



VILLE DE SAINTE-THÉRÈSE

# PLAN D'URBANISME 2008



Avril 2008  
Version finale



**PLAN D'URBANISME 2008**  
**VILLE DE SAINTE-THERÈSE**

---

**PLAN D'URBANISME ADOPTÉ**

**MAI 2008**

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>1. ANALYSES</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 - Analyse typo-morphologique</b> .....	<b>6</b>
1.1.1 - Les débuts .....	6
1.1.2 - Un gros bourg industriel (1870-1940) .....	7
1.1.3 - L'expansion de la banlieue (1940-1975) .....	9
1.1.4 - La consolidation de la banlieue (1975-2000) .....	12
1.1.5 - Le redéveloppement urbain (2000 – aujourd'hui) .....	14
<b>1.2. - Analyse socio-économique (1991 à 2001 et 2006)</b> .....	<b>18</b>
1.2.1 - Profil général de la population : Principaux constats à l'échelle municipale .....	18
1.2.2 - Profil de la population : Principaux constats à l'échelle des quartiers .....	23
<b>2 - LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE</b> .....	<b>29</b>
<b>3 - LES GRANDES ORIENTATIONS MUNICIPALES D'AMÉNAGEMENT</b> .....	<b>31</b>
3.1 - Les milieux résidentiels .....	31
3.2 - Les milieux commerciaux .....	39
3.3 - Les milieux industriels .....	48
3.4 - Les milieux institutionnels .....	52
3.5 - Les parcs, les espaces verts et les milieux naturels .....	56
3.6 - Le patrimoine et le paysage .....	62
3.7 - Les transports .....	68
3.8 - Les milieux agricoles .....	73
3.9 - L'environnement et le développement durable .....	77
<b>4 - LES AFFECTATIONS ET DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL</b> .....	<b>79</b>
4.1 - Affectation résidentielle de faible et moyenne densité .....	79
4.2 - Affectation résidentielle de densité moyenne et forte .....	79
4.3 - Affectation commerciale .....	80
4.4 - Affectation mixte – commerciale et résidentielle .....	80
4.5 - Affectation centre-ville .....	81
4.6 - Affectation institutionnelle .....	81
4.7 - Affectation industrielle .....	81
4.8 - Affectation conservation .....	81
4.9 - Affectation agricole .....	82
4.10 - Affectation transport .....	82
4.11 - Densité d'occupation du sol .....	82
<b>5 - LES SECTEURS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE</b> .....	<b>84</b>
5.1 - Zone 1 – Le centre-ville .....	85
5.2 - Zone 2 – Le pôle institutionnel Lionel -Groulx .....	87
5.3 - Zone 3 – Les abords de la gare .....	88
5.4 - Zone 4 – Le secteur des pianos .....	89
5.5 - Zone 5 – Le parc industriel .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b> 90
5.6 - Zone 6 – Le site de la Commonwealth Plywood .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b> 91
5.7 - Zone 7 – L'entrée de la Ville du secteur du boulevard Desjardins Est .....	95
5.8 - Zone 8 – L'entrée de la Ville à l'Est du boulevard du Curé-Labelle .....	95
5.9 - Zone 9 – Le quartier des cent maisons .....	96
5.10 - Zone 10 – La frange Est du boulevard du Curé-Labelle .....	96
5.11 - Zone 11 – La frange Ouest du boulevard du Curé-Labelle .....	97
5.12 - Zone 12 – Les secteurs résidentiels .....	98
5.13 - Zone 13 – Site de dépôt des matériaux secs .....	99
5.14 - Zone 14 – Bande agricole .....	99

<b>6</b>	<b>-LES INSTALLATIONS, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS .....</b>	<b>101</b>
6.1	- Installations d'intérêt métropolitain .....	101
6.2	- Projets d'équipements et d'infrastructures .....	101
<b>Crédits</b>	<b>.....</b>	<b>102</b>



# Introduction

Suivant l'entrée en vigueur du nouveau Schéma d'aménagement de la MRC Thérèse-de-Blainville, et conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Sainte-Thérèse a procédé à la révision de son plan d'urbanisme. Ce plan présente la vision globale d'aménagement et de développement du territoire pour les dix prochaines années ainsi que les orientations et les objectifs à atteindre afin de la concrétiser.

La réalisation de ce plan d'urbanisme révisé de la Ville de Sainte-Thérèse s'appuie sur différentes analyses du territoire et de son évolution depuis les débuts de la municipalité jusqu'à aujourd'hui. Elle s'appuie entre autres sur les recensements de 1991 et 2001 de Statistique Canada, et elle s'inscrit dans la continuité de l'ancien plan d'urbanisme de 1991, en incluant une évaluation rétrospective de l'atteinte des orientations d'aménagement et de développement, des objectifs qui en découlaient et des actions qui ont été entreprises et complétées.

Le présent document comprend plusieurs parties. Les analyses typo-morphologique et socio-économique retracent d'abord l'évolution et les caractéristiques du cadre bâti et de la population térésienne.

Le concept d'organisation spatiale fait ensuite état de la vision et des principes directeurs qui articuleront les interventions d'aménagement et de développement au cours des prochaines années, après quoi les orientations municipales d'aménagement sont identifiées pour chacune des composantes du territoire (les milieux résidentiels, commerciaux, institutionnels, etc.) sur la base des enjeux sectoriels qui leurs sont propres.

Enfin, le plan d'urbanisme définit les affectations et densités d'occupation du sol de même que les lignes directrices applicables aux secteurs de planification particulière. Les principaux projets d'équipements collectifs et d'infrastructures publiques prévus pour les prochaines années sont également identifiés.

Cela étant, à la suite de l'entrée en vigueur du règlement 14-03 le 05 mars 2015, modifiant ainsi le schéma d'aménagement et de développement 2005, la Ville de Sainte-Thérèse, en conformité avec la loi, a effectué un exercice de concordance du présent plan d'urbanisme aux fins d'assurer sa conformité au schéma d'aménagement et de développement de la MRC. Il est important de mentionner que seuls les éléments obligatoires découlant de la modification du schéma ont été introduits. À terme, lors de la révision éventuelle du présent plan d'urbanisme, une mise à jour complète des profils, informations, projets, etc. sera réalisée.

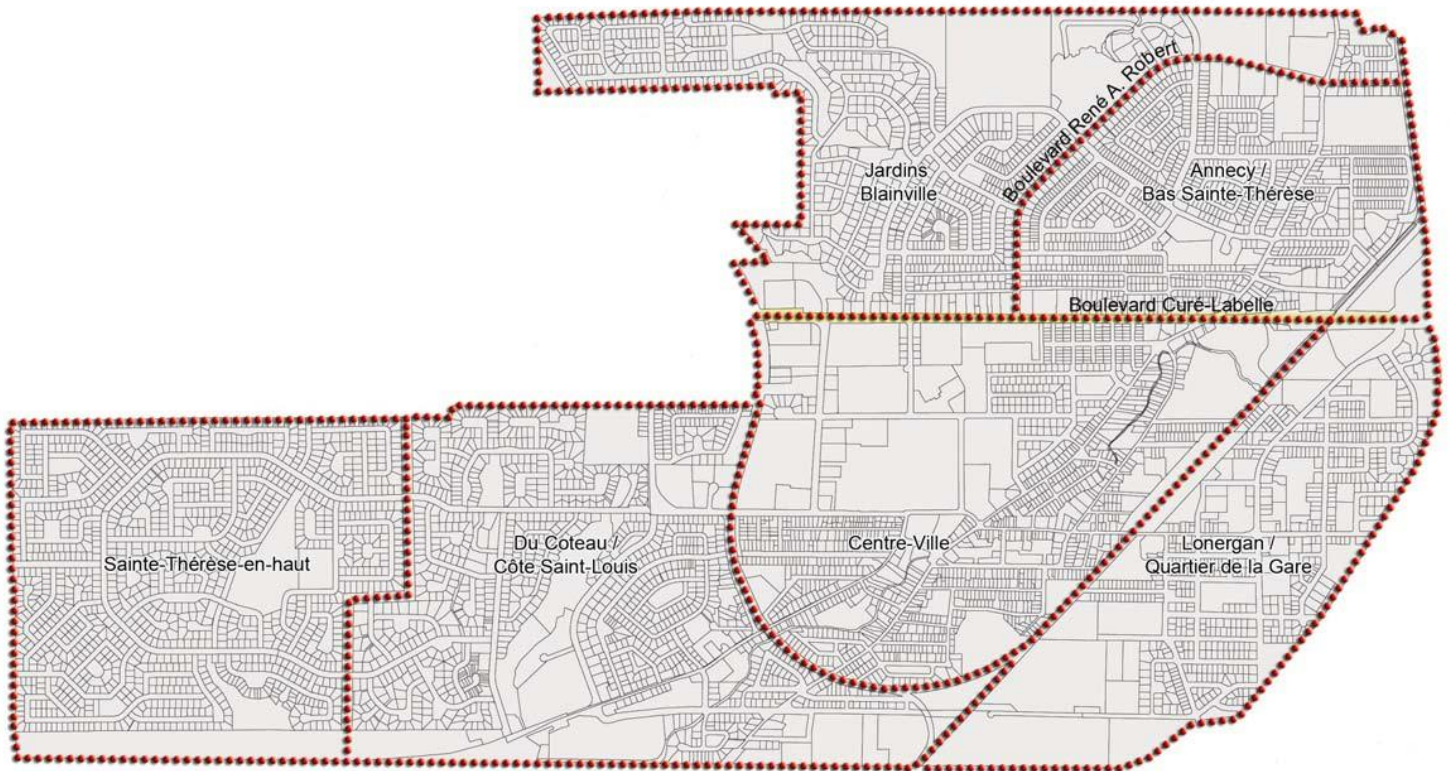
---

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

# 1. Analyses

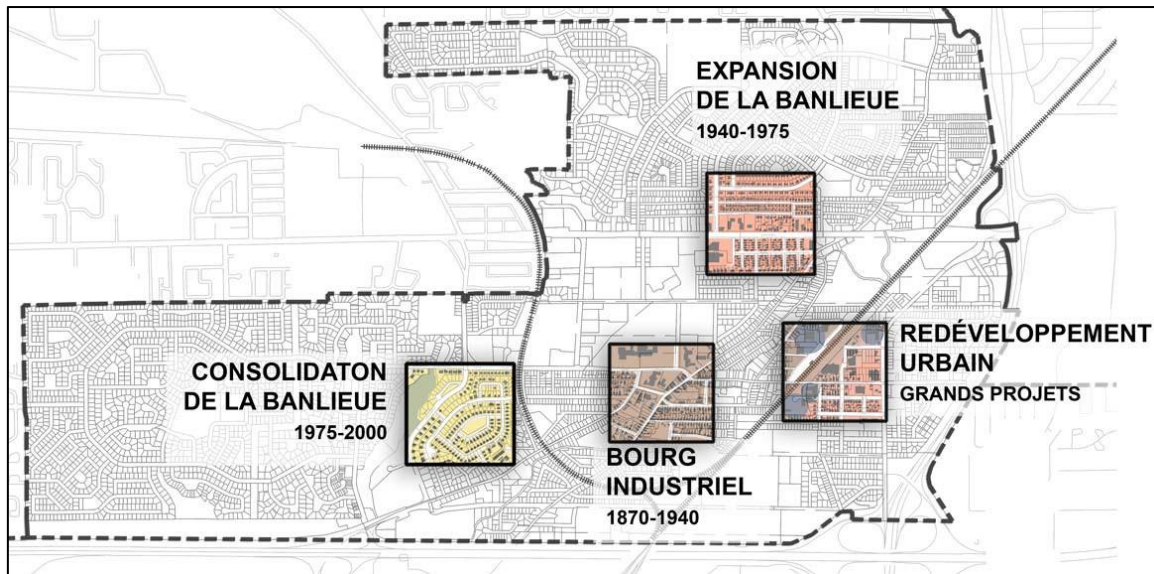
Les analyses typo-morphologiques et socio-économiques retracent l'évolution et les caractéristiques du développement urbain (cadre bâti, tracé de rues) et de la population de la municipalité. Elles s'appuient sur un cadre de référence spatial commun, à savoir les six (6) secteurs de recensement définis par Statistique Canada pour la municipalité (voir figure ici-bas).

Le choix de ces secteurs comme unités de référence se justifie en raison de leur délimitation par des axes de transports majeurs ou autres barrières physiques structurant fortement le territoire.



## 1.1 - Analyse typo-morphologique

L'étude de la forme urbaine ou la morphologie du territoire térésien telle que nous la percevons aujourd'hui, est intimement liée à l'histoire de ses habitants qui ont contribué au peuplement et au développement des Basses-Laurentides. Quatre (4) ensembles morphologiques sont présents sur le territoire. Leur formation et leurs caractéristiques sont présentées dans l'historique qui suit.



### 1.1.1 - Les débuts

La seigneurie des Mille-Îles a été fondée en 1683. Cependant, le peuplement du territoire térésien s'amorce surtout à partir des années 1780 alors que la colonisation et l'occupation agricole du territoire, axée sur la production de blé et de farine, remontent la rivière aux Chiens et d'autres affluents de la rivière des Mille-Îles. La création de la paroisse de Sainte-Thérèse en 1789 vient doter en services religieux cette base de peuplement établie à l'intérieur des terres. À partir de 1815, une phase de transition d'une société rurale et agricole vers une société industrielle et urbaine s'amorce et entraîne la formation de villages.

Le noyau villageois de Sainte-Thérèse apparaît sur des cartes de 1817 et de 1849, sur lesquelles sont illustrées la rue de l'Église et, de chaque côté de la rivière aux Chiens, la côte Bas Sainte-Thérèse (l'actuelle rue Blainville) et le chemin de la Côte-Nord (l'actuelle rue Saint-Charles). Les lots sont orientés nord-sud, perpendiculairement à la rivière des Mille-Îles. À cette époque, une voie nord-sud emprunte, depuis cette rivière, la montée Sanche (l'actuelle rue Turgeon), bifurque sur la côte Bas Sainte-Thérèse vers la rue de l'Église, le cœur du noyau villageois. Cette voie nord-sud remonte ensuite l'actuelle rue Saint-Louis puis emprunte, vers l'ouest, l'actuelle côte Saint-Louis pour rejoindre la Grande Ligne. Cette dernière, qui deviendra beaucoup plus tard le boulevard Curé-Labelle, est une délimitation de lot qui sert alors de lieu de passage. Le village

de Sainte-Thérèse, qui sera constitué en municipalité en 1849, était donc un passage obligé pour les voyageurs et les habitants des terres concédées plus au nord. Ce « détour obligé » durera jusque vers 1940 alors que l'actuel boulevard Curé-Labelle reliera directement Saint-Jérôme à Laval, depuis le pont de l'île Bélair, via l'axe de la Grande Ligne.

La fondation, en 1825, d'une école latine qui deviendra le séminaire de Sainte-Thérèse, dédié à la formation des prêtres, donne à la localité une vocation institutionnelle qui sera reconnue à l'échelle provinciale. Cette vocation marquera de façon durable l'aménagement du centre villageois et ses abords. Les autorités religieuses acquièrent de vastes espaces à des fins de culture. Ces espaces seront soustraits au développement urbain et contribueront, au fil du temps, à structurer l'implantation d'autres équipements publics (écoles, édifices municipaux, bureau de poste, hospice) à proximité du séminaire et de l'église.

### **1.1.2 - Un gros bourg industriel (1870-1940)**

Le développement économique de Sainte-Thérèse se poursuit tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle à un rythme régulier. À cet égard, Sainte-Thérèse correspond davantage, selon l'historien Serge Laurin, à un « gros bourg industriel » plutôt qu'à un grand centre manufacturier. À l'image des deux principaux pôles industriels des basses Laurentides que seront devenues, au début du XX<sup>e</sup> siècle, Saint-Jérôme et Lachute. Ces deux villes attireront de grandes entreprises (ex : Rolland, Hamelin Ayers, Wilson) qui offriront, en plus des services des professions libérales, des produits commerciaux nombreux et diversifiés. Ces villes plus importantes verront, entre autres, l'aménagement de squares publics, d'édifices publics de prestige, de quartiers ouvriers et de milieux résidentiels plus aisés.

En comparaison, la structure industrielle du gros bourg qu'est Sainte-Thérèse repose, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, sur diverses « petites entreprises, parmi lesquelles plusieurs moulins, des entreprises du textile, du vêtement, de la chaussure et un solide secteur de la transformation du bois »<sup>1</sup>. Sainte-Thérèse voit la construction sur son territoire, en 1876, de la voie ferrée liant Montréal à Saint-Jérôme et, plus tard, les hautes Laurentides. Le secteur de transformation du bois, qui comprend, entre autres, les manufactures de pianos qui font la renommée de Sainte-Thérèse, bénéficia en bonne partie de l'acheminement du bois des Hautes-Laurentides par le train. L'excroissance du village se développera essentiellement, jusqu'à la Seconde guerre mondiale, à l'intérieur de l'arc formé par la voie ferrée.

La population térésienne façonne l'identité et l'occupation de son territoire. Elle est surtout composée d'ouvriers et d'artisans ainsi que de petits groupes issus des professions libérales, d'enseignants et religieux œuvrant au séminaire et dans d'autres écoles. C'est donc un milieu majoritairement populaire qui contribue à la croissance de la ville, et ce, de façon plus organique que planifiée. Le développement s'effectue plutôt à petits pas, par des rues se greffant aux

---

<sup>1</sup> Source : Serge Laurin (2000), Les Laurentides : Les régions du Québec, histoire en bref.



principaux axes traditionnels que sont les rues Turgeon, Blainville, Saint-Charles, Saint-Joseph et Dubois, structurées à leur tour par la rivière aux Chiens. Le développement résidentiel s'établit également en bordure de la rue Saint-Louis, en face du séminaire. Plusieurs petites entreprises s'implantent le long de la rue Dubois, près de la rivière aux Chiens et de la gare de train. Le cadre bâti est avant tout modeste et de style populaire bien que quelques édifices en briques et en pierres aient été construits, entre autres, sur les rues Saint-Joseph et Blainville Est.

Une première entité morphologique, le « bourg industriel », est constituée du noyau villageois d'origine et de l'ensemble du bourg industriel. Elle se caractérise comme suit :

- un réseau viaire – le réseau de rues – plutôt irrégulier et sinueux, composé de rues étroites et vallonnées;
- des îlots de rues de forme irrégulière;
- des lots ayant des formes et des superficies très variées;
- un cadre bâti ancien, de type villageois, alliant diverses typologies architecturales, mais principalement des maisons d'ouvriers. Des constructions accessoires de fort gabarit, tels des remises, des hangars, des annexes résidentielles, occupent souvent les marges latérales ou arrière des lots;
- une implantation diffuse du cadre bâti sur les lots (marges, rapport plancher / terrain);
- une densité d'occupation plutôt élevée, caractérisée par le regroupement d'une multitude de petits bâtiments;
- l'implantation de manufactures aux abords de la voie ferrée;
- l'établissement de commerces le long des axes traditionnels.
- un développement urbain qui suit les axes traditionnels.



Cette entité morphologique est essentiellement, sinon en grande partie, délimitée par la voie ferrée. À ce stade, on ne peut parler de « faubourgs », ou quartiers résidentiels plus autonomes. Le développement urbain demeure relativement de petite taille et garde un effet de proximité. Le centre du bourg constitue toujours le pôle économique de Sainte-Thérèse.

Aujourd'hui, le bourg industriel, en tant qu'entité morphologique, est localisé essentiellement dans le secteur « centre-ville » de la municipalité. Son paysage, ou l'expérience qu'on retient en le parcourant, se définit, entre autres, par :

- un caractère villageois original, différent du reste du territoire municipal, voire régional;

- le sentiment d'approcher un centre villageois historique animé;
- une « rue principale » formée des rue Turgeon et Blainville Est et Ouest;
- des bâtiments et constructions qui font image et évoquent l'histoire et le patrimoine local : l'église Sainte-Thérèse-d'Avila, la maison Lachaîne, l'ancien séminaire (aujourd'hui constituant la façade du cégep Lionel-Groulx), la rue Forget, ainsi que de nombreuses maisons ouvrières;
- une dominance des pleins sur les vides, c'est-à-dire des bâtiments, des constructions et du couvert forestier sur les espaces libres;
- quelques vastes espaces libres qui se démarquent des pleins : (1) le stationnement central délimité par les rues Turgeon / Dubois / Saint-Joseph / Blainville Ouest, qui évoque un espace déstructuré; (2) les terrains du noyau institutionnel structurés par le cégep Lionel-Groulx;
- la rivière aux Chiens, canalisée sous le noyau villageois mais perceptible à ses abords (rues Sénécald et Deschambault);
- des extrémités de rues et des culs-de-sac particuliers lors de l'approche de la voie ferrée.



### 1.1.3 - L'expansion de la banlieue (1940-1975)

La Seconde guerre mondiale ramène la prospérité dans la région des Basses-Laurentides suite à la crise des années 1930. Rappelons qu'à cette époque, l'activité économique de Sainte-Thérèse vivait au rythme de plusieurs usines, telles que S.F. Clothing, Commonwealth Plywood, J.B Charron, Reichhold Chemicals Ltd et la compagnie Reynolds. L'ouverture du boulevard Curé-Labelle après 1940 amorce un lent déplacement du dynamisme économique du centre villageois vers la périphérie. En 1958, l'ouverture de l'autoroute des Laurentides vers Saint-Jérôme accélère ce redéploiement et favorise le développement du secteur Sainte-Thérèse-en-Haut.

La phase d'expansion de la banlieue correspond à une entité morphologique particulière. Elle se distingue de celle du bourg industriel par les caractéristiques suivantes :

- un réseau viaire plus régulier, structuré en trame orthogonale et principalement orienté en fonction des lignes de lots originales du territoire;
- des lots plus réguliers (superficie et forme), malgré l'existence de certains lots plus vastes le long des grandes artères, tels les boulevards Curé-Labelle et Desjardins Ouest et Est, et qui ont front sur plus d'une rue;

- un cadre bâti regroupant des typologies d'habitation d'après-guerre, tels des « maisons de vétérans », des maisons unifamiliales isolées de plain-pied (ex : *bungalows*) et des édifices à logements multiples. Plusieurs rues présentent un paysage bâti fort diversifié tant sur le plan du type d'habitat que du caractère architectural;
- une implantation plus régulière du bâti sur les lots (marges, rapport plancher / terrain), mais qui demeure toutefois diffuse pour les premiers développements résidentiels (1945-1955) issus de cette morphologie;
- une densité d'occupation du sol plus faible que celle du bourg industriel, mais qui peut être relativement élevée dans certains secteurs, tels Lonergan / secteur de la gare et Annecy / Bas-Sainte-Thérèse, où se trouvent des édifices à logements multiples;
- des premiers ensembles de type « banlieue » développés de part et d'autres de nouveaux axes artériels : les boulevards Curé-Labelle, Desjardins (Est et Ouest) et des Mille-Îles (prolongement de la rue Saint-Louis). Précisons qu'avant la construction de



l'Autoroute 640 dans les années 1970, le boulevard Desjardins constituait l'axe d'entrée à Sainte-Thérèse à partir d'une sortie de l'Autoroute 15;

- l'implantation d'industries près de la gare, en continuité avec les manufactures issues de la période du bourg industriel, ainsi que le long des axes artériels de banlieue que sont Curé-Labelle et Desjardins;
- le déploiement de la fonction commerciale sur le boulevard Curé-Labelle;
- l'ajout d'équipements publics et communautaires dans le pôle institutionnel (ex : aréna, résidences du cégep Lionel-Groulx).

