de faciliter la lecture du milieu. Ainsi, la délimitation des unités de voisinage s'inspire de la méthode d'analyse typomorphologique et repose sur plusieurs éléments :

- Composantes du cadre bâti
- Fonctions urbaines
- Typologie résidentielle dominante
- Histoire du développement
- Caractéristiques urbaines

Ces unités de voisinage regroupent des caractéristiques communes qui en font des quartiers ou des pôles d'activités dotés d'une identité tant sur le plan architectural, qu'en termes de fonctions urbaines et de typologies résidentielles. Les unités de voisinage disposent donc d'une uniformité et d'une cohérence dans leur aménagement, ce qui contribue plus généralement à l'équilibre du milieu de vie du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse.

C'est à partir de ces unités de voisinage que les grands axes du concept d'aménagement sont développés dans les sections suivantes.

¹ Gehl architects est une firme de consultants en études urbaines et en design basé à Copenhague. Ils ont mis en place une grille visant à analyser la qualité d'un aménagement urbain. À travers leurs recherches, ils favorisent notamment la création de villes et d'espaces publics à échelle humaine.

² La NACTO est une association qui regroupe les départements de transport des grandes villes américaines et des partenaires régionaux et nationaux travaillant dans le secteur du transport aux États-Unis. La vocation de cet organisme est de promouvoir les échanges entre les partenaires tout en mettant de l'avant les meilleures pratiques en matière d'aménagement, de design urbain et de transport.

THÉMATIQUES ET AMBIANCES DES AMÉNAGEMENTS

Plusieurs types d'aménagements peuvent être mis en place afin d'offrir des espaces publics et des rues au design moderne et flexible. En fonction des objectifs visés, le design de l'emprise d'une rue ou d'un espace public peut varier et mettre de l'avant plusieurs types d'aménagements. Ces objectifs peuvent reposer sur l'un ou plusieurs des principes suivants :

- la sécurisation de la rue;
- le partage équitable de l'emprise entre les divers types d'utilisateurs;
- la fonctionnalité des liaisons, et ce, pour tous les modes de transport;
- l'occupation en fonction des divers moments de la journée ou de l'année;
- le ralentissement de la vitesse des véhicules motorisés;
- l'amélioration des caractéristiques écologiques (perméabilité, biodiversité à travers les aménagements paysagers, etc.);
- la convivialité afin de favoriser l'attractivité des commerces, etc.

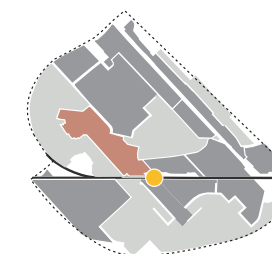
La présente section identifie les principes et les critères sur lesquels reposeront la conception et les propositions d'aménagement pour le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse. Inspirées par les critères de qualité d'un espace public élaborés par Gehl architects¹ et par les guides d'aménagement de l'espace public élaborés par la *National Association of City Transportation Officials (NACTO)*², les intentions d'aménagement suivantes permettent d'illustrer les grands principes du concept d'aménagement proposé.

- 1 Centre-ville
 - 2 Pôle institutionnel Lionel-Groulx
 - 3 Les abords de la gare
 - 4 Le secteur des Pianos
 - 5 Le parc industriel
- La zone d'aménagement différé**
- 6 Le site de la Commonwealth Plywood

- Les abords de Curé-Labelle**
- 7 Entrée de ville du secteur du boulevard Desjardins Est
 - 8 Entrée de ville à l'est du boulevard Curé-Labelle
 - 9 Quartier des cent maisons
 - 10 Frange Est de Curé-Labelle
 - 11 Frange Ouest de Curé-Labelle
- 12 Les secteurs résidentiels



UNITÉ 01 LE CENTRE-VILLE



L'unité de voisinage du centre-ville est composée du noyau villageois historique de Sainte-Thérèse et s'articule autour des rues Turgeon et Saint-Joseph, ainsi que du pôle civique. Le centre-ville accueille de nombreux commerces et services principalement sur la rue Turgeon. Depuis quelques années, des projets de redéveloppement initiés par les autorités municipales aident à la redynamisation et à l'attractivité du secteur. L'implantation d'une salle de spectacle, la création de la Maison du citoyen et le redéveloppement de l'îlot Turgeon sont autant d'interventions visant à attirer des investissements, à soutenir les activités commerciales et à améliorer le milieu.

En plus de constituer le cœur géographique du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse, le centre-ville est également le principal axe de transit entre le pôle institutionnel et le nouveau pôle d'activité autour de la gare. Ainsi, la rue Turgeon représente l'une des seules options, avec le boulevard du Curé-Labelle, pour traverser l'emprise de la voie ferrée à partir de la gare, d'où l'importance d'intervenir pour rendre plus efficient son aménagement. Il s'agit également d'un milieu de vie dense et animé, caractérisé par une mixité de fonctions urbaines.

La rue Turgeon, et plus largement l'unité de voisinage du centre-ville, constitue donc l'épine dorsale du concept d'aménagement proposé, en reliant la gare et son futur pôle mixte au pôle institutionnel établi autour du Collège Lionel-Groulx.

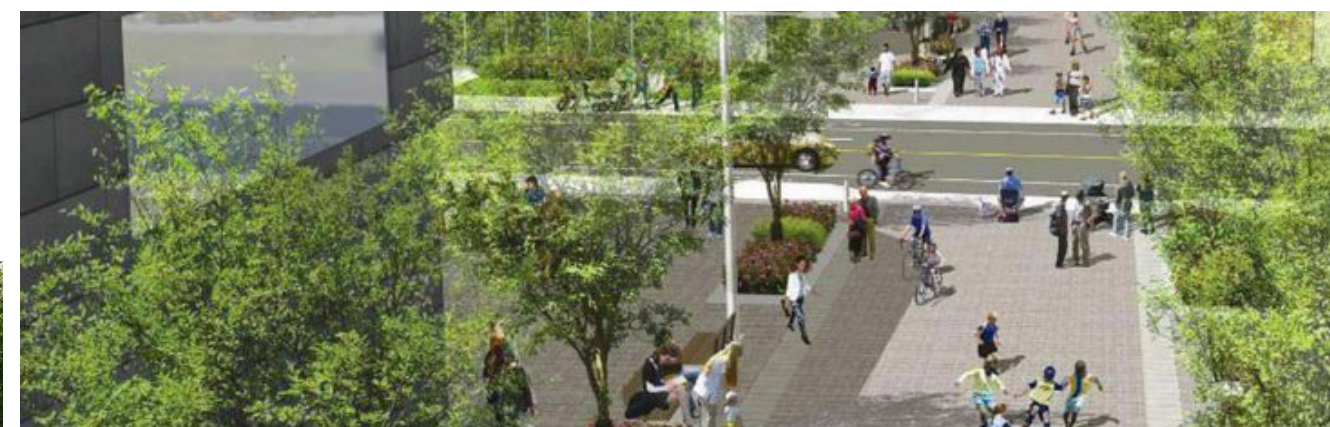
Les principales orientations d'aménagement pour l'unité de voisinage du centre-ville reposent sur la préservation de ses caractéristiques actuelles, sur la mise à profit de sa fonction de liaison entre les pôles d'activités et sur la mise en valeur de sa centralité à l'intérieur du secteur TOD.

L'objectif est donc d'améliorer la desserte en espaces publics et la création de lieux de rencontre pour les résidants. Ainsi, la requalification de l'ancien marché public et l'implantation d'un nouvel espace public dans le stationnement entre les rues Turgeon et Lachaine constituent des interventions centrales.

L'espace public à créer sur l'espace de stationnement entre les rues Turgeon et Lachaine vise à mettre en valeur la rivière aux Chiens. Cette intervention phare permettra de redonner un accès privilégié aux citoyens à la rivière, ainsi qu'à aménager un nouvel espace public central. Actuellement, la portion de la rivière traversant le centre-ville est canalisée, alors qu'à l'est et à l'ouest du centre-ville, les berges de la rivière aux Chiens sont privatisées, à l'exception d'une petite portion située dans le parc Richelieu. Cette nouvelle place permettra donc de mettre en valeur cet élément naturel d'intérêt.



INSPIRATION

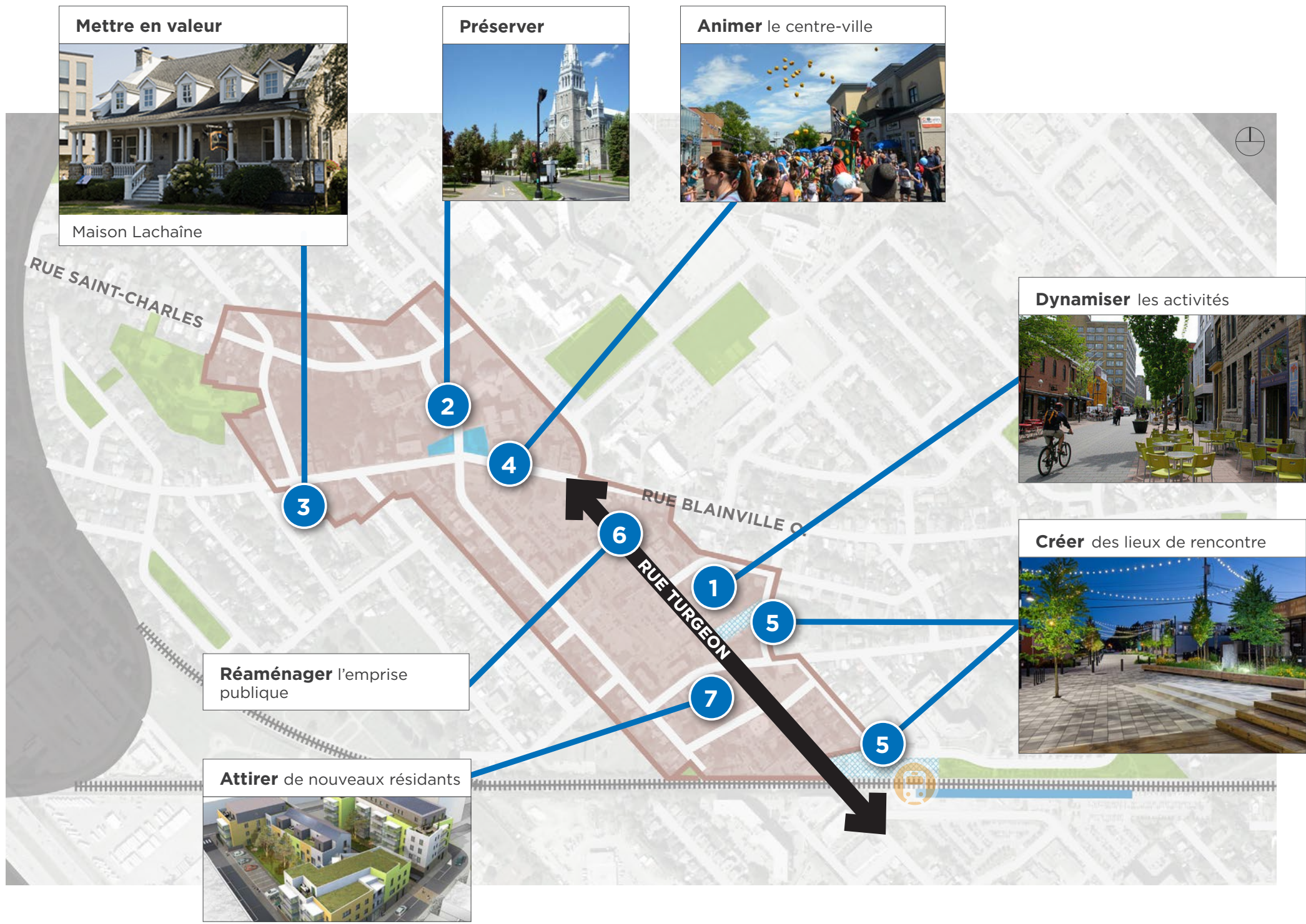


CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Mixte (résidentiel, commerciale, services, bureaux)
Cadre bâti	Noyau villageois, bâtiments de deux étages, implantés à proximité de la rue
Contraintes	Faible emprise des voies de circulation par rapport au rôle de transit
Potentiel de développement	Modérée Vastes espaces dédiés au stationnement, petits projets d'insertion urbaine, revitalisation du cadre bâti existant

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Dynamiser les activités commerciales, de services et de divertissement
2. Préserver le cadre bâti et les caractéristiques identitaires du centre-ville
3. Mettre en valeur le patrimoine, l'histoire et la culture
4. Animer le centre-ville
5. Créer des lieux de rencontre et de nouveaux espaces publics
6. Réaménager l'emprise publique
7. Attirer de nouveaux résidents



Mettre en valeur

Maison Lachaine

Préserver

Animer le centre-ville

Dynamiser les activités

Créer des lieux de rencontre

Réaménager l'emprise publique

Attirer de nouveaux résidents

UNITÉ 02 LE PÔLE INSTITUTIONNEL LIONEL-GROULX

L'importance du pôle institutionnel autour de Collège Lionel-Groulx est incontestable en termes de visibilité pour Sainte-Thérèse et de retombées pour la communauté, notamment au niveau des emplois. Élément central du concept d'aménagement, le pôle institutionnel est voué à jouer un rôle d'avant-plan dans la mise en œuvre de la planification de type TOD. Ainsi, en attirant un nombre important d'usagers et de travailleurs, ces institutions contribuent grandement à l'attractivité du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse.

Ce pôle d'emplois et d'activités, qui est relié à la gare par l'axe de la rue Turgeon, est une pièce maîtresse dans la réalisation de la vision d'aménagement. Ce pôle générateur de déplacements contribuera ainsi à l'achalandage du centre-ville et, indirectement, à la vitalité du centre-ville. Il est donc primordial de favoriser sa pérennité et son développement par la mise en place de conditions favorables à l'essor de ces institutions stratégiques.

L'intention d'aménagement pour le pôle institutionnel Lionel-Groulx se décline en deux volets. Le premier vise la consolidation de sa vocation institutionnelle, en misant sur l'optimisation des espaces vacants afin de garantir le développement des institutions présentes ou l'implantation de nouvelles. Le second volet repose sur la mise en valeur du potentiel qu'offrent les zones boisées et les espaces sous-utilisés, afin d'y aménager des aires d'agrément pour les usagers et améliorer la qualité du milieu.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Institutionnelle
Cadre bâti	Grands bâtiments publics, dont certains sont d'intérêt patrimonial
Contraintes	Étendue du site, faibles liens entre les diverses institutions
Potentiel de développement	Modérée Plusieurs espaces disponibles pour une optimisation et une mise en valeur

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Consolider le pôle institutionnel
2. Connecter le pôle institutionnel avec le centre-ville et les autres pôles d'activités
3. Mettre en valeur et optimiser les espaces inoccupés
4. Développer la vocation institutionnelle



Consolider le pôle institutionnel

Mettre en valeur et optimiser les espaces inoccupés

Connecter le secteur

Développer la vocation institutionnelle

Aile des sciences - Collège Lionel-Groulx (2011)

UNITÉ 03 LES ABORDS DE LA GARE

Dans le cadre de ce PPU, l'unité de voisinage des abords de la gare de Sainte-Thérèse constitue l'un des secteurs stratégiques. En plus d'être directement adjacente à la gare de train de banlieue, cette unité de voisinage accueille également un terminus pour les autobus de la CITL, de même qu'un stationnement incitatif appartenant à l'AMT. Doté d'un potentiel de redéveloppement indéniable, cette unité de voisinage est l'une des rares du secteur TOD à disposer d'espaces sous-utilisés et ayant un potentiel de redéveloppement. Depuis plusieurs années, un nombre important de projets immobiliers s'est implanté aux abords de la gare, principalement en bordure de la rue Turgeon et du boulevard Desjardins Est, accentuant la pression foncière et les dynamiques de redéveloppement.

