

Mis à jour le 13 juillet 2026

PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE SAINTE-CATHERINE

RÈGLEMENT NUMÉRO 2008-PU-00

RÈGLEMENT CONCERNANT LE
PLAN D'URBANISME

CODIFICATION ADMINISTRATIVE

La présente codification administrative a été effectuée afin de faciliter la lecture du règlement 2008-PU-00 et ses amendements. Seuls les règlements originaux peuvent faire preuve de leur contenu.

PROPOSÉ PAR: Monsieur le conseiller Martin Gélinas

APPUYÉ PAR: Monsieur le conseiller Daniel Gagnon

RÉSOLU: Unanimité

Avis de présentation: 21 septembre 2009

Adoption: 29 septembre 2009

Entrée en vigueur: 13 novembre 2009

Amendé par le règlement 2008-PU-01 : 6 septembre 2011
Amendé par le règlement 2008-PU-02 : 5 octobre 2015
Amendé par le règlement 2008-PU-03 : 5 octobre 2015
Amendé par le règlement 2008-PU-04 : 4 juillet 2016
Amendé par le règlement 2008-PU-05 : 5 septembre 2017
Amendé par le règlement 2008-PU-06 : 31 mars 2020

Amendé par le règlement 2008-PU-07 : 29 juin 2020
Amendé par le règlement 2008-PU-08 : 26 août 2021
Amendé par le règlement 2008-PU-09 : 1^{er} mai 2023
Amendé par le règlement 2008-PU-10 : 6 septembre 2023
Amendé par le règlement 2008-PU-11 : 30 juin 2026

Mars 2009

LE CONSEIL DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
1.1	MISE EN CONTEXTE.....	1
1.1.1	LA RÉVISION DU PLAN D'URBANISME ADOPTÉ EN 2009	1
1.1.2	LA CONCORDANCE DU PLAN D'URBANISME AU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	1
1.2	CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT	2
2.	PORTRAIT DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE	3
2.1	CONTEXTE RÉGIONAL	3
2.2	CONTEXTE LOCAL	3
2.3	CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES	4
2.3.1	ÉVOLUTION DE LA POPULATION	4
2.3.2	ÉVOLUTION DU NOMBRE DE MÉNAGES	5
2.3.3	ÉVOLUTION DE L'ÂGE DE LA POPULATION	5
2.3.4	PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES	6
2.3.5	REVENUS DE LA POPULATION ACTIVE.....	6
2.3.6	EMPLOIS.....	7
2.4	FONCTIONS URBAINES	8
2.4.1	L'HABITATION	8
2.4.2	COMMERCE ET SERVICES	10
2.4.3	INSTITUTIONS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX	11
2.4.4	LES SERVICES D'UTILITÉ PUBLIQUE.....	11
2.4.5	INDUSTRIE	12
2.4.6	PARCS, ESPACES VERTS ET ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS	14
2.5	RÉSEAUX DE TRANSPORT.....	15
2.5.1	LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER.....	15
2.5.2	CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS.....	17
2.5.3	LA TRANSFORMATION DE LA ROUTE 132 ET LA RÉVISION DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	19
2.5.4	L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL.....	20
2.5.5	RÉSEAU DE CAMIONNAGE LOURD	20
2.5.6	RÉSEAU CYCLABLE.....	20
2.5.7	TRANSPORT COLLECTIF	21
2.5.8	RÉSEAU FERROVIAIRE	22
2.5.9	TRANSPORT MARITIME.....	22
2.6	LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES	23
2.6.1	TERRAINS CONTAMINÉS.....	23
2.6.2	LIEUX DE TRANSFERT, RECYCLAGE, TRAITEMENT ET ÉLIMINATION DES DÉCHETS DANGEREUX.....	24
2.6.3	PLAINES INONDABLES ET ZONE DE RISQUE DE MOUVEMENT DE SOL DE LA RIVIÈRE SAINT-RÉGIS.....	25

2.6.4	LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE.....	25
2.6.5	LA ZONE DE NIVEAU SONORE ÉLEVÉ ET DE VIBRATION.....	25
2.6.6	RISQUES ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET DE TRANSPORT.....	26
2.6.7	LES MILIEUX HUMIDES.....	26
2.6.8	LES RISQUES RELIÉS À LA QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT ET SES EFFETS SUR LA SANTÉ.....	27
2.7	LES SITES D'INTÉRÊT PARTICULIER	27
2.7.1	PRESQU'ÎLE À BOQUET	27
2.7.2	DIGUE ET ÎLOTS DE LA VOIE MARITIME	27
2.7.3	RAPIDES DE LACHINE	27
2.7.4	ÎLE AUX HÉRONS	27
2.7.5	RIVIÈRE SAINT-RÉGIS	28
2.7.6	LE BOULEVARD MARIE-VICTORIN	28
2.7.7	LE RÉCRÉ-O-PARC ET LE SECTEUR DES ÉCLUSES	28
2.7.8	LE PETIT BASSIN DE LA PRAIRIE	29
2.7.9	LES ESPACES BOISÉS	29
3.	BILAN DU PLAN D'URBANISME	32
4.	ORIENTATION ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	39
4.1	VISION DE DÉVELOPPEMENT.....	39
4.2	PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	39
4.3	LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....	43
4.3.1	AMÉLIORER LA QUALITÉ DU PAYSAGE URBAIN ET PROTÉGER LES PAYSAGES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN 43	
4.3.2	OPTIMISER L'UTILISATION DU SOL AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	47
4.3.3	VALORISER ET PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET RÉCRÉATIFS.....	52
4.3.4	RÉAMÉNAGER ET CONSOLIDER LE SECTEUR INDUSTRIEL	54
4.3.5	RÉAMÉNAGER LA ROUTE 132 EN BOULEVARD URBAIN DESTINÉ À LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE DYNAMIQUES, À ÉCHELLE HUMAINE ET AXÉS SUR LE TRANSPORT COLLECTIF	56
4.3.6	CONSOLIDER ET METTRE EN VALEUR LE SECTEUR CENTRE-VILLE AFIN DE CRÉER UN MILIEU DE VIE DYNAMIQUE ET COMPLET	59
4.3.7	OPTIMISER LA DESSERTE DE TRANSPORT EN COMMUN REQUISE À UN CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT DANS LA PERSPECTIVE DE LA TRANSFORMATION DE LA ROUTE 132 EN BOULEVARD URBAIN.	61
4.4	CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE.....	64
5.	GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION	65
5.1	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.....	65
5.2	AFFECTATIONS DU SOL	65
5.2.1	PRINCIPES DU DÉCOUPAGE DES AIRES D'AFFECTATION DU SOL.....	65
5.2.2	COMPATIBILITÉ DES FONCTIONS URBAINES OU DES USAGES	66
5.2.3	L'AFFECTATION « MULTIFONCTIONNELLE »	66
5.2.4	L'AFFECTATION « CENTRE-VILLE »	67

5.2.5	L'AFFECTATION « COMMUNAUTAIRE »	67
5.2.6	L'AFFECTATION « MULTIFONCTIONNELLE STRUCTURANTE ».....	68
5.2.7	L'AFFECTATION « INDUSTRIELLE LÉGÈRE »	69
5.2.8	L'AFFECTATION « INDUSTRIELLE LOURDE ».....	70
5.2.9	L'AFFECTATION « RÉCRÉATIVE ».....	70
5.2.10	L'AFFECTATION « UTILITÉ PUBLIQUE ».....	71
5.2.11	L'AFFECTATION « CONSERVATION ».....	72
5.2.12	TERMINOLOGIE	74
5.2.13	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX MARCHÉS D'ALIMENTATION ET AUX HÔTELS.....	79
5.2.14	DISPOSITIONS APPLICABLES AUX FONCTIONS « ÉQUIPEMENT INSTITUTIONNEL ET COMMUNAUTAIRE STRUCTURANT ET NON STRUCTURANT	80
5.3	ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉAMÉNAGEMENT	81
5.4	SECTEURS À DÉVELOPPER, REDÉVELOPPER OU REQUALIFIER	83
6.	PLANIFICATION DES TRANSPORTS.....	88
6.1	HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	88
6.2	TRACÉS ET TRAVAUX ROUTIERS PROJETÉS	88
6.2.1	PLAN DIRECTEUR DES RUES.....	88
6.2.2	RÉFECTION ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 EN BOULEVARD URBAIN COMME CORRIDOR DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT.....	89
6.2.3	DESSERTE DU SECTEUR INDUSTRIEL	90
6.2.4	RÉSEAU DE RUES LOCALES.....	91
6.2.5	BOULEVARD MARIE-VICTORIN.....	93
6.3	GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS DU RÉSEAU SUPÉRIEUR	93
6.3.1	AMÉNAGEMENT DES CORRIDORS ROUTIERS.....	93
6.3.2	NIVEAU SONORE ET VIBRATION	94
6.4	TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES	94
6.5	TRANSPORT EN COMMUN	94
6.6	TRANSPORT FERROVIAIRE	95
6.7	TRANSPORT MARITIME.....	95
6.8	LES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS.....	96
7.	OUTIL DE MISE EN OEUVRE.....	99
7.1	PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME	99
7.1.1	CORRIDOR DE LA ROUTE 132.....	99
7.1.2	INTERSECTION DES ÉCLUSES/ROUTE 132	100
7.1.3	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES.....	100
7.1.4	LE CORRIDOR DU BOULEVARD MARIE-VICTORIN.....	100
7.1.5	CENTRE-VILLE	101
7.2	PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)	101
7.3	LES ZONES À RÉNOVER	102
7.4	AUTRES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE.....	103
7.4.1	SITES D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE.....	103
7.4.2	PLAN D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE	103