La phase d'expansion de la banlieue débute par l'aménagement, aux extrémités du bourg industriel, de petites unités de voisinage résidentielles de faible densité. La morphologie de ces unités de voisinage, associée au développement résidentiel d'après-guerre, possède des singularités particulières :

- le quartier des « Cent maisons », structuré par la rue Bertrand, est composé de maisons de vétérans mises en vente en 1949. Ce quartier, qui se caractérise par son paysage unique, donne front sur le boulevard Curé-Labelle et est précurseur du développement résidentiel à l'est de celui-ci;
- le premier centre domiciliaire ou unité de voisinage typique des ensembles résidentiels d'après-guerre, est créé en 1946 sur la rue des Ormes et sur la rue des Érables. Cet ensemble résidentiel plus cossu - il comprend le premier « square » de la municipalité, la place Fernand-Thibault – préfigure le développement du secteur Sainte-Thérèse-en-Haut.

À proximité du quartier des « Cent-maisons » se développe, autour de l'intersection Blainville Est / Curé Labelle, un petit faubourg ouvrier, alors que quelques manufactures et commerces s'implantent, engendrant une première concentration résidentielle (rues Matte, Leduc).



La banlieue se déploie alors que se produit une importante mutation d'une économie encore largement basée sur le secteur manufacturier – ou le secteur secondaire – vers des activités de services du secteur tertiaire. Toutefois, pour Sainte-Thérèse et son agglomération, le secteur manufacturier gardera une certaine vigueur pendant quelques décennies car un déplacement de l'axe industriel Saint-Jérôme – Lachute vers Sainte-Thérèse et Saint-Eustache a lieu au cours des années 1960. L'installation de l'usine GM à Boisbriand en 1965 a contribué à ce dynamisme. En 1971, l'agglomération de Sainte-Thérèse regroupait 41.8% des entreprises manufacturières dénombrées sur l'ensemble de la région aéroportuaire de Mirabel, contre 24.5% pour Saint-Jérôme, 18.3% pour Lachute-Brownsburg et 5.9% pour Terrebonne.

Les résidents des nouveaux quartiers issus de la phase d'expansion de la banlieue proviennent, dans une bonne proportion, de Sainte-Thérèse et des environs ce qui correspond approximativement au territoire actuel de la MRC Thérèse-de-Blainville. Cependant, puisque Sainte-Thérèse demeure, jusque dans les années 1960 la principale ville d'une agglomération en plein essor (voir graphique, page suivante) et un centre de services important - pensons au cégep Lionel-Groulx – une partie des résidents venant habiter à Sainte-Thérèse provient aussi du grand Montréal et d'ailleurs au Québec. Les nouveaux résidents qui s'établissent dans les quartiers en développement suivent généralement le même profil socio-économique que celui des résidents locaux. Ainsi, des travailleurs industriels s'établissent dans les secteurs Lonergan / Quartier de la gare et Anney / Bas-Sainte-Thérèse. Le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut reçoit une population plus aisée composée, entre autres, de professionnels et de techniciens spécialisés. Le coût des maisons et la richesse des ménages influencent les choix de localisation.

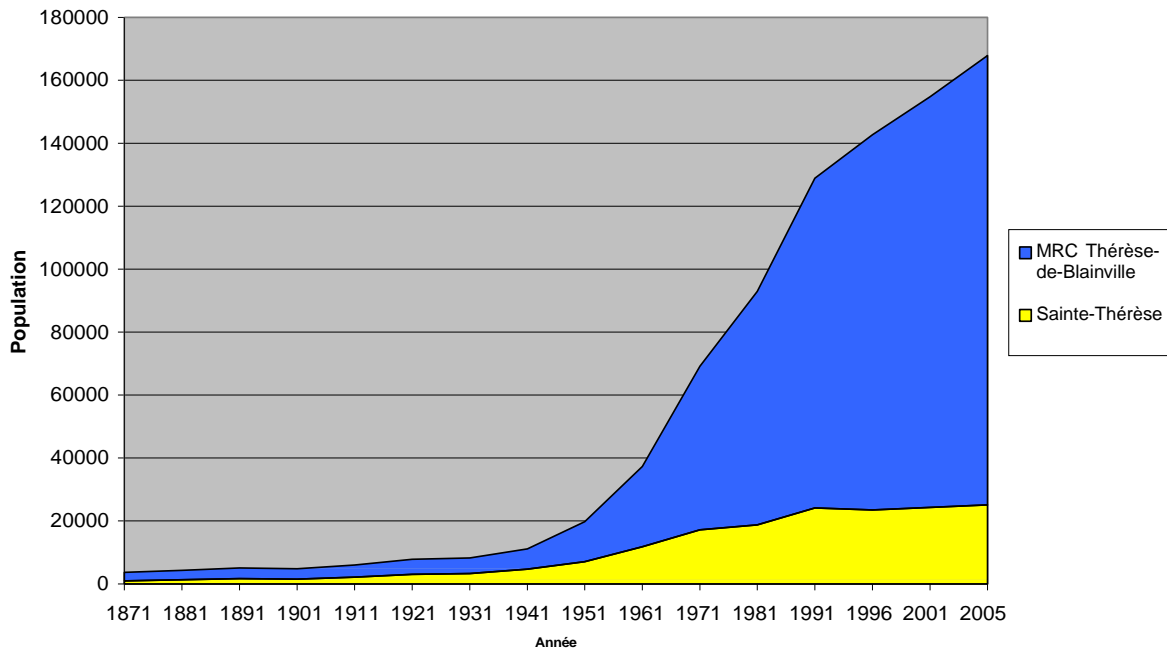
L'expansion de la banlieue constitue l'entité morphologique la plus vaste sur le territoire. Elle offre aujourd'hui un paysage contrasté :

- des quartiers « matures » par leurs premières résidences de banlieue d'après-guerre, qui évoquent une période de prospérité;
- des paysages hétérogènes et diversifiés, un « entre-deux » mêlant l'ancien et le nouveau;



- des secteurs plus anciens, en voie de déstructuration, qui présentent parfois un cadre bâti vieillissant (ex : rues Leduc, Mainville, Matte);
- d'autres milieux plus cossus, dotés d'un important couvert forestier (ex : la rue Marie-Thérèse et ses îlots en cul-de-sac);
- des quartiers populaires, reconnaissables, entre autres, par des édifices à logements multiples;
- la proximité immédiate d'un environnement artériel (boulevards Curé-Labelle, Desjardins Est et Ouest) dédié à une circulation automobile de transit.

**Population de la ville de Sainte-Thérèse et de son agglomération correspondant au territoire actuel de la MRC Thérèse-de-Blainville**



### 1.1.4 - La consolidation de la banlieue (1975-2000)

Cette phase s'inscrit dans la continuité de l'expansion de l'habitat de type banlieue, à la différence que le développement urbain se veut davantage planifié, structuré et homogène. Au cours de cette période, l'habitat se développe à toutes fins utiles sur l'ensemble du territoire et comble les derniers espaces vacants. La phase de consolidation de la banlieue correspond à une morphologie particulière qui marque l'espace urbain :



- un réseau viaire hiérarchisé (artères, collectrices, rues locales), souvent structuré en « labyrinthe ». Beaucoup de rues ont un tracé courbe;
- des lots réguliers et standardisés par leur forme, leur superficie et leurs dimensions;
- un cadre bâti regroupant des unités d'habitation familiales isolées et jumelées, des habitations bifamiliales et trifamiliales;
- une implantation régulière du cadre bâti sur les lots (marges, rapport plancher / terrain);
- une densité d'occupation du sol variant de faible à moyenne, ces dernières étant généralement implantées le long des artères et collectrices;
- le développement des ensembles résidentiels est possible grâce à de nouvelles collectrices ou le prolongement de celles existantes : les boulevards René A. Robert, du Domaine / Saint-Pierre et Annecy pour les secteurs Annecy / Bas-Sainte-Thérèse et Jardins Blainville, et les boulevards du Coteau, Jacques Saint-André et le prolongement du boulevard des Mille-Îles pour les secteurs Sainte-Thérèse-en-Haut et du Coteau / côte Saint-Louis.



Cette phase a vu l'occupation progressive de tout le territoire térésien. En 1987, 82% ou 690 hectares du territoire compris dans le périmètre urbain, lequel comprend 842 hectares, était développé<sup>2</sup>. Cette proportion est passée à 95 % (800 ha) en 2004. Seule la bande de terrain bordant l'autoroute 15 au nord de la sortie no. 23, qui demeure zonée agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, était toujours soustraite au développement urbain.

Pendant cette période, l'activité économique a poursuivi son déploiement dans les espaces plus périphériques de la municipalité. Les projets commerciaux s'implantent dans les quartiers résidentiels développés au cours de la période 1940-75 mais consolidés lors des 30 dernières années et qui disposent aujourd'hui d'une masse critique de consommateurs potentiels. Cette dynamique se reflète, entre autres, dans la conversion commerciale des terrains industriels situés près de l'intersection René A. Robert / Blainville Est, et par le développement du pôle commercial de la rue Saint-Charles, près de la sortie 23 de l'autoroute 15. Ces projets commerciaux se caractérisent par une implantation pavillonnaire dotés de vastes espaces de stationnement.

La phase de consolidation de la banlieue, avec ses projets résidentiels et commerciaux, complète le développement « horizontal » du territoire térésien. Pendant cette période, l'aménagement des entrées de villes, situées le long des limites municipales, est également complété. Ces entrées de villes constituent une composante majeure de l'identité et de la vocation du territoire. Les

<sup>2</sup> Le territoire municipal est situé à 98% dans un périmètre urbain. Le 2% restant correspond à une bande de terre agricole bordant l'autoroute 15, au nord de la sortie no. 23 (voir section 3.8.).

ensembles développés au cours de la consolidation de la banlieue révèlent aujourd'hui un aspect relativement homogène :

- un développement ordonné et structuré, qui se reflète dans la subdivision des lots;
- un paysage visuel souvent très standardisé (répétition d'une même typologie de bâtiment) mais offrant aussi certaines variations (ex : styles architecturaux, couleurs, éléments accessoires) grâce, entre autres, à l'application par la municipalité d'objectifs et de critères d'implantation et d'intégration architecturale;
- un environnement façonné pour l'usage de l'automobile (résidences avec garages, absence de trottoir).

### 1.1.5 - Le redéveloppement urbain (2000 – aujourd'hui)

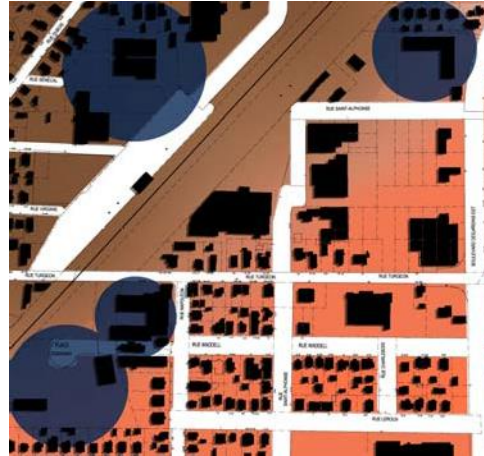
Les dernières années ont vu l'implantation de nouveaux projets immobiliers plus « urbains » dans les derniers interstices encore non développés de la ville, souvent enclavés, ou dans des espaces centraux en transformation. Une dynamique de redéveloppement urbain, causée en bonne partie par l'arrivée du train de banlieue en 1998, s'amorce alors sur le territoire térésien. La gare de train, par le dynamisme qu'elle suscite, a pour effet de « recentrer » vers le centre-ville un axe de gravité que l'ancien bourg industriel avait perdu au cours des soixante dernières années depuis l'arrivée du boulevard Curé-Labelle et de l'autoroute 15.



Les nouveaux projets « urbains » concernés sont, entre autres, « Les Cochères de la Gare » (94 unités de condo), « Place de la Gare » (132 condos), « Le Bourg du Village » (180 unités locatives), « L'amitié n'a pas d'âge (123 logements pour personnes âgées), « Le Sage au piano » (245 logements et 83 condos), « Havre du Ruisseau » (700 condos), « Les mansardes de Sainte-Thérèse » (120 condos); « Le Manhattan » (140 condos de style « loft »).

Ces nouveaux projets immobiliers, par leur nature, leur densité et leur dynamique d'insertion, correspondent à une entité morphologique de « redéveloppement urbain » qui se superpose aux ensembles plus anciens. Cette entité se caractérise comme suit :

- des projets s'intégrant au réseau viaire existant ou entraînant son réaménagement;
- des lots irréguliers, de forme et de superficie variées, pouvant avoir fait l'objet de remembrements parcellaires si les projets sont implantés dans un secteur en redéveloppement;
- un cadre bâti qui se démarque par son caractère massif : édifices de plusieurs étages, constructions en rangée;
- une implantation « sur mesure » du bâti. La planification des projets doit notamment tenir compte d'aménagements particuliers (ex : espaces communs, stationnements souterrains) et des contraintes associées aux sites (ex : manque d'espace, interfaces appropriées avec les propriétés adjacentes, etc.);
- une architecture variée, qui peut tout autant offrir une facture sobre (ex : matériaux usuels, lignes très simples) que des éléments de prestige (ex : corniche stylisées toitures particulières, etc.). Dans les deux cas, le gabarit du bâtiment ou du projet d'ensemble demeure important;
- une densité forte d'occupation au sol. Cette forte densité est constituée d'ensembles résidentiels massifs d'un seul tenant (plusieurs étages, en rangée...). Elle diffère donc d'une densité forte mais plutôt caractérisée par le regroupement des bâtiments plus anciens au centre-ville qui confère à ce dernier un caractère villageois.



Cette nouvelle morphologie, qui change profondément la forme urbaine et le paysage de Sainte-Thérèse, n'est pas seulement redevable au nouveau train de banlieue ni à l'absence de terrains résultant de la précédente phase de développement (1975-2000), elle s'explique aussi par l'évolution qui caractérise les autres morphologies présentes sur le territoire. En effet, la désaffectation de plusieurs propriétés industrielles issues des morphologies du bourg industriel (1870-1940) et de l'expansion des banlieues (1940-1975) est causée en partie par l'épuisement et la fin de la vie utile de leurs bâtiments. Les coûts de rénovation deviennent alors plus importants, ce qui offre un contexte favorable à la démolition des bâtiments ou au changement d'usage des terrains. De plus, l'emplacement de ces propriétés dans un tissu urbain plus dense, à proximité des résidences, laisse peu de marge de manœuvre à d'éventuelles expansions des activités. C'est pourquoi les terrains les plus susceptibles d'être réaffectés au cours des prochaines années se trouvent au sein de ces deux ensembles morphologiques, en particulier en bordure de la voie ferrée et des axes traditionnels et artériels qui ont structuré ces ensembles : les boulevards Curé-Labelle et Desjardins.

Cette dynamique de requalification des espaces centraux se trouve en quelque sorte accélérée car Sainte-Thérèse bénéficie d'une position avantageuse pour la desserte du train de banlieue.



Les tarifs y sont moins élevés et le temps de parcours y est plus court que la station de train de Blainville et les futures stations de Mirabel et de Saint-Jérôme. Ce critère peut s'avérer significatif pour plusieurs ménages désireux de résider sur la Rive-nord, d'épargner temps et argent tout en voulant vivre dans un environnement urbain qui revêt un cachet particulier et offrant de nombreux biens et services.

Le processus de redéveloppement urbain s'inscrit donc dans une revalorisation de la centralité de Sainte-Thérèse à l'échelle régionale. La dynamique économique sous-jacente à ce redéveloppement entraîne des effets non seulement sur les affectations du territoire mais également sur la forme urbaine et le paysage. Il se caractérise par :

- des sites mis en valeur, appuyés par un paysage naturel et bâti de qualité, des aménagements paysagers, des sentiers et des espaces communs;
- des contrastes marqués avec leur environnement immédiat en termes de gabarit, d'architecture et de hauteur. Ces contrastes sont particulièrement évidents avec le noyau villageois et les bâtiments plus anciens du secteur de la gare. L'insertion des projets de redéveloppement dans ces deux environnements peut parfois refléter une faiblesse d'organisation, de structure et d'harmonie dans leur espace.

En 1987, 82% (690 ha) du territoire municipal compris dans la zone urbaine<sup>3</sup> était développé, cette proportion ayant augmenté à 95% (800 ha) en 2004. Par conséquent, ce sont surtout des enjeux de réaffectation et de redéveloppement (ex : conversion d'usages, densification de l'espace bâti) qui s'appliquent aujourd'hui à Sainte-Thérèse et qui façonneront sa forme urbaine et son paysage au cours des prochaines années.



<sup>3</sup> Le territoire municipal compris dans la zone urbaine correspond à 98% du territoire municipal. Le 2% restant représente la zone agricole située en bordure de l'autoroute 15, au nord de la sortie 25.

CARTE : « FORME URBAINE ET ÉVOLUTION DU TERRITOIRE »

## **1.2. - Analyse socio-économique (1991 à 2001 et 2006)**

Le présent chapitre identifie, dans un premier temps, les principales caractéristiques démographiques de la Ville de Sainte-Thérèse sur la base des données de Statistique Canada provenant des recensements de 1991 et 2001. Certaines données disponibles du plus récent recensement de 2006 ont également été utilisées. Les différents constats qui y sont dégagés permettent de caractériser la population de la Ville de Sainte-Thérèse et de la comparer avec celle de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Thérèse-de-Blainville. L'objectif de cette première analyse consiste donc à comprendre l'évolution de la population et la situer par rapport au contexte régional.

Cette analyse s'inscrit donc dans la continuité du portrait socio-économique dressé par la MRC Thérèse-de-Blainville dans son schéma d'aménagement et de développement 2005 (ci-après « le schéma »). Elle vise à caractériser la population de Sainte-Thérèse par rapport aux autres municipalités de la MRC.

Dans un second temps, l'étude socio-économique portera sur une série de constats spécifiques aux différents secteurs de la municipalité, soit une analyse plus fine de chaque quartier. L'étude caractérisera chaque secteur afin de donner aux décideurs municipaux de nouveaux indicateurs qui faciliteront la prise de décision en ce qui a trait aux orientations d'urbanisme à privilégier, aux investissements à consacrer en matière d'infrastructures et d'équipements collectifs, le tout en lien avec les besoins spécifiques de chaque quartier.

### **1.2.1 - Profil général de la population : Principaux constats à l'échelle municipale**

La Ville de Sainte-Thérèse est en pleine mutation. Située dans la région des Basses-Laurentides, qui participe étroitement à la dynamique économique du grand Montréal et qui connaît une forte croissance, Sainte-Thérèse est une ville-centre composée d'un vieux noyau villageois, de quartiers d'habitation arrivés à maturité et de nouveaux projets résidentiels qui se sont implantés dans les dernières interstices vacantes du territoire municipal.

Voici donc les principaux constats qui émergent de l'évolution qu'a connue la Ville de Sainte-Thérèse entre 1991 et 2001 selon les chiffres de Statistique Canada. Certaines observations mentionnées au schéma, qui sont particulièrement significatives pour Sainte-Thérèse, seront également rappelées en parallèle à ces constats.

## Caractéristiques générales de la population

- Selon les données de Statistique Canada, la population totale de Sainte-Thérèse est passée de 24 150 à 25 224 habitants de 1991 à 2006, soit une croissance de 4.4%. À l'échelle régionale, la population de la MRC Thérèse-de-Blainville a cru de 37% entre 1991 et 2006, passant de 104 693 à 143 370 habitants. L'agglomération de Sainte-Thérèse a donc accueilli une forte proportion de nouveaux résidents, lesquels proviennent vraisemblablement en bonne partie de la grande région de Montréal. Les municipalités plus en périphérie de la MRC, telles Blainville et Boisbriand, ont toutefois davantage profité de cette croissance que la ville-centre qu'est Sainte-Thérèse;
- L'évolution de la population de Sainte-Thérèse par groupes d'âge entre 1991 et 2006 révèle globalement un déplacement vers les groupes d'âges de 45 ans et plus. Les groupes d'âges de 0 à 15 ans et de 15 à 44 ans sont passés respectivement de 20% à 14% et de 50% à 39% de la population totale, alors que les cohortes de 45 à 64 ans et de plus de 65 ans sont passées respectivement de 20% à 29% et de 9% à 17%. À l'échelle de la MRC, les principales différences concernent le groupe d'âges de 0 à 15 ans, qui a décru de façon moins importante (24% pour 1991 et 22% pour 2006) et le groupe d'âges de 65 ans et plus, avec une croissance moins importante (6% pour 1991 et 9% pour 2006). Fait particulier, la proportion de jeunes âgés de 15 à 24 ans était légèrement plus élevée à Sainte-Thérèse (13.3%) que dans l'ensemble de la MRC (13%). La présence du cégep Lionel-Groulx et de d'autres institutions scolaires sur le territoire explique ce constat;
- En termes de groupes d'âges, Sainte-Thérèse se caractérise également par sa proportion plus élevée de personnes âgées de 65 ans et plus. Toutefois, on doit remarquer que la population de la MRC Thérèse-de-Blainville demeure relativement jeune par rapport à celle de la RMR de Montréal, le groupe d'âges de 0 à 24 ans y occupant en 2006 respectivement 35% et 30% de la population totale. Sainte-Thérèse possède donc une population diversifiée, établie au centre d'une agglomération dynamique au plan socio-économique;
- En 2001, 14% de la population avait complété une scolarité universitaire avec un diplôme de baccalauréat ou d'études supérieures comparativement à 16% pour l'ensemble de la MRC. Pour les municipalités composant la MRC, cette proportion varie de 5% pour Sainte-Anne-des-Plaines à 25% pour Rosemère. En 1991, le taux de scolarité universitaire s'établissait à 11% pour Sainte-Thérèse et à 10% pour la MRC.



## Les ménages

- Le revenu moyen par ménage à Sainte-Thérèse a augmenté de 20% entre 1991 et 2001, passant de 42 905 \$ à 51 329 \$. À l'échelle de la MRC, il a augmenté de 32% pendant la même période, passant de 49 387 \$ à 65 415 \$. À titre illustratif, le revenu moyen par ménage au sein de l'agglomération de Sainte-Thérèse en 2001 variait de 50 677 \$ pour Sainte-Anne-des-Plaines à 102 868 \$ pour Rosemère;
- La proportion de ménages composés d'une (1) seule personne à Sainte-Thérèse est passée de 14% à 37% entre 1991 et 2006. Il s'agit d'une augmentation beaucoup plus rapide qu'à l'échelle de la MRC où la proportion de ces ménages est passée de 14% à 21%. En 2006, la taille moyenne du ménage s'établissait pour Sainte-Thérèse à 2.1 personnes par ménage, comparativement à 2,7 personnes par ménage pour la MRC. Sainte-Thérèse se démarque du reste de son agglomération par la petite taille de ses ménages.