Lors de la charrette d'idéation, les citoyens ont aussi identifié cette unité de voisinage comme étant la plus propice au redéveloppement et à la densification. La vision citoyenne comportait à la fois une hausse de la densité résidentielle, mais également des bâtiments de plus grande hauteur (trois à six étages). Ces derniers souhaitent également l'implantation de fonctions urbaines mixtes, comportant des usages résidentiels, de bureaux, commerciaux et de services.

Dans ce contexte particulièrement favorable au redéveloppement, il pourrait être judicieux de miser sur une optimisation des espaces dédiés au stationnement, notamment ceux du stationnement incitatif. En effet, le stationnement incitatif occupe une superficie de terrain importante qui pourrait être reconfigurée, sans diminuer le nombre de cases disponibles. L'aménagement d'un stationnement étagé ou souterrain permettrait ainsi d'offrir l'opportunité d'implanter un développement mixte et emblématique pour le secteur. Cette intention d'aménagement permet donc de maximiser le potentiel de redéveloppement tout en favorisant l'utilisation des transports en commun.

En bordure de la rue Turgeon, les nouvelles constructions devraient accueillir des usages com-

merciaux afin de permettre la réalisation de l'un des grands principes du concept d'aménagement, soit la création d'un nouveau pôle d'activités au sud de la voie ferrée. Ce nouveau pôle mixte (résidentiel, commercial et de bureaux) s'inscrit dans la continuité des activités situées au nord de la rue Turgeon dans le centre-ville. Ce pôle a également pour objectif d'attirer les usagers vers le centre-ville afin d'y favoriser l'animation et l'achalandage. L'offre de nouveaux commerces et services de proximité aspire à desservir la population limitrophe, notamment les futurs résidents des projets immobiliers de densification autour de la gare.

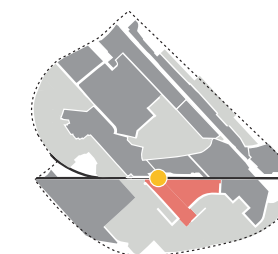
Cette unité de voisinage est vouée à accueillir l'essentiel des grands projets de redéveloppement urbain et de densification du secteur TOD de Sainte-Thérèse.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Secteur mixte (résidentiel, commercial et industriel)
Cadre bâti	Déstructuré, incluant des immeubles résidentiels (duplex, immeubles multifamiliaux, résidences pour personnes âgées), immeubles commerciaux de grande surface, commerces automobiles, entrepôts industriels, centre de distribution.
Contraintes	Voie ferrée
Potentiel de développement	Très élevé : Nombreux espaces sous-utilisés (secteur industriel du quadrilatère Saint-Alphonse, stationnement incitatif de l'AMT)

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

- Densifier et redévelopper les espaces sous-utilisés
- Créer un nouveau pôle d'activités
- Connecter et lier le secteur avec le centre-ville et les autres pôles d'activités
- Intégrer une mixité d'usages, notamment en bordure de la rue Turgeon
- Reconfigurer le stationnement incitatif de l'AMT
- Favoriser une gestion souterraine du stationnement



UNITÉ 04 LE SECTEUR DES PIANOS



Cette unité de voisinage est située en bordure de la voie ferrée, dans le secteur de la rue des Pianos. Elle a subi un important changement de vocation à la suite de l'implantation de plusieurs projets de redéveloppement résidentiels. Ainsi, cet ancien secteur industriel, principalement tourné sur les ateliers de fabrication de pianos, s'est transformé en milieu de vie avec la construction et la requalification d'anciens locaux industriels en habitation.

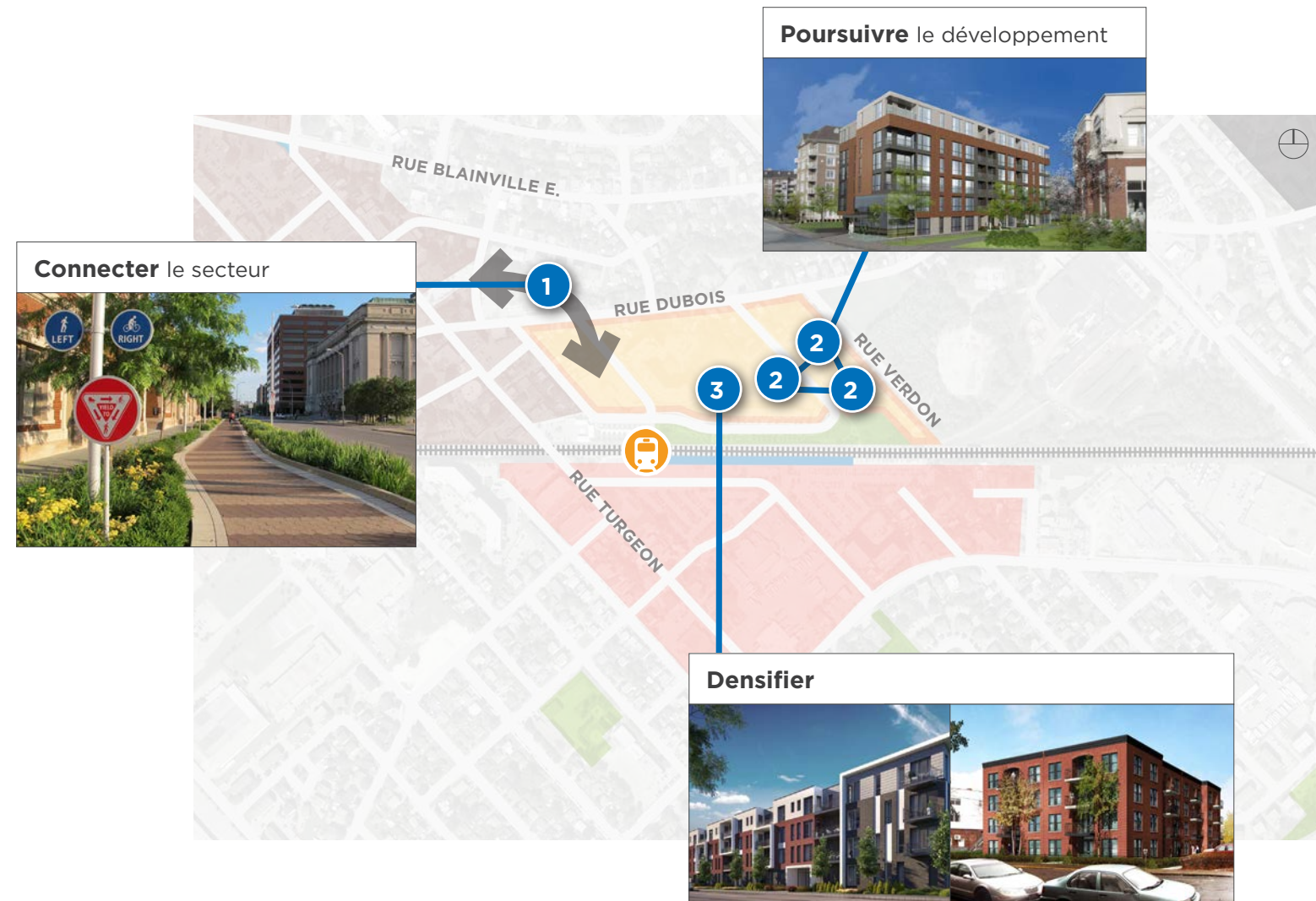
L'intention d'aménagement pour cette unité de paysage consiste à poursuivre le changement de vocation du secteur et la densification par l'implantation d'usages résidentiels de moyenne densité.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

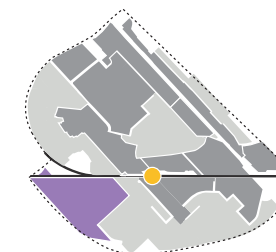
Fonction dominante	Habitation
Cadre bâti	Hétéroclite, plex isolé, résidence unifamiliale, immeuble multifamilial de plusieurs étages, bâtiment industriel
Contraintes	Voie ferrée
Potentiel de développement	Modérée Quelques terrains vacants, redéveloppement urbain

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Connecter le secteur avec le centre-ville et la gare
2. Poursuivre le développement à vocation résidentielle en fonction des dynamiques actuelles
3. Densifier en intégrant des projets de moyenne densité



UNITÉ 05 LE PARC INDUSTRIEL



Le parc industriel situé en bordure de l'autoroute 15 regroupe des entreprises bien établies et les ateliers municipaux. Il constitue une zone d'emplois importante à l'échelle du secteur TOD, de la Ville de Sainte-Thérèse et même de la région. Ainsi, il est primordial de maintenir ces activités et ces emplois dans le but de constituer un milieu de vie complet à l'échelle du secteur TOD. L'ensemble de cette unité de voisinage est bâti, le potentiel de re-développement est donc faible. Toutefois, quelques locaux de type condo industriel sont vacants.

L'objectif central pour l'unité de paysage est donc de préserver et consolider cette zone et de maintenir sa vocation de pôle d'emplois.

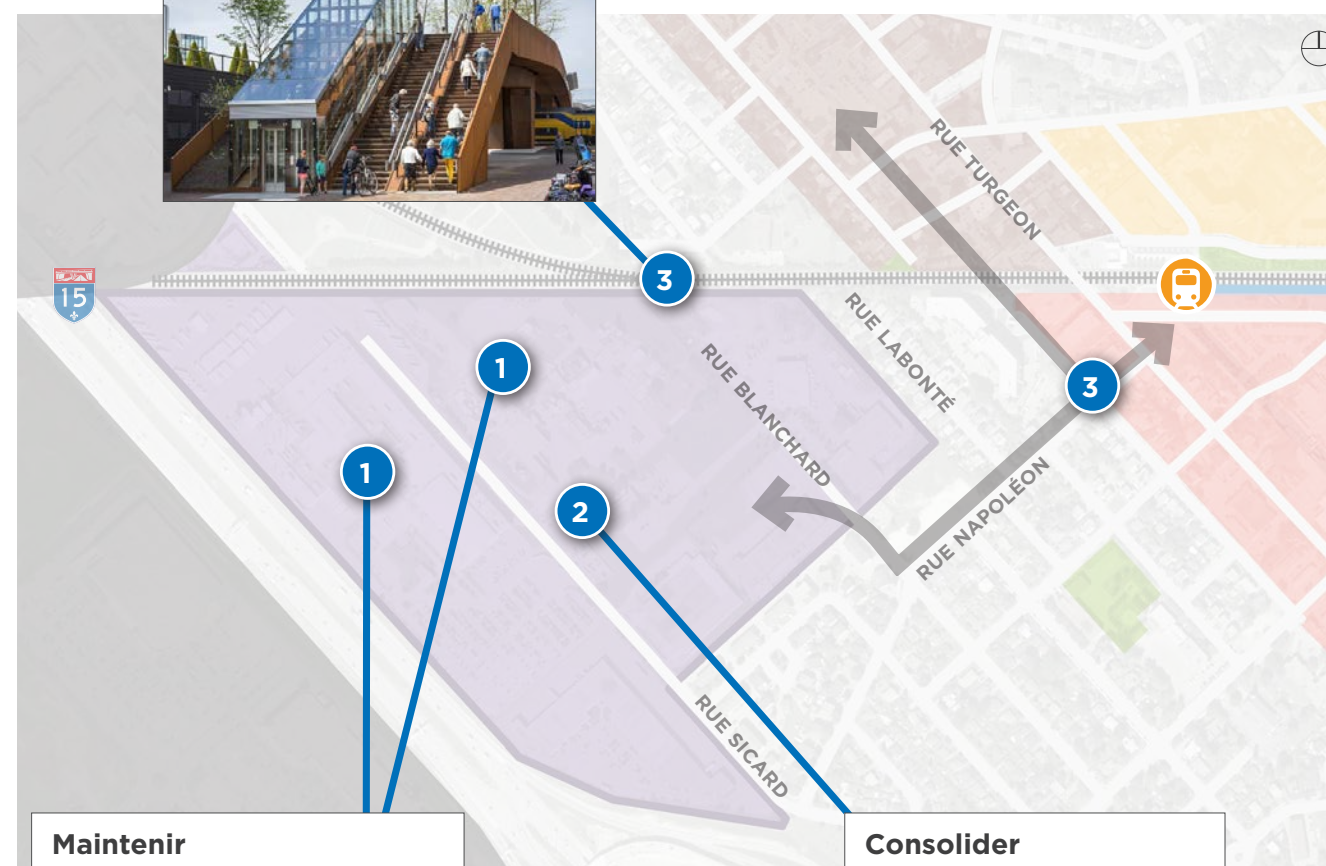
CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Secteur d'emplois accueillant des grandes entreprises et les ateliers municipaux
Cadre bâti	Grands bâtiments de type industriel
Contraintes	Autoroutes, voies ferrées, activités industrielles
Potentiel de développement	Faible Peu d'espace disponible mis à part quelques locaux (condos industriels) / Un seul terrain vacant

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Préserver et consolider les activités et les entreprises existantes
2. Maintenir cette zone en pôle d'emplois
3. Connecter efficacement le secteur avec le centre-ville et la gare

Connecter



Maintenir



Consolider



ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ

UNITÉ 06 LE SITE DE LA COMMONWEALTH PLYWOOD

L'unité de voisinage comprenant l'ensemble du site de la Commonwealth Plywood représente un cas de figure particulier dans le contexte de la mise en place d'une planification détaillée du secteur TOD de Sainte-Thérèse. Cette usine, toujours en activité, se situe dans un secteur propice pour le redéveloppement. L'ampleur du site et sa localisation offrent un potentiel indéniable, notamment au niveau de la hausse de la richesse foncière.

Actuellement, l'affectation prévue pour ce site au schéma d'aménagement est « commerciale et de services », alors qu'au plan d'urbanisme l'affectation est « commerciale ». Ainsi, selon les documents de planification et en fonction de la charrette d'idéation citoyenne, le site de la Commonwealth Plywood devrait éventuellement changer de vocation. Toutefois, les activités industrielles sont pour l'instant maintenues sur le site et aucune fermeture ou déplacement des activités n'est prévu.

L'intention d'aménagement pour cette unité de paysage consiste donc à créer une zone d'aménagement différé.

La constitution d'une zone d'aménagement différée (ZAD) pour le site de la Commonwealth Plywood a pour objectif de réaliser des études d'opportunités pour analyser et réfléchir au devenir de ce secteur. La ZAD a également pour avantage de laisser la porte ouverte à une multitude de projets novateurs qui pourraient être opportuns d'implanter sur le site, voire sur une partie du site.

Pour le moment, deux options ont été envisagées pour le redéveloppement du site de la Commonwealth Plywood.

1. La première option analysée consiste à implanter un projet résidentiel de moyenne densité, contribuant à la hausse de la richesse foncière tout en densifiant et en créant un projet structurant pour le milieu. Cette option s'inscrit dans la continuité du redéveloppement de l'unité de voisinage des Pianos. L'un des éléments à considérer est la présence de milieux naturels d'intérêt, soit la rivière aux Chiens et les espaces boisés.
2. La seconde option consiste à maintenir une zone d'emplois sur le site, en optimisant les activités actuellement présentes ou en implantant un campus industriel offrant des locaux pour diverses industries légères ou tournées sur la recherche et le développement.