8.	PLAN D'ACTION	104
9.	DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES	110
9.1	DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES	110
9.1.1	TITRE DU RÈGLEMENT	110
9.1.2	TERRITOIRE ASSUJETTI.....	110
9.1.3	VALIDITÉ.....	110
9.1.4	TABLEAUX, GRAPHIQUES ET SYMBOLES	110
9.2	DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES	110
9.2.1	UNITÉS DE MESURE.....	110
9.2.2	MODE DE DIVISION DU RÈGLEMENT.....	110
9.2.3	DIVISION DU TERRITOIRE EN AIRES D'AFFECTATION DU SOL.....	111
9.2.4	INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION DU SOL	111
9.3	DISPOSITION FINALE	111
9.3.1	ENTRÉE EN VIGUEUR.....	111
9.3.2	REMPLACEMENT	112
	ANNEXE « A » PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES	113
	ANNEXE « B » PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DURABLE DU BOULEVARD MARIE-VICTORIN	160

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR TYPE D'INDUSTRIE, SAINTE-CATHERINE, 2001.....	8
FIGURE 2 : COUPE DE RUE.....	92

LISTE DES PLANS

POTENTIELS ET CONTRAINTES DE DÉVELOPPEMENT	31
CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE	65
AFFECTATIONS DU SOL	85
SECTEUR À DÉVELOPPER, REDÉVELOPPER OU REQUALIFIER.....	86
HIÉRARCHIE ROUTIÈRE	98

1. INTRODUCTION

1.1 MISE EN CONTEXTE

1.1.1 La révision du Plan d'urbanisme adopté en 2009

En 2006, le Conseil municipal a entamé le processus de révision quinquennale du plan d'urbanisme qui permet, au plus une fois tous les cinq ans en conformité avec les pouvoirs qui lui sont dévolus par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, d'adopter un nouveau plan d'urbanisme et de remplacer la réglementation d'urbanisme. Ce plan d'urbanisme constituait la première étape d'un processus qui a été complété par l'adoption d'une nouvelle réglementation d'urbanisme le 29 septembre 2009.

Le plan d'urbanisme devait tenir compte des objectifs et des dispositions contenus au schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon, et à son document complémentaire, dont la version révisée est entrée en vigueur le 22 mars 2006. À ce moment, le contenu du schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui était en processus d'adoption, a également été pris en considération.

1.1.2 La concordance du plan d'urbanisme au plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté Métropolitaine de Montréal

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) est entré en vigueur en mars 2012. Le PMAD offre au Grand Montréal une perspective d'aménagement et de développement durable du territoire métropolitain. Ce dernier se décline en 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères d'aménagement agissant sur trois fronts, ceux de l'aménagement, du transport et de l'environnement.

Les municipalités régionales de comté (MRC), dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la CMM, devaient adopter un règlement de concordance au PMAD dans les deux ans qui ont suivi son entrée en vigueur.

Parallèlement au processus menant l'entrée en vigueur du PMAD, la MRC de Roussillon a réalisé plusieurs travaux de concordance. Ils ont touché principalement les thématiques de la consolidation des zones urbaines, des impacts des activités anthropiques sur la santé, des milieux naturels ainsi que du patrimoine et des installations d'intérêt métropolitain. L'aboutissement de ces travaux a été entériné par l'adoption, le 27 août 2014, du règlement numéro 170 « Règlement modifiant le SAR (Règlement numéro 101) (Concordance au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal) ». À la suite de l'entrée en vigueur de ce règlement, les municipalités devaient également assurer la concordance de leur réglementation d'urbanisme au schéma d'aménagement révisé.

Le plan d'urbanisme tient donc compte des orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et du schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de Roussillon.

1.2 CONTENU DU PRÉSENT DOCUMENT

Le chapitre 2 dresse le portrait général de la Ville de Sainte-Catherine selon différentes composantes à savoir la population, les fonctions urbaines, les réseaux de transport, les contraintes naturelles et anthropiques ainsi que les sites méritant un intérêt particulier dans la planification territoriale.

Afin de pouvoir assurer une certaine continuité ou conséquence dans la démarche de planification du territoire municipal d'une décennie à l'autre, un bilan du plan d'urbanisme de 1992 est dressé au chapitre 3.

Le chapitre 4 présente les défis et les orientations d'aménagement qui se traduisent visuellement en un concept d'organisation spatiale. Ce concept représente la vision de l'aménagement du territoire que souhaite se doter la Ville de Sainte-Catherine pour les 5 à 10 prochaines années.

Le chapitre 5 comprend les grandes affectations du sol et les densités de son occupation. Les grandes affectations du territoire sont délimitées au plan « Affectation du sol » qui fait partie intégrante du plan d'urbanisme. On définit également à l'intérieur de ce chapitre des directives quant au contrôle réglementaire du développement de certaines parties de territoires et de certaines activités dans la Ville de Sainte-Catherine. Ces principes réglementaires devront éventuellement être intégrés à la réglementation d'urbanisme.

Le tracé des principales voies de circulation et la planification du réseau de transport font l'objet du chapitre 6.

Le chapitre 7 décrit les outils de mise en œuvre des intentions énoncées au plan d'urbanisme à l'égard des secteurs qui méritent une attention particulière alors que le chapitre 8 contient un plan d'action dans lequel les différents projets identifiés au plan d'urbanisme sont regroupés et accompagnés d'une proposition d'ordre de priorité.

Enfin, les dispositions déclaratoires interprétatives et finales constituent le dernier chapitre.

2. PORTRAIT DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

2.1 CONTEXTE RÉGIONAL

Située dans la région administrative de la Montérégie, la Ville de Sainte-Catherine fait partie de la MRC de Roussillon, de même que les 10 autres municipalités qui la composent. Bien que la Ville de Sainte-Catherine occupe 2,4 % du territoire de la MRC, son poids démographique a augmenté régulièrement au cours des années pour se stabiliser autour de 11 % de la population de la MRC. En population, Sainte-Catherine occupe le 4^e rang sur 11 municipalités.

Tableau 1 : Population et superficie des villes de la MRC de Roussillon

Municipalité	Population		Superficie (km ²)	
Candiac	16 294	10,6%	16,40	4,4%
Châteauguay	43 618	28,5%	35,37	9,5%
Delson	7 475	5,0%	7,76	2,0%
La Prairie	22 250	14,5%	43,53	11,7%
Léry	2 425	1,6%	10,98	2,9%
Mercier	10 330	6,7%	45,89	12,4%
Saint-Constant	24 449	16,0%	56,58	15,2%
Sainte-Catherine	16 570	10,8%	9,06	2,4%
Saint-Isidore	2 529	1,6%	52,00	14,0%
Saint-Mathieu	1 937	1,3%	32,27	8,7%
Saint-Philippe	5 211	3,4%	61,66	16,6%
MRC	153 088	100,0%	371,50	100,0%

Source: l'Institut de la statistique du Québec consulté le 3 décembre 2008

Située à environ 20 kilomètres de Montréal et facilement accessible de l'autoroute 10 via la route nationale 132 ou l'autoroute 30 ou de l'autoroute 15 via le boulevard Marie-Victorin, la Ville de Sainte-Catherine bénéficie d'une localisation avantageuse.

2.2 CONTEXTE LOCAL

La ville est située en totalité dans un périmètre urbain et peu d'espace est encore disponible pour du nouveau développement. La Ville de Sainte-Catherine est caractérisée par un attrait majeur d'envergure régionale, le Récré-O-Parc, un espace naturel de grande qualité qui occupe 50 hectares sur 2,5 km de long, en bordure du fleuve Saint-Laurent.