## Unités de logement

- La proportion d'unités de logements occupée par un propriétaire occupant à Sainte-Thérèse est restée la même à toutes fins utiles entre 1991 et 2001, passant de 45% à 46%. En comparaison, cette proportion est passée de 69% à 72% pour la MRC. Par conséquent, Sainte-Thérèse possédait, à l'échelle régionale, la proportion la plus élevée de locataires sur l'ensemble de sa population, soit 54% en 2001. À titre comparatif, les plus faibles proportions de locataires dans l'agglomération de Sainte-Thérèse étaient de 2%, 11% et 17% pour Lorraine, Rosemère et Blainville respectivement;
- Les types d'unités d'habitation les plus nombreux à Sainte-Thérèse en 2001 étaient des appartements de moins de 5 logements (46%) et des maisons unifamiliales isolées (34%). En 1991, ces proportions s'établissaient respectivement à 49% et à 36%. Pour la MRC, les deux typologies d'habitation les plus nombreuses en 2001 étaient les maisons unifamiliales isolées (64%) et les appartements de moins de 5 logements (23%). Sainte-Thérèse possède donc une plus grande variété de typologies d'habitation autre que la maison unifamiliale isolée, et cette caractéristique s'est accrue entre 1991 et 2001;
- En 2001, 8% des unités d'habitation avaient été construites avant 1946 à Sainte-Thérèse, et 32% avaient été construites en 1970 ou avant. La décennie la plus productive en termes de construction fut celle de 1981-1990, alors que 26% des unités d'habitations existant en 2001 y avaient été construites. Pour la MRC, les proportions d'unités d'habitation construites avant 1946 et en 1970 ou avant correspondaient respectivement à 4% et à 25% selon les données de 2001. Sainte-Thérèse, localité centrale à l'origine du développement des Basses-Laurentides, possède donc un stock d'habitation plus âgé que celle de l'ensemble de son agglomération;

- En 2001, le loyer mensuel moyen d'une unité de logement à Sainte-Thérèse était de 567\$ et le paiement hypothécaire mensuel moyen s'élevait à 779 \$. Pour l'ensemble de la MRC, ces coûts d'habitation étaient respectivement de 577 \$ et de 879 \$. Le coût des propriétés était donc un peu plus élevé dans les municipalités environnantes;
- La valeur moyenne d'une unité d'habitation à Sainte-Thérèse est passée de 120 076\$ à 121 756 \$ de 1991 à 2001, soit une augmentation de 1.3%. Pendant la même période, cette valeur moyenne est passée de 120 575 \$ à 130 141 \$ pour la MRC, soit une hausse de 8%. La valeur des unités d'habitation se situait donc relativement dans la moyenne régionale, les valeurs moyennes par municipalité dans la MRC variant de 88 337 \$ pour Sainte-Anne-des-Plaines à 178 542 \$ pour Lorraine.

### **Main-d'œuvre**

- En 2001, 68% de la population de Sainte-Thérèse faisait partie de la population active comparativement à 73% pour la MRC. Le taux de chômage s'élevait alors à 5.9 % à Sainte-Thérèse comparativement à 5.0% pour la MRC;
- La main-d'œuvre de Sainte-Thérèse représentait en 2001 de légères différences avec la MRC à propos du domaine d'emploi. En effet, une proportion plus élevée de la main d'œuvre régionale travaillait dans le domaine des affaires, de la finance et de l'administration (19%) et de la gestion (13%), ces proportions étant respectivement de 17% et de 11% pour Sainte-Thérèse. Toutefois, une plus grande part de la main d'œuvre térésienne travaillait dans le domaine des ventes et services, soit 25%, cette proportion étant de 23% pour l'ensemble de la MRC;
- En ce qui concerne les modes de transport utilisés, 5% de la population active de Sainte-Thérèse utilisait le transport en commun en 2001, cette proportion étant la même pour l'ensemble de la MRC. Toutefois, la population térésienne est sensiblement moins dépendante de l'automobile. En effet, sur l'ensemble des municipalités de la MRC, Sainte-Thérèse détenait la plus forte proportion de population active, soit 12%, qui utilisait des modes de transport alternatifs à l'automobile (marche, vélo, transport en commun), cette proportion étant de 9% pour la MRC. En parallèle, elle comprend la plus faible proportion de population de la MRC qui utilise un véhicule moteur (auto, camion, fourgonnette) en tant que conducteur ou passager, soit 87%, comparativement à 90% pour la MRC. Ce profil de la population sur le plan des modes de transport alternatifs à l'automobile représente un potentiel d'action à explorer en ce qui concerne l'atteinte d'objectifs environnementaux, telle la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En somme, Sainte-Thérèse se caractérise par la complexité et la diversité d'une ville de centralité. Son territoire regroupe plusieurs groupes ou sous-ensembles de population, tels une concentration d'étudiants, des personnes âgées établies depuis longtemps dans le noyau villageois et ses environs, des familles établies dans de nouveaux projets résidentiels de banlieue

et des ménages vivant dans des quartiers à densité plus élevée. Cette superposition de groupes divers la rend moins homogène, sur le plan socio-économique, que l'ensemble de la MRC Thérèse-de-Blainville qui constitue son agglomération. Ces différences se reflètent nécessairement sur le plan de la forme urbaine et de l'aménagement du territoire.

Depuis quelques années, les projets de redéveloppement (voir section 3.1) entraînent la venue de nouveaux résidents dont la présence accroît davantage cette diversité socio-économique. Le tableau suivant résume quelques caractéristiques de ces projets (ex : type d'unités d'habitation, constructeur, prix) ainsi que leurs clientèles visées.

Projet	Constructeur / promoteur	Unités d'habitation	Prix	Clientèle type	Provenance
Cochères de la Gare	Habitations Viagère	94 condos	90 000\$ - 120 000\$	20 à 50 ans utilisant le train de banlieue	20% Sainte-Thérèse, 14% Blainville, 15% Boisbriand, 14% Montréal, 11% Laval,
Place de la gare	Habitations Viagère	132 condos	125 000\$ - 275 000\$	40 à 50 ans. Moyenne d'âge constatée est de 50 ans et plus	Similaire au projet Cochères de la gare
Des pianos	Habitations Viagère	100 condos	125 000\$ - 275 000\$ (similaire à Place de la gare)	40 et 55 ans utilisant le transport en commun	Similaire au projet Cochères de la gare
Le Sage au piano	EMD Constructions	245 unités locatives et 83 condos pour	Locatif : 1200\$ -1800\$ mensuel / Condo : 110 000\$ - 220 000\$	55 ans et plus	?
Le bourg du Village	Transcorp Immobilier	Logements locatifs, studios	0,93\$ le pied carré	Pré-retraités, retraités et professionnels	Couronne nord de Montréal
L'amitié n'a pas d'âge	EMB Constructions	123 unités locatives	1 200 \$ à 2 200 \$ / mois	Personnes âgées semi-autonomes	MRC Thérèse-de-Blainville en grande
Havre du ruisseau	Groupe Cholette	470 condos à prix abordable et 230 condos de luxe	abordable (175 000\$ - 225 000\$) / luxe (200 000\$ - 500 000\$)	Jeunes couples, couples avec adolescents, retraités	?
Les mansardes Sainte-Thérèse	Voyer et Tremblay	120 unités locatives et 150 condos	condos : 175 500\$ - 280 000\$	Retraités et personnes séparées de 45 ans et plus.	Sainte-Thérèse et Blainville (début projet) puis Laval
Le Manhattan	Construction Syber	"loft" (140) dans 4 tours de 35 condos	130 000 \$ à 300 000 \$	couples de 50 ans et plus, jeunes couples, célibataires	Sainte-Thérèse et des municipalités environnantes

## 1.2.2 - Profil de la population : Principaux constats à l'échelle des quartiers

Entre 1991 et 2001, de nouveaux quartiers se sont développés à Sainte-Thérèse de façon à combler les derniers espaces libres. Cette section de l'étude permet de dégager certains constats qui caractérisent les différents secteurs de la municipalité et présentent les disparités et les similarités les plus importantes. Bien que les chiffres utilisés ne tiennent pas compte de l'évolution des quartiers entre 2001 et 2006, les constats relevés témoignent néanmoins d'une certaine actualité.

Voici donc les principaux constats identifiés à partir du recensement de 2001, établis à partir des six (6) secteurs de recensement :

### Caractéristiques générales de la population

- Le secteur Ancey / Bas-Sainte-Thérèse est celui où la population était la plus importante en 2001, soit 4 838 habitants, près de 20% de la population térésienne. La densité de population y était de loin la plus élevée de Sainte-Thérèse, soit 4 065 habitants par kilomètre carré, ce ratio étant de 2 533 hab. / km<sup>2</sup> pour l'ensemble de la municipalité. Le secteur Jardins Blainville comprend la plus faible densité avec 2 026 hab. / km<sup>2</sup>;
- Les secteurs Sainte-Thérèse-en-Haut, Ancey / Bas-Sainte-Thérèse et Jardins Blainville étaient ceux ayant la plus forte proportion de résidents de moins de 20 ans avec respectivement 31%, 26% et 24% de leur population. Le secteur où cette proportion est la plus faible est le centre-ville, soit 17%. En ce qui concerne les résidents de 65 ans et plus, les secteurs où leur proportion étaient les plus élevés sont le centre-ville (24%), Lonergan / Quartier de la gare (16%) et Du Coteau / côte Saint-Louis (15%);
- Le secteur Ancey / Bas-Sainte-Thérèse est celui qui présentait la moyenne d'âges la plus jeune de la population de Sainte-Thérèse, soit 32.8 ans. La moyenne d'âges la plus vieille revenait au secteur du centre-ville avec 43.9 ans;
- Les secteurs Sainte-Thérèse-en-Haut, Du Coteau / côte Saint-Louis et Jardins Blainville sont ceux où on trouve une plus grande population ayant complété une scolarité universitaire avec un diplôme de baccalauréat ou d'études supérieures, avec une proportion respective de 35%, 18% et 17%. Le secteur Lonergan / Quartier de la gare est celui où cette proportion est la plus faible, soit 4%.

## Les ménages

- Les secteurs où se trouvaient les revenus par ménage moyens les plus élevés sont Sainte-Thérèse-en-Haut (97 508\$), les Jardins Blainville (58 341\$) et Du Coteau / côte Saint-Louis (57 220\$). Le revenus par ménage moyen les moins élevés se trouvent dans le secteur centre-ville (33 610\$) et Lonergan / Quartier de la gare (34 935\$);
- Le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut comprend la plus grande proportion de ménages comptant trois (3) individus ou plus, soit 62%, cette proportion s'établissant à 33% pour l'ensemble du territoire municipal. Les plus bas taux pour cette variable sont de 23% pour le centre-ville et de 22% pour le secteur Lonergan / Quartier de la gare. Pour ces deux derniers secteurs, le nombre moyen de personnes par ménage s'établissait à 1.9 alors qu'il était de 2.3 pour la municipalité;
- Le revenu moyen pour un ménage d'une personne variait de 19 035 \$ pour le secteur centre-ville à 40 033 \$ pour le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut, dans lequel le nombre de ménages composé d'une personne est dix (10) fois moindre qu'au centre-ville;
- Le loyer mensuel moyen le plus faible était de 514 \$ dans le secteur Lonergan / Quartier de la gare, le plus élevé étant dans le secteur Du Coteau / côte Saint-Louis avec 607 \$. En ce qui concerne les paiements hypothécaires moyens, ils variaient de 590 \$ pour le secteur centre-ville à 914 \$ pour le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut;
- La valeur moyenne d'une unité de logement les plus élevées se trouvait dans les secteurs Jardins Blainville (147 026 \$) et Sainte-Thérèse-en-Haut (144 384 \$). La valeur moyenne la plus faible se trouvait dans le secteur centre-ville, avec 87 452 \$. Ce secteur serait celui où la valeur moyenne d'une unité d'habitation a chuté entre 1991 et 2001, passant de 97 144 \$ à 87 452 \$, soit une baisse de 10%.

## Unité de logement

- La proportion d'unités de logement occupés par un locataire varie comme suit selon les secteurs : Sainte-Thérèse-en-Haut (1%), Jardins Blainville (44%), Du Coteau / côte Saint-Louis (56%), Anncy / Bas-Sainte-Thérèse (62%), Centre-ville (67%) et Lonergan / Quartier de la gare (71%);
- Le type de bâtiment qui dominait pour chacun des secteurs était la maison unifamiliale détachée pour Sainte-Thérèse-en-Haut (99% de tous les bâtiments) puis les appartements de moins de 5 logements pour les secteurs Lonergan (65%), Anncy (61%) et le centre-ville (52%). Les secteurs Du Coteau / côte Saint-Louis et Jardins Blainville étaient principalement à la fois constitués respectivement de maisons unifamiliales isolées (28% et 46%) et d'appartements de moins de 5 logements (40% et 37%);



- Le secteur où sont concentrées les unités d'habitation les plus anciennes de la municipalité est le centre-ville, où 33% des unités ont été construites avant 1946. Ce secteur comprend également une forte proportion d'unités d'habitation construites entre 1946 et 1970, soit 43%, où il faut également souligner le secteur Lonergan / Quartier de la gare (49%). Les unités d'habitations construites pendant l'intervalle 1971-1990, une période importante pour la consolidation de l'espace urbain de Sainte-Thérèse, sont majoritaires dans les secteurs Sainte-Thérèse-en-Haut (69%), Annecy / Bas Sainte-Thérèse (64%), Jardins Blainville (57%) et Du Coteau / côte Saint-Louis (45%).

### **Main-d'œuvre**

- La proportion de la population active la plus élevée se trouvait dans le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut (77%), la plus faible étant dans le secteur centre-ville (57%);
- Les plus faibles taux de chômage se trouvaient dans les secteurs Jardins Blainville et Sainte-Thérèse-en-Haut, tous deux à 3.3%. Les secteurs Centre-ville et Lonergan / Quartier de la gare enregistraient le taux de chômage le plus élevé, soit 9.5 et 9.4 respectivement;
- Les secteurs Centre-ville et Annecy / Bas-Sainte-Thérèse sont ceux où se trouvait la proportion la plus élevée de travailleurs œuvrant dans l'industrie manufacturière, le principal secteur d'activité de la main d'œuvre térésienne, avec 19% chacun. Le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut est celui où se trouvaient la plus forte proportion (11%) de professionnels, de scientifiques et de techniciens;
- Les secteurs ou les véhicules motorisés (automobiles, camions, fourgonnette) étaient les moins utilisés par rapport à tous les modes de transport sont le centre-ville (71%) et Lonergan / Quartier de la gare (74%), cette proportion s'établissant à 82% pour l'ensemble de la municipalité. Le transport en commun était le plus utilisé dans les secteurs Sainte-Thérèse-en-Haut, Lonergan / Quartier de la gare et le centre-ville, avec chacun 7% par rapport aux autres modes. Cette proportion est légèrement plus élevée que la moyenne municipale de 5%. Enfin, soulignons que les secteurs Lonergan / Quartier de la gare et Centre-ville sont aussi ceux où la proportion de personnes utilisant la marche comme mode de transport dominant est la plus élevée, soit 9% et 12% respectivement. Pour l'ensemble de la population térésienne, cette dernière proportion correspond à 6%.

Les constats énoncés à l'échelle des secteurs étudiés révèlent les différentes composantes d'une ville de centralité, ces secteurs représentant à plusieurs égards de grandes disparités sur le plan socio-économique. En général, la population résidant dans les secteurs « Sainte-Thérèse-en-Haut », « Jardins Blainville » et « Du Coteau / côte Saint-Louis » jouit d'un niveau de vie plus élevé se caractérisant, entre autres, par un plus faible taux de chômage, une scolarité plus élevée, des ménages plus nombreux et des habitations - souvent des résidences unifamiliales

isolées – de plus grande valeur. Ces secteurs ont une densité de population plus faible, qui se reflète sur le plan de l'occupation du sol.

À l'inverse, les secteurs « Centre-ville », « Lonergan / Quartier de la gare » et « Annecy / Bas-Sainte-Thérèse » sont caractérisés, entre autres, par des ménages ayant un revenu moins élevé, une densité de population plus élevée ainsi qu'une concentration de bâtiments plus anciens. Le milieu de vie, par ses caractéristiques socio-économique et morphologiques, y est généralement plus hétérogène.

Ces constats doivent toutefois être mis en perspective car certains secteurs étudiés révèlent plusieurs contrastes. C'est le cas notamment du secteur « Jardins Blainville », qui comprend un milieu résidentiel de faible densité et relativement aisé le long de la rue des Chênes, mais également une concentration d'immeubles à logements multiples bordant le boulevard Du Domaine.

De plus, les constats observés à l'échelle des quartiers doivent être perçus à la lumière des récents grands projets de développement résidentiels. Ces projets, totalisant près de 1400 unités de logement et composés en bonne partie de condos, ont pour effet d'accroître la densité du bâti, la population municipale et de modifier la mixité sociale, en particulier dans les secteurs Centre-ville et Lonergan / Quartier de la gare. Ainsi, le contexte de redéveloppement urbain actuel favorise la création d'unités de voisinage qui, à l'intérieur de chaque secteur, peuvent renforcer certains contrastes socio-économiques.

CARTE : « PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE - 1 »

CARTE : « PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE - 2 »

## 2 – Le concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale permet à la Ville de Sainte-Thérèse de se doter d'une vision d'aménagement et de développement de son territoire pour les dix prochaines années.

Sur la base des principaux constats issus des analyses typo-morphologiques et socio-économiques, et en accord avec les problématiques sectorielles présentées à la section suivante, le concept d'aménagement met de l'avant huit (8) axes d'intervention en lien avec les principaux enjeux suivants :

- la préservation du caractère villageois, patrimonial et historique de Sainte-Thérèse;
- le renforcement de la vitalité commerciale au centre-ville;
- la structuration du redéveloppement dans le Secteur de la gare selon les principes d'un aménagement de type TOD ainsi que l'optimisation des zones urbaines existantes;  
**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**
- la consolidation et la mise en valeur du pôle institutionnel;
- le réaménagement du boulevard Curé-Labelle (réaffectation, densification, mixité);
- l'amélioration des déplacements et des réseaux de transport;
- l'embellissement des entrées de ville et autres composantes paysagère ainsi que la protection des milieux naturels et du couvert forestier ;  
**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**
- la réaffectation harmonieuse de la bande de terre agricole bordant l'autoroute 15.



CARTE : « CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE »

## **3 – Les grandes orientations municipales d'aménagement**

Le plan d'urbanisme actuel, entré en vigueur en 1991, présente plusieurs orientations en ce qui a trait à l'aménagement du territoire municipal et reflète les priorités de cette époque. Depuis, la ville a évolué pour donner le visage qu'on lui connaît aujourd'hui.

Le présent chapitre fait une brève caractérisation du territoire actuel pour chacune des affectations du territoire (résidentielle, commerciale, patrimoniale, etc.), en fait ressortir les problématiques et enjeux actuels, rappelle les orientations de 1991, pose un constat quant à leur concrétisation et suggère de nouvelles orientations à la lumière de la situation en 2007.

Il importe de mentionner qu'à la suite de l'entrée en vigueur le 05 mars 2015 du règlement 14-03 modifiant le schéma d'aménagement et de développement, certains objectifs et actions en lien avec les orientations proposées ont été ajustés afin de se conformer au schéma d'aménagement et de développement de la MRC.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Rappelons que la MRC de Thérèse-De Blainville a apporté des modifications à son schéma d'aménagement et de développement aux fins d'assurer sa conformité aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Les éléments obligatoires découlant du PMAD, notamment au niveau de la densité d'occupation au sol, de la planification du transport en commun, de l'aménagement des points d'accès au réseau de transport en commun ainsi qu'au niveau de la protection du couvert forestier ont été introduits au schéma d'aménagement.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

### **3.1 - Les milieux résidentiels**

Les milieux résidentiels de Sainte-Thérèse sont très diversifiés, à l'image des entités morphologiques qui composent le territoire : résidences anciennes du milieu villageois, maisons unifamiliales dans un environnement de banlieue, nouveaux projets résidentiels de redéveloppement urbain plus « massifs ». Le plan intitulé « Les milieux résidentiels » illustre l'emplacement des secteurs d'habitat de faible, moyenne et forte densité, ainsi que des projets de redéveloppement urbain.

La fonction résidentielle à Sainte-Thérèse se caractérise également par son expansion. La valeur de l'ensemble des immeubles résidentiels imposable est passée de 454 M \$ en 1989 à 1 144 M \$ en 2006. La part des immeubles résidentiels sur l'ensemble de l'assiette fiscale municipale a cru en importance, de 80% à 83% et ce, principalement au détriment de la fonction industrielle.

<b>Répartition de l'assiette fiscale des principaux usages</b>				
	Rôle d'évaluation 1989		Rôle d'évaluation 2005	
	Assiette fiscale (\$)	%	Assiette fiscale (\$)	%
<b>Usage</b>				
Résidentiel	454 275 600	80	1 144 369 400	83
Commercial	53 080 400	9	113 498 400	8
Industriel	42 918 800	8	61 562 800	4
Autres	14 769 200	3	51 935 00	4
<b>Total</b>	<b>565 044 000</b>	<b>100</b>	<b>1 370 587 900</b>	<b>100</b>

Source : Rôle d'évaluation foncière, Ville de Sainte-Thérèse

Cette expansion s'explique en partie par la réalisation, au cours des dernières années, des dernières « poches » de développements résidentiels appartenant à la morphologie de la consolidation de la banlieue (1975-2000). De plus, il faut souligner que la valeur de 1 144 M \$ susmentionnée ne tient pas compte de quelques grands projets résidentiels, tels que « Place de la gare », « Cochères de la Gare », « Le bourg du village » ou « Le Manhattan », récemment implantés près de la gare intermodale ou dans les dernières enclaves disponibles, lesquels projets n'étant pas encore « taxables » et intégrés au rôle d'évaluation.

Ainsi, bien que le nombre de permis émis pour fins de construction résidentielle au cours des cinq (5) dernières années a beaucoup diminué, conséquence de la rareté des terrains, le rapport quant au nombre de logements par permis de construction a considérablement augmenté, de même que la valeur des permis en question. Cette dynamique témoigne du caractère massif des grands projets résidentiels, tant sur le plan du développement immobilier et urbain que sur le plan socio-économique, en entraînant notamment une hausse significative – environ 1 400 unités de logement. La venue des nouveaux résidents (Voir la section 1.2.1 - Profil de la population pour l'ensemble de la municipalité) a pour effet de modifier la mixité sociale dans plusieurs quartiers.

Le développement de grands projets résidentiels est susceptible de se poursuivre au cours des prochaines années compte tenu, entre autres, de la popularité du train de banlieue, du processus naturel de restructuration urbaine de la municipalité et de l'attrait de la région des Laurentides. Par conséquent, la municipalité doit réévaluer sa capacité d'accueil de tels projets par rapport à ses infrastructures et équipements actuels ainsi que de la demande de services supplémentaires qu'ils pourraient générer. Elle doit également évaluer cet enjeu sous l'angle de la qualité des milieux de vie qu'elle veut offrir.

De plus, conformément aux exigences métropolitaines, l'espace entourant la gare intermodale devra faire l'objet d'un aménagement urbain et d'un développement axé sur les transports collectifs et actifs, soit une aire d'aménagement de type TOD (*Transit Oriented Development*).

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Une aire TOD correspond à un espace structuré autour d'une gare (rayon de 1 km), d'un stationnement incitatif (rayon de 500 mètres) ou d'un corridor de transport collectif métropolitain (largeur de 500 mètres), actuel ou projeté. L'objectif poursuivi est de planifier un aménagement

durable axé sur les transports collectifs (train, autobus, etc.) et la mobilité active (piéton et cycliste), c'est-à-dire un territoire où se concentre généralement une mixité des fonctions urbaines, présentant des densités plus élevées et où l'utilisation de l'automobile est généralement minimisée considérant la proximité des services, infrastructures, etc.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

En ce qui concerne les besoins en habitation pour des clientèles à faible revenu ou en difficulté, rappelons que l'Office municipal d'habitation de Sainte-Thérèse offre 83 unités de logements abordables pour les personnes de moins de 65 ans. Il offre aussi 73 unités de logement pour les personnes de 65 ans et plus, tout en participant à la subvention de 20 loyers sur le territoire municipal.