Toutefois, une combinaison des deux options ou une toute autre vocation pourrait être envisageable, d'où la création d'une zone d'aménagement différée.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Industrielle
Cadre bâti	Un ensemble de bâtiments industriel
Contraintes	Voie ferrée, usine toujours en activité, décontamination éventuelle du site pour un changement de vocation
Potentiel de développement	Élevé Vaste terrain en bordure du boulevard du Curé-Labelle, en continuité avec la logique de redéveloppement des abords de la voie ferrée, présence de milieux naturels d'intérêt

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

Option 01

Redéveloppement résidentiel de moyenne densité

Mise en valeur et opportunité d'accès à la rivière

Intégration et préservation des zones boisées et des espaces verts au nouveau développement

Option 02

Maintien de la zone en secteur d'emplois

Optimisation des activités

Mise en valeur et opportunité d'accès à la rivière



Option 01 - Redéveloppement



Option 02 - Maintien et optimisation



LES ABORDS DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE



La présente section regroupe les différentes unités de voisinage situées en bordure du boulevard du Curé-Labelle, soit : l'entrée de ville du boulevard Desjardins Est, l'entrée de ville du boulevard du Curé-Labelle, le Quartier des cent maisons, la frange Est du boulevard du Curé-Labelle et la frange Ouest du boulevard du Curé-Labelle.

En raison du caractère stratégique, du rôle important de cet axe majeur dans le secteur TOD et pour l'ensemble du territoire de la Ville de Sainte-Thérèse et de la volonté d'assurer une cohérence dans l'aménagement des abords du boulevard du Curé-Labelle, ces unités de voisinage ont été traitées en fonction d'une même logique de planification intégrée. Les intentions d'aménagement des différentes unités de voisinage sont donc fortement interdépendantes et étroitement liées entre elles. Les abords du boulevard du Curé-Labelle devront donc éventuellement faire l'objet d'une démarche de planification détaillée, précisant et opérationnalisant les intentions d'aménagement générales mentionnées dans cette section.



Les abords de Curé-Labelle

- 7 Entrée de ville du secteur du boulevard Desjardins Est
- 8 Entrée de ville à l'est du boulevard Curé-Labelle
- 9 Quartier des cent maisons
- 10 Frange Est de Curé-Labelle
- 11 Frange Ouest de Curé-Labelle

LE RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE

Le concept d'aménagement propose le réaménagement de l'emprise du boulevard du Curé-Labelle. Cet axe structurant accueille une mixité d'activités, allant de résidences unifamiliales, en passant par divers types de commerces de détails, des centres d'achats, ainsi que des bureaux. Le constat établi lors du diagnostic, souligné par les citoyens lors de la charrette d'idéation et repris dans le concept d'aménagement proposé s'articule autour de la nécessité de repenser l'aménagement du boulevard du Curé-Labelle pour en faire une artère moderne et dynamique, ainsi qu'une vitrine pour la Ville de Sainte-Thérèse.

Toutefois, une réflexion approfondie sera nécessaire pour déterminer la vocation future et la configuration souhaitable pour maximiser le potentiel du boulevard et l'aider à redevenir l'un des moteurs du développement de Sainte-Thérèse. L'aménagement de l'emprise, les usages prédominants, le partage de l'espace, ainsi que la vision de développement pour l'ensemble du boulevard constituent des enjeux à part entière qui nécessiteraient une réflexion conjointe entre la Ville, les acteurs locaux et les citoyens.

Les figures suivantes résument les principales intentions d'aménagement pour les unités de voisinage situées aux abords du boulevard du Curé-Labelle. Par la suite, ces intentions d'aménagement sont reprises et détaillées pour chacune des différentes unités de voisinage.



UNITÉ 07 L'ENTRÉE DE VILLE DU SECTEUR DU BOULEVARD DESJARDINS EST

Depuis quelques années, cette unité de voisinage a fait l'objet de projets de développement commerciaux, avec notamment l'implantation de commerces grande surface, d'une résidence funéraire et de concessionnaires automobiles. Le positionnement stratégique du secteur, situé à proximité de l'autoroute 640 et du boulevard du Curé-Labelle, ainsi que la configuration routière, font du boulevard Desjardins Est l'une des entrées de ville importante de Sainte-Thérèse. Ainsi, les usagers en provenance de Rosemère et, plus particulièrement, de l'autoroute 640, utilisent l'axe du boulevard Desjardins Est pour se rendre dans la portion au sud de la voie ferrée du secteur TOD et à la gare de train de banlieue.

Ainsi, les intentions d'aménagement pour ce secteur visent principalement à attirer des projets phares pour marquer l'entrée de ville.

Le positionnement stratégique de l'unité de voisinage et le potentiel offert en termes d'image et de visibilité pour la Ville et le secteur TOD font en sorte de privilégier les interventions visant à améliorer le cadre bâti et paysager, permettant ainsi de mieux marquer l'entrée de ville.

Le caractère récent des immeubles commerciaux actuels limite toutefois le redéveloppement et oriente cette intention d'aménagement dans une perspective à long terme.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Commerciale
Cadre bâti	Vastes bâtiments accueillant des commerces de grande surface, des concessionnaires automobiles et une résidence funéraire
Contraintes	Circulation routière, autoroute, voie ferrée, Commonwealth Plywood
Potentiel de développement	Limité En raison du caractère récent de plusieurs bâtiments commerciaux

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Redéveloppement du secteur par une implantation résidentielle de moyenne densité
2. Marquer l'entrée de ville, par l'implantation de projets emblématiques en bordure du boulevard Desjardins

UNITÉ 08 L'ENTRÉE DE VILLE À L'EST DU BOULEVARD DU CURÉ-LABELLE



Ce secteur à vocation résidentielle est entièrement construit. Le redéveloppement de cette unité de voisinage est freiné par un cadre bâti relativement récent et par la présence d'infrastructures de transport. Les habitations multifamiliales de moyenne densité situées sur les rues Mainville et de la Rivière offrent une densité optimale pour un secteur de planification de type TOD. Toutefois, les contraintes d'accessibilité liées à la présence de la voie ferrée, d'un dénivelé lié au viaduc et la largeur de l'emprise du boulevard du Curé-Labelle, contribuent à enclaver ce secteur. La configuration actuelle limite donc les liens avec le côté ouest du boulevard du Curé-Labelle. Cette unité de voisinage dispose d'un potentiel important en raison de son positionnement stratégique, en bordure du boulevard du Curé-Labelle, le principal axe reliant Sainte-Thérèse et Rosemère. Cette localisation avantageuse en fait donc un secteur d'entrée de ville.

La principale intention d'aménagement pour cette unité de voisinage est de favoriser son redéveloppement par l'implantation de projets résidentiels d'insertion urbaine de moyenne densité.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Habitation
Cadre bâti	Résidences unifamiliales d'un à deux étages, duplex, multiplex
Contraintes	Autoroute 640, voie ferrée, dénivelé entre le boulevard du Curé-Labelle (viaduc) et le secteur
Potentiel de développement	Faible Secteur entièrement construit (peu d'espace disponible), projet d'insertion ou de redéveloppement possible

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Redéveloppement du secteur par une implantation résidentielle de moyenne densité

UNITÉ 09 LE QUARTIER DES CENT MAISONS

Dans la logique du concept d'aménagement, le Quartier des cent maisons à vocation résidentielle permet d'aider à concentrer les activités commerciales en bordure du boulevard du Curé-Labelle vers les secteurs voués à du redéveloppement comme l'unité de voisinage 9 et 11 (franges est et ouest du boulevard). Ainsi, ce quartier qui tourne le dos au boulevard du Curé-Labelle constitue un milieu de vie cohérent et uniforme, caractérisé par un cadre bâti dominé par des maisons unifamiliales de style « vétérans », typiques du développement d'après-guerre. Le cadre bâti actuel est donc favorable à l'implantation et à la rétention des familles, ce qui constitue un aspect bénéfique pour la mixité sociale à l'intérieur du secteur TOD.

L'intention d'aménagement pour le Quartier des cent maisons consiste donc à préserver ces caractéristiques intrinsèques et à maintenir sa vocation de milieu de vie résidentiel.

L'objectif est d'insuffler une dynamique de préservation de l'existant, tout favorisant la création de liens actifs afin de rattacher ce quartier aux espaces résidentiels limitrophes et plus généralement, à l'ensemble du territoire du secteur TOD. Ainsi, il pourrait être pertinent de favoriser la mise en place d'aménagements favorables aux transports actifs et à l'amélioration du cadre de vie : développement de rues partagées, projets de verdissement, rénovation du cadre bâti dans le respect du patrimoine, etc.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Habitation
Cadre bâti	Résidences unifamiliales détachées de style « maison de vétérans »
Contraintes	Préservation du cadre bâti
Potentiel de développement	Faible Tissu urbain entièrement construit, préservation du cadre bâti actuel, rénovation de l'existant

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

- Maintien de la zone en secteur résidentiel de faible densité

UNITÉ 10 LA FRANGE EST DE CURÉ-LABELLE

La frange est du boulevard du Curé-Labelle se distingue de la frange ouest par la faible largeur des lots donnant sur le boulevard. Ainsi, cette caractéristique limite les possibilités et le potentiel de redéveloppement, d'autant plus que le secteur est directement adjacent à une zone résidentielle de faible densité. Actuellement, ce secteur est principalement occupé par des commerces de détail situés dans des bâtiments isolés, ayant un faible taux d'occupation au sol et ceinturés d'aires de stationnement.

L'intention d'aménagement consiste donc à favoriser, à l'instar de la frange ouest du boulevard, l'implantation de projets de redéveloppement de moyenne densité regroupant des usages résidentiels et commerciaux.

Selon le concept d'aménagement, la densité proposée est plus faible dans la frange est en raison de l'interface directe avec le milieu résidentiel existant. Cette modulation de la densité en bordure du boulevard du Curé-Labelle vise à créer une gradation qui favorise une cohabitation harmonieuse avec le milieu environnant. Afin de maintenir la vocation commerciale du boulevard, des usages commerciaux devraient être implantés au rez-de-chaussée des futurs bâtiments.



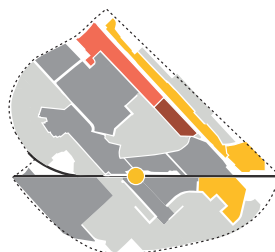
CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Commerciale
Cadre bâti	Commerces de détail avec une faible implantation au sol
Contraintes	Secteur résidentiel de faible densité adjacent, faible largeur des lots
Potentiel de développement	Modéré Tissu construit de faible qualité, espaces à optimiser, redéveloppement urbain limité par la faible largeur des lots

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

- Création d'un secteur de moyenne densité, mixte à usage résidentiel et commercial
- Implantation de commerces au rez-de-chaussée

UNITÉ 11 LA FRANGE OUEST DE CURÉ-LABELLE



Actuellement en pleine métamorphose, la frange ouest du boulevard du Curé-Labelle, entre la rue de Manteht et la voie ferrée tend à diversifier sa vocation et à devenir un secteur clé pour l'implantation de projet de redéveloppement urbain d'envergure. L'implantation récente des nouveaux bureaux de Desjardins et de projets immobiliers modifie la nature de ce secteur.

Le boulevard du Curé-Labelle a été développé selon une logique classique tournée vers l'automobile, avec une large emprise, une abondance de stationnements et une faible implantation au sol des bâtiments accueillant des activités de commerces de détail. Les transformations actuelles permettent ainsi d'optimiser l'espace et de maximiser le potentiel offert par cette localisation avantageuse.

Ainsi, le concept et les intentions d'aménagement pour ce secteur visent à poursuivre la transition de vocation afin de créer un secteur de haute densité résidentielle, misant sur une mixité d'activités. Il s'agit aussi d'améliorer l'interface du boulevard par l'implantation d'un alignement de construction qui favorise l'encadrement de ce dernier.

Le concept d'aménagement mise aussi sur l'implantation de commerces et de service desservant les usagers du pôle institutionnel, ainsi que les résidents du secteur, tout en évitant d'entrer en compétition avec les activités commerciales du centre-ville.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Secteur mixte : commercial, résidentiel et bureaux
Cadre bâti	En transition, immeuble de bureaux et immeuble d'habitation en hauteur, bâtiments commerciaux d'un étage avec une faible occupation au sol
Contraintes	Insertion dans un milieu construit
Potentiel de développement	Très élevé Espaces à optimiser, positionnement stratégique

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

1. Création d'un secteur de haute densité, mixte à usage résidentiel, commercial et d'emploi
2. Implantation d'un alignement de construction qui favorise l'encadrement du boulevard du Curé-Labelle

UNITÉ 12 LES SECTEURS RÉSIDENTIELS

À travers tout le territoire du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse se trouvent des quartiers résidentiels de faible densité. Ces quartiers sont répartis autour du centre-ville et dans les interstices entre les principaux pôles d'activités.

En plus d'être disséminés sur le territoire, évitant ainsi la ségrégation des fonctions urbaines, ces quartiers constituent une base solide et structurante pour le secteur TOD. Les résidents y génèrent une demande pour les activités commerciales, de services et culturelles du centre-ville et du boulevard du Curé-Labelle. Ces quartiers offrent aussi aux travailleurs des pôles d'emplois (pôle institutionnel et parc industriel) la possibilité de se loger à proximité de leur lieu de travail. Les secteurs résidentiels contribuent ainsi à la création d'un milieu de vie complet où il est possible, dans un rayon d'un kilomètre et à distance de marche, de répondre à l'ensemble des besoins de la population (se nourrir, se loger, se divertir).

Ces villages urbains sont généralement organisés autour de parcs, d'espaces verts et de services publics. Ils sont essentiels au maintien d'une population de groupes d'âges diversifiés et offrent un cadre de vie idéal pour les familles. Ces quartiers ont leurs caractéristiques distinctives avec une identité paysagère et architecturale qui leur est propre. Ils offrent ainsi un éventail de possibilités de logements, ce qui contribue à accentuer la mixité de la population.

Le maintien de ces secteurs résidentiels de faible et moyenne densité représente la principale intention d'aménagement pour ce type d'unité de voisinage.

Des interventions ponctuelles visant à améliorer le cadre bâti et à mettre en valeur ces secteurs sont prévues dans le concept d'aménagement, notamment en matière de création de connexions avec les autres unités de voisinage : créations de liens avec le centre-ville et les pôles d'activités, de corridors

et de parcours actifs, programmes de rénovation, réfection des infrastructures, nouveau partage de la chaussée, etc.

La bonification de l'offre récréative à l'intérieur des parcs constitue également l'une des actions à mettre en place dans le but d'attirer et de maintenir les familles dans ces secteurs.