Le Récré-O-Parc est séparé du territoire urbanisé de la ville par la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'habitation unifamiliale isolée domine largement le paysage résidentiel de Sainte-Catherine. Selon les données du recensement 2001 de Statistique Canada, 77 % des logements étaient occupés par leur propriétaire contre 23 % des logements en location, la même répartition que dans la MRC. Comparativement, la province comptait 58 % de propriétaires occupants. Nous y constatons aussi que près de 42 % du stock de logements de la Ville de Sainte-Catherine a été construit après 1990. Au niveau de la MRC, ce pourcentage oscille autour de 20 %.

Les activités commerciales se retrouvent principalement le long de la route 132, et dans une moindre mesure, sur les boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent.

Les citoyens de la Ville de Sainte-Catherine bénéficient d'un réseau de parcs et d'espaces verts qui se déploie sur l'ensemble du territoire. Au nombre de 24, ces parcs et espaces verts s'ajoutent au couloir récréatif exceptionnel en bordure du fleuve Saint-Laurent. Le réseau cyclable régional passe sur la digue de la Voie maritime, traverse le Récré-O-Parc et emprunte aussi le boulevard Marie-Victorin et la rue Centrale. La ville entretient aussi des pistes cyclables locales sur les rues des Cascades et des Marins, de même que dans l'emprise de transport d'électricité.

2.3 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Les données démographiques confirment que Sainte-Catherine s'est récemment développée en une ville résidentielle attirant une clientèle de jeunes familles qui en sont généralement à leur premier achat de maison.

2.3.1 Évolution de la population

Selon les données de Statistique Canada, la population de la Ville de Sainte-Catherine a connu une augmentation importante au cours des années 1990. En effet, une variation de l'ordre de 62,7 % a été observée entre 1991 et 2001, et particulièrement entre 1991 et 1996. Les tableaux suivants présentent les variations du rythme de croissance de la population au cours de cette période.

Tableau 2 : Évolution de la population entre 1991 et 2001

	1991	1996	2001
Sainte-Catherine	9 805	13 724	15 953
Roussillon	118 355	132 167	138 172
Le Québec	6 895 963	7 138 795	7 237 479

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

Tableau 3 : Taux de croissance de la population entre 1991 et 2001

	1991-1996	1996-2001	1991-2001
Sainte-Catherine	40,0%	16,2%	62,7%
Roussillon	11,7%	4,5%	16,7%
Le Québec	3,5%	1,4%	5,0%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

2.3.2 Évolution du nombre de ménages

Durant la période 1991-2001, le nombre de ménages a crû de 72,8 %. Le pourcentage de ménages comptant plus d'une personne est comparable à ce que l'on retrouve dans la région, mais dépasse de loin celui qui est recensé à l'échelle du Québec.

Tableau 4 : Caractéristiques des ménages, 1991-2001

Certaines caractéristiques des ménages	Sainte-Catherine			MRC Roussillon			Le Québec		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
Total - Tous les ménages privés	3 360	4 866	5 805	40 410	48 340	50 430	2634300	2 822 030	2 978 115
Ménages formés d'une seule personne	455	775	1 080	5 390	7 375	9 125	650350	769 830	880 770
Pourcentage des ménages une personne	13,5%	15,9%	18,6%	13,3%	15,3%	18,1%	24,7%	27,3%	29,6%
Revenu médian des ménages (\$) - Tous les ménages			55 103			54 981			40 468

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

2.3.3 Évolution de l'âge de la population

La répartition des groupes d'âge dans la population de la Ville de Sainte-Catherine est demeurée relativement stable depuis 1991. Alors que la population de la MRC et de la province connaît une part de plus en plus importante de personnes âgées et de moins en moins importante des jeunes, celle de Sainte-Catherine est caractérisée par une légère hausse depuis 1996 des 0 –14 ans, et une légère baisse de la part des personnes âgées de plus de 45 ans.

Tableau 5 : évolution de la part de la population par grands groupes d'âge 1991 à 2001

	Sainte-Catherine			MRC Roussillon			Le Québec		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
0-14 ans	26,5%	24,0%	25,0%	23,4%	23,0%	21,7%	20,0%	19,2%	17,8%
15-24 ans	12,7%	12,9%	11,4%	13,1%	12,6%	12,4%	13,4%	13,3%	13,1%
25-44 ans	41,2%	35,4%	37,9%	36,9%	35,0%	32,2%	34,4%	32,7%	29,9%
45-64 ans	15,4%	21,0%	19,9%	19,9%	21,6%	24,4%	21,0%	22,8%	25,8%
65 ans et plus	4,2%	6,7%	5,8%	6,8%	7,8%	9,3%	11,2%	12,1%	13,3%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

En somme, la proportion des jeunes dans la population de Sainte-Catherine est relativement plus élevée que celle de la MRC et de la province, et la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus est de loin inférieure à la moyenne de la MRC et du Québec.

2.3.4 Perspectives démographiques

Nous prévoyons au cours des prochaines années, une croissance moins importante de la population. Entre 2001 et 2018, nous prévoyons un taux de croissance moyen de la population de Sainte-Catherine d'à peine 2 %, mais un taux de croissance des ménages de 15,7 %.

Tableau 6 : Perspectives d'évolution de la population, 2001-2018

	Population			Taux de croissance moyen		
	2001	2008	2018	2001-2008	2008-2018	2001-2018
Sainte-Catherine	15 953	17 427	16 257	9,2%	-6,7%	1,9%
MRC Roussillon	138 172	142 934	146 055	3,4%	2,2%	5,7%
CMM	3 353 284	3 447 141	3 537 744	2,8%	2,6%	5,5%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Données sociodémographiques 2001-2018 de la CMM dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion des matières résiduelles, basées sur le recensement 2001 de Statistique Canada.

Tableau 7 : Perspectives d'évolution des ménages 2001-2018

	Ménages			Taux de croissance moyen		
	2001	2008	2018	2001-2008	2008-2018	2001-2018
Sainte-Catherine	5 805	6 622	6 681	14,1%	0,9%	15,1%
MRC Roussillon	50 430	53 467	57 068	6,0%	6,7%	13,2%
CMM	1 378 569	1 447 113	1 524 721	5,0%	5,4%	10,6%

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Données sociodémographiques 2001-2018 de la CMM dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion des matières résiduelles, basées sur le recensement 2001 de Statistique Canada.

2.3.5 Revenus de la population active

Avec un revenu total médian des personnes âgées de 15 ans et plus, la Ville de Sainte-Catherine se classe légèrement au-dessus de la région et de l'ensemble du Québec où l'on a recensé respectivement un revenu médian de 26 050 \$ et 20 665 \$ en 2001. Les revenus de la population de Sainte-Catherine proviennent dans 86,3 % de gains, ce qui est plus élevé que le profil de la région et du Québec. Par conséquent, les revenus

provenant de transferts gouvernementaux sont moins élevés à Sainte-Catherine. Ces derniers représentent 8,4 % des revenus alors que dans la région et au Québec, ils comptent pour 10 % et 13,9 % du total des revenus.

Tableau 8 : Revenu de la population active, 2001

Caractéristiques	Sainte-Catherine	Roussillon	Québec
Revenu (\$)			
Personnes âgées de 15 ans et plus ayant un revenu	11 265	100 965	5 506 245
Revenu total médian des personnes âgées de 15 ans et plus (\$)	27 441	26 050	20 665
Composition du revenu total (100 %)			
Gains en pourcentage du revenu	86,3	81,5	75,1
Transferts gouvernementaux en pourcentage du revenu	8,4	10	13,9
Autres sources de revenu en pourcentage du revenu	5,3	8,6	11

Source : Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

2.3.6 Emplois

Entre 1991 et 2001, la situation de l'emploi s'est améliorée au sein de la population de la Ville de Sainte-Catherine, le taux de chômage¹ passant de 8,4 % à 5,1 %.

Tableau 9 : Évolution des indicateurs du marché du travail, 1991-2001

	Sainte-Catherine			Roussillon			QUÉBEC		
	1991	1996	2001	1991	1996	2001	1991	1996	2001
Taux d'activité	73,5%	74,8%	76,0%	71,0%	68,4%	69,9%	65,1%	62,3%	64,2%
Taux d'emploi	67,3%	68,5%	72,1%	64,1%	62,6%	66,3%	57,3%	55,0%	58,9%
Taux de chômage	8,4%	8,3%	5,1%	9,7%	8,5%	5,2%	12,1%	11,8%	8,2%

Source: Statistique Canada, Recensements de 1991, 1996 et 2001.