Lors des dernières années, des projets résidentiels spécifiquement adaptés pour certains ménages à faible revenu ont été réalisés dans la municipalité, soit les « Logements adaptés MRC Thérèse-de-Blainville », « Le Fleuron », « Les Citadins ». De nouveaux ensembles résidentiels s'adressant aux personnes âgées ont également été construits : « Résidence du Marché », « Résidence Jardins des Sources », « L'Amitié n'a pas d'âge », « Le Sage au Piano ».

La demande de projets résidentiels pour les personnes à faible revenu, les étudiants et les personnes âgées est susceptible de se maintenir et d'augmenter pour les prochaines années, compte tenu du caractère de centralité de la municipalité et de la présence sur son territoire de plusieurs établissements d'enseignement et de services d'ordre institutionnel. La municipalité devra donc identifier les sites les plus appropriés pour accueillir des projets s'adressant à ces clientèles. Soulignons, à cet effet, que la Ville s'est dotée il y a plusieurs années d'un règlement sur les logements intergénérationnels.

En matière de qualité de vie, des quartiers résidentiels demeurent exposés à certaines nuisances (bruit, poussière, paysage) causées, entre autres, par la proximité des artères de transport ou de certains établissements commerciaux et industriels. Le secteur résidentiel situé immédiatement à l'est du boulevard Curé-Labelle (rues Matte, Leduc, Tanguay) et les quartiers limitrophes aux autoroutes ainsi qu'aux réseaux ferroviaire semblent particulièrement confrontés à de telles nuisances.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Dans le cas des zones déjà développées aux abords du réseau routier, les mesures d'atténuation sonore ne sont envisageables que par la voie d'entente entre la municipalité et le MTQ, pouvant prévoir un partage des coûts des aménagements opportuns : écrans antibruit (mur, talus, végétation), revêtement de la chaussée, correctifs géométriques, etc.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Dans le cas des zones à développer aux abords du réseau routier, la Politique québécoise sur le bruit routier demande aux municipalités de s'assurer d'un climat sonore acceptable, c'est-à-dire un niveau de bruit inférieur à 55 dBA sur une période de 24 heures, lors de nouveaux projets de construction abritant des usages sensibles (ex : habitation).

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

En somme, l'expansion de la fonction résidentielle amène plusieurs problématiques en termes de localisation des nouveaux projets résidentiels, quels que soient leur type, leur intégration et leur structuration dans leur environnement d'accueil, de même que des interfaces entre tous les milieux résidentiels et les autres fonctions urbaines.

Il y a quinze ans, les orientations du premier plan d'urbanisme de 1991 en matière d'affectation résidentielle mettaient l'accent sur des enjeux de rénovation, de mise en valeur des ensembles d'habitation et sur la cohabitation entre les fonctions. On référait également aux développements résidentiels à planifier sur la base des terrains vacants. Compte tenu de l'évolution des milieux résidentiels depuis 1991, une révision de ces orientations s'impose.

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations résidentielles</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la qualité du stock de logements dans des secteurs représentant des signes de dégradation</li> </ul>	<p>La municipalité a participé au programme Rénovation Québec (Phase I et II + volet patrimoine), lequel a été essentiellement appliqué à certains vieux bâtiments du centre-ville. Il n'a pas été possible de répondre à la très grande demande.</p> <p>Plusieurs résidences pour personnes âgées ont été construites dans le centre-ville et ses environs, près des services municipaux et communautaires.</p> <p>Il y a lieu de privilégier des localisations optimales pour les garderies et les résidences pour personnes âgées, soit près des centres de quartiers et des services.</p> <p>Compte tenu de la dynamique de redéveloppement résidentiel, les normes d'urbanisme et général et de lotissement en particulier pourraient être adaptées selon une «approche par projet»</p> <p>L'opportunité d'aménager des zones tampon ou, de façon plus générale, des mesures d'atténuation des impacts demeure pertinente, tant pour les quartiers existants que pour les nouveaux projets résidentiels, à plus forte raison dans un contexte de redéveloppement urbain.</p> <p>La rénovation du patrimoine résidentiel pourrait être plus ciblée dans certaines parties du territoire afin d'encourager les effets d'entraînement, de résoudre les problèmes les plus sérieux tout en profitant des opportunités en matière d'aménagement et de redéveloppement urbain.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la localisation des résidences pour personnes âgées près des activités communautaires</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir des plans d'aménagement pour certains terrains à vocation résidentiel</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réglementer, dans les zones résidentielles, la présence des garderies et des résidences pour personnes âgées</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoir, pour les projets de moyenne et haute densité (bi, tri, multi), des normes de lotissement à la hausse par rapport à celles existantes.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préconiser l'aménagement de zones tampon entre les zones d'habitation et toutes les autres zones incompatibles avec cette dernière.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Régénérer le patrimoine résidentiel de l'ensemble des quartiers.</li> </ul>	



<b>Nouvelles orientations résidentielles</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'insertion harmonieuse des ensembles résidentiels de moyenne et de haute densité dans les secteurs en redéveloppement aux abords du centre-ville et de la gare intermodale, conformément aux principes du concept du <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifier l'aire TOD par l'utilisation d'outils cartographiques.</li> <li>○ Effectuer une planification détaillée de l'aire TOD entourant la gare de train de banlieue dans le cadre d'un outil de planification, tel un programme particulier d'urbanisme. Cet exercice de planification doit reposer sur une vision d'aménagement et de développement de l'aire TOD, dans une optique d'aménagement/transport, et intégrer des orientations, objectifs ou interventions visant : <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les interfaces des points d'accès au transport en commun;</li> <li>b) La densité des usages adaptée au milieu;</li> <li>c) La mixité des fonctions;</li> <li>d) Le soutien d'une mixité sociale;</li> <li>e) Le réseau des rues et l'accessibilité;</li> <li>f) La gestion de l'offre de stationnement;</li> <li>g) Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu;</li> <li>h) L'implantation du bâti et une architecture diversifiée;</li> <li>i) L'aménagement durable de l'environnement.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élaborer, pour ces secteurs, des scénarios de reconversion des immeubles vacants, sous-utilisés ou représentant un potentiel de réaffectation à des fins résidentielles ou mixtes;</li> <li>○ Appliquer, pour les grands terrains, un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) basé sur la qualité de l'intégration au milieu environnant et sur le renforcement des liens cyclo-pédestres avec le centre-ville;</li> <li>○ Acquérir, lorsque le contexte s'y prête, des immeubles pour faciliter la réalisation de projets résidentiels de redéveloppement. L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) constitue un pré-requis à tout programme d'acquisition d'immeubles à cette fin;</li> <li>○ Acquérir des immeubles à des fins publiques et communautaires (ex : espaces verts, stationnement) contribuant à la mise en valeur des secteurs en redéveloppement.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider les zones urbaines existantes, tout en tenant compte du contexte, de la nature du projet et des impacts générés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Identifier et favoriser l'utilisation prioritaire des espaces voués à une urbanisation optimale (espaces vacants et à redévelopper);</li> </ul>
<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>	<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser le développement dans les secteurs en redéveloppement aux abords du centre-ville et de la gare intermodale où sont regroupés les services à la population et qui sont desservis ou à proximité des infrastructures et des équipements collectifs de transport;</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intégrer un seuil minimal de densité pour l'aire TOD de manière à tendre vers l'objectif métropolitain d'orienter 40% de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant;</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Intégrer un seuil minimal de densité pour les espaces « hors TOD » de manière à poursuivre la consolidation des périmètres d'urbanisation, à optimiser le développement ainsi qu'à rentabiliser les équipements et infrastructures;</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologie et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages tout en maintenant une cohérence avec les milieux bâtis existants (densité, volumétrie, etc.). La diversification des typologies devra tenir compte du phénomène de vieillissement de la population.</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir la production de nouveaux logements abordables pour étudiants compte tenu des besoins croissants de cette clientèle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Assurer la collaboration de la municipalité avec les maisons d'enseignement et autres organismes associés pour faciliter l'aménagement de nouvelles unités de logements pour étudiants;</li> <li>○ Favoriser la transformation d'unités d'habitation en de nouveaux logements et chambres à louer dans des secteurs bien pourvus en services de proximité.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir l'offre de logement abordable, social et de coopératives d'habitation destinées aux personnes âgées et aux ménages à faible revenu (ménages déstructurés et familles monoparentales) tout en promouvant, à l'échelle régionale, une répartition plus équitable de ces types d'habitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Attirer des promoteurs immobiliers qui proposent des solutions novatrices pour la construction de logement selon les besoins des clientèles ciblées;</li> <li>○ Encourager l'inclusion d'un pourcentage (%) de logements abordables ou sociaux dans le cadre des nouveaux projets résidentiels;</li> <li>○ Favoriser l'insertion harmonieuse de nouveaux logements sociaux de l'Office municipal d'habitation (OMH) sur l'ensemble du territoire ou les services de base (ex : commerces de quartier, transport en commun) sont aisément accessibles;</li> <li>○ Engager une démarche de concertation avec la MRC Thérèse-de-Blainville et ses municipalités constituantes pour les sensibiliser à une répartition plus équitable des logements abordables et sociaux sur le territoire.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une cohabitation harmonieuse entre l'habitation et des usages incompatibles ou pouvant causer des nuisances.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aménager des zones tampons ou intégrer des mesures d'atténuation des impacts entre l'habitation et les usages commerciaux, industriels et les voies de transport présentant un potentiel d'achalandage élevé ainsi qu'une source de bruit élevé.</li> </ul>
<b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver et mettre en valeur le cadre bâti résidentiel du noyau villageois.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réviser, au besoin, les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) applicables au centre-ville afin de régir plus efficacement l'insertion de nouveaux logements dans les bâtiments anciens;</li> <li>○ Fournir, pour les autres secteurs résidentiels du noyau villageois présentant des ensembles architecturaux significatifs, une assistance technique appropriée (fiches-techniques, guides, expertise-conseil) pour favoriser la mise en valeur de ces milieux résidentiels.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la préservation des premiers quartiers résidentiels d'après guerre limitrophes au centre-ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place des programmes de restauration des bâtiments résidentiels pour ces quartiers;</li> <li>○ Élaborer, pour le quartier des Cent-Maisons, un guide de lignes directrices sur la rénovation des résidences de type « cottage - maison des vétérans » et la mise en valeur de ce quartier. Adapter ces lignes directrices aux autres quartiers.</li> </ul>

CARTE : « LES MILIEUX RÉSIDENTIELS »

### 3.2 - Les milieux commerciaux

La fonction commerciale à Sainte-Thérèse est principalement concentrée dans quatre pôles et axes commerciaux. Il y a d'abord, dans la partie centrale de la municipalité, l'axe du boulevard Curé-Labelle et le centre-ville. Deux autres pôles commerciaux sont situés en périphérie, près des entrées de ville, soit le pôle situé sur la rue Saint-Charles à la sortie no. 23 de l'autoroute 15 et le pôle local du boulevard René A. Robert, à proximité de l'autoroute 640.

À l'extérieur de la municipalité, d'autres pôles et axes composent la structure commerciale régionale et participent à l'offre et à la demande en biens et en services pour la population térésienne. En particulier, soulignons :

- le pôle régional composé de la Place Rosemère et des Galeries des Mille-Îles, situé sur le boulevard Curé-Labelle à Rosemère;
- le boulevard de la Seigneurie Ouest, à Blainville, un axe commercial de transit accessible via la sortie no. 25 de l'autoroute 15. Les résidents du quartier Sainte-Thérèse-en-Haut bénéficient de la proximité de cet axe commercial;
- le Faubourg Boisbriand, un important pôle multifonctionnel en développement en construction sur le site de l'ancienne usine General Motors et qui comprend un vaste secteur à dominante commerciale. Composé de magasins à grandes et moyennes surfaces ainsi que d'un centre « LifeStyle » qui jouera le rôle d'un centre-ville et comprendra des restaurants, des moyennes et petites surfaces commerciales et des espaces à bureaux, le Faubourg Boisbriand constituera, une fois achevé, un des plus grands pôles commerciaux de la région montréalaise et même du Québec. Par son ampleur et sa proximité, ce projet aura un impact certain sur la dynamique commerciale et économique de Sainte-Thérèse au cours des prochaines années.

Il n'est pas possible, faute d'études récentes, de déterminer la part locale des résidents de Sainte-Thérèse, soit la proportion des achats qu'ils effectuent dans des commerces établis dans la municipalité, ainsi que la part des fuites commerciales ou les achats effectués à l'extérieur. Cependant, la présence des pôles et axes externes susmentionnés laisse supposer que plusieurs résidents doivent se déplacer à l'extérieur de la municipalité pour s'approvisionner, entre autres, en biens durables et semi-durables (ex : rénovation, vêtements, chaussures, meubles, appareils, décoration, marchandise générale, etc.).



Les pôles et axes commerciaux de Sainte-Thérèse se caractérisent comme suit :

### **Le centre-ville**

La vitalité d'un centre-ville est étroitement associée au dynamisme de son activité commerciale. Le centre-ville de Sainte-Thérèse, qui constituait jadis le cœur de l'activité commerciale et économique de la région, a été prospère jusqu'à son déclin dans les années 1960, alors que se sont développés d'autres pôles commerciaux municipaux et régionaux en lien avec l'essor de l'automobile et du développement résidentiel.



Des efforts de revitalisation eurent lieu dans les années 1980 via des interventions sur le domaine public (trottoirs en pavé uni, mobilier urbain) aux abords des rues Turgeon et Blainville. Malgré ces actions, l'activité commerciale au centre-ville a continué de péricliter. Une société d'initiative et de développement des artères commerciales, la « SIDAC Sainte-Thérèse » a existé de 1985 à 1992. Elle fut l'occasion d'une première prise en charge, par un regroupement de commerçants, de la relance du centre-ville.

En 1997, le taux d'inoccupation des locaux au centre-ville s'élevait à 19%, ce qui révélait l'état critique du dynamisme de la fonction commerciale. En outre, 47% des 133 établissements commerciaux composant le centre-ville étaient associés aux services personnels, professionnels et divers, tels des banques, caisses et espaces à bureaux. Pour l'ensemble de la municipalité, les établissements de type « services » équivalaient à 38% du mix commercial total, ce qui démontre la vocation spécialisée du centre-ville en tant que pôle de destination en services.

Aujourd'hui, bien qu'une nouvelle étude sur le mix commercial serait nécessaire afin d'établir un diagnostic précis sur l'activité commerciale au centre-ville, il reste que cette dernière demeure toujours fragile en 2006. Si le centre-ville semble présenter de légers signes d'amélioration, telles l'ambiance des café-terrasses ou l'arrivée de nouveaux commerces, il demeure exposé au départ de certains autres établissements (ex : Société des Alcools, CLSC, banque royale). En outre, le centre-ville fait l'objet d'une concurrence déloyale car les usages commerciaux qui y sont permis le sont également dans d'autres zones commerciales de la municipalité. Le « mix » commercial au centre-ville demeure donc limité et gagnerait à disposer d'une offre de biens et services plus diversifiée et de meilleure qualité, en misant, entre autres, sur des commerces d'ambiance, sur des créneaux particuliers reliés à la thématique d'une ville d'arts, de culture et de savoir.

La relance commerciale du centre-ville ne peut être supportée que par les résidants de Sainte-Thérèse. Une clientèle régionale doit également y participer pour en renforcer la vitalité. Rappelons que le schéma reconnaît le centre-ville comme un pôle commercial d'envergure régionale en raison de son rôle administratif, culturel et éducationnel.

Plusieurs facteurs influencent la dynamique commerciale actuelle et future au centre-ville, en particulier :

- L'accessibilité et le stationnement : l'offre et la demande de stationnement au centre-ville doivent composer avec plusieurs clientèles. L'instauration d'un système de vignettes a notamment permis de résoudre l'utilisation des stationnements hors rue par la clientèle étudiante du cégep. Aujourd'hui, toutefois, le stationnement est grandement utilisé par les travailleurs, laissant ainsi moins d'espace pour les visiteurs et consommateurs désirant découvrir le centre-ville et y magasiner;
- La mise en valeur du caractère villageois du centre-ville – le patrimoine naturel et bâti, l'ambiance et l'expérience touristique - le principal atout pour positionner Sainte-Thérèse à l'échelle régionale;
- L'arrivée de nouveaux résidants demeurant dans les grands projets immobiliers développés suite à l'arrivée du train de banlieue. Si leur proximité constitue une opportunité pour stimuler l'activité commerciale du centre-ville, il importe toutefois d'être réaliste et prudent quant à l'impact de ces nouveaux résidants<sup>4</sup>. Dans ces conditions, il est préférable de ne pas favoriser outre mesure l'extension de l'activité commerciale sur la rue Turgeon, entre la voie ferrée et le boulevard Desjardins, mais de continuer à concentrer les efforts de revitalisation commerciale dans le noyau d'origine (rue Turgeon au nord de Dubois, rues Blainville Est et Ouest).

### **Le boulevard Curé-Labelle**

Le boulevard Curé-Labelle, la principale artère commerciale de Sainte-Thérèse, est le produit des périodes d'expansion et de consolidation de la banlieue (1940-1975 / 1975-2000). Les activités commerciales s'y sont établies de part et d'autres des industries préalablement implantées dans le tissu urbain. C'est un corridor routier d'envergure régionale sur lequel se



<sup>4</sup> Par exemple, des études plus poussées peuvent être nécessaires afin de connaître le seuil critique quant au nombre minimal de consommateurs nécessaire à la viabilité commerciale du centre-ville. De plus, est-ce que le profil socio-économique et les comportements d'achat des nouveaux ménages favorisent la relance du centre-ville ?

trouve aujourd'hui une grande diversité d'établissements commerciaux offrant tant des biens courants, des biens durables et semi-durables ainsi que de la restauration, dont plusieurs grandes enseignes. En 1997, le boulevard comprenait la plus grande proportion de bars et de restaurants (19%) par rapport aux autres pôles commerciaux municipaux.

Axé sur une circulation automobile de transit, le boulevard Curé-Labelle se caractérise aussi, comme plusieurs grandes artères liées à l'essor des banlieues, par un environnement peu sécuritaire et attrayant. Le paysage urbain y est peu esthétique, en particulier le cadre bâti. Il en résulte une barrière physique majeure pour les piétons, les cyclistes mais aussi pour les automobilistes se rendant aux établissements commerciaux.

Cette cassure prend toute son importance car aucun lien direct – à l'exception de l'intersection « historique » formée de la rue Blainville – ne traverse le boulevard Curé-Labelle. Cette absence de lien isole davantage les secteurs Jardins Blainville et Annecy / Bas-Sainte-Thérèse des principaux générateurs d'achalandages que sont le centre-ville, la gare intermodale et le pôle institutionnel.

Malgré tout, l'environnement du boulevard Curé-Labelle n'est pas homogène sur le plan de la forme urbaine et de l'aménagement. À titre d'exemple, il se trouve à l'intersection du boulevard René A. Robert une concentration d'édifices à bureaux incluant un restaurant avec terrasse. Par son bâti rapproché de l'emprise de la rue, son paysage et ses possibilités au plan des usages, ce secteur confère au boulevard Curé-Labelle un caractère plus « urbain » qui pourrait être davantage exploité. Par ailleurs, le quartier des Cent-Maisons est caractérisé par un couvert végétal mature qui offre un contraste intéressant en bordure de l'artère.

En raison de sa proximité avec le centre-ville et du contexte de redéveloppement, le boulevard Curé-Labelle est appelé à connaître une phase de transformation et de requalification de ses activités commerciales et industrielles. En effet, sur le côté ouest du boulevard, quelques grands terrains industriels sont à réhabiliter ou à transformer (voir la section 1.3.3). Quant à elles, les fonctions commerciales établies du côté est du boulevard pourraient faire l'objet d'une densification ou d'une plus grande mixité d'usages, incluant des usages résidentiels.

À l'échelle régionale, soulignons que si un processus de réaffectation et de densification devait profiter au boulevard Curé-Labelle, il y a lieu de penser qu'il est plus propice à Sainte-Thérèse que dans les municipalités adjacentes. En effet, Sainte-Thérèse possède des attributs de centralité à l'échelle régionale, en particulier son pôle institutionnel et, dispose d'une forme urbaine qui la distingue de Rosemère et de Blainville où un tel redéveloppement semble moins probable. Pour Rosemère, les activités établies à proximité du boulevard s'y prêtent moins (ex : un terrain de golf, des centres commerciaux régionaux prospères, un tissu urbain fondé sur un habitat de faible densité). Quant à Blainville, qui a une population plus élevée mais possède encore de vastes réserves résidentielles, une densification significative du boulevard Curé-Labelle semble moins probable à court et à moyen terme.

## **Le pôle Saint-Charles**

Longtemps constitué uniquement de la Plaza Sainte-Thérèse, un centre commercial de 140 000 pieds carrés construit dans les années 1970, le pôle Saint-Charles s'est depuis lors agrandi suivant la phase de consolidation des quartiers résidentiels environnants, alors qu'un important projet commercial a été développé en face de la Plaza.

Le pôle Saint-Charles comprend surtout des établissements offrant des biens et services courants et semi-courants (marchés d'alimentation, banque, boutique de vêtements, centre-santé) ainsi que plusieurs restaurants. La Plaza Sainte-Thérèse comprend un cinéma, un équipement à portée régionale, ainsi que des espaces à bureaux. Elle fait cependant face à un important problème de désuétude et d'inoccupation.

L'essor du pôle Saint-Charles s'explique par sa proximité de la sortie no. 23 de l'autoroute 15 – qui favorise l'attraction d'une clientèle régionale – mais aussi, à l'échelle locale, par la présence d'un réseau étoilé de collectrices (rue Saint-Charles, chemin de la côte Saint-Louis, chemin du Coteau, boulevard des Mille-Îles) convergeant vers ce site. Les résidents empruntant le secteur pour le travail le matin et en après-midi bénéficient d'une offre commerciale diversifiée. Dans ces conditions, le pôle Saint-Charles possède plusieurs atouts pour soutenir une activité commerciale viable.

La transformation de la Plaza Sainte-Thérèse, sur le plan du réaménagement du site ou de la réaffectation de ses activités, pourrait s'imposer au cours des prochaines années afin de rehausser le dynamisme de cette structure vieillissante. Il y aura alors lieu de réévaluer la vocation de ce site qui constitue une entrée de ville.

## **Le pôle René-A.-Robert**

Le secteur commercial du boulevard René-A.-Robert, situé entre le boulevard Annecy et la rue Blainville Est, est composé de commerces de voisinage (épicerie, pharmacie, club vidéo, nettoyeur) et de quelques commerces de type artériel léger (vente de pièces d'auto, céramique, armoires de cuisine, mini-entrepôt, location de voitures et d'outils). Il est le résultat d'un ancien pôle industriel presque entièrement requalifié en fonction commerciale.

Le pôle commercial René-A.-Robert pourrait avoir une vocation de quartier, mais l'activité commerciale qui s'y trouve en fait plutôt une vocation de voisinage. L'ampleur de la fonction commerciale (ex : le nombre d'hectares, la superficie totale de plancher) devrait plutôt être évaluée en fonction du bassin potentiel de consommateurs. Dans ces conditions, il y aurait lieu d'envisager une plus grande cohabitation des usages afin de soutenir l'activité commerciale actuelle. Pour ce faire, une densification résidentielle dans ce pôle et dans sa proximité immédiate (projets résidentiels intégrés, projets mixtes) pourrait être privilégiée.

Dans cette perspective, la Ville se doit d'être attentive aux interfaces entre, d'une part, les fonctions commerciales et industrielles et, d'autre part, les milieux résidentiels déjà établis et d'éventuels futurs projets d'habitation.