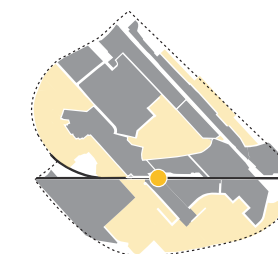
Malgré la volonté de préserver les quartiers dans l'état actuel, des projets de densification du cadre bâti, s'intégrant au tissu urbain et encadrés par des critères architecturaux, pourraient être réalisés. L'implantation d'un second logement, l'ajout d'un étage, la transformation en résidence bi-générationnelle, sont autant d'avenues potentiellement intéressantes pour ces secteurs.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES

Fonction dominante	Habitation
Cadre bâti	Résidences unifamiliales, plex, immeubles multifamiliaux d'un à deux étages
Contraintes	Préservation des caractéristiques architecturales des différents secteurs, voie ferrée et autoroute en fonction de la localisation
Potentiel de développement	Faible - Projet de rénovation, aménagement d'un logement supplémentaire, ajout d'un étage

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT

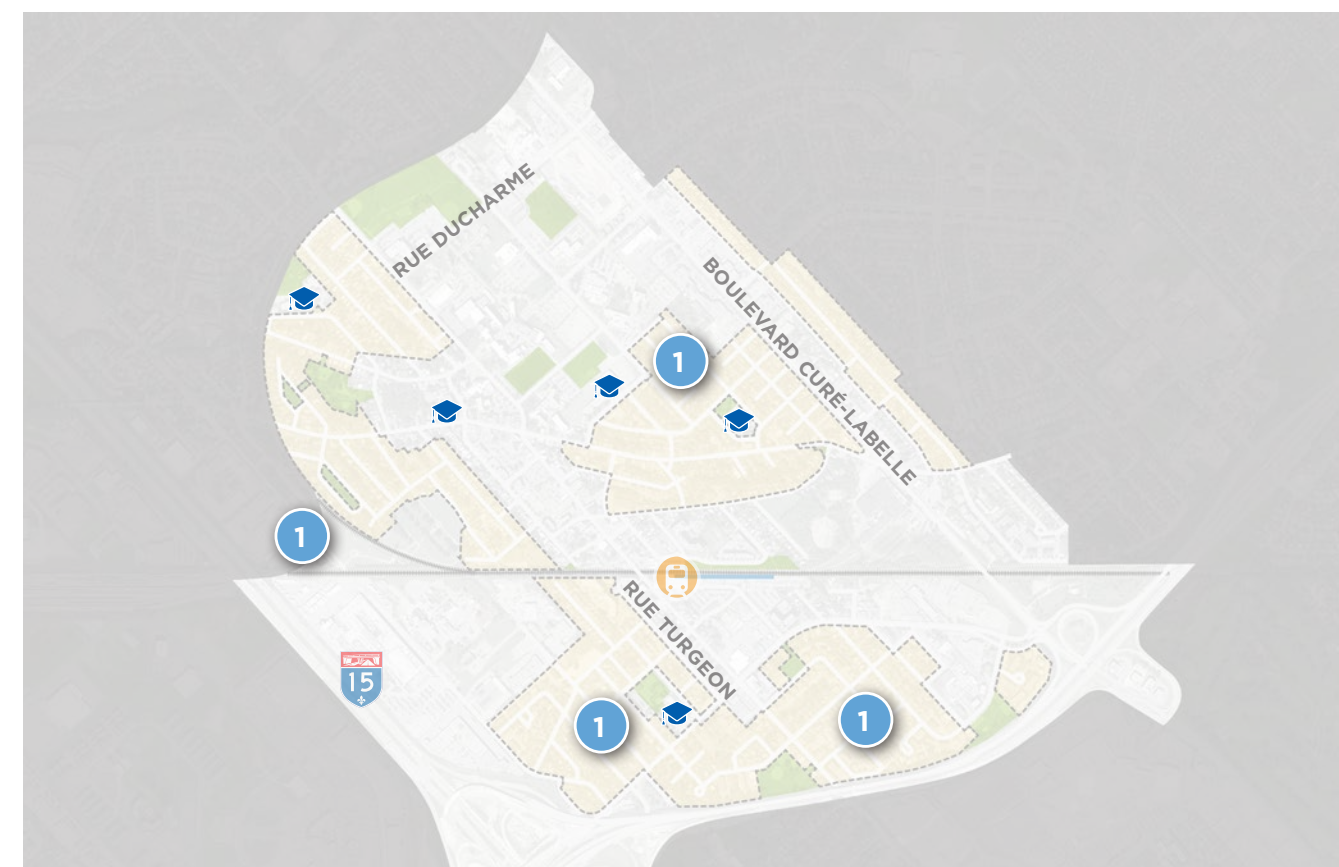
- Maintenir l'ambiance de quartier de faible à moyenne densité
- Embellir et verdier les espaces publics et privés
- Améliorer le cadre bâti existant
- Attirer de nouveaux résidents, notamment les familles
- Autoriser une densification douce par l'ajout de logements supplémentaires ou de logements bi-générationnels



1 Maintenir l'ambiance de quartier



2 Embellir et verdier



3 Améliorer et entretenir le cadre bâti



4 Attirer de nouveaux résidents



COMPOSANTES DU CONCEPT D'AMÉNAGEMENT LIÉES À LA MOBILITÉ

Les transports actifs et collectifs étant au cœur d'un aménagement de type TOD, il est donc primordial d'intervenir sur la configuration des axes de circulation, par des intentions d'aménagement qui favorisent la création de liens sécuritaires, fonctionnels et efficaces pour les divers modes de transport.

Dans le cadre de ce PPU, l'accent a été mis sur les transports actifs, notamment la marche, pour trois raisons :

- Le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse dispose d'un potentiel piétonnier reconnu;
- Les liens et parcours actifs constituent des modes de mobilité durables et l'un des meilleurs moyens pour connecter l'ensemble des pôles d'activités et les différents secteurs résidentiels au centre-ville et au secteur de la gare;
- En plus de reposer sur les principes d'un aménagement de type TOD, l'objectif de ce PPU est également de mettre en valeur le potentiel piétonnier, pour créer un véritable POD (*Pedestrian-Oriented development*).

Les aspects majeurs découlant du concept d'aménagement traités dans cette section sont les suivants : le parcours actif, les liens actifs, les traverses ferroviaires et la reconfiguration des intersections problématiques.



MOBILITÉ LE PARCOURS ACTIF ET CULTUREL

La création d'un « parcours actif et culturel » constitue l'un des éléments phares du concept d'aménagement du secteur de planification détaillée. Ce parcours prend la forme d'une double boucle qui traverse le centre-ville par le biais de l'axe de la rue Turgeon et relie le nouveau pôle de développement autour de la gare. Comme son nom l'indique, ce parcours s'adresse principalement aux usagers des modes de transports actifs, tels que le vélo et la marche.

À travers ce parcours, plusieurs points d'intérêt culturels, historiques et patrimoniaux permettent de mettre en valeur le riche passé du centre-ville de Sainte-Thérèse. Chacun de ces points d'intérêt est conçu comme une halte pour les usagers, offrant une aire de repos et un cadre agréable et convivial. Ces points d'intérêt permettent ainsi de mettre en valeur les composantes naturelles et identitaires de Sainte-Thérèse, tout en renforçant le potentiel piétonnier et cycliste.

Ces haltes sont principalement composées d'espaces publics, de places ou de placettes, actuelles ou projetées, qui fonctionnent comme un réseau interconnecté par des aménagements qui favorisent le confort, la sécurité et la convivialité pour les usagers : pistes cyclables, trottoirs, mobilier urbain (bancs, poubelles, support à vélos, etc.), plantations, aménagements paysagers, etc. L'objectif est de créer une unité, un fil conducteur, dans le type d'aménagements et la signature visuelle du parcours actif et culturel. Ainsi, plusieurs options pourraient être envisageables : rappels au sol par un pavage distinctif, ajout de panneaux d'interprétation historiques et patrimoniaux, mise en place d'un mobilier urbain et d'une signalétique unifiée, etc.

Par le biais de cet élément fédérateur, le concept d'aménagement vise à connecter les divers points d'intérêt du centre-ville et à intégrer le nouveau pôle de développement autour de la gare.

POINTS D'INTÉRÊT À METTRE EN VALEUR

POINTS D'INTÉRÊT	COMPOSANTES À METTRE EN VALEUR
Existant	
Intersection des rues de l'Église et Blainville Ouest	<ul style="list-style-type: none"> • Hôtel de ville • Église Sainte-Thérèse-de-Blainville • Place Lagoa • Place du Village
Intersection des rues Turgeon (Saint-Louis) et Blainville Est	<ul style="list-style-type: none"> • Musée régional Joseph-Filion • Centre d'hébergement Drapeau-Deschambault (ancien Hospice Drapeau) • Espace vert à potentiel de mise en valeur
À créer	
Stationnement public sur la rue Turgeon entre les rues Dubois et Forget <i>(Futur espace public)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Futur espace public • Mise en valeur de la rivière aux Chiens
Ancien marché public <i>(Futur espace public)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Espace public à redévelopper

Mettre en valeur les points d'intérêt

Aménager des espaces publics

Optimiser les déplacements actifs

— PARCOURS ACTIF ET CULTUREL À METTRE EN VALEUR
● POINT D'INTÉRÊT À CONSOLIDER

MOBILITÉ LES LIENS ACTIFS

Les liens actifs se composent de pistes cyclables, de sentiers multifonctionnels et de trottoirs d'une largeur et d'une qualité suffisante pour favoriser l'efficacité, la fonctionnalité et la sécurité des transports actifs. Le concept d'aménagement regroupe trois catégories de liens actifs :

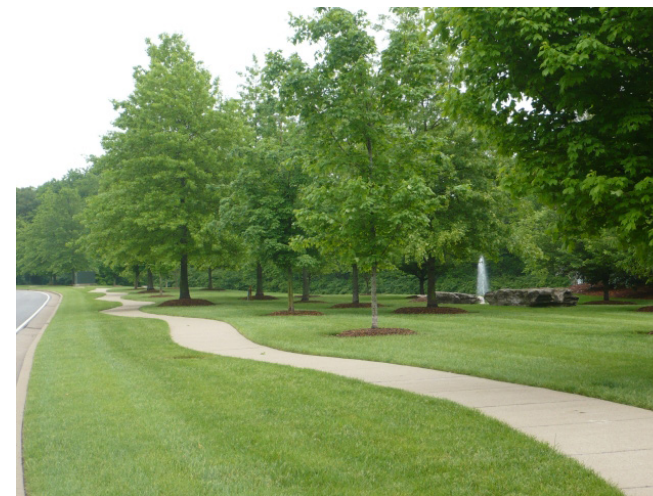
- Les liens actifs principaux à créer;
- Connexions actives existantes ou projetées;
- Connexions actives à créer.

Ces liens actifs contenus à l'intérieur du concept d'aménagement découlent de la volonté de raccorder l'ensemble des quartiers résidentiels et des pôles d'activités au centre-ville et à la gare de Sainte-Thérèse. Ainsi, le réseau de liens actifs et de pistes cyclables existant est complété par des connexions et des nouveaux liens qui viennent couvrir l'ensemble du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse. Ce réseau perméable multiplie donc les options de parcours pour les usagers. L'objectif est à la fois de créer un réseau fonctionnel, permettant de relier efficacement et rapidement les pôles et les points d'intérêt, et d'autre part, d'offrir un réseau récréatif qui permet aux résidents de se divertir. Ces liens relient ainsi les parcs, les écoles, le centre-ville, le pôle multifonctionnel, le parc industriel, le secteur du boulevard du Curé-Labelle, les quartiers résidentiels et la gare.

Le réseau de liens actifs principaux repose sur l'efficacité des parcours. Ainsi, ces liens actifs se localisent en bordure de la voie ferrée, du boulevard du Curé-Labelle et à l'intérieur des secteurs résidentiels et industriels au sud de la voie ferrée. Ces liens constituent les artères du réseau actif. Ils sont le plus souvent en site propre et leur conception tend à limiter les obstacles, les intersections et les arrêts trop fréquents pour les usagers.






Pour compléter ce réseau artériel, des connexions actives à créer ont été identifiées. Ces liens secondaires visent à drainer les usagers vers les liens actifs principaux. Leur localisation dessert adéquatement l'ensemble des unités de voisinage et établit une continuité avec les pistes cyclables et les sentiers multifonctionnels existants ou projetés par la Ville.

Enfin, le réseau de liens actifs, en plus de desservir l'ensemble du secteur TOD, est conçu pour se connecter avec les villes de Rosemère et de Blainville au sud du territoire, ainsi qu'avec les autres secteurs de Sainte-Thérèse au nord-ouest et à l'est.

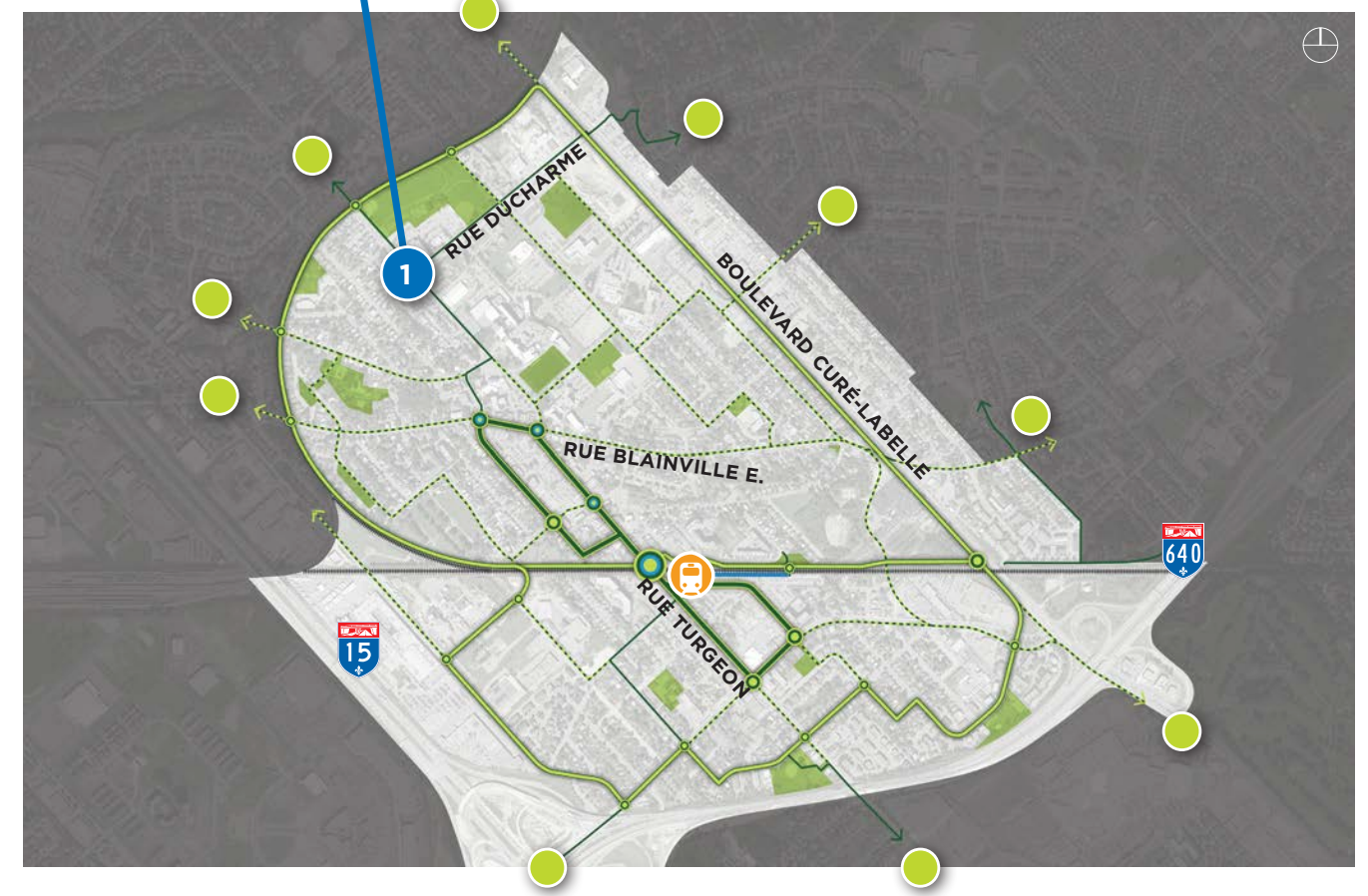


INSPIRATION



-  LIEN ACTIF PRINCIPAL À CRÉER
-  CONNEXION ACTIVE EXISTANTE OU PROJETÉE
-  CONNEXION ACTIVE À CRÉER
-  INTERSECTION ACTIVE À CONSOLIDER
-  POINT D'INTÉRÊT À CONSOLIDER

Rassembler l'ensemble des quartiers



Développer les connexions actives vers l'extérieur du secteur TOD 2

Relier les parcs et les écoles 3

Prolonger le réseau existant 4

MOBILITÉ

LES INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES

LES FUTURS LIENS POUR LE FRANCHISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE

Lors de la charrette d'idéation, plusieurs citoyens ont souligné l'enclavement du secteur au sud de la voie ferrée, coincé entre l'emprise ferroviaire et les autoroutes 15 et 640. Le manque de liens routiers entre le sud et le nord de la voie ferrée a constitué une préoccupation majeure, notamment au niveau de la sécurité et de la fluidité des déplacements. Ainsi, seuls la rue Turgeon et le boulevard du Curé-Labelle permettent de franchir la voie ferrée.