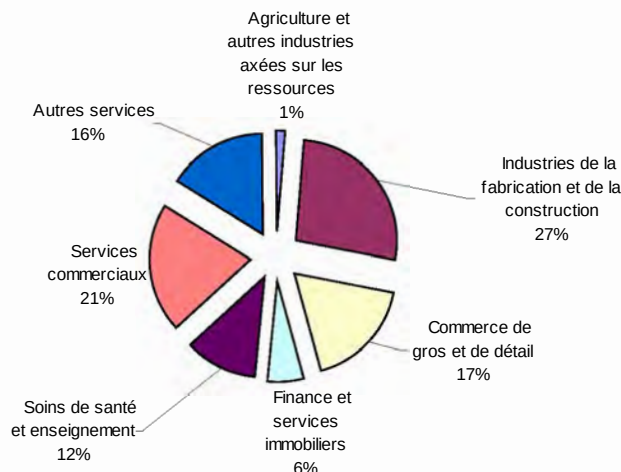
Avec la croissance de la population active caractérisant la Ville de Sainte-Catherine, les taux d'activité² et d'emploi³ demeurent plus élevés que ceux de la MRC et de la province. En 2001, ces taux atteignaient respectivement 76,0 % et 72,1 %, alors que ceux de la MRC affichaient respectivement 69,9 % et 66,3 %, et ceux du Québec 64,2 % et 58,9 %.

¹ Le taux de chômage = chômeurs / population active (personnes occupés et chômeurs). Les chômeurs sont les personnes sans emploi salarié et sans travail à leur compte, prêtes à travailler et ayant activement cherché un emploi salarié au cours des quatre semaines précédentes; ou ayant été mises à pied mais prévoyaient reprendre leur emploi; ou ayant pris des arrangements définis en vue de se présenter à un nouvel emploi dans les quatre semaines suivantes.

² Le taux d'activité = population active / population de 15 ans et plus. Population active = personnes soient occupés, soit en chômage.

³ Le taux d'emploi = population occupée / population de 15 ans et plus.

Figure 1 : Répartition de la population par type d'industrie, Sainte-Catherine, 2001



Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

Sur les 8 615 personnes actives habitant à Sainte-Catherine, en 2001, seulement 12,1 % travaillaient à Sainte-Catherine, alors que 19,1 % travaillaient dans une autre municipalité de la MRC, et 68,8 % à l'extérieur de la MRC. Nous pouvons donc considérer la Ville de Sainte-Catherine comme une ville-dortoir de la région.

2.4 FONCTIONS URBAINES

2.4.1 L'habitation

La croissance démographique de la population s'est accrue de façon importante au cours des années 1980 et 1990. Ainsi, entre 1986 et 1991 et entre 1991 et 1996, on signalait un taux de croissance quinquennal de près de 40 % à Sainte-Catherine. Cependant, au cours des cinq dernières années la croissance a diminué à 16 %, ce qui est encore très élevé. Nous pouvons supposer que la demande pour de nouveaux espaces résidentiels croîtra de façon importante au cours des prochaines années, alors que la ville est presque entièrement développée.

Tableau 10 : Caractéristiques des logements, Sainte-Catherine, 2001

	Ste-Catherine	Roussillon	QUÉBEC
Nombre de logements loués	1 325	11 510	1 246 745
Paievements mensuels bruts moyens (loués) (\$)	575	555	529
Nombre de logements occupés par le propriétaire	4 480	38 840	1 703 705
Paievements mensuels bruts moyens (propriétaire) (\$)	846	790	706
Certaines caractéristiques des logements privés occupés			
Nombre total de logements	5 805	50 435	2 978 110
Nombre de logements possédés	4 475	77% 38 920	77% 1 724 465
Nombre de logements loués	1 325	23% 11 510	23% 1 249 455
Nombre de logements construits avant 1991	3 355	58% 40 210	80% 2 630 670
Nombre de logements construits entre 1991 et 2001	2 450	42% 10 220	20% 347 440
Valeur moyenne des logements (\$)	100 627	106 344	110 668

Source: Statistique Canada, Recensement de 2001.

Tableau 11 : Mise en chantier résidentielle, Sainte-Catherine, 1992-2002

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	TOTAL
Résidentiel unifamiliales isolées	110	130	133	87	104	155	177	128	102	64	77	1267
Jumelés et en rangée	102	74	88	23	20	2	0	4	0	2	0	315
Multifamiliales	87	103	72	50	40	31	0	15	8	74	66	546
Mises en chantier totales	299	307	293	160	164	188	177	147	110	140	143	2128

Source : Société canadienne d'hypothèque et de logement, à partir du document Schéma d'aménagement régional révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

À Sainte-Catherine, près de la moitié des logements ont été construits au cours des années 1990. La majorité des logements aurait simplement besoin d'un entretien régulier, alors que 25,2 % nécessitent des réparations.

Tableau 12 : Logements privés occupés selon la période de construction, 2001

	Total	Avant 1961	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2001
Sainte-Catherine	5 800	390 6,7%	435 7,5%	970 16,7%	1 555 26,8%	2 445 42,2%
Roussillon	50 430	8 385 16,6%	8 185 16,2%	10 970 21,8%	12 670 25,1%	10 220 20,3%
Montréal	500 555	123 480 24,7%	80 705 16,1%	122 810 24,5%	105 260 21,0%	68 265 13,6%
Le Québec	2 978 115	984 095 33,0%	505 720 17,0%	610 275 20,5%	530 580 17,8%	347 440 11,7%

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

Tableau 13 : Logements privés occupés selon leur besoin d'entretien, 2001

	Total	Entretien régulier	Réparations mineures	Réparations majeures
Sainte-Catherine	5 800	4 340	1 240	220
	100,0%	74,8%	21,4%	3,8%
Roussillon	50 430	33 845	13 830	2 755
	100,0%	67,1%	27,4%	5,5%
Montérégie	500 555	332 105	132 945	35 485
	100,0%	66,3%	26,6%	7,1%
Le Québec	2 978 115	1 963 430	781 860	232 820
	100,0%	65,9%	26,3%	7,8%

Source : Statistique Canada, Recensement de 2001.

2.4.2 Commerces et services

Les commerces de Sainte-Catherine ont un rayonnement essentiellement local ou sous-régional. Ils se trouvent soit :

- le long de la route 132 qui est la principale artère commerciale ou;
- dans un noyau situé autour des intersections du boulevard Saint-Laurent et des rues Centrale et Union ou;
- dans un chapelet de commerces qui s'égrène le long du boulevard Marie-Victorin ou;
- isolés dans le milieu résidentiel (dépanneurs et autres).

Le secteur Saint-Laurent/Centrale/Union représente un noyau commercial et institutionnel. Nous y retrouvons des centres commerciaux, la bibliothèque de Sainte-Catherine, la clinique médicale, le bureau de poste et le centre communautaire.

Le boulevard Marie-Victorin présente une mixité des fonctions résidentielles, commerciales et institutionnelles. Sa proximité de la piste cyclable et du Récré-O-Parc ainsi que la qualité du paysage favorisent le maintien des commerces reliés à l'hébergement, à la restauration et au divertissement, particulièrement aux intersections de la promenade du Pont Levant et de la rue des Écluses. Les commerces y sont généralement établis depuis longtemps, les terrains sont souvent petits pour répondre aux exigences modernes, notamment en matière de stationnement, des interventions sont souhaitables sur plusieurs bâtiments et sur les aménagements de terrains pour les mettre à niveau.

Les abords de la route 132 à Sainte-Catherine comptent pour l'un des trois secteurs commerciaux stratégiques identifiés au schéma d'aménagement régional de la MRC de Roussillon. Sauf pour un court tronçon dans les environs de l'intersection de la rue des Écluses, seuls les commerces situés du côté nord de la route sont dans Sainte-Catherine. Les nouveaux commerces se sont plutôt implantés du côté sud, sur le

territoire de Saint-Constant où la profondeur des terrains est généralement plus adaptée aux exigences des commerces artériels.

Une autre particularité de cette artère commerciale est la largeur de l'emprise publique. Celle-ci était destinée à recevoir l'autoroute 30 qui n'a pas été construite. À certains endroits, une partie de l'emprise a été louée aux commerces qui l'occupent et l'entretiennent plus ou moins bien d'un point de vue esthétique. Face aux terrains vacants, elle est souvent laissée en friche. Il en résulte un recul très variable des commerces et des enseignes par rapport à la chaussée et des besoins en affichage assez singuliers lorsque ce recul est important.

Longtemps, le long de la route 132, dans Sainte-Catherine, les commerces de tous types, des habitations, des terrains vagues et des industries se sont succédés sans logique économique et spatiale apparente. Toutefois, il s'agit d'un secteur urbain en transition vers une vocation commerciale qui s'affirme au fur et à mesure du remplacement des usages non commerciaux et de la construction des terrains vacants conformément à la réglementation d'urbanisme.