La fonction commerciale se trouve également, outre les quatre pôles et axes commerciaux susmentionnés, dans d'autres parties du territoire, tels que le boulevard Desjardins Est (centre commercial) et le boulevard Ducharme (commerce artériel léger et lourd). La viabilité de ces secteurs est étroitement associée, respectivement, au redéveloppement des environs de la gare intermodale et au processus de transformation du boulevard Curé-Labelle.

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations commerciales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'étalement des commerces de voisinage et de quartier pour les concentrer dans les pôles commerciaux bien distribués spatialement.</li> </ul>	Le développement du pôle commercial St-Charles et la reconversion commerciale du boulevard René-A. Robert ont permis d'améliorer la desserte en produits et services pour certains secteurs, tels Annecy / Bas-Sainte-Thérèse et Du Coteau / côte Saint-Louis.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider le centre-ville comme pôle administratif, de services professionnels et commerciaux.</li> </ul>	La consolidation du pôle centre-ville demeure d'actualité. D'autres efforts de revitalisation et de mise en valeur doivent être entrepris en continuité avec les interventions des dernières années. Depuis quelques années, la transformation du secteur de la gare a amené une dynamique intéressante au plan urbanistique. Les effets d'entraînement des nouveaux projets résidentiels pourraient profiter au centre-ville.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'implantation d'un pôle de commerce de voisinage et de quartier aux abords du secteur « Annecy ».</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir, dans le secteur « Annecy », une zone multifonctionnelle où cohabiteront de façon planifiée et bien agencée deux ou plusieurs fonctions urbaines.</li> </ul>	Le boulevard René-A.-Robert, par sa localisation et son manque de visibilité, n'est pas propice au développement des grandes surfaces. Il a davantage une vocation de quartier.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser le développement de commerces de grande surface (régionale) sur le boulevard René-A.-Robert entre le boulevard Annecy et la rue Blainville Est.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider les zones de commerce artériels, tels les boulevard Curé-Labelle et Desjardins</li> </ul>	Il n'y a pas eu de programme particulier d'urbanisme sur le boulevard Curé-Labelle. La dynamique de redéveloppement urbain actuelle offre cependant un contexte propice à la requalification du boulevard. L'aménagement global et le paysage de cette artère pourraient être revus dans une perspective de densification et de reconversion d'usages. Certains terrains pourraient accueillir des projets mixtes, résidentiels et institutionnels.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir, le long du boulevard Curé-Labelle, des normes visant à favoriser le regroupement des commerces et l'implantation de commerces de grande superficie.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir un programme particulier d'urbanisme pour le boulevard Curé-Labelle.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir un programme axé sur la rénovation des bâtiments commerciaux de manière à susciter un certain intérêt pour l'investisseur</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Extension du programme de revitalisation du centre-ville sur la rue Turgeon jusqu'au boulevard Desjardins, de même que sur les rues Saint-Joseph et de l'Église, de manière à accroître le rôle du centre-ville et à améliorer son image.</li> </ul>	

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations commerciales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le caractère de la rue pour les piétons.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'apparence des terrains de stationnement.</li> </ul>	

<b>Nouvelles orientations commerciales</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positionner le centre-ville comme lieu d'échange et de socialisation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser l'implantation d'équipements collectifs et communautaires au centre-ville;</li> <li>○ Assurer le maintien, la diversification et la bonification des activités culturelles au centre-ville mises de l'avant par la Ville et ses partenaires;</li> <li>○ Poursuivre les projets-pilotes du Service de Police (projets « Quiétude » et « Accès ») et initier de nouvelles initiatives à portée sociocommunautaire pour accroître le sentiment de sécurité au centre-ville;</li> <li>○ Appliquer les principes d'aménagement axés sur la sécurité, la prévention et la convivialité des espaces publics et semi-publics.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliser la communauté d'affaires à la revitalisation du centre-ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réunir un groupe de travail composé de gens d'affaires du centre-ville afin d'identifier, en concertation avec des intervenants municipaux (« charrette »), les problèmes de revitalisation du centre-ville et proposer des solutions axées sur une vision de développement;</li> <li>○ Adopter un programme de revitalisation du centre-ville permettant la mise sur pied d'incitatifs fiscaux à la construction, la rénovation ou la transformation de bâtiments au centre-ville ainsi qu'à l'aménagement du domaine public;</li> <li>○ Instaurer un programme de subvention à la rénovation de façades.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir et promouvoir un créneau commercial porteur, distinctif et destinatif pour le centre-ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rédiger un plan de communication s'adressant à la population, à la communauté d'affaires et à divers groupes axé sur une vision du centre-ville, les grandes orientations d'aménagement et moyens d'action privilégiés (i.e. plan d'urbanisme, interventions complémentaires) pour tendre vers cette vision et développer un créneau à cet effet;</li> <li>○ Créer un comité de promotion et de coordination de projets socioculturels au centre-ville, réunissant des représentants institutionnels, municipaux et des gens d'affaires du centre-ville. Identifier des initiatives en ce sens;</li> <li>○ S'assurer que tout nouveau projet commercial sur la rue Turgeon, entre le boulevard Desjardins et la voie ferrée, ne compromet pas les efforts de revitalisation du centre-ville au nord de la voie ferrée.</li> </ul> <p><b>EXEMPLE DE VISION :</b>  <i>Faire du centre-ville de Sainte-Thérèse un endroit animé, un lieu d'échange et de socialisation misant sur l'art, la culture, l'histoire et le patrimoine, capable de soutenir une activité commerciale originale et distinctive et attirant des clientèles ciblées qui en font la promotion. Un lieu qui participe pleinement, grâce à l'expression de sa créativité et à son environnement unique à l'échelle régionale, à la mise en valeur et à la renommée du noyau villageois d'origine de Sainte-Thérèse et à la dynamique de redéveloppement du quartier de la Gare.</i></p>

<b>Nouvelles orientations commerciales</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager l'implantation, sur le boulevard Curé-Labelle, d'une activité commerciale distinctive, de type artériel, pouvant se prêter à une occupation plus dense et mixte du boulevard.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Restreindre les usages commerciaux autorisés sur le boulevard Curé-Labelle à des établissements à caractère artériel, tel des grandes chaînes de restaurants ou de commerce de détail;</li> <li>○ Privilégier un cadre bâti commercial de plus forte densité, en particulier sur le côté sud du boulevard adjacent au pôle institutionnel;</li> <li>○ Réaliser des outils de promotion et de communication à l'égard d'une activité commerciale distinctive sur le boulevard Curé-Labelle (SODET, Chambre de commerce) capable de se positionner par rapport aux centres commerciaux régionaux et au centre-ville de Ste-Thérèse.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménager et embellir le boulevard Curé-Labelle afin de le rendre plus convivial et sécuritaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Soumettre les zones commerciales du boulevard Curé-Labelle à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.);</li> <li>○ Élaborer un plan d'action identifiant les interventions municipales à réaliser sur le domaine public (mobilier urbain, aménagements paysagers, liens cyclo-pédestres, intersections), en concertation avec le ministère des Transports, la CITL et d'autres intervenants.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'expansion commerciale du secteur René-A.-Robert pour assurer sa viabilité en tant que pôle commercial de voisinage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Faire une promotion économique qui tient compte de la capacité du marché pour des activités de commerces de détail et de services;</li> <li>○ Envisager, si le contexte s'y prête, une réaffectation à des fins résidentielle de certains terrains suivant l'évolution des activités semi-industrielles. Appliquer, pour les immeubles commerciaux et industriels en voie de requalification, un règlement sur les Plans d'aménagement d'ensemble (PAE) favorisant la réalisation de projets résidentiels.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la viabilité du pôle commercial Saint-Charles compte tenu de sa visibilité et son accessibilité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Introduire des objectifs et critères architecturaux plus stricts pour tout projet de nouvelle construction, de transformation ou de rénovation sur l'emplacement de la Plaza Sainte-Thérèse;</li> <li>○ Appliquer des mesures de contrôle et d'atténuation des impacts suivant une hausse de l'achalandage et de la circulation routière de transit.</li> </ul>



CARTE : « LES MILIEUX COMMERCIAUX »

### 3.3 - Les milieux industriels

La fonction industrielle à Sainte-Thérèse est issue des périodes du bourg industriel (1870-1940) et de l'expansion de la banlieue (1940-1975) qui a vu l'essor industriel d'après-guerre profiter à l'ensemble de l'agglomération. Les terrains utilisés aujourd'hui à des fins industrielles se trouvent donc essentiellement à l'intérieur des formes urbaines correspondant à ces deux périodes.

Sainte-Thérèse compte aujourd'hui près de 70 entreprises évoluant dans les domaines manufacturier, de la distribution ou autres. Ces entreprises procurent de l'emploi aux résidants et participent activement à l'économie de la municipalité et de la région. Les industries sont concentrées dans quatre (4) secteurs de la municipalité :



#### Le parc industriel

Le parc industriel correspond aujourd'hui à une vaste zone de 45 hectares située en bordure de l'autoroute 15, de part et d'autres de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il comprend les rues Sicard, carré Sicard et Blanchard.

Ce secteur, le seul de la municipalité ayant une affectation « industrielle », est composé en bonne partie d'industries lourdes, telles que « Paccar du Canada Ltée », « Quadra Plast » et « Nestlé ». Il comprend aussi plusieurs espaces multilocatifs à des fins industrielles. Récemment, l'entreprise Paccar a pu agrandir ses installations grâce à une aide financière des gouvernements supérieurs. Ces nouveaux projets ont eu pour effet de bloquer la rue Sicard qui traversait le parc industriel et qui constituait un axe nord-sud important dans la municipalité.

Le parc industriel est relativement isolé des autres fonctions urbaines et offre, par conséquent, un cadre favorable à l'expansion des activités industrielles. Toutefois, il ne comprend plus aujourd'hui de terrain disponible et sa superficie peut difficilement être agrandie.

#### Les environs de la Gare

Les environs du secteur de la gare intermodale comprennent plusieurs entreprises insérées à même le tissu urbain. Ces entreprises, qui œuvrent principalement dans le secteur traditionnel, en particulier les domaines de l'ébénisterie et de l'alimentation, évoluent désormais dans un contexte de redéveloppement urbain et bénéficient de droits acquis. Au cours des dernières

années, près de 80% des industries implantées à proximité de la gare sont disparues. Plusieurs d'entre elles appartenaient au cadre bâti du bourg industriel, soit la forme urbaine du temps des activités ouvrières de la période villageoise.

La dynamique économique et foncière causée par l'arrivée du train de banlieue et la rareté des terrains disponibles dans la municipalité sont susceptibles, au cours des prochaines années, d'accentuer la pression sur ce secteur afin de convertir les terrains industriels à des fins commerciales et résidentielles.

### **Le boulevard Curé-Labelle et ses environs**

Les industries présentes sur le boulevard Curé-Labelle, telles que « Commonwealth Plywood », « Bon L Canada Inc. » sont parmi les plus importantes de la municipalité en termes d'emplois. En matière d'aménagement, ces entreprises se caractérisent par un cadre bâti de grand gabarit mais vieillissant ainsi que par les vastes terrains où elles sont implantées du côté ouest du boulevard. Ce cadre industriel, qui inclut également les industries et usages commerciaux de type artériel lourd présents sur le boulevard Ducharme, occupe un espace stratégique au cœur de la ville.

En raison de la dynamique de redéveloppement urbain prévalant aujourd'hui dans la municipalité, la fonction industrielle implantée le long de cet axe est aujourd'hui engagée dans un processus de requalification et de réaffectation à court et à moyen terme. À l'instar des entreprises du secteur Lonergan / Quartier de la Gare, celles situées sur le boulevard Curé-Labelle bénéficient de droits acquis et ne peuvent acquérir des parcelles de terrain adjacentes pour étendre leurs activités. Ainsi, la vocation de plusieurs terrains logeant des industries sur le déclin ou ayant cessé leurs activités peut s'avérer problématique car leurs propriétaires sont souvent contraints, dans l'attente d'une offre d'achat, d'un projet éventuel, à favoriser divers usages temporaires (ex : entreposage, ateliers, location de locaux) et n'investissent pas sur leurs propriétés. Si une telle situation perdure et marque le paysage du boulevard, elle peut représenter une importante contrainte à sa requalification et sa mise en valeur.

Dans un tel contexte, les possibilités de réaffectation et de mise en valeur de ces terrains dépendent en bonne partie des propriétés voisines et de la vocation d'ensemble du secteur environnant. La municipalité peut ainsi favoriser un processus de redéveloppement approprié en acquérant des terrains, en intervenant sur le domaine public et en énonçant les lignes directrices s'appliquant à de nouveaux projets résidentiels, commerciaux et institutionnels.

### **Le secteur René-A.-Robert**

Ce secteur industriel est presque entièrement réaffecté à des fins commerciales. Tel que mentionné auparavant (voir la section 1.3.2.) il y a lieu pour la ville de mettre en place les mesures de mitigations appropriées afin de réduire, auprès des résidences adjacentes, les impacts causés par certaines entreprises.

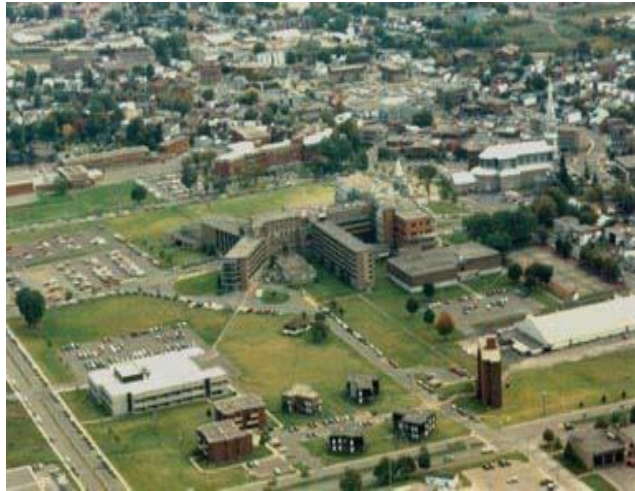
<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations industrielles</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider et mettre en valeur la zone industrielle longeant l'autoroute 15 (Sicard, Blanchard).</li> </ul>	<p>Les conditions actuelles (occupation complète du territoire, cohabitation des fonctions) ne sont plus propices à l'établissement de nouvelles industries. Le schéma favorise la localisation des fonctions industrielles à Blainville, Boisbriand et à Bois-des-Filion.</p> <p>L'affectation industrielle de la rue Sicard est davantage à préserver qu'à consolider. Le principal enjeu est plus en lien avec une cohabitation harmonieuse avec les affectations environnantes, en particulier pour les industries bénéficiant de droits acquis.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la qualité de son aménagement</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager, à l'arrière des résidences de la rue Louis-Hébert, une zone tampon dans l'emprise de la rue Sicard.</li> </ul>	

<b>Nouvelles orientations industrielles</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver le potentiel d'exploitation du parc industriel compte tenu des contraintes d'espace et des usages environnants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réviser, lorsque les conditions de sécurité et d'accessibilité s'y prêtent, les normes d'urbanisme pour favoriser la réalisation de projets d'expansion ou de transformation des usages industriels;</li> <li>○ Aménager des zones tampon ou intégrer des mesures d'atténuation des impacts entre les activités industrielles et les quartiers résidentiels les plus exposés aux nuisances industrielles.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser le remplacement progressif des secteurs industriels bénéficiant de droits acquis à des fins de redéveloppement urbain.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élaborer des scénarios de reconversion des immeubles en identifiant les usages, les densités et les modalités d'insertion dans le milieu environnant les plus appropriés;</li> <li>○ Modifier le règlement de zonage pour autoriser les nouveaux usages et densités;</li> <li>○ Appliquer des outils d'urbanisme discrétionnaires, tels un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) ou sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) afin d'offrir une flexibilité aux développeurs dans la mise en valeur de ces secteurs tout en tenant compte des problématiques et contraintes particulières.</li> </ul>

**CARTE : « LES MILIEUX INDUSTRIELS »**

### 3.4 - Les milieux institutionnels

Sainte-Thérèse, en tant que ville-centre, comprend plusieurs équipements institutionnels liés aux édifices municipaux, aux services publics (santé, culture, transports, services d'utilité publique), à l'éducation, aux lieux de culte et aux organismes sans but lucratif. Les écoles primaires (8) et secondaires (3) sont bien réparties sur l'ensemble du territoire. Mais la plupart des autres équipements institutionnels, qu'ils soient à vocation locale, régionale ou relevant des gouvernements supérieurs, sont situés principalement au centre-ville.



Le centre-ville a consolidé sa fonction institutionnelle au cours des dernières années grâce à la réalisation de plusieurs projets : la Maison de l'emploi et du développement humain, le nouveau Centre culturel et communautaire, le Centre multiservices de Sainte-Thérèse, le Centre des nouvelles technologies. D'autres projets sont aussi prévus à court et moyen terme : un futur Centre hospitalier de soins de longue durée (CHSLD) et une maison des soins palliatifs, qui seront tous deux jumelés au déménagement prochain du Centre local de soins communautaires (CLSC) près de la bibliothèque municipale. Un projet d'agrandissement de cette dernière est également envisagé.

Cette consolidation a eu pour effet d'agrandir le pôle institutionnel à l'ouest de la rue Duquet, en direction du boulevard Curé-Labelle. Rappelons qu'à l'origine, le pôle institutionnel, structuré par l'ancien séminaire de Sainte-Thérèse et aujourd'hui par le cégep Lionel-Groulx, était étroitement associé au noyau villageois et aux axes routiers traditionnels.

Malgré tous ces récents projets, l'effort de consolidation de la fonction institutionnelle ne doit pas être pris pour acquis pour les prochaines années. En effet, Sainte-Thérèse est engagée dans un contexte compétitif avec d'autres municipalités de la couronne nord de Montréal pour accueillir des équipements institutionnels à vocation régionale, nationale, voire internationale. Les récentes démarches pour la venue à Sainte-Thérèse d'un pôle universitaire, auquel pourrait s'associer le Conservatoire national des arts et métiers de Paris, témoigne de la portée sociale, culturelle et économiques des projets institutionnels. Ces derniers pourraient s'inscrire dans un cadre d'aménagement afin de favoriser leur mise en valeur.

L'aménagement du pôle institutionnel est actuellement caractérisé par un environnement pavillonnaire de style « campus de banlieue » où plusieurs bâtiments tournent le dos aux secteurs adjacents. Les liens routiers et cyclo-pédestres, en particulier vers le boulevard Curé-

Labelle, ne sont pas à l'image de l'importance de la fonction institutionnelle qui s'y trouve. Le manque d'aménagements paysagers, en particulier, fait en sorte que l'endroit manque de charme, d'élégance et surtout d'unité. Pourtant, tout juste à proximité, les interventions municipales aux places du Village et Lagoa ont amélioré de façon significative l'image de la ville tout en encadrant mieux les usages qui s'y trouvent.

La consolidation et la mise en valeur du pôle institutionnel constituent donc un enjeu majeur, la municipalité devant affirmer sa vocation institutionnelle afin d'en assurer le dynamisme. La promotion du pôle institutionnel de Sainte-Thérèse à l'échelle régionale et l'insertion de certaines de ses activités au centre-ville peut constituer un important levier à la revitalisation de ce dernier, à sa vitalité commerciale et à la préservation du caractère patrimonial du noyau villageois.

Dans cette perspective, la valorisation du pôle institutionnel peut s'appuyer sur un concept d'aménagement intégré qui structure et guide les futures interventions à l'égard du cadre bâti (ex construction, transformation), des usages complémentaires (ex les besoins en stationnement, les parcours piétonniers) et des aménagements paysagers. Un tel concept, qui pourrait s'articuler autour du cégep Lionel-Groulx, devra considérer les possibilités d'extension de la fonction institutionnelle afin de lui donner une « fenêtre » de prestige sur le boulevard Curé-Labelle.

La mise en valeur du pôle institutionnel, tant sur les plans esthétique et fonctionnel, améliorera les allées et venues des nombreux travailleurs et étudiants. Une telle initiative est d'autant plus envisageable que la municipalité peut intervenir directement sur une bonne partie du territoire.

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations institutionnelles</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître le centre-ville comme pôle majeur d'équipements communautaires.</li> </ul>	<p>Toutes les orientations ci-jointes ont été atteintes. Celles liées à la vocation du centre-ville sont toujours valables.</p> <p>Compte tenu de leur importante vocation à Sainte-Thérèse, les équipements communautaires peuvent jouer un rôle pivot dans la consolidation du centre-ville. Au-delà de leurs usages proprement dit, ces équipements communautaires pourraient être davantage mis en valeur sur le plan de leur aménagement (ex : paysage, espaces communs), de leur organisation et des liens avec les secteurs adjacents.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Localiser le futur centre communautaire dans le centre-ville ou à proximité.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relocaliser les ateliers municipaux dans une zone appropriée à ce type d'usage.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'usage de protocole d'entente avec les diverses institutions et villes environnantes.</li> </ul>	

<b>Nouvelles orientations institutionnelles</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider et mettre en valeur les activités à vocation régionale du pôle institutionnel.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre sur pied une Table de planification réunissant des représentants institutionnels et municipaux afin d'identifier les préoccupations et enjeux (ex. : stationnement et circulation, sécurité, croissance et besoins en espace, partage d'équipements et de ressources, question environnementale, etc.) pouvant faire l'objet d'interventions concertées;</li> <li>○ Identifier les futurs services générés par la croissance du pôle et qui, par leur nature ou leur impacts, sont susceptibles d'amener des contraintes sur le campus mais dont la localisation à l'extérieur de celui-ci pourrait au contraire bénéficier à d'autres milieux compte tenu des capacités d'accueil et des effets induits;</li> <li>○ Réaliser un Plan directeur du pôle institutionnel qui pourra orienter, intégrer et bonifier les interventions en matière d'aménagement et ainsi créer des effets de synergie. Le Plan directeur portera notamment sur les insertions d'usages, le design urbain, la mise en valeur d'un cadre bâti de moyenne et forte densité et du cadre naturel, les espaces publics et les liens avec les secteurs adjacents, etc;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire profiter au centre-ville le dynamisme et l'achalandage du pôle institutionnel afin d'y développer des lieux d'échange et de socialisation et y stimuler la vitalité commerciale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Privilégier l'établissement d'équipements collectifs et communautaires au centre-ville, en particulier associés aux activités étudiantes, culturelles et artistiques;</li> <li>○ Aménager une place publique à l'intersection des rues Turgeon, Saint-Louis et Blainville en tant que « point de jonction » entre le pôle institutionnel et le centre-ville sur une partie du terrain;</li> <li>○ Créer un comité de promotion et de coordination de projets socioculturels au centre-ville réunissant des représentants des équipements du pôle institutionnel, de la municipalité et des représentants d'affaires du centre-ville.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider et adapter le réseau d'équipements à vocation locale dans chacun des quartiers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Procéder, de concert avec les intervenants socio-économiques (Commission scolaire, santé et services sociaux, organismes communautaires, paroisses) à une évaluation des besoins de la population, en particulier dans les secteurs « Centre-ville », « Lonergan / secteur de la gare » et « Anncy Bas Sainte-Thérèse »;</li> <li>○ Identifier les sites pouvant accueillir de nouveaux établissements collectifs en privilégiant, lorsque possible, une complémentarité avec des terrains publics déjà existants tels des parcs et des écoles.</li> </ul>



CARTE : « LES MILIEUX INSTITUTIONNELS »

### **3.5 - Les parcs, les espaces verts et les milieux naturels**

Plusieurs parcs et espaces verts existent dans tous les secteurs de la municipalité et permettent aux résidents d'y pratiquer divers loisirs ou de s'y détendre dans un environnement de qualité.