En tenant compte de cette préoccupation, le concept d'aménagement propose ainsi de créer un nouveau lien véhiculaire qui permettrait de relier le boulevard Desjardins Est et la rue Blainville. Donnant sur la zone d'aménagement différé (site de la Commonwealth Plywood), ce nouvel axe constitue également un élément bénéfique pour un redéveloppement de ce secteur dans l'optique d'une révision éventuelle de sa vocation actuelle. Ce nouveau lien combinant un lien véhiculaire et des liens actifs, permettrait aussi de désenclaver le secteur au sud de la voie ferrée, tout en réduisant la pression et l'achalandage des deux voies d'accès existantes.

Ce nouvel axe véhiculaire vient également, en appui aux passages actifs situés à proximité du quai de la gare et aux passages routiers existants, favoriser la perméabilité de la trame urbaine du secteur TOD.

L'intention d'améliorer les liens actifs comprend aussi l'aménagement d'une nouvelle traverse de la voie ferrée, destinée uniquement aux piétons et cyclistes dans le secteur du parc industriel afin de relier le centre-ville.

Le concept d'aménagement identifie certaines intersections du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse comme étant problématiques. Que ce soit pour des raisons de sécurité, de fonctionnalité ou pour des raisons esthétiques, ces dernières feront l'objet d'interventions visant à corriger la situation.

Le tableau suivant répertorie les intersections problématiques et les mesures proposées pour corriger la situation.

INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES ET INTERVENTIONS PROPOSÉES

INTERSECTIONS PROBLÉMATIQUES	INTERVENTIONS PROPOSÉES
1. Rue Turgeon / voie ferrée	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place des mesures supplémentaires de ralentissement du trafic pour sécuriser les traversées de l'intersection Mise en valeur de l'espace public
2. Rue Sicard / voie ferrée	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une traverse active dans le prolongement de la rue Sicard afin de raccorder les secteurs d'emplois Mise en place de mesures pour sécuriser cette nouvelle traverse
3. Voie ferrée / aboutissement de la rivière aux Chiens	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une traverse active au niveau de la jonction de la rivière et du prolongement envisagé de la piste cyclable Mise en place de mesures pour sécuriser cette nouvelle traverse
4. Boulevard Desjardins / rue Turgeon 5. Boulevard Desjardins Est / rue Saint-Alphonse 6. Boulevard Desjardins Est / rue Joannette	<ul style="list-style-type: none"> Mise en valeur de l'intersection par l'implantation des nouveaux bâtiments et leur encadrement de la rue offrant des espaces de qualité Mise en place des mesures supplémentaires de ralentissement du trafic pour sécuriser les traversées au niveau de l'intersection
7. Boulevard du Curé-Labelle / entrée et sortie d'autoroute 640	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de mesures afin de sécuriser l'intersection
8. Rue Blainville O. / rue Saint-Joseph 9. Rue Blainville / rue Turgeon 10. Rue Turgeon / stationnement entre les rues Turgeon et Lachaine 11. Rue Duquet / boulevard du Séminaire	<ul style="list-style-type: none"> Réaménagement d'intersections existantes afin de mettre en valeur les placettes et espaces publics existants Mise en place des mesures supplémentaires de ralentissement du trafic pour sécuriser les traversées au niveau de l'intersection
12. Boulevard du Curé-Labelle / boulevard Ducharme 13. Boulevard Curé-/Labelle / boulevard René-A.-Robert	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place des mesures supplémentaires de ralentissement du trafic pour sécuriser les traversées au niveau de l'intersection
14. Boulevard du Curé-Labelle / rue Blainville Est	<ul style="list-style-type: none"> Repenser la configuration de cette intersection Mise en place des mesures supplémentaires de ralentissement du trafic pour sécuriser les traversées au niveau de l'intersection

INSPIRATION



Aménager de nouvelles traverses actives de la voie ferrée 1

Planter des mesures d'apaisement de la circulation 2

Sécuriser l'intersection 3

Reconfigurer l'intersection 4

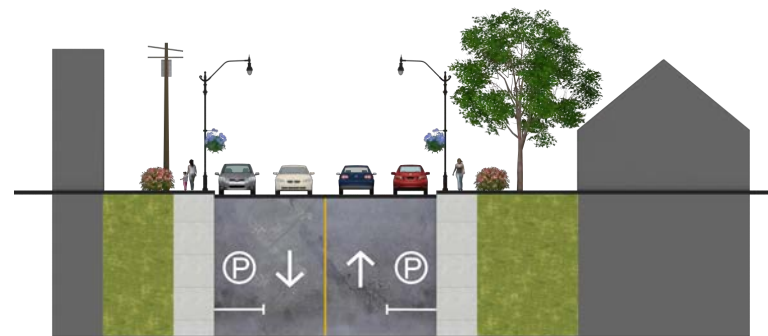
Favoriser l'intermodalité dans les modes de transport (gare, voie réservée à prolonger, terminus d'autobus) 5

Créer un nouveau lien véhiculaire ↕

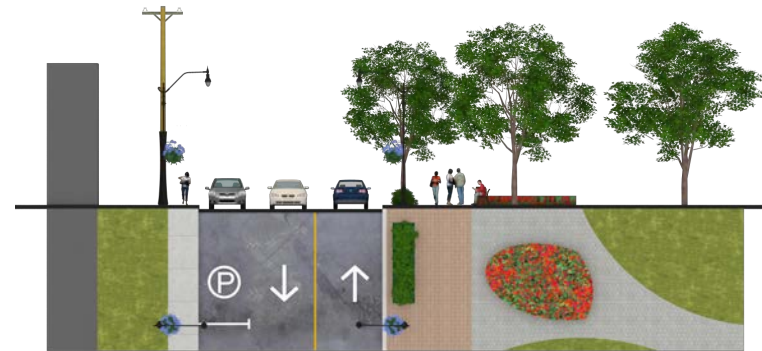
L'AMÉNAGEMENT ET LE PARTAGE DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Par définition, un TOD mobilise des enjeux de déplacements multimodaux permettant d'améliorer l'usage des transports collectifs et actifs sur un territoire donné. Il a pour vocation de réduire la congestion routière, d'optimiser l'usage des transports collectifs et actifs, d'améliorer les connexions entre les différents modes de déplacements collectifs et actifs et de renverser la part modale de l'automobile au profit des transports en commun. Voici des exemples de références d'aménagement visant à améliorer la cohabitation des différents usagers de la route, à renforcer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs.





DEUX VOIES DE CIRCULATION ET
DEUX VOIES DE STATIONNEMENT



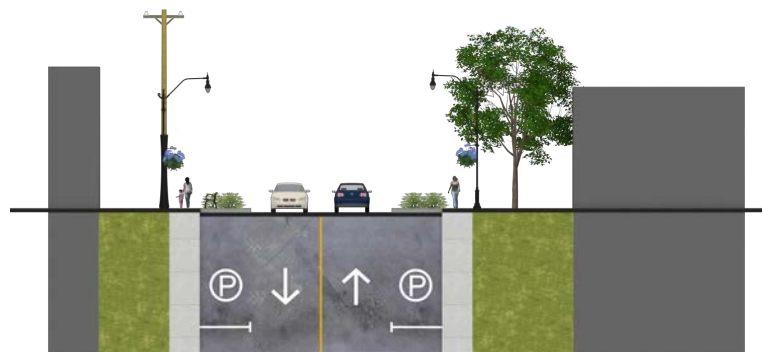
DEUX VOIES DE CIRCULATION ET
UNE VOIE DE STATIONNEMENT

COUPES DE RUE

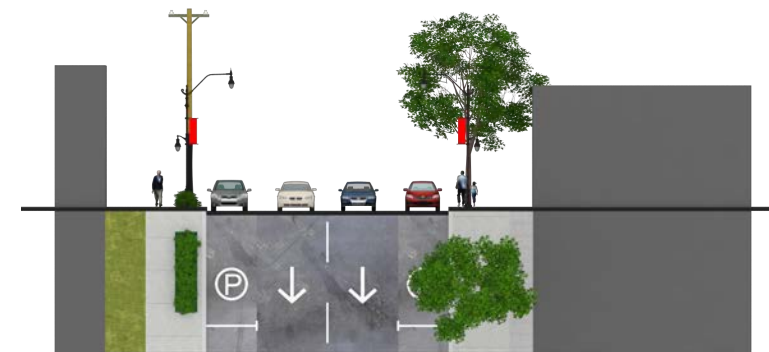
Les coupes de rue suivantes illustrent divers types d'aménagement possible en fonction du nombre de voies de circulation et de l'espace disponible dans l'emprise publique.



DEUX VOIES DE CIRCULATION, UNE VOIE DE
STATIONNEMENT ET UNE PISTE CYCLABLE
EN SITE PROPRE



DEUX VOIES DE CIRCULATION ET
DEUX VOIES DE STATIONNEMENT,
INCLUANT DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS



DEUX VOIES DE CIRCULATION ET
DEUX VOIES DE STATIONNEMENT INCLUANT
DES TROTTOIRS ÉLARGIS

RÉAMÉNAGEMENT DE L'EMPRISE PUBLIQUE

Les exemples suivants illustrent le réaménagement de l'emprise publique en incluant des aménagements paysagers, la plantation de végétaux ainsi que du marquage au sol.

EXEMPLES DE RÉAMÉNAGEMENT



EXEMPLES DE CONFIGURATION D'INTERSECTIONS FAVORISANT LA SÉCURITÉ ET LA CONVIVIALITÉ DES TRANSPORTS ACTIFS



INTERSECTIONS ET TRAVERSES PIÉTONNES

L'amélioration des intersections et des traverses piétonnes constitue un élément essentiel, afin de favoriser les modes de transport actif. Les images de références suivantes illustrent des exemples de bonnes pratiques en matière de configuration d'intersections.

UNE DENSITÉ ADAPTÉE AUX DIFFÉRENTS SECTEURS

Tel que mentionné au chapitre portant sur les principes d'aménagement, créer des milieux de vie plus denses et compacts constitue l'un des objectifs centraux d'une planification détaillée de type TOD. La densité doit être pensée et planifiée pour tenir compte du milieu d'insertion, tout en favorisant une gradation, par des jeux de volumétrie, d'implantation ou de hauteur et ainsi favoriser une densification à échelle humaine.

La densité des différentes unités de voisinage a été établie en fonction de quatre grands principes :

- Caractéristiques du milieu construit existant;
- Localisation par rapport aux infrastructures de transport;
- Potentiel de redéveloppement;
- Intégration par rapport à l'environnement limitrophe.

La gradation et l'intégration dans le milieu sont deux préoccupations qui ont été émises par les citoyens lors de la charrette d'idéation. Une attention particulière a donc été accordée à ces deux aspects dans la réflexion autour des densités proposées à l'intérieur des unités de voisinage du secteur TOD.

Il est important de souligner que la densité observable à l'intérieur de l'aire TOD de la gare de Sainte-Thérèse selon la CMM est de 38 logements par hectare. Cette densité s'approche du seuil minimal fixé par la CMM (PMAD) qui s'établit à 40 logements par hectare. Ainsi, comparativement aux autres aires TOD dans la CMM, celle de la gare de Sainte-Thérèse se distingue par un tissu construit dense.

Le tableau suivant présente les densités proposées en fonction des différentes unités de paysage. Ces densités sont fournies dans le but d'orienter globalement le développement ou le redéveloppement à l'intérieur du secteur TOD.

DENSITÉ PROPOSÉE À L'INTÉRIEUR DES UNITÉS DE VOISINAGE

DENSITÉ PROPOSÉE	UNITÉ DE VOISINAGE
HAUTE DENSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Coefficient d'occupation du sol* min. : 0,5 • Hauteur : 6 à 10 étages • Les abords de la gare • La frange ouest du boulevard du Curé-Labelle
MOYENNE DENSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Coefficient d'occupation du sol min. : 0,3 • Hauteur : 3 à 6 étages • Le centre-ville • Le secteur des Pianos • La frange est du boulevard du Curé-Labelle • Entrée de ville Desjardins Est • Entrée de ville du Curé-Labelle
FAIBLE DENSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • Coefficient d'occupation du sol max. : 0,4 • Hauteur : 1 à 2 étages • Les secteurs résidentiels • Quartier des cent maisons
À DÉFINIR / NON APPLICABLE	<ul style="list-style-type: none"> • Pôle institutionnel Lionel-Groulx • Le parc industriel • Le site de la Commonwealth Plywood

* Rapport souhaité entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie totale du terrain.

DENSITÉS



UNITÉS DE VOISINAGE DE HAUTE DENSITÉ

Les plus fortes densités proposées se retrouvent autour de la gare de Sainte-Thérèse et dans l'axe de la rue Turgeon, au sud de la voie ferrée. Ce secteur offre, en plus d'un accès privilégié à un mode lourd de transport en commun, plusieurs espaces sous-utilisés ou à redévelopper. Les abords de la gare ont d'ailleurs été le premier secteur de densification proposé par les citoyens lors de la chartre d'idéation.

Cet ancien secteur industriel se distingue par la présence du stationnement incitatif de l'AMT, de bâtiments industriels dont la vocation est difficilement accommodable avec les nouvelles dynamiques de développement du secteur et d'espaces construits ayant un fort potentiel de redéveloppement.

Le second secteur de haute densité proposé se trouve dans la frange ouest du boulevard du Curé-Labelle, au nord du secteur TOD. Suivant son évolution récente, cette unité de voisinage a pour vocation de concentrer des projets urbains mixtes, accueillant des usages résidentiels denses, du commerce et des bureaux.

UNITÉS DE VOISINAGE DE MOYENNE DENSITÉ

Le concept d'aménagement prévoit des densités moyennes sur une bonne partie du secteur TOD de Sainte-Thérèse. Le centre-ville, le secteur des Pianos, une bonne partie des abords du boulevard du Curé-Labelle et les entrées de ville sont des unités de paysage propices à l'implantation de projets résidentiels ou mixtes incluant un nombre

plus élevé de logements. Que ce soit en raison de leur positionnement stratégique dans la trame urbaine ou bien du cadre bâti existant ou encore en raison du potentiel de redéveloppement, ces unités de voisinage offrent des conditions favorables et un environnement adéquat pour l'intégration de projets ayant une densité plus importante. Ces constructions doivent toutefois tenir compte du principe de gradation de la densité et d'intégration au contexte environnant.


UNITÉS DE VOISINAGE DE FAIBLE DENSITÉ

Les unités de voisinage du « Secteurs résidentiels » et du « Quartier des cent maisons » sont identifiées comme des secteurs de faible densité. Ces milieux résidentiels construits sont principalement composés d'habitation de types unifamiliale, bifamiliale ou multifamiliale de moins de huit unités de logement. Ainsi, afin de préserver la nature et les caractéristiques de ces milieux de vie, il est prévu de maintenir une faible densité.

UNITÉS DE VOISINAGE OÙ LA DENSITÉ EST À DÉFINIR OU NON APPLICABLE

Pour les unités de voisinage du « parc industriel » et du « pôle institutionnel », en raison de leur vocation spécifique et de la volonté de préserver ces pôles d'emplois, aucun usage résidentiel n'est prévu. Ainsi, la densité ne s'applique pas dans ces unités de voisinage.

En ce qui concerne la zone d'aménagement différé du « Secteur de la Commonwealth Plywood », la vocation du secteur n'étant pas encore défini, il est donc prématuré pour le moment de définir une intention d'aménagement liée à la densité.