Le choix d'un autre tracé pour l'autoroute 30 et le projet, en voie d'élaboration, d'aménager la route 132 en boulevard urbain est l'occasion de structurer cette artère commerciale pour favoriser l'épanouissement des établissements dans un environnement commercial intéressant et soigné.

2.4.3 Institutions et services gouvernementaux

Les bâtiments institutionnels sont principalement localisés dans le secteur Marie-Victorin/Centrale et dans le secteur Centrale/Saint-Laurent. Le premier regroupe l'hôtel de ville, l'église et l'école primaire Sainte-Catherine, le second le bureau de poste, le centre communautaire, la maison des jeunes et la bibliothèque.

On compte aussi quatre écoles primaires et deux écoles secondaires :

- École primaire des Boulingueurs (1^{re} à 5^e) ;
- École primaire de l'Odyssée (maternelle et de la 1^{re} à la 5^e) ;
- École primaire Saint-Jean (maternelle et de la 1^{re} à la 5^e) ;
- École primaire Sainte-Catherine (maternelle) ;
- École secondaire des Timoniers (6^e, sec.1 et 2) ;
- Collège privé Charles-Lemoyne (école secondaire).

Le Centre local de développement est localisé sur la route 132 à Sainte-Catherine.

2.4.4 Les services d'utilité publique

Le territoire est adéquatement desservi par Hydro-Québec, Bell Canada et Gaz Métropolitain. Deux des trois tours de télécommunication présentes sur le territoire ont été

érigées sur le terrain du garage municipal alors que la troisième est localisée dans le parc industriel de la rue Laurier.

Le réseau de distribution de Gaz Métropolitain emprunte le boulevard Marie-Victorin et la rue Centrale et rejoint le parc industriel dans l'emprise d'Hydro-Québec, située dans le prolongement du boulevard Saint-Laurent. Les conduites comptent 18 km.

Le traitement des eaux usées est assuré par une station d'épuration située sur l'île Sainte-Catherine dans la voie maritime du Saint-Laurent. L'approvisionnement en eau potable dépend, quant à lui, de l'usine de filtration située à Candiac. Ces deux installations suffisent à répondre à l'actuelle demande et peuvent encore recevoir une augmentation de la demande.

Le réseau d'aqueduc est en relativement bon état sur l'ensemble du territoire. Les réseaux d'égout sanitaire et pluvial sont satisfaisants.

Une partie du territoire municipal construit, où le terrain naturel est plus bas, est protégée contre les inondations dues à un refoulement d'égout par trois pompes et une génératrice.

Un plan directeur des réseaux d'aqueduc et d'égout est en préparation.

L'infrastructure de traitement des boues d'égout⁴ de la MRC est également localisée à Sainte-Catherine. La MRC projette d'aménager à Sainte-Catherine une déchetterie, soit un lieu aménagé sous surveillance où les citoyens pourraient apporter certains résidus.

Sainte-Catherine compte aussi sur son territoire une centrale hydro-électrique d'Hydroméga. Cette petite centrale fut mise en service en 1989 puis agrandie deux fois. Aujourd'hui, elle produit 91 000 000 kWh d'électricité entièrement vendue à Hydro-Québec. La centrale est très visible depuis le boulevard Marie-Victorin et offre peu d'intérêt esthétique. Cependant, la centrale, comme la Voie maritime dont elle exploite le dénivelé entre le canal principal et le canal de dérivation, n'est pas sans intérêt pour l'interprétation scientifique et industrielle.

2.4.5 Industrie

La Ville de Sainte-Catherine possède l'un des principaux pôles industriels de la MRC de Roussillon. Le secteur industriel de Sainte-Catherine, d'une superficie de 300 hectares, occupe toute la partie nord-ouest de la ville, ce qui représente 33,1 % de la superficie totale de la ville. On y retrouve 84 entreprises et 732 emplois, soit 15 % des entreprises et 8,3 % des emplois des secteurs industriels de la MRC.

⁴ « Boues d'égout » est le terme utilisé pour décrire les matières solides et liquides qui sont retirées, au moyen d'une pompe, des fosses septiques et des cuves de rétention que l'on trouve sur des terrains à usage résidentiel, commercial ou industriel. Les boues d'égout sont brutes et n'ont pas subi un traitement. Il ne faut pas les confondre avec ce qu'on appelle communément des « biosolides », qui sont les matières résiduelles des traitements que font subir aux eaux d'égout les stations d'épuration municipales. Ces matières résiduelles doivent satisfaire à des normes bien précises.

Le secteur industriel de Sainte-Catherine est réparti en trois zones distinctes. La zone au nord de l'emprise hydro-électrique est destinée à l'industrie lourde. Cette dernière se caractérise par une implantation pavillonnaire des bâtiments et la possibilité de rendre plus intensive l'utilisation du sol, par l'implantation d'autres bâtiments, dans les nombreux espaces libres. Les entreprises existantes dans cette zone génèrent des nuisances, normales considérant la nature de leurs activités, qui demandent, de la part d'une municipalité, de s'assurer que les usages qui pourraient y être sensibles soient tenus suffisamment éloignés ou soient autrement adéquatement protégés. Ces entreprises génèrent aussi un grand volume de circulation lourde qui endommage rapidement les rues lorsqu'elles ne sont pas conçues ni construites en conséquence. D'un point de vue municipal et comparativement aux usages résidentiels, commerciaux ou industriels légers, il y a une inadéquation entre les recettes fiscales associées aux industries lourdes et les dépenses en infrastructures et les contraintes à l'occupation du sol qu'elles entraînent.

Tableau 14 : Nombre d'entreprises et d'emplois par type d'industrie, 1997

TYPE D'INDUSTRIE	Nb	%	Nb emplois
Manufacturières	28	30 %	400
Commerce de gros	5	5 %	160
Commerce de détail relié à l'automobile	18	20 %	
Commerce de détail autre	8	9 %	
Construction	2	2 %	4
Transport	8	9 %	136
Entreposage	8	9 %	37
Entreprises de service	15	16 %	
TOTAL	92	100 %	737

Source : Programme de développement industriel de la Ville de Sainte-Catherine, La Société Biancamano, Bolduc, 1997.

La zone centre, localisée entre l'emprise hydro-électrique et la route 132, est certainement la plus mixte des zones du secteur industriel. L'incompatibilité des usages résidentiels qui s'y trouvent agit comme un frein à un développement industriel d'ensemble susceptible d'attirer des bâtiments industriels de qualité. Seule une opération majeure de restructuration urbaine pourrait remettre ce secteur sur le marché.

La zone sud, localisée de part et d'autre de l'autoroute 30, est pratiquement inoccupée. Elle n'est desservie ni par l'égout ni par l'aqueduc et un marais et un boisé occupent la partie sud de cette zone⁵.

La superficie vacante compte pour plus de la moitié de la superficie totale du secteur industriel, soit 40 hectares. L'affectation du territoire à l'industrie lourde, inscrite au schéma

⁵ Au sens du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, un boisé est une étendue de terrain plantée d'arbres d'une certaine densité et d'une superficie minimale de dix hectares d'un seul tenant ayant un rayonnement et un caractère régional.

d'aménagement de la MRC de Roussillon, ne fait que confirmer la concentration d'entreprises génératrices de nuisances au sud de la route 132. Elle crée peu de nouvelles opportunités de développement et par voie de conséquence, de perspectives pour de nouveaux revenus fiscaux.

2.4.6 Parcs, espaces verts et équipements récréatifs

On dénombre un total de vingt-cinq (25) parcs et espaces verts, dont cinq (5) espaces verts, quatorze (14) parcs de voisinage, trois (3) parcs de quartier, deux (2) parcs municipaux, un (1) parc-école et un (1) parc régional, le Récré-O-Parc⁶.

Le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts réalisé en décembre 2005 (Plani-Cité) permet d'orienter les interventions afin de développer un réseau de parcs et d'espaces verts adapté aux besoins de la population⁷.

Le plan directeur répond aux objectifs suivants :

- assurer une répartition équitable des parcs et espaces verts sur l'ensemble du territoire;
- développer une offre en matière de parcs et d'espaces verts adaptés aux besoins variés de la population;
- contribuer à améliorer l'esthétisme, les ambiances et les paysages de la ville par la mise en valeur des parcs et des espaces verts;
- développer des principes d'aménagement et des lignes directrices pour la planification et l'aménagement des parcs de la ville afin d'orienter les interventions futures;
- cibler et optimiser les investissements des dix (10) prochaines années dans les parcs et espaces verts pour le mieux-être de la population.

Les différentes problématiques soulevées dans ce plan directeur concernent la sécurité des aires de jeux, l'homogénéité des équipements, la qualité des aménagements et l'organisation spatiale des lieux, la répartition des parcs et des équipements sportifs sur l'ensemble du territoire ainsi que la qualité de desserte.