Le territoire municipal comprend 23 parcs et espaces verts. On y trouve plusieurs équipements récréatifs, tels des manèges pour enfants, des chalets, des jeux d'eaux et des sentiers nature, ainsi que des équipements sportifs comme des terrains de ballon-panier, de soccer et de tennis. Les principaux parcs et espaces verts, par leur superficie et la diversité de leurs équipements, sont le parc De Sève, situé dans le secteur Sainte-Thérèse-en-Haut, et le parc Ducharme, situé dans le pôle institutionnel.

À ces 23 parcs et espaces verts s'ajoutent six (6) places publiques, dotées de bancs, d'espaces de repos ou de verdure. La place Lagoa, située à l'angle des rues Blainville-Est et de l'Église, en face de l'hôtel de ville, en est un exemple. Aménagée en 2004, elle s'inscrit dans les efforts d'embellissement et de revitalisation du centre-ville.

Au cours des dernières années, la Ville a procédé à la mise à niveau de plusieurs équipements. Elle a aussi participé à la création de nouveaux espaces verts, tel le Jardin des Sources. Ce vaste espace vert longitudinal, situé entre le boulevard Du Coteau et le chemin de la côte Saint-Louis, résulte de la transformation d'un ancien dépotoir illégal en un véritable oasis de verdure constitué de sentiers pédestres et de plusieurs plans d'eau. Directement accessible depuis le boulevard des Mille-Îles, la rue Saint-Charles ou par le Chemin de la Côte Saint-Louis, l'aménagement du Jardin des Sources a contribué à créer des liens dans la ville tout en offrant un espace de détente accessible aux résidents (ex : le projet résidentiel « Jardins des Sources ») et près des activités du pôle commercial Saint-Charles.

Un autre parc récemment créé, le parc de la Rivière, se trouve dans le secteur Ancey / Bas-Sainte-Thérèse en bordure de la rivière aux Chiens et de la voie ferrée, près de l'autoroute 640. Il comprend le premier jardin communautaire de la municipalité. Compte tenu de sa localisation, le long du futur parcours de la Route Verte, la Ville envisage de doter ce parc d'une halte cyclable pour les usagers.

Le cas du Jardin des Sources et du parc de la Rivière illustrent bien le rôle des espaces verts et places publiques qui peuvent, au-delà de leur première vocation récréative, sportive ou de détente, mieux articuler l'espace urbain. Ils en font une « valeur ajoutée » tant au plan de leur localisation que des usages qu'ils supportent. L'aménagement de ces deux parcs, situés dans l'espace de consolidation de la banlieue (1975-2000), a donc permis de bonifier les milieux environnants.

Ce rôle structurant des parcs, des espaces verts, des milieux naturels et des places publiques est à considérer dans le cadre du redéveloppement des secteurs plus anciens tels le centre-ville et les environs de la gare intermodale. Il l'est tout autant que l'adaptation et la mise en valeur des parcs et espaces publics existants, tant sur le plan des équipements, des plateaux de sports et du mobilier urbain.

Également, on note sur le territoire municipal, la présence de quelques milieux humides. Les milieux humides sont identifiés à la carte « Parcs, espaces verts et milieux naturels ». Ils proviennent d'une cartographie réalisée par Canards Illimités Canada, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques. Elle présente les milieux humides de plus de 0.3 ha ainsi que leurs principales caractéristiques. Les milieux humides comprennent généralement les marais, les marécages, les tourbières et les eaux peu profondes.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

En avril 2003, 31 boisés d'intérêt métropolitain ont été identifiés par la Communauté métropolitaine de Montréal à partir des critères suivants :

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

- Un bois mature (plus de 60 ans) ou centenaire;
- Un bois présentant plus de six espèces dominantes et codominantes de la strate arborescente supérieure;
- Un bois présentant au moins un milieu humide, un cours d'eau ou un ruisseau;
- Un bois d'une superficie supérieure ou égale à 30 hectares situé à moins de 200 mètres d'un autre bois;
- Un bois abritant des espèces fauniques ou floristiques à statut précaire identifiées par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques ou Environnement Canada;
- Un bois abritant un écosystème forestier exceptionnel identifié par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- Un bois abritant un habitat faunique essentiel reconnu par la Société de la faune et des parcs du Québec;
- Un bois inscrit dans un règlement, une politique ou un plan de conservation adopté par une municipalité, une MRC ou une agglomération.

---

• **Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

En octobre 2009, la CMM révisait les limites des bois et ajoutait 52 corridors forestiers. Depuis, le boisé situé sur la bande agricole est identifié comme un boisé d'intérêt métropolitain et est montré à la carte « Parcs, espaces verts et milieux naturels ».

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Enfin, compte tenu que l'accroissement de la verdure en milieu urbain amène plusieurs avantages tant sur le plan environnemental, social et économique<sup>5</sup>, la mise sur pied de programmes de plantation d'arbres (ex : boulevards et rues - terre-pleins, bordures - terrains municipaux, ententes avec propriétaires privés et institutionnels) devrait être privilégiée.



---

<sup>5</sup> Consulter, à ce sujet, le guide publié par le ministère des Affaires municipales et des Régions intitulé : « La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire : Guide de bonnes pratiques », 70 p. L'ouvrage est disponible sur le site du ministère : <http://www.mamr.gouv.qc.ca>

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations parc et espace vert</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conserver une partie du boisé adjacent à la polyvalente Sainte-Thérèse.</li> </ul>	Le boisé a été conservé. Des sentiers piétonniers pourraient éventuellement être aménagés depuis ce boisé vers le parc Beauséjour et l'aire de conservation adjacente longeant la rue Des Chênes.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider le réseau de parcs et espaces verts existants de manière à assurer une desserte optimale de la population térésienne.</li> </ul>	Le réseau de parcs et d'espaces verts a été consolidé et amélioré grâce à la remise à neuf de plusieurs équipements tout en assurant leur conformité à de nouvelles règles de sécurité.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relocaliser le parc Damase-Juteau le long de l'autoroute 640 entre la place Brosseau et la rue Gratton.</li> </ul>	Le parc Damase-Juteau a été relocalisé.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un réseau de pistes cyclables afin d'assurer une liaison entre les principaux parcs et espaces verts de la ville de Sainte-Thérèse et l'intégrer à un réseau régional.</li> </ul>	Le réseau régional, la Route Verte, est en voie d'être complété, il reste un tronçon à aménager dans le secteur Annecy / Sainte-Thérèse-en-Bas, le long de la rivière aux Chiens, et pour traverser le boulevard Curé-Labelle.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adapter l'aménagement des parcs au besoin actuels de la population.</li> </ul>	Les améliorations et ajouts d'équipements réalisés depuis ont permis de mieux adapter les parcs et espaces verts aux besoins de la population.

<b>Nouvelles orientations, parcs, espaces verts et milieux naturels</b>	
<b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager, pour les secteurs en redéveloppement, des parcs et espaces verts adaptés aux besoins des clientèles visées et s'insérant de manière optimale dans leur environnement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réaliser le profil des clientèles résidentielles des nouveaux projets résidentiels, cerner leurs besoins et identifier les équipements et infrastructures appropriés;</li> <li>○ Privilégier une localisation et une configuration des espaces verts qui facilitent les déplacements cyclo-pédestres vers les principaux lieux d'activités.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la mise à niveau et l'amélioration des parcs et les espaces verts existants.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Faire les travaux et aménagements nécessaires tout en favorisant une complémentarité avec les équipements des autres espaces publics à proximité.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amorcer la mise en valeur de la Rivière aux Chiens et de ses espaces riverains.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réaliser, dans les espaces publics visibles et stratégiques aux abords de la rivière, des travaux de signalisation et d'embellissement du cadre naturel;</li> <li>○ Appliquer, dans les secteurs en redéveloppement longeant la rivière des objectifs et critères relatifs à la protection du cours d'eau et à la réappropriation de ses abords par les citoyens;</li> <li>○ Entreprendre une étude sur la renaturalisation de la rivière aux Chiens au centre-ville et à son utilisation en tant que parc linéaire. Identifier les contraintes techniques et environnementales, estimer les coûts des interventions (ex : travaux, acquisitions) et évaluer les retombées bénéfiques de l'aménagement de ce milieu naturel pour le centre-ville et autres quartiers riverains.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger, enrichir et mettre en valeur les milieux naturels dans une perspective de développement durable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adopter des dispositions spécifiques afin de préserver les zones sensibles, les milieux humides ainsi que les bois et corridors forestiers métropolitains;</li> </ul>
<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>	<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Élaborer un plan de conservation des milieux humides qui respecte la démarche proposée par le ministère exprimée dans le <i>Guide d'élaboration d'un plan de conservation à l'ensemble des milieux humides</i>;</li> </ul>
	<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Évaluer et identifier les espaces et aires pouvant être préservés en complément aux espaces et aires existants, et ce, dans l'optique de contribuer à l'objectif métropolitain de protéger 17% du territoire du Grand Montréal;</li> </ul>
	<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adopter des dispositions spécifiques afin de régir les usages compatibles et introduire des mesures de protection des arbres à l'intérieur du couvert forestier faisant partie des bois et corridors forestiers métropolitains;</li> </ul>	
<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Travailler en collaboration avec les intervenants du milieu pour la mise en place du concept de la Trame verte et bleue.</li> </ul>	
<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>	

**CARTE : « PARCS, ESPACES VERTS ET MILIEUX NATURELS »**

### 3.6 – Le patrimoine et le paysage

Le patrimoine réfère à la valeur que la population attribue à certains éléments, tels l'architecture des bâtiments, les monuments, les paysages naturels et bâtis, les quartiers et les sites naturels, qui sont sources d'identité et de mémoire collective.

Sainte-Thérèse possède des caractéristiques patrimoniales qui la démarquent des municipalités environnantes et qui contribuent à la qualité de vie de ses résidants. Son noyau de village patrimonial est reconnu dans le schéma comme territoire d'intérêt en raison de ses composantes historiques et architecturales. Le PMAD quant à lui, a identifié le « noyau initial de Sainte-Thérèse » comme un ensemble patrimonial de portée métropolitaine. Sa reconnaissance repose principalement sur le fait qu'il s'agit d'un foyer de développement, que le réseau routier présente une trame traditionnelle d'inspiration française et qu'il y a une concentration d'institutions d'intérêt. L'église Sainte-Thérèse d'Avila, son presbytère et l'oratoire Saint-Joseph ont été cités par la Ville, alors que la façade de l'ancien séminaire a été classée par le ministère de la Culture et des communications.



---

#### Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

Une récente étude (Ethnotech, 2003) a évalué l'intérêt architectural et l'appartenance typologique du stock immobilier ancien érigé avant 1950, qui témoigne de l'habitat et de l'organisation sociale du village pendant la période du bourg industriel (1870-1940). Les principaux bâtiments présentant un fort intérêt architectural sont surtout situés le long des rues Blainville Est, Blainville Ouest, Saint-Charles et Morris.

Des ensembles architecturaux significatifs ont aussi été identifiés en raison de la valeur collective des bâtiments, de l'intérêt des regroupements, de leur répartition ou leur densité dans l'espace géographique ainsi que de leur implantation : il s'agit du noyau institutionnel ancien de Sainte-Thérèse (le cœur historique sur les rues Saint-Louis et de L'Église, incluant aussi les rues Saint-Charles, Morris et Saint-Lambert), de la rue Saint-Jean et ses environs (un groupement homogène d'alignements de petites maisons à caractère villageois), du secteur des Cent-Maisons (une entité un peu isolée, petit gabarit et architecture commune des maisons, aménagements paysagers) ainsi que du regroupement des rues Blainville Est, Blainville Ouest et Turgeon, à dominante commerciale.



Actuellement, un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) existe dans certaines zones du bourg industriel mais ne couvre pas tous les ensembles architecturaux significatifs susmentionnés ni bon nombre de bâtiments à intérêt architectural élevé. La préservation du caractère villageois, qui représente un enjeu majeur relativement à l'identité et la vitalité de Sainte-Thérèse, requiert l'extension de l'application du règlement sur les PIIA. Les objectifs et critères d'implantation et d'intégration architecturale pourraient être renforcés et mieux adaptés aux caractéristiques uniques de chaque composante patrimoniale. Il y a aussi lieu d'envisager d'autres formes de protection du cadre bâti qui assurerait une complémentarité et une meilleure base à l'outil qu'est le plan d'intégration et d'implantation architectural.

Le passé de la vocation du bourg industriel de Sainte-Thérèse est également reconnaissable par certains éléments de son patrimoine industriel (ex : cheminées et bâtiments anciens) qui façonnent le paysage et qui pourraient également être protégés. Le pôle institutionnel, intimement associé à l'ancien séminaire de Sainte-Thérèse et à l'histoire locale, pourrait quant à lui être davantage structuré et mis en valeur (voir section 1.3.5.).

Le paysage et l'image de la ville, outre les caractéristiques patrimoniales susmentionnées, sont également redevables aux treize (13) entrées de ville et aux principaux axes artériels de banlieue qui constituent les « cartes de visite » de Sainte-Thérèse. Sept (7) entrées de villes en particulier, soit celles qui permettent d'accéder directement au réseau routier d'origine (rues Turgeon, Blainville Est et Ouest, Saint-Charles) et aux principaux axes de banlieue, pourraient être réaménagées et embellies afin de refléter davantage la vocation patrimoniale de Sainte-Thérèse associée à son centre-ville, en ajout à sa vocation de ville d'art et de culture. La signalisation présente à ces entrées de ville doit être retravaillée à cet égard.

Les boulevards Curé Labelle et Desjardins Est et Ouest, engagés dans un processus de requalification (redéveloppement du secteur de la gare, requalification de terrains sur Curé-Labelle), doivent également faire l'objet d'une attention particulière afin d'améliorer l'environnement urbain et le rendre plus convivial, en particulier en ce qui concerne l'implantation et l'intégration architecturale du cadre bâti.

Enfin, plusieurs vues et perspectives, qui évoquent, entre autres, le centre-ville et le noyau institutionnel, mériteraient d'être protégées et mises en valeur dans le cadre d'un effort global pour améliorer l'environnement urbain de Sainte-Thérèse.

Ces vues et perspectives pourraient notamment être structurées et bonifiées par un cadre bâti qui en renforce l'effet « corridor » ainsi que par des travaux d'aménagement paysager.



<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations patrimoniales</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser une utilisation préférablement publique des sites patrimoniaux.</li> </ul>	<p>L'utilisation publique des terrains du noyau institutionnel a été consolidée. Quelques propriétés anciennes du secteur villageois, telles les maisons Lachaine et Joseph-Fillion, continuent d'avoir un usage public ou communautaire. La municipalité a acquis la maison dite « l'Abitation » où loge son service d'Arts et culture. Cependant, la restauration, la protection et la mise en valeur de certains sites et bâtiments présentant un intérêt patrimonial pourraient être laissées à l'initiative du privé (fonctions résidentielles, commerciales) à l'intérieur d'un encadrement rigoureux de la municipalité et en partenariat avec elle.</p> <p>Les récents aménagements (ex : place du village et Lagoa, Route Verte) réalisés dans le noyau villageois, près des institutions et équipements culturels, s'intègrent dans un processus de mise en valeur des attraits touristiques du centre-ville.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en valeur les sites patrimoniaux par un réseau « touristico-culturel ».</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Protéger les sites présentant un intérêt patrimonial et leur mise en valeur.</li> </ul>	

<b>Nouvelles orientations, Patrimoine et paysage</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconnaître et promouvoir le caractère patrimonial et historique du noyau villageois tout en contribuant à la reconnaissance du patrimoine bâti de la MRC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Procéder à la citation des monuments historiques suivants en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i> : la maison Lachaîne, l'ancienne gare de train et l'ancienne église protestante de la rue Saint-Charles;</li> <li>○ Envisager la création d'un site du patrimoine afin de préserver le bourg d'origine et sa trame de rues;</li> <li>○ Mettre sur pied une Table de discussion sur le patrimoine et l'histoire de Sainte-Thérèse réunissant des intervenants du milieu et des représentants municipaux afin d'identifier des initiatives spécifiques dans le cadre d'une démarche globale de valorisation du noyau villageois;</li> <li>○ Aménager un circuit patrimonial reliant différents lieux (ex : résidences de personnalités locales, bâtiments et monuments classés, cadre bâti d'intérêt patrimonial, paysages villageois) et comprenant des panneaux d'interprétation ou autre mobilier urbain représentatif;</li> <li>○ Identifier, par la Table de discussion et les intervenants paroissiaux concernés, des scénarios de préservation ou de réaffectation des églises Sacré-Cœur et Cœur Immaculé dans la perspective de leur fermeture prochaine.</li> </ul>
<b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b>	

<b>Nouvelles orientations, Patrimoine et paysage</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protéger et mettre en valeur le cadre bâti d'intérêt patrimonial du noyau villageois et des secteurs limitrophes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rédiger des guides d'intervention décrivant, pour chaque ensembles architecturaux significatifs (cf. Ensembles identifiés dans l'étude d'Ethnotech (2003)), les typologies d'habitation concernées et illustrant les principes d'intervention à privilégier pour tout travaux de rénovation ou de transformation des bâtiments;</li> <li>○ Adopter un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour assurer l'insertion harmonieuse de tout nouveau bâtiment principal et de tout travaux de rénovation ou de transformation dans le noyau villageois, celui-ci correspondant à l'affectation « centre-ville » et au réseau routier d'origine de la municipalité. S'inspirer des caractéristiques du cadre bâti et des paysages associées à l'entité morphologique du « bourg industriel » correspondant au noyau villageois;</li> <li>○ Privilégier pour le cadre bâti une densité d'occupation du sol moyenne et forte qui reflète les caractéristiques historiques et patrimoniales du noyau villageois.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître et mettre en valeur les aménagements paysagers dans les lieux stratégiques de la municipalité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Planifier et mettre en œuvre de nouveaux programmes de plantation d'arbres sur les espaces publics, en priorité le long des axes artériels (Curé-Labelle et Desjardins), des rues du pôle institutionnel et des principaux accès routiers, cyclables et piétonniers menant au centre-ville;</li> <li>○ Insérer des aménagements paysagers distinctifs aux principales entrées de ville et dans les perspectives et vues en direction du centre-ville, en accord avec les atouts de la Ville et sa vision de développement;</li> <li>○ Mettre sur pied des concours d'aménagement floral et paysager pour susciter la participation des citoyens. Faire des liens avec d'autres initiatives municipales (Ville d'Art et de culture, valorisation du noyau villageois).</li> </ul>

CARTE : « PATRIMOINE ET PAYSAGE »

### 3.7 – Les transports

Les infrastructures de transport à Sainte-Thérèse, incluant le transport routier, le transport en commun, le transport ferroviaire et les réseaux cyclo-pédestres, sont étroitement associées aux étapes de développement du territoire. L'intégration de ces infrastructures, leur utilisation et la capacité de chacune d'entre elles à assurer le déplacement efficace des personnes et des marchandises sous-tendent bon nombre des enjeux actuels.

De façon générale, quatre (4) principaux générateurs de déplacements se démarquent sur le territoire municipal, soit le pôle Saint-Charles à la sortie no. 23 de l'autoroute 15, le pôle institutionnel, le centre-ville et la gare intermodale.

#### Le réseau routier

Plusieurs interventions ont été apportées dans les dernières années pour améliorer les liens routiers à l'intérieur de la municipalité et les liens intermunicipaux, principalement avec Blainville. Elles ont structuré et complété la hiérarchie routière municipale, composée de deux (2) artères, de sept (7) collectrices et des rues locales.

La dynamique de redéveloppement urbain près du centre-ville remet à l'avant-plan le réseau routier d'origine (rues Turgeon, Blainville Est et Ouest, Saint-Charles, Saint-Louis) et celui entourant le secteur de la gare intermodale. Les récents développements résidentiels à forte densité près de la gare ont contribué à y accroître la circulation routière.



En particulier, la rue Turgeon, le seul axe nord-sud traversant l'emprise ferroviaire à l'ouest du boulevard Curé-Labelle, connaît certains ralentissements de la circulation, en particulier aux heures de pointe. Cette situation est causée en partie par la fermeture de la rue Sicard, nécessaire à l'agrandissement de l'usine Paccar. Compte tenu de la construction éventuelle de nouveaux développements résidentiels de forte densité, l'achalandage véhiculaire pourrait s'aggraver. Par conséquent, la création de liens routiers pour traverser l'emprise ferroviaire et l'amélioration des déplacements véhiculaires de part et d'autre de cette importante barrière physique est à considérer.

#### Le transport en commun

La municipalité bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun pour tous ses quartiers. Sainte-Thérèse bénéficie depuis 1998 du train de banlieue en direction de Montréal qui profite d'un grand succès d'achalandage. Elle agit aussi comme centre de convergence des circuits

d'autobus opérés par la Commission intermunicipale de transport des Laurentides grâce aux deux pôles que sont le cégep Lionel-Groulx et la gare intermodale, laquelle permet le transfert des usagers vers le train de banlieue. En tout, 23 circuits d'autobus, incluant des taxis collectifs, desservent la municipalité.

Dans le but d'accroître et d'optimiser l'utilisation du transport en commun tout en améliorant la qualité de vie des usagers et des résidants, des aménagements et autres interventions pourraient s'avérer nécessaires au centre-ville, en particulier près de la gare intermodale, et le long du boulevard Curé-Labelle, principal axe régional des circuits d'autobus.

### **Le stationnement**

En raison de l'activité générée au centre-ville, en particulier celle de la gare intermodale et du pôle institutionnel, la demande en espaces de stationnement est à la hausse. Les besoins concernent tant le stationnement public sur rue et hors rue que les stationnements privés, car les ménages habitant les nouveaux développements résidentiels n'utilisent vraisemblablement pas tous le transport en commun. Ces ménages possèdent souvent une ou deux automobiles. De plus, en raison de la forte densité de plusieurs projets résidentiels, un accroissement de la demande en stationnement (ex : visite familles et amis) doit être envisagée à même ces projets (ex : stationnements souterrains) ou dans leurs environs immédiats.

Il est donc lieu de revoir l'utilisation et l'offre en espaces de stationnement, quitte à envisager l'aménagement de nouveaux stationnements dans les emplacements les plus appropriés. Toutefois, des solutions favorisant l'usage de modes de transport alternatifs à l'automobile devraient être privilégiées, dans la mesure du possible, afin de limiter la demande en stationnement.

### **Les réseaux cyclo-pédestres**

Le réseau cyclable, qui a fait l'objet de plusieurs interventions au cours des dernières années, est désormais en cours de consolidation. En effet, des bandes cyclables ont été aménagées pour rendre plus sécuritaire et conviviale la pratique du vélo le long des principaux axes des secteurs de banlieue, tels les boulevard des Mille-Îles et Saint-Pierre / du Domaine. D'autres tronçons, tel celui empruntant le boulevard Ducharme, facilitent l'approche au noyau institutionnel et au centre-ville où circulent beaucoup d'automobiles, de camions et autobus.

En complément au réseau cyclable municipal, la Route Verte, une infrastructure majeure à l'échelle provinciale, est presque complétée à Sainte-Thérèse. Il n'en reste qu'un tronçon à aménager dans la partie Est de la municipalité, depuis le secteur Annecy / Bas-Sainte-Thérèse jusqu'à la gare. La Route Verte constitue un important levier à des fins touristiques car elle parcourt le centre-ville et permet aux visiteurs d'en découvrir les attraits, d'en apprécier le caractère villageois. Des infrastructures d'accueil adéquates pour les cyclistes pourraient donc être utiles à cette fin.

L'aménagement de nouveaux tronçons cyclables et leur connexion au reste du réseau devraient être poursuivis afin de relier plus efficacement les attraits et pôles d'activités de la municipalité. En ce sens, le réseau cyclable doit être promu tant dans une perspective utilitaire (le travail, l'éducation, etc.) qu'à des fins de loisirs.