**5 —
MISE EN ŒUVRE
DU CONCEPT**

UN POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT ET DE REQUALIFICATION INDÉNIABLE

Bien que majoritairement construit, le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse dispose tout de même d'un potentiel de développement et de redéveloppement, notamment à des fins résidentielles. La présente section identifie donc les superficies de terrain pouvant faire l'objet de projets immobiliers résidentiels ou mixtes ainsi que le nombre de logements potentiels et la valeur foncière susceptible d'être générée par ces derniers.

MÉTHODOLOGIE

Les données concernant les terrains vacants proviennent du rôle d'évaluation municipal de la Ville de Sainte-Thérèse. Les terrains dont le code d'utilisation est «9100» correspondant à un « espace de terrain non aménagé et non exploité » selon le Code d'utilisation des biens-fonds ont été identifiés. Par la suite, ces données ont été traitées afin de retirer :

- les terrains ayant déjà fait l'objet d'un redéveloppement;
- les terrains dont la superficie est insuffisante pour être développée;
- les terrains ayant une vocation autre que résidentielle (stationnements municipaux, vocation industrielle ou institutionnelle, parc, etc.).

Pour les terrains à redévelopper, ces derniers ont été identifiés, notamment, à la suite des rencontres et des échanges avec les responsables municipaux.

Le calcul du nombre de logements potentiel repose sur le seuil de densité minimal fixé par la CMM dans le PMAD pour une aire TOD, soit 40 lo-

gements par hectare brut³. Ainsi, la superficie des terrains disponibles (vacant ou à redévelopper) a été transposée en hectare, puis multipliée par le seuil minimal de densité.

L'estimation de la valeur foncière générée par les logements potentiels a été établie à partir de la valeur moyenne d'un logement sur le territoire de la Ville de Sainte-Thérèse, dans le recensement de 2011 (Enquête nationale auprès des ménages). Par la suite, la valeur moyenne d'un logement de 2011 a été ajustée pour refléter l'inflation. L'indice de calcul de l'inflation de la Banque du Canada⁴ a été utilisé pour transposer la valeur moyenne d'un logement en dollars de 2016.

LES ESPACES VACANTS

La superficie vacante à l'intérieur du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse en fonction du rôle d'évaluation municipal est estimée à 85 000 m². Toutefois, cette superficie comprend des composantes non destinées à être développée à des fins résidentielles.

Ainsi, les aires de stationnements municipaux situées dans le centre-ville, autour de la rue Turgeon, conserveront leur vocation et aucun redéveloppement n'est prévu pour le moment.

Le terrain vacant en bordure de la rue Duquet, appartenant à la Société québécoise des infrastructures (SIQ), se situe en plein cœur du pôle institutionnel Lionel-Groulx. En fonction du concept et des intentions d'aménagement, ce terrain est destiné à des fins institutionnelles, dans le but notamment de consolider et de développer les activités du pôle institutionnel.

Pour ce qui est du terrain vacant situé dans le parc industriel, étant donné l'incompatibilité d'un usage résidentiel par rapport aux activités industrielles actuelles et la volonté de les conserver, il est peu probable qu'un projet de nature résidentielle s'y implante.

En retirant la superficie des terrains vacants destinés à d'autres fins que résidentielles, le potentiel réel des terrains vacants se chiffre à 35 500 m² pour l'ensemble du secteur TOD.

IDENTIFICATION DES TERRAINS VACANTS À L'INTÉRIEUR DU SECTEUR TOD

SUPERFICIE VACANTE SELON LE RÔLE D'ÉVALUATION MUNICIPAL	
Superficie des terrains vacants	85 000 m ²
Superficie des terrains vacants de plus de 150 m ²	84 000 m ²

VOCATION DES TERRAINS VACANTS	
Stationnements municipaux	17 000 m ²
Industrielle (situé dans le parc industriel)	8 500 m ²
Institutionnelle (à l'intérieur du pôle institutionnel)	23 500 m ²
Autres	35 500 m ²
Total de la superficie réellement vacante	35 500 m²

³ La densité par hectare brut correspond au rapport entre le nombre total de logements divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics.

⁴ BDC. Feuille de calcul de l'inflation. <http://www.banqueducanada.ca/taux/reseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation>

LOGEMENTS POTENTIELLEMENT CONSTRUCTIBLES ET VALEUR FONCIÈRE ESTIMÉE

Le nombre de logements potentiellement constructibles sur les terrains vacants dans le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse s'élève donc à 140 logements. Ce nombre provient de la multiplication du seuil minimal de densité par la superficie disponible en hectare. Ces logements potentiels pourraient permettre de générer une valeur foncière d'environ 37 millions de dollars.

LES ESPACES VACANTS À VOCATION INDUSTRIELLE

Tel que mentionné précédemment, l'unité de voisinage du parc industriel compte un lot vacant d'une superficie d'environ 8 500 m². Advenant un projet de développement sur ce terrain, la valeur foncière générée pourrait s'élever à au moins 1,3 million de dollars⁶.

LES ESPACES VACANTS À VOCATION INSTITUTIONNELLE

Pour ce qui est du terrain de 23 500 m² situé dans le pôle institutionnel et appartenant à la SIQ, en se basant sur la valeur foncière du CLSC construit en 2009 sur le lot adjacent, il est possible de conclure qu'un projet de développement institutionnel pourrait ajouter autour de 18 M\$ à la valeur foncière du secteur TOD.

LES ESPACES À REDÉVELOPPER

L'analyse du potentiel d'espaces à redévelopper regroupe les terrains voués à un redéveloppement à court terme. Cette démarche repose donc sur une identification et une estimation conservatrices de ces espaces. En fonction du concept d'aménagement, les intentions d'aménagement pour certaines unités de paysage prévoient un redéveloppement dans un horizon plus lointain. Toutefois, ces espaces n'ont pas été retenus dans la présente démarche.

Il a donc été possible d'identifier près de 187 000 m² d'espaces construits pouvant faire l'objet de projets de redéveloppement ou de requalification. Cette superficie estimée est brute. Elle comprend ainsi la superficie requise pour l'aménagement des parcs et des rues. En fonction des aménagements requis pour le redéveloppement des terrains les plus vastes, la superficie disponible pour le redéveloppement pourrait être appelée à diminuer.

En fonction du seuil minimal de densité, le nombre de logements pouvant être potentiellement construits s'élève à 748 logements, pour une valeur foncière estimée à plus de 200 M\$. Cette valeur correspond au cinquième de la valeur foncière actuelle du secteur TOD et elle est plus de cinq fois supérieure à la valeur foncière potentielle des terrains vacants. Le potentiel de développement du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse réside donc majoritairement dans la requalification et le changement de vocation du milieu construit existant.

Pour le site de la Commonwealth Plywood, le nombre de logements potentiel prend en considération l'option d'un redéveloppement à des fins résidentielles, soit l'option 1 du concept d'aménagement. Dans l'éventualité où le terrain était développé à des fins industrielles, soit l'option 2 du concept d'aménagement, le nombre de logements potentiellement constructible diminuerait substantiellement.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT SUR LES TERRAINS VACANTS

	SUPERFICIE	SEUIL DE DENSITÉ (PAR HECTARE)	NBR DE LOGEMENTS	VALEUR FONCIÈRE GÉNÉRÉE ⁵
Superficie réellement vacante pour des fins résidentielle ou mixte à l'intérieur du SECTEUR TOD	35 500 m ²	40 logements	140 logements	37 554 424 \$
Espace résidentiel vacant identifié par la CMM à l'intérieur de l'AIRE TOD	20 000 m ²	40 logements	80 logements	21 459 600 \$

⁵ La valeur moyenne d'un logement sur le territoire de Sainte-Thérèse se fixait à 250 738\$ en 2011 (Recensement de 2011, ENM). En dollars de 2016, cette valeur représente 268 245\$ (Calcul de l'inflation, Banque du Canada).

⁶ En fonction d'une valeur d'environ 1 600 \$ par m².

IDENTIFICATION DE LA SUPERFICIE
DES ESPACES À REDÉVELOPPER

	SUPERFICIE	SEUIL DE DENSITÉ (PAR HECTARE)	NBR DE LOGEMENTS	VALEUR FONCIÈRE GÉNÉRÉE ⁷
Îlot Turgeon	3 500 m ²	40 logements	14	3 755 430 \$
Site de la Commonwealth Plywood	119 500 m ²	40 logements	478*	128 221 110 \$
Stationnements incitatifs de l'AMT	23 000 m ²	40 logements	92	24 678 540 \$
Quadrilatère Saint-Alphonse	26 000 m ²	40 logements	104	27 897 480 \$
Espace derrière la Place Élite	15 000 m ²	40 logements	60	16 094 700 \$
TOTAL	187 000 m²	40 logements	748	200 647 260 \$

**LE POTENTIEL RÉEL DE
DÉVELOPPEMENT ET DE
REDÉVELOPPEMENT**

Le potentiel de développement des terrains vacants et des espaces à requalifier pour l'ensemble du territoire du secteur TOD s'élève à plus de 250 000 m² ou 25 hectares. Le nombre de logements potentiellement constructibles sur cette superficie est de 888 logements, en fonction d'un seuil de densité minimal de 40 logements par hectare. La valeur foncière potentiellement générée par les projets de développement et de redéveloppement représente plus de 250 M\$.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT TOTAL DES TERRAINS VACANTS
OU À REDÉVELOPPER À L'INTÉRIEUR DU SECTEUR TOD

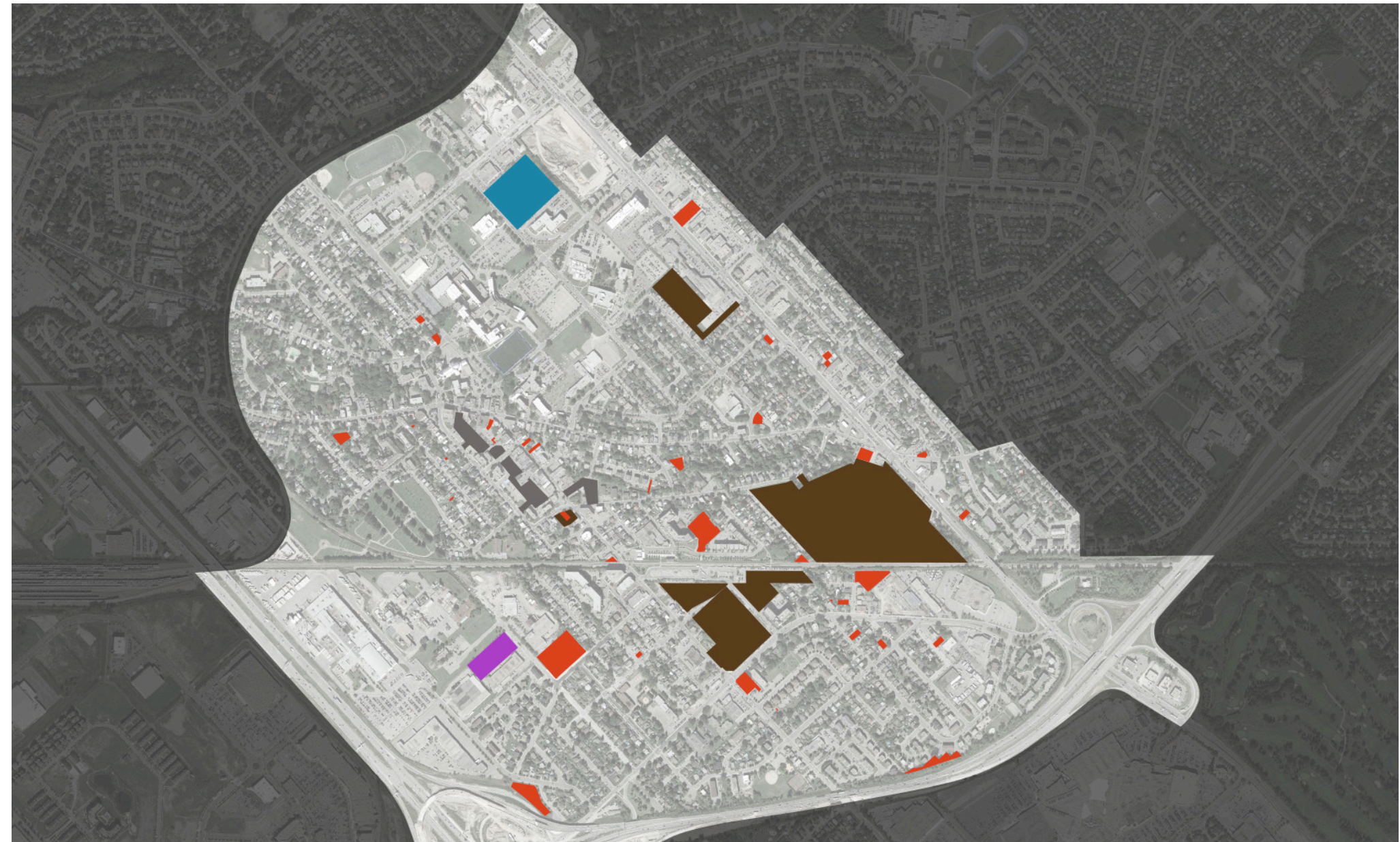
	SUPERFICIE	SEUIL DE DENSITÉ (PAR HECTARE)	NBR DE LOGEMENTS	VALEUR FONCIÈRE GÉNÉRÉE ⁸
Superficie réellement vacante pour des fins résidentielle ou mixte à l'intérieur du SECTEUR TOD	34 000 m ²	40 logements	140	37 554 424 \$
Superficie vacante pour des fins industrielles	9 500 m ²	n/a	n/a	1 300 000 \$
Superficie vacante pour des fins institutionnelles	23 500 m ²	n/a	n/a	18 000 000 \$
Espace potentiellement disponible pour du redéveloppement à des fins résidentielles	187 000 m ²	40 logements	748	200 647 260 \$
TOTAL	255 550 m²	40 logements	884	256 331 684 \$

⁷ La valeur moyenne d'un logement sur le territoire de Sainte-Thérèse se fixait à 250 738\$ en 2011 (Recensement de 2011, ENM). En dollars de 2016, cette valeur représente 268 245\$ (Calcul de l'inflation, Banque du Canada).

⁸ La valeur moyenne d'un logement sur le territoire de Sainte-Thérèse se fixait à 250 738\$ en 2011 (Recensement de 2011, ENM). En dollars de 2016, cette valeur représente 268 245\$ (Calcul de l'inflation, Banque du Canada).

TERRAINS VACANTS ET
À REDÉVELOPPER

- TERRAINS VACANTS
- TERRAINS À REDÉVELOPPER
- TERRAIN INSTITUTIONNEL À REDÉVELOPPER
- TERRAIN INDUSTRIEL À REDÉVELOPPER
- ESPACES VACANTS OCCUPÉS PAR
DES AIRES DE STATIONNEMENT



GESTION DU STATIONNEMENT

Le développement et le redéveloppement du secteur TOD, l'implantation de nouveaux usages et de nouvelles activités ainsi que les objectifs de densification, nécessitent qu'une attention particulière soit accordée à la gestion du stationnement. Cet élément est l'une des composantes centrales de la mobilité en termes d'aménagement et de configuration de l'espace public.

Afin de concrétiser la vision et le concept d'aménagement proposé qui reposent sur la mise en valeur du potentiel piétonnier et le développement de liens actifs, il importe donc de s'attarder sur l'enjeu du stationnement. Cette démarche repose sur l'objectif de maintenir l'offre actuelle, tout en mettant en œuvre des actions qui permettraient d'optimiser l'aménagement des espaces de stationnement et d'adapter l'offre aux besoins réels de la population.