Enfin, l'investissement municipal global de consolidation et de développement proposé, dans le cadre du plan directeur, est d'environ 600 000 \$ sur une base annuelle en plus des enveloppes budgétaires consacrées à l'entretien régulier de ces espaces.

⁶ L'ensemble des définitions se retrouve dans PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine, décembre 2005. Des fiches synthèses et des exemples précis y sont cités (annexe 2).

⁷ PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine, décembre 2005.

2.5 RÉSEAUX DE TRANSPORT

2.5.1 La hiérarchie du réseau routier

La structure du réseau de transport actuel se définit selon quatre types de voies de circulation : autoroute, artère, collectrice et rue locale.

Autoroute 730

Une autoroute a comme fonction première de relier les grands pôles d'activités urbaines, elle privilégie les longs itinéraires, donne priorité à la circulation de transit ininterrompue et n'offre aucun accès aux propriétés.

Sur le territoire de Sainte-Catherine, le réseau autoroutier se résume par la présence de l'autoroute 730, un tronçon d'environ 4,5 km permettant de relier l'autoroute 30 à la route 132 depuis le 19 novembre 2010. Il est situé à la limite ouest de la Ville et se termine à l'intersection de la route 132. On dénombrait en 1998, sur le territoire de la ville, environ 17 500 véhicules/jours sur cet ancien tronçon de l'autoroute 30⁸.

Route 132

La route 132 est une route nationale sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Les routes nationales « comprennent les grands axes interrégionaux et extra provinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales, les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale ⁹ ».

La route 132 relie la Ville de Sainte-Catherine aux ponts Champlain et Mercier permettant ainsi l'accès au territoire de l'Île de Montréal. Elle assure également le lien entre les localités de la Rive-Sud ainsi qu'avec la réserve indienne de Kahnawake. La route 132 demeure encore le seul lien routier régional existant entre les deux segments de l'autoroute 30 ce qui provoque une augmentation démesurée du débit journalier moyen sur ce tronçon de la route 132.

La route 132 est une artère routière permettant de distribuer la circulation entre une autoroute et les routes collectrices des réseaux locaux. Sur une artère, la fonction de circulation pour un volume important de trafic est privilégiée par rapport à la fonction d'accès aux emplacements, le nombre d'intersections avec feux de circulation est limité et la distance entre ces intersections est assez importante. À l'heure actuelle, la route 132 à Sainte-Catherine est une artère où la fluidité de la circulation est affectée par un nombre

⁸ Selon le ministère des Transports du Québec, DJMA 1998 de la MRC de Roussillon, dans le Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

⁹ www.mtg.qc.ca/fr/reseau/routes/classes.asp.

important d'intersections avec ou sans feu de circulation et plusieurs accès à des propriétés.

Le débit de circulation atteint 47 600 véhicules/jours sur la route 132¹⁰. Selon l'ATC et l'AQTR, une artère urbaine se caractérise plutôt, à des fins de conception, par un débit de circulation de 5 000 ou 10 000 à 30 000 véhicules/jour¹¹. La sous-capacité de ce lien engendre des problèmes de fluidité et de sécurité, mais également des éléments problématiques tels que :

- L'augmentation marquée du risque d'accidents;
- La création de nuisances sur le milieu environnant (bruit et émanations plus importants);
- Le report de la construction de commerces structurants ou générant une dynamique commerciale intéressante ;
- L'aménagement incongru de la cour avant en raison de l'emprise excédentaire de la route et de la faible profondeur des terrains sur le territoire de Sainte-Catherine.

Le fort débit véhiculaire et la circulation lourde sur la route 132 sont susceptibles d'affecter la qualité du climat sonore environnant. Les milieux les plus sensibles aux perturbations du climat sonore sont les secteurs résidentiels, institutionnels ainsi que les parcs et les espaces récréatifs extérieurs.

La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) considère un seuil maximal acceptable de bruit de 55 dBA pour les milieux sensibles.

Collectrices

Les routes collectrices permettent, par définition, de relier les réseaux de déplacements locaux aux principaux axes de déplacements intermunicipaux. Les routes collectrices relient par ailleurs les différents quartiers de la ville et permettent une liaison vers les principaux points de consommation et de services. Elles sont construites de manière à recevoir un volume moyen de circulation et assurer une bonne fluidité de circulation tout en permettant l'accès aux terrains. Les routes collectrices constituent également des axes importants pour le transport en commun par autobus.

Dans la direction est-ouest, les collectrices sont le boulevard Marie-Victorin et le boulevard Saint-Laurent qui relie Sainte-Catherine à Delson. Dans la direction nord-sud, les collectrices sont la 1^{re} Avenue, les rues Centrale, Brébeuf, Jogues et le boulevard des Écluses.

¹⁰ Selon le ministère des Transports du Québec, DJMA 1998 de la MRC de Roussillon, dans le Schéma d'aménagement régional révisé de la MRC de Roussillon, 30 juin 2004.

¹¹ Supplément urbain au Guide de conception géométrique des routes, ATC, 1995 et Normes canadiennes de conception géométriques des routes, AQTR, 1987.

Les rues locales

Une rue locale permet d'assurer les déplacements quotidiens dans les quartiers résidentiels et les pôles de commerce et services de voisinage. L'accès aux terrains est privilégié par rapport à la fluidité de la circulation. Une rue locale est construite pour recevoir un volume de circulation relativement faible.

Le réseau local requiert un niveau de sécurité supérieur avec notamment des mesures de réduction de la vitesse des déplacements automobiles.

De façon générale, la hiérarchie routière de la ville est organisée de manière à limiter la circulation de transit sur les rues locales.

2.5.2 Caractéristiques des déplacements ¹²

Le tableau 15 reproduit les données disponibles sur la part modale des déplacements à Sainte-Catherine à l'heure de pointe du matin. Les faits saillants sont les suivants :

- a) à l'heure de pointe du matin, 60 % de l'ensemble des déplacements motorisés se dirigent vers l'extérieur du territoire de Sainte-Catherine;
- b) les déplacements vers une destination sur la Rive-Sud (incluant Sainte-Catherine) représentent plus de la moitié (53 %) des déplacements automobiles produits par Sainte-Catherine;
- c) les déplacements entre un point d'origine et un point de destination, tous deux à Sainte-Catherine, représentent 32 % des déplacements produits et 57 % des déplacements attirés par Sainte-Catherine. L'automobile est utilisée pour 69 % de ces déplacements alors que la marche et le vélo comptent pour 31 % d'entre eux;
- d) la part modale du transport collectif pour les déplacements motorisés produits est de 8 % et de 0,9 % pour les déplacements motorisés attirés. Ces rapports sont comparables à ceux de l'ensemble des 4 municipalités du secteur est de la MRC de Roussillon et bien inférieur à ceux de la MRC de Champlain qui sont de 21,3 % des déplacements produits et de 9,3 % pour les déplacements attirés;
- e) la totalité des déplacements en transport collectif vers l'extérieur se destine vers l'île de Montréal et les déplacements en transport collectif vers Sainte-Catherine ne constituent même pas 1 % des déplacements motorisés s'y dirigeant;
- f) la part modale du transport scolaire (autres motorisés) est importante (15,6 %);

¹²

Les données et les résultats d'analyse sur les déplacements sont tirés du rapport TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, pp. 6 à 12, dans lequel les résultats de l'enquête origine-destination AMT (2003) ont été utilisés.

- g) il y a très peu de déplacements actifs entre Sainte-Catherine et les municipalités voisines; la route 132 semble avoir un effet de barrière;
- h) considérant que le territoire de Sainte-Catherine produit relativement peu de déplacements actifs ou en transport collectif, il n'est pas surprenant d'y trouver un taux de possession automobile élevé (0,62 automobile par personne contre 0,54 dans la MRC de Champlain).