En ce qui concerne les liens piétonniers, trottoirs et sentiers, ils devraient être améliorés afin de desservir plus adéquatement chacun des quatre (4) principaux générateurs de déplacement ainsi que pour traverser les barrières physiques que sont le boulevard Curé-Labelle et l'emprise ferroviaire.

<b>Plan d'urbanisme 1991 : Orientations réseau routier</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les liens à l'intérieur de la municipalité et ceux intermunicipaux.</li> </ul>	<p>Le prolongement de la côte Saint-Louis, vers la rue Saint-Charles, et de plusieurs rues locales a permis de relier les quartiers entre eux tout en consolidant le développement urbain. Les liens intermunicipaux ont aussi été améliorés, en particulier avec Blainville.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retenir le site de la zone du Canadien Pacifique et les propriétés adjacentes à des fins de transport pour y permettre l'implantation éventuelle d'une gare intermodale.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la signalisation routière</li> <li>• Prévoir une signalisation des différents services offerts à l'intérieur des limites municipales.</li> </ul>	
<p>La gare intermodale a été construite en 1998 suite à l'arrivée du train de banlieue.</p> <p>Certaines interventions ont permis d'améliorer la circulation routière, notamment l'installation de feux de circulation aux intersections René-A.-Robert / Blainville Est et Curé-Labelle / Du Séminaire.</p>	

<b>Nouvelles orientations, Transport</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la fluidité de la circulation routière dans les principaux générateurs de déplacements et entre ceux-ci.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aménager une voie de contournement facilitant la circulation de transit à travers la voie ferrée, entre le boulevard Curé-Labelle et la rue Turgeon;</li> <li>○ Poursuivre les études de circulation au centre-ville et dans ses approches et réaliser un plan d'action identifiant les interventions à privilégier. Considérer l'élargissement de la rue Turgeon entre le boulevard Desjardins et la voie ferrée;</li> <li>○ Effectuer les travaux de voirie et de signalisation nécessaires pour atténuer les problèmes de congestion au pôle Saint-Charles et à la sortie 23 de l'autoroute 15.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre plus efficace l'utilisation des stationnements pour automobile au centre-ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Faire un plan directeur sur la gestion intégrée des temps d'utilisation des espaces de stationnement publics, voire certains stationnements privés, dans un périmètre englobant les générateurs de déplacements que sont le centre-ville, la gare intermodale et le pôle institutionnel, en considérant les besoins des clientèles spécifiques (travailleurs, étudiants, clients, utilisateurs du transport en commun, etc.) et en privilégiant la disponibilité d'espace de stationnement de courte durée;</li> </ul>



<b>Nouvelles orientations, Transport</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Acquérir, si la demande le justifie, un terrain dédié prioritairement à des fins de stationnement public pour des usages institutionnels à caractère collectif au centre-ville.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Encourager l'utilisation du vélo et de la marche à des fins utilitaires et récréatives.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Compléter le tronçon de la Route Verte devant lier le secteur Anney / Bas Sainte-Thérèse à la gare intermodale;</li> <li>○ Apporter les interventions nécessaires (accessibilité, signalisation, sécurité) pour améliorer l'utilisation de la Route Verte sur le reste du territoire;</li> <li>○ Aménager des espaces publics et des liens cyclopédestres sécuritaires et conviviaux de part et d'autre des barrières physiques que sont la voie ferrée et le boulevard Curé-Labelle et encourager la mise en place de ce type d'aménagement dans les projets privés. Saisir, à cet effet, les opportunités de redéveloppement urbain aux abords de ces barrières physiques;</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en place, via la réglementation d'urbanisme ou une promotion ciblée, des infrastructures, équipements et services pour vélo (ex : stationnements, signalisation) dans les principaux établissements d'emplois et carrefours de transports situés dans les 4 générateurs de déplacements;</li> <li>○ Identifier et réserver, dans les projets de redéveloppement aux abords de la Rivière-aux-Chiens, des espaces dédiés à l'aménagement de tronçons piétonniers et cyclables. L'aménagement de ces tronçons et leur connexion éventuelle devant s'inscrire dans un plan de mise en valeur à moyen et à long terme de ce cours d'eau.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Renforcer l'utilisation et l'efficacité du transport collectif dans la municipalité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Apporter les interventions nécessaires pour améliorer la sécurité et le confort des usagers du transport en commun le long du boulevard Curé-Labelle et au centre-ville;</li> <li>○ Mettre sur place un circuit de transport collectif pour desservir le parc industriel et assurer sa liaison au centre-ville et à la gare intermodale;</li> <li>○ Accroître la complémentarité entre le transport collectif et les modes de transports alternatifs que sont la marche et le vélo via l'installation d'équipements et de services appropriés.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Maintenir la vocation de pôle régional de transport collectif de gare intermodale, en fonction de l'offre et la demande pour l'utilisation du train de banlieue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Procéder à la relocalisation, en concertation de l'Agence métropolitaine de Transport, du parc de stationnement incitatif en tout ou en partie sur un terrain public à proximité, s'il s'avérait qu'un tel réaménagement puisse maintenir ou améliorer l'efficacité de ce service tout en contribuant à optimiser le redéveloppement du secteur de la Gare;</li> <li>○ Consolider les différentes fonctions au centre-ville ainsi que dans les secteurs aux abords de la gare intermodale en vue de contribuer à l'objectif métropolitain d'augmenter de 30% la part modale des déplacements en transport en commun.</li> </ul> <p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p>

CARTE : « LES TRANSPORTS »

### 3.8 - Les milieux agricoles

Une bande de terrain, située en bordure de l'autoroute 15 près de la sortie no. 23, est affectée à des fins agricoles au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Ce site, le seul de la municipalité hors du périmètre urbain, ne peut soutenir une activité agricole viable à long terme compte tenu de sa configuration particulière. Il y a donc lieu d'examiner les principales possibilités de réaffectation de ce territoire en vertu des contraintes et opportunités offertes par son environnement.



Le développement de la bande de terrain en question, d'une superficie de 16.51 hectares, fait face à des contraintes d'accessibilité, de topographie et de nuisances sonores, auxquels s'ajoutent des facteurs d'ordre économique. Se trouve également sur cette bande de terrain, un boisé d'intérêt métropolitain identifié par la Communauté métropolitaine de Montréal.

---

#### Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

Les contraintes d'accessibilité sont les plus importantes. Enclavée entre l'autoroute 15 et le quartier résidentiel Sainte-Thérèse-en-Haut, la propriété n'est accessible que par un chemin qui doit être utilisé depuis la bretelle d'entrée de l'autoroute. L'échangeur de la sortie 23 demeure, au reste, un secteur fort achalandé en termes de circulation routière. Le talus situé à l'entrée de la bande de terre ajoute à la difficulté d'aménager un accès viable compte tenu des contraintes d'espace. À l'autre extrémité, le terrain peut être accessible à partir de Blainville via un boisé bordant la sortie no. 28, lequel boisé constitue toutefois un espace tampon pour le quartier résidentiel aménagé près du boulevard de la Seigneurie. Les probabilités d'aménager un lien routier à travers ce boisé sont fort limitées, à moins que la Ville de Blainville ne retire des bénéfices d'un projet à vocation régionale.

Sur la longueur de la bande de terrain, dans le quartier Sainte-Thérèse-en-Haut, soulignons que la municipalité possède, sur la rue Bergeron, le lot no. 1 906 487. Ce lot s'avère une possibilité d'accès, mais sa largeur de 11.55 mètres sur la façade de la rue Bergeron est sous le standard de 15 mètres généralement reconnu pour l'emprise d'une rue locale. Une autre option pour donner accès à un éventuel projet urbain consiste à aménager une rue dans l'emprise hydro-électrique.

La topographie du site, où se trouvent deux (2) cours d'eau avec un dénivelé assez prononcé, représente une seconde contrainte quant aux possibilités d'aménagement du site. Ces dénivelés pourraient être traversés et contournés. Toutefois, les impacts environnementaux qui pourraient en résulter et surtout le manque d'espace de part et d'autre de ces obstacles naturels font en

sorte de limiter considérablement la mise en valeur de la bande de terrain, du moins pour un projet urbain d'ensemble occupant la totalité de cette bande.

Une autre contrainte constitue la nuisance sonore causée par le trafic autoroutier qui limite les possibilités de réaffectation du site et en atténue la valeur. Le développement d'un projet résidentiel ne saurait être envisagé sans l'aménagement préalable d'un écran antibruit en bordure de l'autoroute. L'alternative consisterait à affecter le site à des usages « légers » tels des activités récréatives et communautaires (ex : sentiers, piste cyclable, jardins collectifs) ou à des fins d'utilité publique (ex : passage de réseaux), lesquels ne requièrent pas l'aménagement d'un écran.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2009, la CMM révisait les limites des bois et corridors forestiers. Les bois et corridors demeurent ainsi une « limite » ou un secteur d'application des exigences métropolitaines pour la définition des usages compatibles et des mesures de protection.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Enfin, compte tenu de l'environnement résidentiel relativement homogène du quartier Sainte-Thérèse-en-Haut, la réaffectation de la bande agricole doit être compatible, en termes d'usages, avec cet environnement. Le statu quo est toujours une option. Toutefois, le développement résidentiel à Sainte-Thérèse et dans les municipalités adjacentes au cours des dernières décennies a eu pour effet de marginaliser davantage cette bande de terrain. Elle est en outre sous-exploitée, ne peut soutenir une activité agricole viable et pourrait davantage profiter à la collectivité.

Dans ces conditions, un développement urbain de moyenne densité, basé sur un design original et respectueux des contraintes, s'avère une option à explorer. Des affectations judicieuses sans nuisances pourraient être envisagées dans le but de rentabiliser les terrains en question dans une cohabitation harmonieuse avec l'affectation résidentielle adjacente. Les principaux défis entourant le développement de cet espace consistent, entre autres, à intégrer des mesures d'atténuation des nuisances sonores provenant de l'autoroute (écran antibruit, positionnement des bâtiments) puis à aménager des accès et liens routiers sécuritaires permettant d'optimiser le site.

Une alternative consisterait à affecter le terrain à des fins récréatives ou communautaires légères, en accord avec des accès aisés pour les piétons et cyclistes via l'emprise hydro-électrique et les boisés adjacents au terrain, y compris celui de Blainville.

Ces options d'aménagement doivent être considérées dans la mesure où le projet régional de conduite d'amenée d'aqueduc, déjà réalisé, ne vient pas en compromettre les opportunités de réaffectation.



<b>Nouvelles orientations, Agriculture</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Actions</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer une requalification optimale de la bande agricole tenant compte des contraintes d'aménagement et des impacts économiques pour la municipalité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Appliquer, sur la bande agricole, un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) pour évaluer tout projet de développement en fonction des multiples contraintes du site : accessibilité, environnement, topographie, nuisances sonores, dimensions, protection du couvert forestier à l'intérieur des bois et corridors forestiers métropolitain, etc;</li> </ul>
	<p><b>Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réaliser, pour tout projet de développement, une évaluation coûts / bénéfiques concernant l'installation de services publics par</li> </ul>

CARTE : « LES MILIEUX AGRICOLES »

### **3.9 - L'environnement et le développement durable**

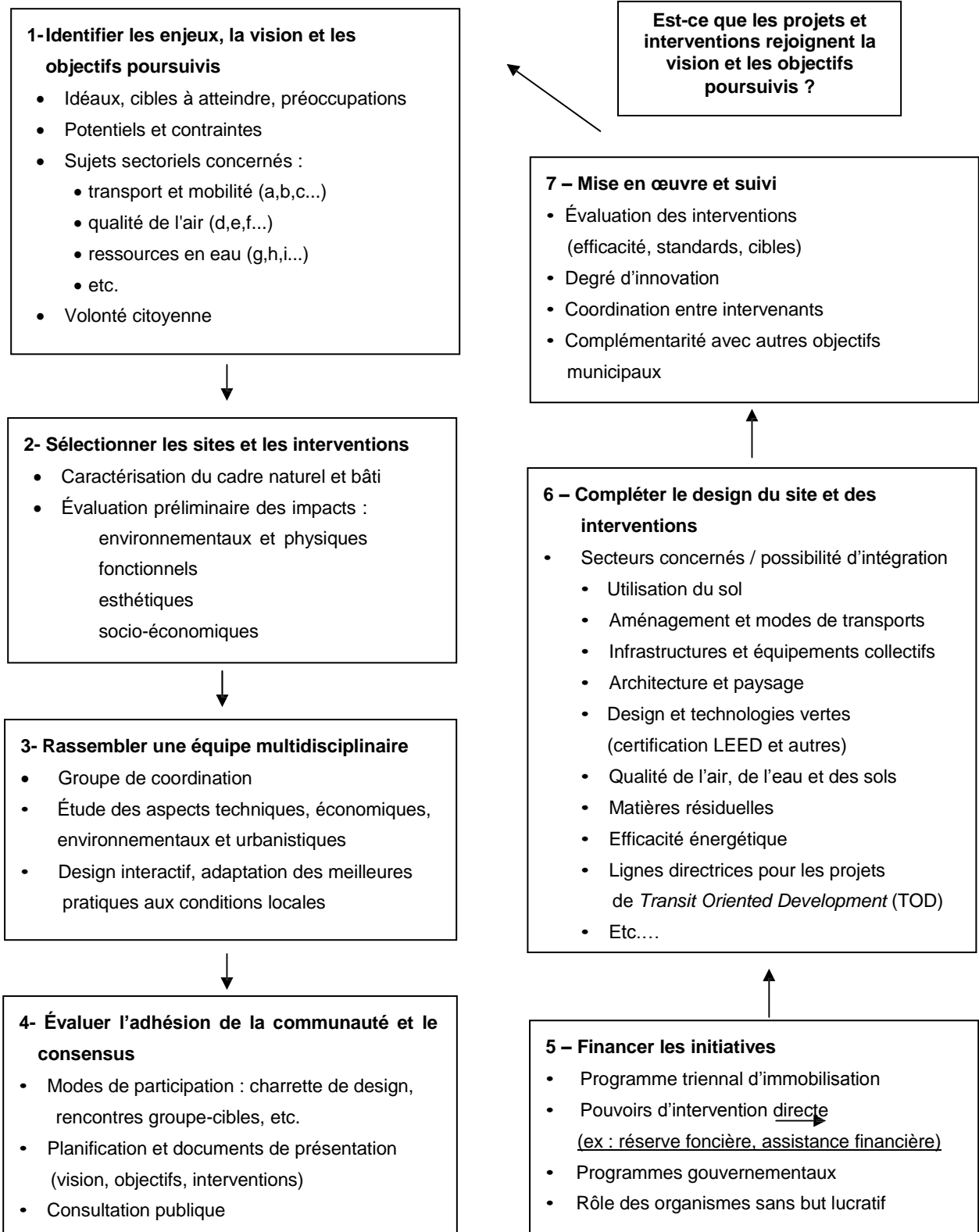
Le plan d'urbanisme propose des principes et des actions qui tendent vers un développement plus durable et soucieux de la qualité de l'environnement. La notion de développement durable, par ses dimensions économique, sociale et écologique, est vaste et est appelée à s'harmoniser davantage avec la planification urbaine au cours des prochaines années.

Plusieurs objectifs environnementaux sont étroitement intégrés avec l'aménagement du territoire, les infrastructures, équipements et services publics : réduire les émissions de gaz à effet de serre, optimiser l'espace urbain, protéger et réhabiliter les milieux naturels, diversifier les modes de transport, réduire la pollution de l'eau, de l'air et du sol, diminuer la consommation d'eau potable, accroître l'efficacité énergétique, etc.

Bien que le développement durable se caractérise par une approche intersectorielle, créative, participative et axée sur le long terme, les progrès environnementaux se mesurent au gré des projets d'aménagement et interventions concrètes sur le territoire et des impacts qu'ils entraînent.

Le cadre de référence suivant peut guider la municipalité et ses partenaires - développeurs, groupes d'intervenants, citoyens – pour identifier et mettre en œuvre des projets et initiatives plus viables pouvant s'inscrire, en tout ou en partie, dans une planification environnementale et urbaine intégrée.

## Processus de planification urbaine environnementale





## **4 – Les affectations et densités d’occupation du sol**

Les orientations d’aménagement et le concept d’organisation spatiale se traduisent dans un plan des aires d’affectations du sol. Ces affectations définissent la vocation dominante à attribuer selon les différentes parties du territoire, tout en permettant des fonctions complémentaires dans une faible proportion. Elles tiennent compte des affectations du territoire prévues au schéma d’aménagement de la MRC Thérèse-de-Blainville.

Les limites des aires d’affectation du territoire correspondent à une ligne de lot, à l’axe d’une voie de circulation, au lit d’un cours d’eau ou à la limite d’un périmètre d’urbanisation. Les limites des zones identifiées au règlement de zonage devront correspondre à celles des aires d’affectation. Toutefois, la limite des zones pourra ne pas correspondre exactement à la limite d’une aire d’affectation dans la mesure où cette variation n’excède pas 5 mètres.

Le territoire de la Ville de Sainte-Thérèse est composé de 10 aires d’affectations :

- Affectation résidentielle de faible et moyenne densité;
- Affectation résidentielle de moyenne et forte densité;
- Affectation commerciale;
- Affectation mixte - commerciale et résidentielle;
- Affectation centre-ville;
- Affectation institutionnelle;
- Affectation industrielle;
- Affectation conservation;
- Affectation agricole;
- Affectation transport.

### **4.1 – Affectation résidentielle de faible et moyenne densité**

Cette affectation regroupe les typologies de bâtiment associées aux habitations unifamiliales, bi-familiales et tri-familiales. La densité d’occupation est de moins de 30 logements à l’hectare. Les usages complémentaires autorisés sont les commerces de voisinage et de quartier, les équipements institutionnels et communautaires, les parcs et espaces verts et les utilités publiques.

### **4.2 – Affectation résidentielle de densité moyenne et forte**

Cette affectation regroupe les typologies de bâtiment associées aux habitations bi-familiales, tri-familiales, aux habitations multifamiliales comptant plus de trois (3) logements et les habitations pour personnes âgées. La densité d’occupation est de plus de 24 logements à l’hectare. Les usages complémentaires autorisés sont les commerces de voisinage et de quartier, les équipements institutionnels et communautaires, les parcs et espaces verts et les utilités publiques.

### **4.3 – Affectation commerciale**

Cette affectation vise les secteurs du territoire où sont concentrées les activités commerciales et de services. Elle regroupe les activités commerciales de voisinage, de quartier et régionales de même que les commerces et services de proximité.

Les activités commerciales à caractère artériel sont favorisées sur le boulevard Curé-Labelle, dans le pôle commercial Saint-Charles et dans le pôle René-A.-Robert. Dans ce dernier secteur, l'affectation commerciale continue de s'appliquer dans le contexte actuel de planification. À terme cependant, une affectation mixte commerciale-résidentielle pourrait être envisagée.

Le règlement de zonage viendra préciser les usages commerciaux autorisés dans chaque secteur commercial de façon à encourager, dans l'affectation « centre-ville », l'établissement d'un créneau commercial porteur, distinctif et destinatif.

Les usages complémentaires autorisés pour l'affectation commerciale sont les activités institutionnelles et communautaires, les parcs et espaces verts et les utilités publiques.

La densité de l'affectation commerciale se définit par le rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est situé.

### **4.4 – Affectation mixte – commerciale et résidentielle**

Cette affectation désigne les secteurs mixtes comprenant des affectations commerciales et résidentielles, ou qui se prêtent bien à cette vocation compte tenu de leur positionnement stratégique en termes de visibilité et d'accessibilité de même que de leur proximité du centre-ville et de la gare intermodale.

L'affectation mixte commerciale-résidentielle sur la rue Turgeon, applicable depuis la voie ferrée jusqu'au sud du boulevard Desjardins, s'inscrit dans un contexte de densification de la principale porte d'entrée du centre-ville. Les activités commerciales sont favorisées au rez-de-chaussée, alors que les habitations sont favorisées aux étages et dans les parties arrière des terrains n'ayant pas façade sur la rue Turgeon et le boulevard Desjardins. Les typologies résidentielles privilégiées sont les habitations multifamiliales.

Une seconde affectation mixte se trouve sur la rue Blainville, dans la continuité du centre-ville. Une cohabitation harmonieuse des usages est privilégiée pour ce secteur du noyau villageois.

L'autre secteur où s'applique une affectation mixte se trouve sur le boulevard Desjardins entre la rue Gratton et le boulevard Curé-Labelle. Il s'inscrit en continuité avec le secteur situé de l'autre côté de la voie ferrée, où un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) incluant des affectations commerciale et résidentielle est prévu, et avec lequel l'aménagement d'un boulevard urbain est privilégié. Les typologies résidentielles favorisées sont les habitations bi-familiales, tri-familiales et les habitations multifamiliales, et les usages commerciaux sont privilégiés au rez-de-chaussée. Pour l'affectation mixte commerciale et résidentielle, les usages complémentaires autorisés sont

les activités institutionnelles et communautaires, les parcs et espaces verts et les utilités publiques.

---

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

#### **4.5 – Affectation centre-ville**

L'affectation centre-ville comprend des activités commerciales, institutionnelles et résidentielles intégrées, où les différents usages cohabitent de façon harmonieuse dans un cadre de vie diversifié, animé et de qualité.

Les affectations commerciales autorisées sont les activités de voisinage et de quartier. Les activités commerciales de détail et de services, incluant la restauration, sont favorisées au rez-de-chaussée et les espaces à bureaux sont favorisés aux étages.

Les affectations institutionnelles privilégiées sont les établissements à vocation culturelle, artistique, éducative, communautaire et récréo-touristique.

Les affectations résidentielles autorisées comprennent une variété de typologies d'habitation, mais doivent privilégier une densité moyenne et élevée, en accord avec le cadre bâti et l'environnement du centre-ville.

Les usages complémentaires autorisés pour l'affectation centre-ville sont les parcs et espaces verts et les utilités publiques. La densité pour l'affectation « centre-ville » se définit par le rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est situé.

#### **4.6 – Affectation institutionnelle**

L'affectation institutionnelle comprend l'ensemble des équipements et services publics liés aux paliers municipal, régional, provincial et fédéral. Elle comprend également, de manière non limitative, les activités de nature parapubliques, telles que les écoles et les services sociaux, les lieux de culte, les établissements à vocation culturelle, artistique, éducative, communautaire et récréo-touristique de même que les espaces verts à portée collective.

#### **4.7 – Affectation industrielle**

L'affectation industrielle correspond au parc industriel de Sainte-Thérèse en bordure de l'autoroute 15. Elle regroupe des activités industrielles et semi-industrielles susceptibles de générer des nuisances à leur environnement immédiat. Les usages complémentaires autorisés sont les activités commerciales ayant une incidence sur les activités de voisinage et les milieux résidentiels en raison des nuisances qu'elles génèrent, de même que les utilités publiques. Pour l'affectation industrielle, la densité se définit par le rapport entre la superficie de plancher totale et la superficie de terrain sur lequel il est situé.

#### **4.8 – Affectation conservation**

Cette affectation correspond aux espaces naturels protégés et mis en valeur en raison de leur biodiversité et potentiel environnemental. Elle s'applique aussi à des espaces laissés à l'état naturel en raison de leur topographie. Les usages complémentaires autorisés sont les activités institutionnelles et communautaires de type récréatif léger qui s'intégreront harmonieusement au cadre naturel, les ouvrages de soutien au milieu naturel ainsi que les corridors et équipements d'utilités publiques.