PROBLÉMATIQUES PARTICULIÈRES AU PÔLE INSTITUTIONNEL

Lors de la présentation publique du concept d'aménagement, certains citoyens ont exprimé des inquiétudes et des insatisfactions par rapport à l'offre en stationnement dans l'unité de voisinage du pôle institutionnel, principalement autour du Collège Lionel-Groulx. Depuis une vingtaine d'années, les changements dans la mobilité de la clientèle étudiante ont provoqué une hausse importante de l'utilisation de l'automobile. Minoritaires il y a une vingtaine d'années, les étudiants

Dans le contexte de la planification détaillée du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse, la gestion du stationnement constitue un enjeu de taille, et ce, non seulement pour le centre-ville, mais également pour l'ensemble des unités de voisinage. Les abords de la gare, où se localisent le stationnement incitatif de l'AMT, le Pôle institutionnel avec ses institutions générant un nombre élevé de déplacements et les abords du boulevard Curé-Labelle, sont autant d'unités de voisinage qui doivent composer avec des problématiques liées au stationnement. Ainsi, il est nécessaire de penser la gestion du stationnement comme un enjeu global à l'échelle du secteur TOD.

possédant une automobile sont devenus aujourd'hui largement majoritaires. Cette situation engendre une demande supplémentaire en cases de stationnement. Les aires de stationnement existantes pensées en fonction d'un autre mode de mobilité ne suffisent plus à la demande et étant plus dispendieuses, plusieurs se tournent vers les stationnements sur les rues du secteur. Cette situation engendre des nuisances importantes pour les résidents des rues limitrophes.



LES ACTIONS RÉALISÉES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Les autorités municipales, en collaboration avec les citoyens, les commerçants et les usagers, s'interrogent depuis plusieurs années concernant l'offre des stationnements municipaux et des stationnements sur rue dans le centre-ville de Sainte-Thérèse.

En 2009, le Programme particulier d'urbanisme du centre-ville consacrait d'ailleurs une section à cet enjeu et proposait une stratégie d'intervention sur le sujet. Cette stratégie reposait, notamment, sur la gestion des durées de stationnement et sur le réaménagement des aires de stationnement existantes (aménagement paysagers, traitement au sol, etc.).

Le système de gestion des stationnements publics au centre-ville de Sainte-Thérèse a fait l'objet d'une révision en septembre 2016, suite à la collecte des commentaires et suggestions auprès de la population. Ainsi, les membres du Conseil municipal ont mis de l'avant un certain nombre de mesures dont l'uniformisation des durées de stationnement gratuites, l'adaptation du nombre de vignettes, l'implantation d'une nouvelle signalisation et la modification du plan de déneigement.

LES QUATRE STRATÉGIES EN MATIÈRE DE GESTION DU STATIONNEMENT⁹



En matière de gestion du stationnement, trois paramètres sont essentiels :

- La demande
- L'offre
- L'aménagement des aires et des cases

La gestion du stationnement passe ainsi par des actions visant ces trois paramètres étroitement interreliés. Ces interventions globales sur l'offre, la demande et l'aménagement passent principalement par quatre grands types de stratégies qui permettent d'agir sur l'enjeu du stationnement.

LA RÉDUCTION

La première stratégie souvent mise en place par les acteurs et les autorités municipales est celle de la RÉDUCTION. Cette stratégie repose sur la diminution du nombre de stationnements, notamment dans le cas des nouveaux projets de développement. En ce qui concerne le secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse, la stratégie de réduction s'avère intéressante, puisqu'elle permet de maintenir l'offre en stationnement actuelle tout en limitant l'accroissement du nombre de cases à long terme.

Plusieurs études de cas démontrent que la surabondance de stationnements, en plus de contribuer à la dégradation du paysage urbain, entraîne une perte d'intérêt pour les usagers d'un secteur. C'est particulièrement le cas dans les secteurs centraux où l'abondance de stationnement est censée maintenir l'achalandage des commerces, mais entraîne plutôt une dévitalisation commerciale. Dans certains cas, la surface occupée par les différents types de stationnement occupe plus de 50 % d'un secteur, ce qui contribue à le déstructurer. En plus de générer des problématiques environnementales liées, entre autres, aux îlots de chaleur, la surabondance de stationnements crée un milieu hostile pour les piétons et détériore la qualité et l'ambiance de l'espace public.

La stratégie de réduction peut prendre l'une ou l'autre des avenues suivantes :

Réglementation

- Réduire les normes minimales applicables en matière de ratio de cases en se basant sur la demande moyenne et non sur la demande de pointe;

- Passer d'une gestion normative basée sur un nombre de cases minimum à une gestion en fonction d'un nombre maximal de cases;
- Diminuer les ratios de stationnement exigés pour les usages s'implantant à l'intérieur d'un bâtiment ancien ou d'un ensemble architectural d'intérêt;
- Intégrer la possibilité de réduire le nombre et les dimensions des cases offertes : cases pour petits véhicules, cases pour le covoiturage, espaces pour vélos, etc. ;
- Prévoir des normes pour aménager des cases pour les véhicules en autopartage et pour les vélos;
- Favoriser la mise en commun des aires de stationnement pour des usages situés sur des lots distincts;
- Réduire le nombre de cases de stationnement requis pour les usages s'implantant à proximité d'une infrastructure de transport en commun ou le long d'un parcours de bus;

Aménagement et gestion

- Favoriser les transports actifs et collectifs par un aménagement de l'espace public mettant l'accent sur les piétons et cyclistes;
- Séparer l'achat d'un logement et de celle d'un stationnement.

LA PRIORISATION

La stratégie de la priorisation repose essentiellement sur les usagers. Ainsi, en fonction du moment du jour, du type de clientèle et des objectifs d'utilisation des aires de stationnement, des mesures de gestion peuvent être mises en place, afin de privilégier un type de clientèle ou d'usagers précis. Cette priorisation influe donc à la fois sur l'offre et la demande, en mettant l'accent sur une gestion globale et sur une connaissance fine des besoins en termes de stationnement dans un secteur précis.

La stratégie de priorisation peut prendre, à titre d'exemple, l'une ou une combinaison des options suivantes :

Aménagement et gestion

- Planter un système de vignettes;
- Mettre en place un système de gratuité temporaire du stationnement en fonction par exemples des heures du jour;
- Inciter les employés du secteur à utiliser le covoiturage entre collègues (tarification avantageuse, proximité de la case dédiée par rapport au lieu de travail, etc.);
- Mettre en place un réseau de stationnements incitatifs liés à des services de navettes ou de transport collectif en marge des pôles d'activités;

⁹ Ces grandes stratégies sont tirées du guide « Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable », réalisé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal en 2014.



- Faire appel ou mettre en place un service de gestion des déplacements pour les employés et les usagers qui fréquentent un secteur quotidiennement;
- Instaurer une tarification modulable, par exemple en fonction de l'heure du jour, et affecter les revenus à des objectifs spécifiques (promotion commerciale, réaménagement des aires de stationnement, etc.);
- Adopter une vision stratégique et globale de la gestion du stationnement à l'intérieur du secteur TOD;
- Mettre en place un monitoring de la situation en matière de stationnement, en impliquant les différents acteurs du milieu et les citoyens.

L'OPTIMISATION

L'optimisation de la gestion du stationnement repose sur la mise en place d'outils d'informations auprès des usagers, qui permettent d'améliorer l'efficacité et la fonctionnalité des espaces de stationnements existants. L'objectif au centre de cette stratégie consiste à mettre en oeuvre des moyens visant à augmenter et à maximiser l'utilisation des cases de stationnement déjà présentes dans un secteur. L'optimisation par une meilleure utilisation des cases existantes permet ainsi d'influer sur l'offre et la demande, et de limiter la pression pour l'aménagement de nouveaux espaces dédiés au stationnement.

Plusieurs options d'aménagement et de pistes d'intervention en matière de gestion découlent de la stratégie d'optimisation :

Aménagement et gestion

- Implanter des panneaux d'informations indiquant, en temps réel, le nombre de cases disponibles dans les diverses aires de stationnement à proximité;
- Simplifier la signalisation dans le but de permettre aux usagers de se repérer rapidement;
- Mettre en place un système de réservation de places de stationnement;
- Implanter des moyens de paiement électronique et des bornes intelligentes
- Revoir la configuration et l'aménagement des aires de stationnement afin d'optimiser l'espace disponible et d'augmenter le nombre de cases disponibles (réduction de la dimension des cases et des allées de circulation, etc.)

L'INTÉGRATION

L'intégration des aires de stationnement et du stationnement sur rue dans le tissu urbain constitue également une stratégie d'intervention intéressante. En limitant l'impact visuel du stationnement, il est possible de créer des milieux de vie plus compacts et d'améliorer l'ambiance et la convivialité d'un secteur. Les superficies dédiées au stationnement offrent un important potentiel de reconversion et il est possible à travers des démarches de planification et de conception de revoir leur aménagement tout en maintenant le nombre de cases existantes. Ainsi, en plus de n'avoir aucun impact sur l'offre, cette stratégie permet d'améliorer le cadre urbain par des interventions sur l'aménagement direct des aires de stationnement.

La stratégie d'intégration du stationnement offre des possibilités d'interventions qui concernent à la fois les normes réglementaires et les outils d'aménagement et de gestion :

Réglementation

- Favoriser l'aménagement des cases de stationnement en souterrain ou étagé;
- Encourager la localisation des aires de stationnement dans les cours latérales ou arrière;
- Réglementer les matériaux de pavage, afin d'augmenter ou de maintenir la perméabilité du sol;
- Limiter le nombre d'entrées charretières sur les rues à vocation commerciale.

Aménagement et gestion

- Plafonner le nombre de cases de stationnement à l'intérieur d'un secteur donné;
- Encourager la transformation et le réaménagement des aires de stationnement de surface;
- Élaborer une étude sur le coût réel du stationnement public.

RECOMMANDATIONS RÉGLEMENTAIRES

PLANIFICATION

PLAN D'URBANISME

Afin d'y intégrer la planification détaillée du secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse (PPU), des modifications au plan d'urbanisme seront nécessaires. Ces ajustements garantiront que les dispositions du plan d'urbanisme sont en conformité avec les propositions du PPU.

Il s'agit, notamment, de :

- Modifier les affectations et les densités d'occupation du sol pour tenir compte des intentions d'aménagement et de la délimitation des unités de voisinage (affectation mixte sur les abords du boulevard du Curé-Labelle, affectation du transport sur le stationnement incitatif de l'AMT, etc.);
- Revoir les secteurs de planification particulière (Chapitre 5) pour qu'il reflète les unités de voisinage;
- Adapter le concept d'organisation spatiale en fonction des intentions et du concept d'aménagement.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU CENTRE-VILLE

Entré en vigueur en 2009, le PPU du centre-ville planifie de manière détaillée l'aménagement et la vision de développement pour le secteur du centre-ville. Recoupant le territoire du secteur TOD, ce programme particulier d'urbanisme se concentre sur le secteur délimité par la rue Saint-Charles au nord, la voie ferrée du Canadien Pacifique au sud, les rues Virginie, Lachaine et Saint-Louis à l'est, et les rues Saint-Joseph et Deschambault à l'ouest. Ce territoire correspond en grande partie à la délimitation de l'unité de voisinage du centre-ville du présent PPU du secteur TOD.

Ces deux documents de planification détaillée sont donc complémentaires, à la fois en termes d'échelle de planification et de territoire visé.

Ainsi, des ajustements sont requis au PPU du centre-ville, afin que les dispositions des deux documents concordent, notamment en ce qui concerne la programmation et le plan d'action. Une mise à jour du document pourrait aussi s'avérer utile pour refléter l'évolution du centre-ville depuis 2009.

RÈGLEMENTS D'URBANISME

RÈGLEMENT DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT

Des modifications aux règlements de zonage et de lotissement sont nécessaires, afin de traduire les intentions d'aménagement retenues ainsi que les objectifs de développement et de redéveloppement en lien avec la compacité et la densification du secteur TOD.

Par conséquent, les modifications suivantes, de façon non exhaustive, devraient être apportées aux règlements :

- Réviser les limites de certaines zones au plan de zonage;
- Revoir les usages autorisés à l'intérieur des zones du PPU;
- Favoriser la mixité des usages;
- Remanier les normes concernant le stationnement;
- Revoir les normes relatives aux superficies des lots;
- Revoir les différentes normes en lien avec l'implantation des bâtiments, la hauteur des bâtiments, les marges de recul, les aménagements de terrain, etc.

RÈGLEMENTS DISCRÉTIONNAIRES

RÈGLEMENT SUR LES PIIA

Le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale doit faire l'objet de modifications, notamment pour inclure ou mettre à jour les dispositions relatives au secteur TOD de la gare de Sainte-Thérèse.

Les modifications visent à :

- Ajuster les limites des zones visées par le règlement sur les PIIA et en ajouter au besoin : unité de voisinage du quartier des cent maisons, entrées de ville, etc.;
- Protéger les caractéristiques des secteurs résidentiels, notamment les typologies, la volumétrie, l'apparence extérieure, etc. ;
- Assurer l'intégration harmonieuse des bâtiments mixtes, de l'affichage, etc., au sein du milieu environnant;
- Créer des espaces extérieurs attrayants et conviviaux dans les secteurs mixtes et le long des parcours et des liens actifs;
- Garantir la qualité des constructions et des aménagements dans les secteurs mixtes, mais également dans les milieux résidentiels plus denses, en favorisant la préservation de l'échelle humaine des constructions et la compacité des aménagements;
- Créer une interface conviviale entre les différents milieux de vie;

- Définir une signature architecturale distinctive et originale pour les bâtiments à construire dans les secteurs de moyenne et de haute densité, principalement dans les unités de voisinage situées près des entrées de ville, aux abords de la gare et le long du boulevard du Curé-Labelle;
- Favoriser la conservation et le développement d'espaces verts;
- Minimiser l'impact et assurer l'intégration des aires de stationnement dans le paysage;
- Assurer la sécurité, l'accessibilité et le confort des piétons et cyclistes, notamment sur les parcours et les liens actifs;
- Conserver et mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt du secteur;
- Minimiser les contraintes liées à la présence des grandes infrastructures de transport : voie ferrée, autoroute, etc.

RÈGLEMENT SUR LES PAE

En ce qui concerne le règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE), des ajustements s'avèrent nécessaires pour assurer la cohérence à la fois entre les projets de développements et par rapport aux intentions d'aménagement. Pour la mise en œuvre du concept d'aménagement, il s'avère judicieux de prévoir l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble dans les secteurs stratégiques suivants :

- Le site de la Commonwealth Plywood
- Le site constitué par le pôle institutionnel

Le règlement sur les PAE en vigueur prévoit actuellement des dispositions pour certains secteurs. Il apparaît donc pertinent d'adapter les secteurs visés par le règlement ainsi que les critères et objectifs, afin qu'ils respectent les intentions d'aménagement du présent PPU. Les paramètres de densité doivent toutefois être établis pour éviter tout blocage mettant en péril les objectifs du PPU lors de la mise en place des PAE.

PLAN D'ACTION ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

La présente section décrit les actions, les moyens de mise en œuvre et le phasage des différentes intentions du concept d'aménagement applicables à l'ensemble du secteur TOD. Dans un second temps, ces moyens de mise en œuvre sont définis pour chacune des unités de voisinage.