Tableau 15 : Caractéristiques des déplacements lors de la pointe du matin

Déplacements selon le mode de transport **de** Sainte-Catherine **vers** :

	Auto	T. collectif	Bi-modal	Actif
Sainte-Catherine	1 958	0	0	875
Saint-Constant	526	0	0	0
Candiac	350	0	0	0
Delson	218	0	0	0
Centre-ville de Montréal	1 065	511	326	0
Île de Montréal centre	538	124	0	0
Île de Montréal-Ouest	498	0	0	0
Île de Montréal-Est	124	0	0	0
MRC de Champlain	1 81	0	0	0
Laval	92	0	0	0
Couronne nord	46	0	0	0
Couronne sud (excluant Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine)	767	0	0	0
TOTAL	7 266	636	326	875

Déplacements selon le mode de transport **vers** Sainte-Catherine **de** :

	Auto	T. collectif	Bi-modal	Actif
Sainte-Catherine	1 958	0	0	875
Saint-Constant	508	0	0	0
Candiac	145	0	0	14
Delson	93	0	0	47
Centre-ville de Montréal	55	0	0	0
Île de Montréal centre	119	0	0	0
Île de Montréal-Ouest	73	0	0	0
Île de Montréal-Est	0	0	0	0
MRC de Champlain	362	38	38	0
Laval	0	0	0	0
Couronne nord	0	0	0	0
Couronne sud (excluant Candiac, Delson, St-Constant et Ste-Catherine)	684	0	0	0

TOTAL	3 997	38	38	936
--------------	--------------	-----------	-----------	------------

Déplacements – modes de transport utilisés à Sainte-Catherine

Possession automobile	Déplacements automobiles	Déplacements T. collectif	Déplacements actifs	Déplacements autres motorisés
0,62 auto par personne*	74,7 %	6,5 %	9,0 %	15,6 %

* moyenne pour les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine

2.5.3 La transformation de la route 132 et la révision de la hiérarchie routière

L'ouverture prochaine d'un nouveau tronçon de l'autoroute 30 va modifier quelque peu l'utilisation de la route 132 sur le territoire de Sainte-Catherine, mais les débits pourraient demeurer élevés étant donné les perspectives de croissance des territoires qu'elle continuera de desservir.

Le ministère des Transports a prévu reconstruire la route 132 en boulevard urbain sur cinq kilomètres entre l'intersection de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine et la rue Principale à Delson, d'ici 5 ans.

La MRC a commandé une étude sur la hiérarchisation routière des villes de Candiac, Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant afin de déterminer les raccordements nécessaires et souhaitables entre les réseaux municipaux et le nouveau boulevard urbain¹³. Cette étude prend notamment en considération les caractéristiques des déplacements. La hiérarchie routière recommandée afin de bien intégrer le boulevard urbain de la route 132 au développement du territoire comprend, sur le territoire de Sainte-Catherine :

Artère principale :	Route 132
Artère secondaire à envisager	Rue à travers le secteur industriel au sud de la route 132 et menant à proximité de la gare Sainte-Catherine.
Collectrices :	Rue Jogues, entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent Boulevard des Écluses Rue Brébeuf, entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent

¹³ TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, Étude réalisée pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, 55 p.

	Rue Centrale Boulevard Saint-Laurent, entre les rues Centrale et Jogues
Collectrice panoramique :	Boulevard Marie-Victorin
Collectrices en zone industrielle : <i>(conditionnel à la faisabilité technique et financière)</i>	Rue Garnier Boulevard Hébert 1 ^{re} Avenue, au nord du boulevard Saint-Laurent
Rues locales	Autres rues

La hiérarchie routière recommandée est illustrée au chapitre 6.

2.5.4 L'état du réseau routier municipal

Plusieurs rues ne possèdent pas de bordures, ce qui amène les automobilistes à se stationner sur l'emprise non aménagée de la rue ou encore ce qui conduit à la réalisation d'aménagements forts disparates de l'emprise par les riverains. Ce phénomène se présente surtout en bordure des rues du secteur industriel, de même que sur les rues Lamarche, Jogues, Brébeuf, Centrale et Union.

L'emprise du boulevard Marie-Victorin, sur certains tronçons, déborde bien au-delà du trottoir nord. Des riverains utilisent ainsi la portion non construite de l'emprise, parfois à des fins commerciales, surtout comme espace de stationnement.

2.5.5 Réseau de camionnage lourd

La circulation lourde générée par le transport de marchandises perturbe la qualité de vie des résidents notamment en termes de bruit et de poussières. Conséquemment, la circulation de transit de camions est interdite sur toutes les rues du réseau municipal. La circulation de camion à destination d'une entreprise dans le secteur industriel ou à destination du quai de la Voie maritime du Saint-Laurent doit se faire par la route 132 et les rues locales du secteur industriel. Cette consigne est généralement respectée.

Le réseau routier, à l'intérieur du secteur industriel, compte des culs-de-sac partant de la route 132 et aboutissant à l'emprise, non construite, du prolongement du boulevard Saint-Laurent. Plusieurs de ces rues n'ont pas été construites en fonction des exigences des véhicules lourds.

2.5.6 Réseau cyclable

La Ville de Sainte-Catherine offre une piste cyclable faisant partie d'un réseau régional le long du boulevard Marie-Victorin et de la rue Centrale et dans le Récré-O-Parc. La ville entretient aussi une bande cyclable locale le long des rues des Cascades et des Marins ainsi que sous l'emprise de la ligne de transport d'électricité. Un court tronçon relie les deux rives de la rivière Saint-Régis (du Portage) entre l'espace vert Gravel-Guérin et la rue Rivard à l'intersection de la rue du Parc.

Tel qu'indiqué au schéma de la CMM et de la MRC, le réseau cyclable régional se poursuivra éventuellement vers le sud pour rejoindre la Ville de Saint-Constant et l'ouest de la MRC. Le schéma de la MRC encourage la Ville de Sainte-Catherine dans l'aménagement de liens cyclables dans l'axe de la route 132, dans une perspective de boulevard urbain, du boulevard des Écluses, de la rue Brébeuf, de la rue Centrale et de la rue Léo.

Le Plan de mobilité active et durable de la Ville, adopté le 10 mars 2015, établit un portrait complet et actualisé, en 2014, des réseaux de mobilité active (vélos et piétons) et propose 55 actions concrètes adhérant aux orientations suivantes :

- favoriser les déplacements piétonniers;
- compléter et réaménager le réseau de voies cyclables (plan illustrant le réseau cyclable projeté dans le *Plan de mobilité active et durable*);
- tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes;
- favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

2.5.7 Transport collectif

Le Conseil intermunicipal de Transport Roussillon dessert la Ville de Sainte-Catherine.

Les circuits de transport collectif sillonnent le territoire de la Ville de Sainte-Catherine en empruntant les voies de circulation suivantes : du nord au sud, Centrale, Brébeuf, des Merisiers, des Cascades, des Écluses et Jogues; du sud au nord, Centrale, Brébeuf, des Cascades et Jogues; d'est en ouest : Marie-Victorin, Saint Laurent, Route 132, des Ormes et Saint-Jean; enfin, d'ouest en est : Marie-Victorin, Saint-Laurent et la Route 132.

L'entreprise Tarso inc. offre également un service de minibus (2) en direction de Montréal, Brossard, Longueuil, Verdun, Saint-Laurent, Lasalle, Châteauguay, Le Moyne et Greenfield Park.

Tous les circuits principaux ont Montréal pour destination en passant par le pont Champlain, avec ou sans arrêt au terminus de Brossard. Le pont mercier est utilisé pour six retours depuis la station de métro Angrignon. Un circuit desservira le terminus de Longueuil à compter de janvier 2009. Aucun des circuits n'est exclusif à Sainte-Catherine puisqu'ils transitent tous par Saint-Constant ou Delson. Cette situation a eu une influence déterminante sur la part modale nulle du transport collectif (en 2003) pour les destinations autres que l'île de Montréal.

2.5.8 Réseau ferroviaire

La compagnie Le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (SL&H) opère le chemin de fer traversant le territoire de Sainte-Catherine pour rejoindre le quai de la Voie maritime et les industries qui le borde. Située à l'extrémité ouest de la ville, la voie ferrée longe la limite de la réserve amérindienne de Kahnawake ainsi que le canal de la Rive-Sud pour se terminer à l'extrémité est du secteur industriel.

La localisation de ces voies ferrées en milieu urbain peut poser certains problèmes d'incompatibilité, de nuisances et de sécurité publique à proximité d'usages sensibles. Le réseau ferroviaire est toutefois présentement situé exclusivement en milieu industriel. Advenant un rapprochement entre certaines activités ferroviaires et usages sensibles identifiés au schéma d'aménagement révisé, la Ville devrait prévoir des dispositions relatives au bruit et aux vibrations des activités ferroviaires dans ses règlements d'urbanisme et la planification.

2.5.9 Transport maritime

La Voie maritime du Saint-Laurent relie l'océan Atlantique et le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Cette voie navigable, inaugurée en 1959, est ouverte de la fin mars à la fin décembre et permet l'accès à 15 grands ports internationaux et à une cinquantaine de ports régionaux plus modestes¹⁴.

Ce grand réseau navigable comprend notamment le canal de la Rive-Sud dont l'une des écluses se situe à Sainte-Catherine, alors qu'une deuxième est localisée à Saint-Lambert. Ce canal permet de relier le port de Montréal au lac Saint-Louis. Il constitue alors un axe de transport fortement utilisé par plusieurs entreprises. À Sainte-Catherine, les navires peuvent s'amarrer au quai en eaux profondes appartenant à la Voie maritime du Saint-Laurent. Les entreprises intéressées à utiliser le quai doivent obtenir un bail de la Voie maritime. L'utilisation du quai est telle qu'il ne reste de l'espace que pour des utilisations sporadiques.