#### **4.9 – Affectation agricole**

L'affectation agricole correspond à la bande de terrain située en bordure de l'autoroute 15, au nord de la sortie no. 23. Cet espace, inclus dans la zone agricole permanente, est le seul de la municipalité situé hors du périmètre urbain. Les usages complémentaires autorisés sont les affectations résidentielles de type unifamilial isolé, les utilités publiques et les parcs et espaces verts.

#### **4.10 – Affectation transport**

L'affectation transport correspond au secteur de la gare intermodale. Elle comprend les infrastructures, installations et composantes nécessaires au bon fonctionnement de cet équipement régional. Les usages complémentaires autorisés sont les parcs et espaces verts et les utilités publiques.

Les utilités publiques autorisées comme usages complémentaires au sein de plusieurs affectations sont des espaces de propriété publique et parapublique. Elle correspondent notamment aux emprises des autoroutes 640 et 15, à la voie ferrée du Canadien Pacifique, au site de matériaux secs situé sur le Chemin de la Côte Saint-Louis, à l'usine municipale d'épuration des eaux usées ainsi qu'aux lignes de transport hydro-électrique.

#### **4.11 – Densité d'occupation du sol**

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Afin d'assurer une urbanisation optimale à l'intérieur des aires d'affectation, la municipalité établie conformément au schéma d'aménagement et de développement ainsi qu'aux exigences métropolitaines, des seuils de densité résidentielle minimaux à atteindre pour les espaces vacants et à redévelopper.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Ainsi, pour les espaces « hors TOD », le seuil de densité résidentielle brute est fixé à 27 logements à l'hectare. Pour les espaces situés dans une aire TOD et à l'intérieur d'un corridor de transport, le seuil minimal de densité résidentielle brute est fixé à 40 logements à l'hectare.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Il est à noter que la Ville devra annuellement, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, produire et remettre à la MRC, un rapport sur les indicateurs de suivi de la densification réalisée sur le territoire des espaces voués à une urbanisation optimale. Le premier rapport, en date du 1<sup>er</sup> janvier 2015 devra faire état de la densification effectuée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, tel qu'exigé par la MRC.

---

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

CARTE : « AFFECTATIONS ET DENSITÉS »

## 5 – Les secteurs de planification particulière

### 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.

<sup>1</sup> 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.  
<sup>2</sup> 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 élaboré par Gehl architects <sup>1</sup> et par les guides d'aménagement de l'espace public élaboré par la *National Association of City Transportation Officials (NACTO)* <sup>2</sup>, 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





## 5.1 – Zone 1 – 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 résidents. 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





## 5.2 Zone 2 – 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.

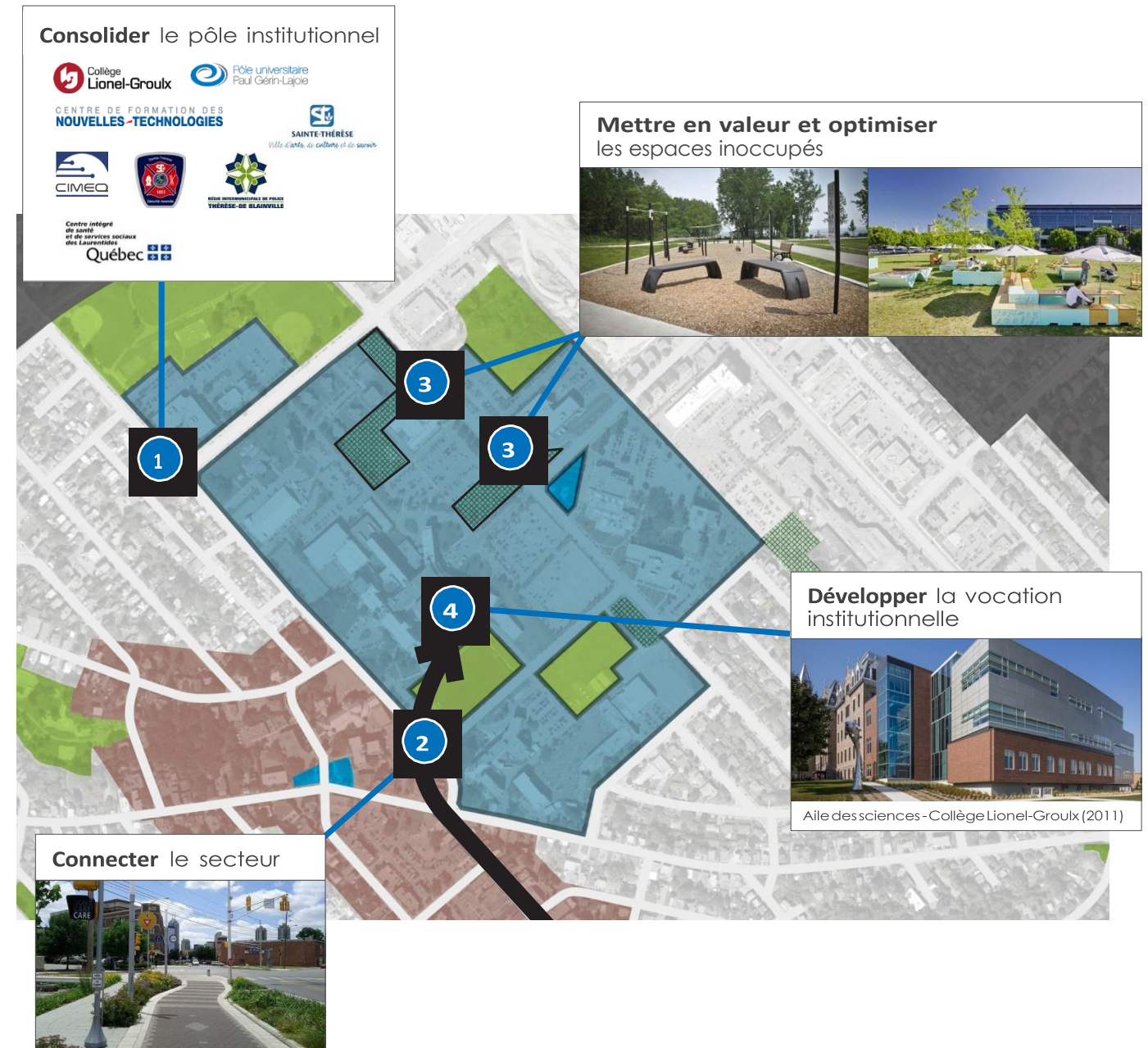
**L'intention d'aménagement pour le pôle institutionnel Lionel-Groulx se décline en deux volets. Le premier vise la consolidation de sa vocation institutionnelle, en misant sur l'optimisation des espaces vacants afin de garantir le développement des institutions présentes ou l'implantation de nouvelles. 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





### 5.3 Zone 3 – 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

commerciaux 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

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





## 5.4 Zone 4 – 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.

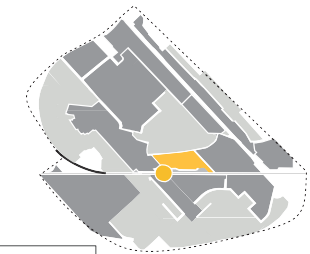
**L'intention d'aménagement pour cette unité de paysage consiste à poursuivre le changement de vocation du secteur et la densification par l'implantation d'usages résidentiels de moyenne densité.**

### 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





## 5.5 Zone 5 – 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 redéveloppement est donc faible. Toutefois, quelques locaux de type condo industriel sont vacants.

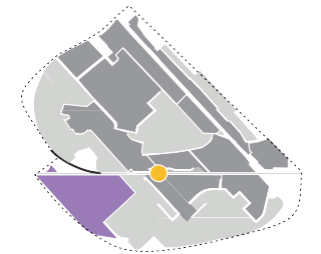
**L'objectif central pour l'unité de paysage est donc de préserver et consolider cette zone et de maintenir sa vocation de pôle d'emplois.**

### 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



## ZONED'AMÉNAGEMENTDIFFÉRÉ (PAE)

### 5.6 Zone 6 – 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 différé (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 différé.

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES	
Fonction dominante	Industrielle
Cadre bâti	Un ensemble de bâtiments industriels
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	
<b>Option 01</b>	
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	
<b>Option 02</b>	
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 DUCURÉ-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.





## 5.7 Zone 7 – 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

## 5.8 Zone 8 – 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

## 5.9 Zone 9 – 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 « vétéran », 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 vétéran »
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

## 5.10 Zone 10 – La frange Est du boulevard du 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

## 5.11 Zone 11 – La frange Ouest du boulevard du 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 résidants 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



## 5.12 Zone 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.

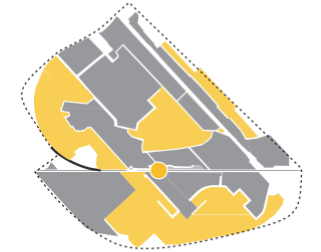
Malgré la volonté de préserver les quartiers dans l'état actuel, des projets de densification du cadre bâti, s'intégrant au tissu urbain et encadrés par des critères architecturaux, pourraient être réalisés. L'implantation d'un second logement, l'ajout d'un étage, la transformation en résidence bi-générationnelle,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

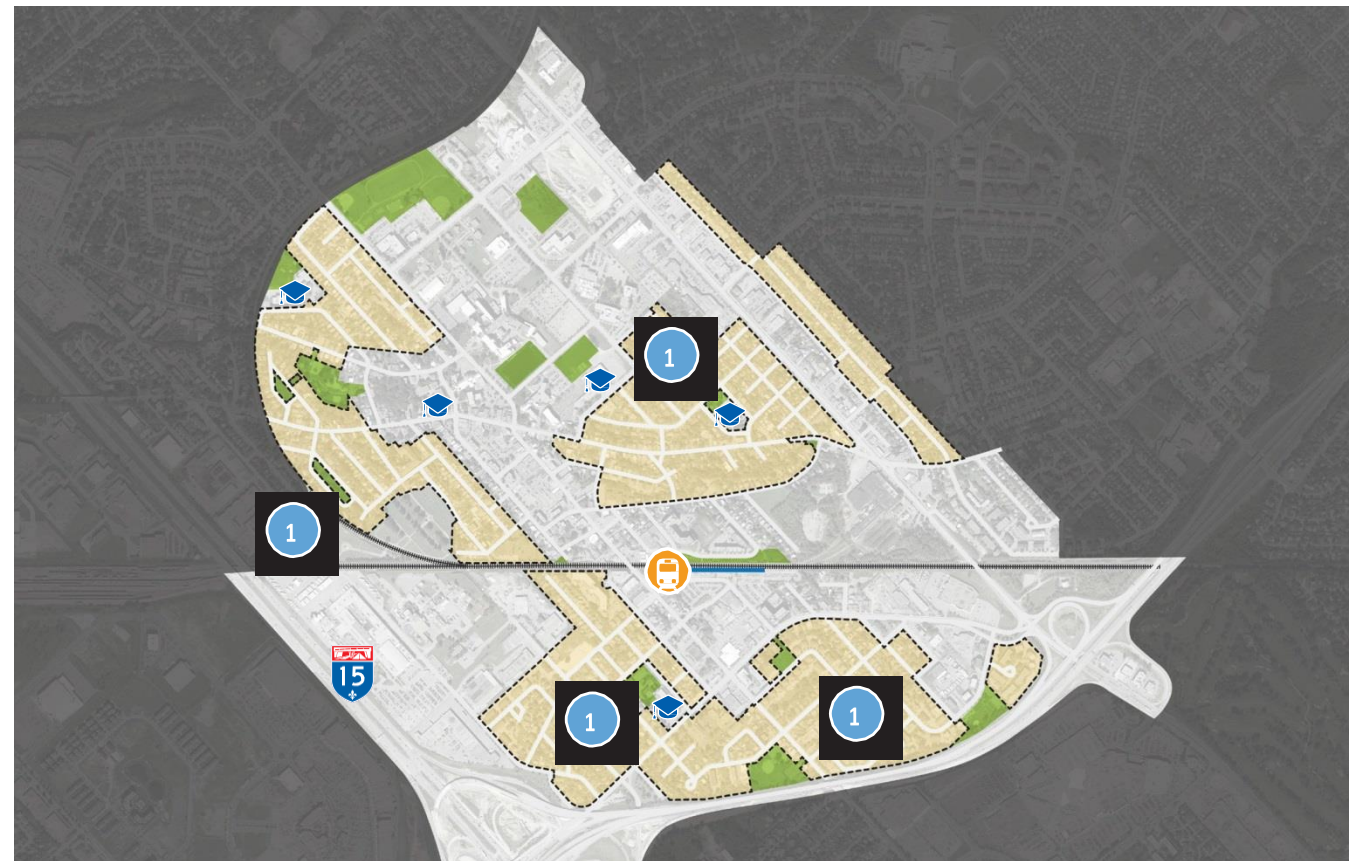
1. Maintenir l'ambiance de quartier de faible à moyenne densité
2. Embellir et verdier les espaces publics et privés
3. Améliorer le cadre bâti existant
4. Attirer de nouveaux résidents, notamment les familles
5. Autoriser une densification douce par l'ajout de logements supplémentaires ou de logements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



### 1 Maintenir l'ambiance de quartier



### Embellir et verdier



### 3 Améliorer et entretenir le cadre bâti



### 4 Attirer de nouveaux résidents



### 5.13 Zone 13 – Site de dépôt des matériaux secs

Cette zone, d'une superficie de 43 348 m<sup>2</sup>, est délimitée par le chemin de la Côte Saint-Louis, la limite municipale de la Ville de Blainville et la ligne arrière des lots des rues Filiatrault, James-Porteous, Thomas-Kimpton et Carré de Terrebonne. Située à la limite municipale de la Ville de Blainville, cette zone est occupée par un site de matériaux secs. Ce dernier est rendu à la fin de sa vie utile et n'est plus utilisé aujourd'hui.

Généralement, un tel site se prête davantage à une conversion en parc plutôt qu'à un projet de redéveloppement urbain compte tenu des contraintes du sous-sol. La mise en place d'équipement et d'infrastructures municipales ou communautaires en matière d'environnement, tel qu'un éco centre ou une aire de plantation, peut également être considérée. Toutefois, si un projet de redéveloppement urbain était envisagé, les objectifs d'aménagement pour cette zone sont les suivants :

- Exiger la réalisation d'une étude de caractérisation des sols afin d'identifier les contraintes liées à la réaffectation et à la réutilisation du site;
- Élaborer un concept d'aménagement prenant appui sur des principes de réhabilitation environnementale du site. Sous réserve des réaffectations possibles et des contraintes relevées, privilégier pour ce concept :
- un projet résidentiel intégré de faible ou moyenne densité, en continuité avec le tissu urbain adjacent;

- la mise en place d'infrastructures et d'aménagements communs;

l'évaluation, en concertation avec la Ville de Blainville, sur la possibilité de réutiliser le plan d'eau situé dans cette municipalité.

### 5.14 Zone 14 – Bande agricole

Cette zone, d'une superficie de 165 080 m<sup>2</sup> et d'une largeur maximale de 109 mètres, est délimitée par l'autoroute 15, la limite municipale de la Ville de Blainville, le quartier résidentiel de faible densité de Sainte-Thérèse-en-Haut et l'échangeur de la sortie no. 23 donnant sur la rue Saint-Charles et le boulevard Du Coteau. Actuellement affectée à des fins agricoles, cette bande de terrain offre un potentiel de réaffectation à des fins de développement urbain ou communautaires. À cette fin, les objectifs d'aménagement pour cette zone sont les suivants :

- Favoriser une implantation du cadre bâti et un aménagement des usages complémentaires et des espaces libres qui contribuent à la protection et à la mise en valeur des cours d'eau et qui s'intègrent harmonieusement aux caractéristiques topographiques du site;
- Privilégier l'application de standards d'innovation environnementale en ce qui concerne la conception des bâtiments et l'aménagement intégré du site;
- Préserver le couvert forestier à l'intérieur de la zone identifiée comme bois et corridors forestiers métropolitains.

**Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

- Privilégier des affectations dont la nature et l'intensité (type d'usage et densité d'occupation) généreront des déplacements pouvant être compatibles avec les difficultés d'accès du site et la vocation résidentielle du quartier Sainte-Thérèse-en-Haut;
- Encourager un design urbain qui, par le positionnement des bâtiments et les aménagements paysagers, atténuera les nuisances sonores de la circulation autoroutière au bénéfice des résidents du quartier résidentiel adjacent;
- Prévoir la mise en place de zones tampons ou d'autres mesures d'atténuation des impacts en bordure des zones résidentielles adjacentes;

## **Espaces voués à une urbanisation optimale**

---

### **Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

En complément aux 14 secteurs de planification particulière identifiés ci-haut, la MRC de Thérèse-De Blainville a entrepris en 2014, avec la collaboration des villes, un exercice détaillé d'estimation des espaces voués à une urbanisation optimale, soit les espaces vacants et les espaces à redévelopper. Les espaces vacants ainsi que les espaces à redévelopper sur le territoire municipal sont illustrés à la carte « Les secteurs de planification ». Il importe de noter qu'il s'agit d'une « photo » de la situation des espaces disponibles en date du 1<sup>er</sup> mars 2014, et ce, sans considération aux contraintes de développement.

---

### **Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

Alors que les espaces vacants représentent des sites sans construction, les espaces à redévelopper sont des terrains ou partie de terrain bâtis ou occupés d'une superficie de 0.5 ha et plus, qui présentent un potentiel pour accueillir de nouvelles constructions à des fins résidentielles ou mixtes. Ces derniers peuvent représenter des espaces de stationnement de grande superficie qui pourrait être optimisé, des espaces à requalifier, etc.

---

### **Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)**

## 6 – Les installations, infrastructures et équipements

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

### 6.1 – Installations d'intérêt métropolitain

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement définit des installations d'intérêt métropolitain correspondant à certaines installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques. De façon générale, ces installations soutiennent l'activité économique et sociale et offrent un service à l'ensemble du territoire métropolitain. Sur le territoire municipal, les installations d'intérêt métropolitain existantes sont les suivantes :

1. Salle de spectacle du Collège Lionel-Groulx;
2. Salle de spectacle d'Odyscène;
3. Bibliothèque municipale régionale;
4. Collège Lionel-Groulx;
5. Pôle universitaire Paul-Gérin Lajoie.

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

### 6.2 – Projets d'équipements et d'infrastructures

Règl. 1199-04 N.S. (7-03-16)

Les projets d'équipements collectifs et d'infrastructures publiques prévus au cours des prochaines années constituent des interventions stratégiques car ils peuvent entraîner des impacts significatifs sur l'aménagement et le développement du territoire térézien.

À titre d'exemple, certaines interventions peuvent modifier le paysage naturel ou bâti ou susciter l'intérêt pour de nouveaux projets de développement urbain. Il y a donc lieu d'évaluer les projets d'infrastructures et d'équipements publics en lien avec les orientations préconisées dans le plan d'urbanisme. Voici quelques projets dont la réalisation est envisagée au cours des prochaines années.

Équipements	Organisations impliquées	Coûts approximatifs
Caserne d'incendie	Ville de Sainte-Thérèse	6 M \$
Agrandissement de la bibliothèque	Ville de Sainte-Thérèse	5 M \$
Centre régional d'archives	Ville de Sainte-Thérèse	À évaluer
Réseau routier terre agricole	Ville de Sainte-Thérèse	5 M \$
Enfouissement réseau d'Hydro-Québec au centre-ville	Ville de Sainte-Thérèse	8.5 M \$
Revitalisation centre-ville (décanalisation de la rivière)	Ville de Sainte-Thérèse	À évaluer
Amélioration du réseau routier du centre-ville	Ville de Sainte-Thérèse	À évaluer



## Crédits

Ce travail a été réalisé sous la direction de M. Bruno Bergeron, urbaniste chez Fahey et Associés, assisté par Mathieu Langlois, urbaniste, Sylvain Gariépy, urbaniste, Hugues Fournier Le Ray, architecte-paysagiste, et Corinne Biolay, technicienne en paysage, tous de la même firme.

Nous remercions les élus et les représentants de la Ville de Sainte-Thérèse, plus particulièrement le Service d'urbanisme et de développement durable et son directeur, M. Normand Rousseau, pour leur aimable collaboration, leur soutien et leur confiance dans la réalisation de ce plan d'urbanisme. Nous saluons également les citoyens de Sainte-Thérèse et plusieurs intervenants socio-économiques qui ont participé aux groupes-cibles tenus dans le cadre de la préparation de ce plan d'urbanisme.

Plusieurs sources d'informations ont été utilisées dans le cadre de ce travail :

### **Des archives de la Ville de Sainte-Thérèse :**

Plan officiel du Village incorporé de Sainte-Thérèse-de-Blainville préparé par le Département des Terres de la Couronne, 1875-1912

Cité de Sainte-Thérèse, préparé par J.P. Martin, arpenteur-géomètre, 1962

Agglomération de Sainte-Thérèse, préparé par Gendron-Lefebvre, Consultants en aménagement, 1981.

Sainte-Thérèse Revi-Centre, préparé par Gendron-Lefebvre, 1986.

### **Des archives de la Société d'Histoire et de généalogie des Mille-Îles :**

1718 : Terrier Lacroix, # 035-2145, fonds Gérard Lajeunesse, P 015

Circa 1800 : carte dessinée par un curé, P 107, et Archives diocèse Saint-Jérôme

Après 1817 : Carte du fiel de Blainville, P 005

1819 : Carte de Charles Laurier, Seigneurie des Mille-Îles, partie Blainville, CA 606. S11831 : Carte de Joseph Bouchette

1849 : Carte de Féré-Laviolette

1875 Carte de J. H. Leclair, sans les maisons

1886 : Carte du Comté de Terrebonne, J. H. Leclair, NMC 16844, CA 601, S 171, D 11069

1889 : Carte de J. E. Gravel

1905 : Carte du ministère Agriculture, Canada



### **Autres références :**

Charron, Gilles J.G. (2002), Rue Blainville (est et ouest) : l'histoire de Sainte-Thérèse par ses vieilles maisons, les éditions J.G. Gilles Charron.

Daniel Arbour et Associés (2005), « Faubourg Boisbriand : Guide d'aménagement et de développement du secteur à dominante commerciale », en collaboration avec la Ville de Boisbriand, Cherokee Canada, DCYSM Architecture & Design et Pellow + Associates architects inc., 71 p.

Ethnotech Inc (2003), « Inventaire architectural de Sainte-Thérèse », Chargé de projet Yves Laframboise.

GEOCOM (2006), « Ville de Blainville : Positionnement et potentiel de développement de la fonction commerciale de Blainville, Rapport d'étape », 65 p.

La Société Biancamano Bolduc, Programme de revitalisation commerciale du centre-ville : Rapport final, en collaboration avec Boisvert, Mizoguchi et Ass., novembre 1997, 144 p.

La Société Biancamano Bolduc, Mise en valeur du secteur de la gare, rapport final, Ville de Sainte-Thérèse, avril 1998, 34 p.

La Société Biancamano Bolduc, Programme particulier d'urbanisme du secteur de la gare, rapport des étapes 1 et 2, analyse et concept d'aménagement, Ville de Sainte-Thérèse, mars 2000, 41 p.

Laurin Serge (1989), Les Laurentides, Collection Les régions du Québec : Histoire en bref, Éditions de l'IQRC, 190 p.

Ville de Sainte-Thérèse (1999), « Sainte-Thérèse, un village à raconter, une ville à découvrir : 150<sup>e</sup> anniversaire 1849 à 1999 », produit par le Comité organisateur des Fêtes du 150<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la Ville de Sainte-Thérèse, 60 p.

Vivre en Ville (2004), « Vers des collectivités durables : Trousse d'actions ».