PLAN D'ACTION ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR TOD

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Aménager des liens et des parcours actifs	Intégrer au PIIA des objectifs/critères favorisant l'adoption d'une approche urbaine pour le développement des commerces au rez-de-chaussée	Court terme
	Mettre en place un programme de subvention pour l'implantation de commerces structurant et, au besoin, pour le déplacement d'un commerce à l'intérieur du centre-ville	Court et moyen terme
2. Revoir la signalétique pour l'ensemble du secteur	Créer une image unifiée et une signalétique distinctive pour les unités de voisinage	Court et moyen terme
3. Réaménager le boulevard du Curé-Labelle	Mettre en place une démarche de planification détaillée dans l'axe du boulevard du Curé-Labelle	Court et moyen terme
4. Favoriser l'utilisation des modes de transports actifs	Réviser l'aménagement des intersections problématiques, de manière à protéger et à sécuriser les traverses piétonnes	Court et moyen terme
	Faciliter la traversée de la voie ferrée par l'aménagement de nouveaux liens actifs entre les secteurs nord et sud	Moyen et long terme
5. Verdir et embellir les emprises publiques et les terrains privés	Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation	Court et moyen terme
	Mettre en place un programme de plantation sur l'emprise publique	Court terme
	Implanter du mobilier urbain au design emblématique	Moyen et long terme

UNITÉ DE VOISINAGE 01
LE CENTRE-VILLE

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN OEUVRE	PHASAGE
1. Dynamiser les activités commerciales, de services et de divertissement	Intégrer au PIIA des objectifs/critères favorisant l'adoption d'une approche urbaine pour le développement des commerces au rez-de-chaussée	Court terme
	Mettre en place un programme de subvention pour l'implantation de commerces structurant et, au besoin, pour le déplacement d'un commerce à l'intérieur du centre-ville	Court et moyen terme
2. Préserver le cadre bâti et les caractéristiques identitaires du centre-ville	Réviser les objectifs et critères du PIIA, afin d'encadrer plus étroitement les constructions, les aménagements paysagers, les aires de stationnement et l'affichage, notamment le long de la rue Turgeon	Court terme
	Maintenir l'attention particulière accordée aux façades, spécifiquement le long des rues à vocation mixte et des parcours actifs à aménager ou à créer	Court et moyen terme
	Poursuivre le programme d'aide à la rénovation des façades en l'étendant à tous les types d'usages	Court terme
3. Mettre en valeur le patrimoine, l'histoire et la culture	Réaliser un inventaire des bâtiments patrimoniaux et d'intérêt	Moyen terme
	Constituer une banque d'images anciennes et historiques	Moyen et long terme
	Étudier la possibilité d'adopter un « plan lumière » afin de mettre en valeur les bâtiments d'intérêt	Moyen terme
	Créer le parcours actif et culturel liant les points d'intérêt du centre-ville	Court terme
	Implanter des panneaux d'interprétation supplémentaire sur l'histoire et l'architecture du « village »	Court terme

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN OEUVRE	PHASAGE
4. Animer le centre-ville	Maintenir et bonifier la programmation d'activités et des spectacles en plein air	Court terme
	Faciliter la piétonnisation temporaire d'animation lors des événements	Court terme
	Favoriser les promotions commerciales et l'aménagement de terrasses sur l'emprise publique	Court terme
5. Créer des lieux de rencontre et de nouveaux espaces publics	Encourager les initiatives citoyennes visant l'occupation et l'amélioration de l'espace public : Park(ing) day, verdissement de l'espace public, placette éphémère, etc.	Court et moyen terme
	Intégrer au PIIA des objectifs/critères créant des espaces publics attrayants axés sur le piéton et le cycliste	Court terme
	Aménager une place publique à même le stationnement municipal situé à côté du cabaret BMO, afin de mettre en valeur la rivière aux Chiens et créer un lieu de convergence	Moyen terme
	Reconfigurer l'emplacement de l'ancien marché public pour en faire un espace public polyvalent et multifonctionnel	Moyen terme
6. Réaménager l'emprise publique	Réaliser une étude pour revoir l'aménagement de la rue Turgeon	Court terme
	Revoir la conception de la piste cyclable dans l'axe de la rue Turgeon	Moyen terme
	Prévoir des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des intersections	Moyen terme
7. Attirer de nouveaux résidents	Effectuer un suivi sur l'état du stationnement (sur rue et hors-rue) au centre-ville : utilisation, offre, demande, scénarios d'optimisation	Moyen terme
	Rénover et implanter des nouveaux équipements dans les parcs, notamment pour les familles avec enfants	Moyen et long terme
	Prévoir des dispositions pour faciliter l'ajout de logements supplémentaires : bigénérationnel, ajout d'un étage	Moyen long terme
	Assurer une diversité de typologies résidentielles	Moyen long terme

UNITÉ DE VOISINAGE 02
LE PÔLE INSTITUTIONNEL LIONEL-GROULX

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN OEUVRE	PHASAGE
1. Consolider le pôle institutionnel	Prioriser l'implantation des usages structurants à caractère public, sportif, culturel et institutionnel dans le secteur du pôle institutionnel	Court terme
	Mettre en place une table de concertation entre les différents acteurs institutionnels afin de coordonner les plans de développement et de favoriser la collaboration (partage des infrastructures et des équipements, aménagement des terrains, etc.)	Court et moyen terme
2. Connecter le pôle institutionnel avec le centre-ville et les autres pôles d'activités	Engager des démarches auprès du CITL afin de bonifier l'offre de transport en commun	Court et moyen terme
	Réalisation des travaux d'aménagement visant la mise en œuvre du plan de développement des liens actifs (piste cyclable, de la piste cyclable)	Court et moyen terme
3. Mettre en valeur et optimiser les espaces inoccupés	Ajouter des normes et des dispositions visant à ce que l'ensemble des nouveaux développements s'intègre au caractère et au milieu existant que cela soit au niveau de l'architecture, du gabarit, de la volumétrie, des matériaux utilisés, etc.	Court terme
	Prévoir des dispositions réglementaires visant à combattre les îlots de chaleur en optant notamment pour des toitures à indice de réflectance solaire élevé et la perméabilité des aires de stationnement	Court terme
	Prévoir des normes au règlement de zonage spécifiant le pourcentage d'espaces ombragés	Court terme
	Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant le verdissement et l'aménagement d'aires d'agrément	Court terme
	Réaliser une étude globale sur le stationnement pour l'ensemble du secteur : offre, demande, utilisation, stationnement sur les rues avoisinantes, etc.	Moyen terme
4. Développer la vocation institutionnelle	Mettre en place une table de concertation entre les différents acteurs institutionnels afin de coordonner les plans de développement et de favoriser la collaboration (partage des infrastructures et des équipements, aménagement des terrains, etc.)	Moyen et long terme

UNITÉ DE VOISINAGE 03
LES ABORDS DE LA GARE

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Densifier et redévelopper les espaces sous-utilisés	Dans le règlement de zonage, spécifier pour chaque zone, les densités d'occupation du sol et la superficie totale de plancher d'un bâtiment et prévoir un coefficient d'occupation au sol (COS) minimal plus élevé	Court terme
	Modifier le règlement de zonage pour autoriser le développement de secteurs résidentiels plus denses	Court terme
	Intégrer des dispositions encadrant la gestion des eaux de ruissellement pour tout projet de développement	Court terme
	Mettre en place des mesures financières incitatives pour encourager le développement (faible coûts de permis, crédit de taxes, programme AccèsLogis, etc.)	Court et moyen terme
2. Créer un nouveau pôle d'activités	Intégrer au PIIA des objectifs/critères garantissant l'intégration des développements en favorisant une ambiance conviviale, chaleureuse et conçue à l'échelle humaine	Court terme
3. Connecter et lier le secteur avec le centre-ville et les autres pôles d'activités	Engager des démarches auprès de l'AMT pour améliorer la qualité et l'offre du niveau de service sur la ligne Saint-Jérôme	Moyen et long terme
	Négocier avec la CIT des Laurentides afin d'optimiser les circuits d'autobus et les bonifier en fonction des besoins	Moyen et long terme
4. Intégrer une mixité d'usages, notamment en bordure de la rue Turgeon	Modifier le règlement de zonage pour autoriser la mixité des usages commerciaux, de bureaux et résidentiels au sein d'un même lot ainsi qu'à l'intérieur d'un même bâtiment	Court terme
	Modifier le règlement de zonage pour obliger l'aménagement de locaux commerciaux ou de bureaux au rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la rue Turgeon	Court terme

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
5. Reconfigurer le stationnement incitatif de l'AMT	Réaliser une étude de faisabilité incluant un montage financier (viabilité financière du projet) pour l'implantation d'un projet pilote de redéveloppement et de mise en valeur du stationnement incitatif	Moyen et long terme
	Entamer une réflexion avec l'AMT sur l'offre de stationnement de manière à assurer la satisfaction des différentes parties	Court et moyen terme
	Engager des démarches auprès d'entreprises d'autopartage pour développer ce type de service	Moyen et long terme
	Envisager l'adoption de dispositions garantissant la réservation des meilleurs espaces de stationnement pour les véhicules inscrits au covoiturage ou à l'autopartage	Court terme
6. Favoriser une gestion souterraine du stationnement	Prévoir des normes de stationnement maximales dans le règlement de zonage (nombre maximum de cases par logement)	Court terme
	Prévoir des normes de stationnement visant l'aménagement de ceux-ci en souterrain pour les secteurs à proximité de la gare	Court terme
	Prévoir des dispositions favorisant la mise en place d'une entente pour le partage des stationnements existants entre les différents propriétaires	Moyen et long terme
	Offrir la possibilité de réduire le nombre de cases de stationnement dans les nouveaux projets moyennant la réalisation d'une étude sur le stationnement du secteur	Court terme

UNITÉ DE VOISINAGE 04
LE SECTEUR DES PIANOS

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Connecter le secteur avec le centre-ville et la gare	Réaliser des travaux d'aménagement de la piste cyclable en bordure de la voie ferrée	Court et moyen terme
	Mettre en œuvre le plan de développement des liens actifs	Court et moyen terme
2. Poursuivre le développement à vocation résidentielle en fonction des dynamiques actuelles	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
	Soutenir financièrement les projets de reconversion des bâtiments industriels vers une vocation résidentielle	Moyen et long terme
3. Densifier en intégrant des projets de moyenne densité	Ajouter des normes et des dispositions visant à ce que l'ensemble des nouveaux développements s'intègre au caractère et au milieu existant, que cela soit au niveau de l'architecture, du gabarit, de la volumétrie, des matériaux utilisés, etc.	Court terme

UNITÉ DE VOISINAGE 05
LE PARC INDUSTRIEL

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Préserver et consolider les activités et les entreprises existantes	Mettre en place une table de concertation regroupant les entreprises présentes dans le parc industriel	Court et moyen terme
2. Maintenir cette zone en pôle d'emplois	Prévoir au règlement de zonage des usages industriels, tout en offrant une flexibilité pour l'implantation d'usages innovants	Court terme
3. Connecter efficacement le secteur avec le centre-ville et la gare	Prévoir la réalisation d'une traverse active sur la voie ferrée au niveau du parc industriel	Moyen et long terme
	Mettre en œuvre le plan de développement des liens actifs	Court et moyen terme

UNITÉ DE VOISINAGE 06
LA ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ : LE SITE DE LA COMMONWEALTH PLYWOOD

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
OPTION 1 1. Réaménagement résidentiel de moyenne densité 2. Mise en valeur et opportunité d'accès à la rivière 3. Intégration et préservation des zones boisées et des espaces verts au nouveau développement	<ul style="list-style-type: none"> Réviser le règlement sur les PAE de manière à permettre la réalisation de l'option 1 ou 2, ou d'une combinaison des deux options, pour : Intégrer des dispositions facilitant la réalisation de projets écologiques, de constructions vertes et de bâtiments s'inspirant de critères LEED Intégrer des dispositions encadrant la gestion des eaux de ruissellement pour tout projet de développement 	Court terme
	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer au PAE des objectifs/critères privilégiant la construction durable, la protection de l'environnement et une architecture de qualité Prévoir la réalisation d'une traverse véhiculaire et active de la voie ferrée Intégrer au PAE des objectifs/critères visant la conservation des espaces boisés afin de favoriser la mise en réseau des liens verts 	

UNITÉ DE VOISINAGE 07
L'ENTRÉE DE VILLE DU SECTEUR DU BOULEVARD DESJARDINS EST

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Redéveloppement du secteur par une implantation résidentielle de moyenne densité	Intégrer au règlement de zonage des usages résidentiels	Court terme
2. Marquer l'entrée de ville, par l'implantation de projets emblématiques en bordure du boulevard Desjardins	Appliquer le règlement sur les PIIA dans ce secteur	Court terme
	Intégrer des objectifs visant à permettre la réalisation de projets à l'architecture emblématique	Court et moyen terme

UNITÉ DE VOISINAGE 08
L'ENTRÉE DE VILLE À L'EST DU BOULEVARD CURÉ-LABELLE

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Redéveloppement du secteur par une implantation résidentielle de moyenne densité	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
	Autoriser les usages résidentiels	Court terme

UNITÉ DE VOISINAGE 09
LE QUARTIER DES CENT MAISONS

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Maintien de la zone en secteur résidentiel de faible densité	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
	Mettre en place divers programmes de subvention pour attirer les familles avec enfants et pour la rénovation des bâtiments	Court et moyen terme

UNITÉ DE VOISINAGE 10
LA FRANGE EST DE CURÉ-LABELLE

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Création d'un secteur de moyenne densité, mixte à usage résidentiel et commercial	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
	Prévoir des dispositions favorisant la mise	Court et moyen terme
2. Implantation de commerces au rez-de-chaussée	Modifier le règlement de zonage pour autoriser la mixité des usages commerciaux, de bureaux et résidentiels au sein d'un même lot ainsi qu'à l'intérieur d'un même bâtiment	Court terme

UNITÉ DE VOISINAGE 11
LA FRANGE OUEST DE CURÉ-LABELLE

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Création d'un secteur de haute densité, mixte à usage résidentiel, commercial et d'emploi	Réaliser une étude de marché et de positionnement de l'offre commerciale et de bureaux	Court et moyen terme
	Modifier le règlement de zonage pour autoriser les commerces, bureaux et services, ainsi que les usages résidentiels au sein d'un même bâtiment le long du boulevard Curé-Labelle	Court terme
	Prévoir des dispositions favorisant la mise en place d'une entente pour le partage des stationnements existants entre les différents propriétaires	Court et moyen terme
2. Implantation d'un alignement de construction qui favorise l'encadrement du boulevard Curé-Labelle	Adapter les hauteurs, l'implantation et le COS autorisés au zonage afin de refléter la vocation future du secteur	Court terme
	Intégrer des critères et des objectifs au PIIA visant à créer un alignement de construction unifié en bordure du boulevard du Curé-Labelle	Court terme
	Mettre en place un programme annuel de plantation d'arbres à grand déploiement sur rue	Court terme

UNITÉ DE VOISINAGE 12
LES SECTEURS RÉSIDENTIELS

INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT	MOYENS DE MISE EN ŒUVRE	PHASAGE
1. Maintenir l'ambiance de quartier de faible à moyenne densité	Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant la diversité des typologies résidentielles tout en créant un milieu homogène	Court terme
	Prévoir des normes spécifiant le nombre d'arbres ou la couverture végétale à préserver et à aménager sur les terrains à développer ou à requalifier	Court terme
2. Embellir et verdier les espaces publics et privés	Intégrer au PIIA des objectifs/critères visant le verdissement et le maintien des arbres existants aux abords des voies de circulation	Court terme
	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
3. Améliorer le cadre bâti existant	Intégrer des mesures de mitigation entre les milieux de vie unifamiliaux et ceux plus denses	Court et moyen terme
4. Attirer de nouveaux résidents, notamment les familles	Imposer une mixité des typologies résidentielles, en priorisant les logements ayant plus de deux chambres et une superficie adéquate pour accueillir les familles	Moyen et long terme
5. Autoriser une densification douce, par l'ajout de logements supplémentaires ou de logements bigénérationnels	Ajouter des normes et des dispositions visant à ce que l'ensemble des nouveaux logements s'intègre au caractère et au milieu existant que cela soit au niveau de l'architecture, du gabarit, de la volumétrie, des matériaux utilisés, etc.	Court terme