Le transport maritime en vrac, très utilisé par les entreprises de Sainte-Catherine, génère des nuisances non négligeables sur le territoire de la ville. Citons l'entreposage à l'air libre de sel de déglacage, de charbon et de gypse dont les amoncellements sont visibles depuis le reste de la ville et particulièrement depuis le Récré-O-Parc. L'état des lieux laisse supposer qu'aucun mécanisme n'empêche le transport par la pluie et les eaux de ruissellement d'une partie de ces matériaux polluants jusqu'au fleuve.

Le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon soulève une problématique au niveau des embarcations de plaisance entre le lac Saint-Louis et le fleuve, car les petites embarcations doivent cohabiter avec les gros transporteurs.

¹⁴ « La Voie maritime du Saint-Laurent, rappel technique et historique », par Pierre Lefort, Société historique du Marigot, www.histoirequebec.qc.ca.

La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est responsable de la gestion de la Voie maritime. Le gouvernement fédéral demeure cependant propriétaire des infrastructures et continue d'agir au niveau de la réglementation.

2.6 LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

2.6.1 Terrains contaminés

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC identifie une liste des sites contaminés mise à jour par le ministère de l'Environnement du Québec (2001). Cette liste est régulièrement mise à jour par le Ministère du développement durable, environnement et de la lutte aux changements climatiques (MDDELCC) et peut être consultée sur le site Internet du Ministère.

À titre indicatif, le tableau 16 fournit la liste de terrains contaminés sur le territoire de Sainte-Catherine, selon le répertoire des terrains contaminés du MDDELCC en date du 6 avril 2015¹⁵.

Tableau 16 : Liste des terrains contaminés à Sainte-Catherine

Terrains	Localisation
Administration de la voie maritime du St-Laurent I.C.G. Propane inc.	600, rue Garnier Sainte-Catherine
C Cort inc.	5540, route 132 Sainte-Catherine
Domaine des Cascades	3605, rue Marie-Victorin Sainte-Catherine
Entreprises Marnet inc. (Les)	Lot P-669 rue Laurier Sainte-Catherine
Foreign Car Parts & Accessories Inc. Schenk, Robert	6685, route 132 Sainte-Catherine
G.R.S. International (1983) Inc. Henri Loder	6042, route 132 Sainte-Catherine
John Reid et Fils Ltée	7000, route 132 Sainte-Catherine
Lefebvre, Sylvain et Pichette, Sylvie	580, rue Centrale Sainte-Catherine
Les entreprises A. Dumont inc.	1000, rue Centrale Sainte-Catherine
Marchand, Pierre et Marchand, Daniel	1545, 1re Avenue Sainte-Catherine
Margyle Marine Kenmont Marine inc.	705, 1re Avenue Sainte-Catherine
Ministère des Transports du Québec	Autoroute 30 Sainte-Catherine

¹⁵ Source : Ministère du développement durable, environnement et de la lutte aux changements climatiques, *Répertoire des terrains contaminés*, consulté le 6 avril 2015,

<http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>

Ministère des Transports du Québec	6885, route 132 Sainte-Catherine
Nova PB inc.	1200, rue Garnier Sainte-Catherine
Restaurant Belle Province Ryan, Alfred	3945, route 132 Sainte-Catherine
Rue Jogues (entre 132 et boulevard Marie-Victorin)	
Ryan, Alfred	3945, route 132 Sainte-Catherine
Sergaz inc. Ultramar Canada inc.	5240, route 132 Sainte-Catherine
Services de transport Trac-World inc.	6565, boulevard Hébert Sainte-Catherine
Services environnementaux Clean Harbors Québec inc.	6785, Route 132 Sainte-Catherine
Systèmes accessair inc. Dostie, Guy	1905, rue Pasteur Sainte-Catherine
Transit Sainte-Catherine Inc. Trac-World inc.PP+	6565, boulevard Hébert Sainte-Catherine
Ultramar ltée (Couche-Tard)	5540, route 132 Sainte-Catherine
Ville de Sainte-Catherine (prolongement boulevard Saint-Laurent)	

Source: Ministère du Développement durable, Environnement et parcs, Répertoire des terrains contaminés disponibles sur le site Internet, version à jour 23 février 2009.

De plus, le petit bassin de La Prairie, délimité par la Presqu'île Boquet au nord, le prolongement du parc Cherrier à l'ouest, le bord de l'eau au sud et la limite municipale à l'est, est identifié comme site aquatique contaminé.

2.6.2 Lieux de transfert, recyclage, traitement et élimination des déchets dangereux

Certains sites industriels localisés à Sainte-Catherine ont été identifiés dans le schéma de la MRC comme des sources de risques potentiels reliés au transport de matières dangereuses. À ce sujet, il serait souhaitable qu'un comité intermunicipal soit mis sur pied pour approfondir la question. Les sites déjà identifiés à ce sujet sont :

- Services environnementaux Laidlaw (Aujourd'hui services environnementaux Clean Harbors Québec inc. au 6785, route 132);
- Nova PB inc.;
- Environnement Systech Inc. (Aujourd'hui Nova PB au 1200, rue Grenier).

Un projet de lotissement, de construction ou de travaux doit être précédé d'une réhabilitation du sol en fonction de la nature du projet. De plus, conformément à

l'orientation régionale, la ville doit s'assurer de l'intégration visuelle de travaux qui impliqueraient du déblai ou du remblai.

Les trois sites se trouvent en zone industrielle et aucun changement de vocation du secteur n'est envisagé de sorte que l'occupation du sol à proximité ne devrait pas être soumise à plus de contraintes et, inversement, les opérations industrielles pourront continuer en autant qu'elles respectent, entre autres, les paramètres de la réglementation municipale.

2.6.3 Plaines inondables et zone de risque de mouvement de sol de la rivière Saint-Régis

Les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre confluent vers la rivière du Portage, laquelle se jette dans la Voie maritime à Sainte-Catherine. Ces rivières sont caractérisées par de nombreux méandres. Elles occupent des vallées de largeur variable dont les berges escarpées sont parfois sensibles au glissement de terrain. Les plaines inondables et les zones de mouvement de terrain de ces cours d'eau sont identifiées au SAR.

La cartographie des plaines inondables et des risques de mouvement de sol est reproduite sur le plan des potentiels et contraintes du présent plan d'urbanisme.

Toutefois, elles ont fait l'objet d'une cartographie plus précise qui doit servir au contrôle de l'utilisation du sol par le biais de l'application de la réglementation d'urbanisme.¹⁶

2.6.4 Ligne de transport d'énergie

La double ligne de transport d'énergie électrique de 315 kV traverse toute la ville d'est en ouest. Elle est souvent non aménagée et l'emprise impose une coupure importante dans la trame urbaine de la ville.

2.6.5 La zone de niveau sonore élevé et de vibration

Le bruit généré par la circulation sur la route 132 et l'autoroute 30 peut à l'occasion dépasser 55 dBA à certaines heures, sur des distances variables, selon les caractéristiques des bâtiments, la température, etc. Des mesures préventives, conformes aux dispositions du document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon, se doivent d'être appliquées.

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

¹⁶ Dessau Soprin pour la Ville de Sainte-Catherine. Travaux de protection contre les inondations et l'érosion en bordure des rivières du Portage, Saint-Régis et Saint-Pierre sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. No de projet 680034, juin 1999, carte 1 : Inventaire du milieu naturel.

2.6.6 Risques associés aux activités industrielles et de transport

D'autres sources de risques pour la santé humaine doivent également être prises en compte dans les décisions relatives à la gestion du territoire et à la mise en place de mesures d'urgence en cas d'accident. Ces sources sont :

- la zone industrielle de Sainte-Catherine où des produits solides, liquides ou gazeux ou potentiellement dangereux sont manipulés;
- la route 132 et l'autoroute 30 sur lesquelles des produits présentant un risque sont transportés, mais aussi où l'importance même de la circulation crée des contraintes à l'utilisation du sol;
- les voies ferrées du chemin de fer Saint-Laurent et Hudson qui desservent la zone industrielle et le quai;
- la Voie maritime du Saint-Laurent qui est empruntée par des navires transportant des produits de toutes sortes;
- le gazoduc qui traverse le territoire.

D'autre part, ces éléments et la capacité de la ville à ingérer les risques peuvent également être considérés comme des potentiels, dans la perspective où la Ville de Sainte-Catherine souhaite que se développe son secteur industriel et générateur d'emploi.

2.6.7 Les milieux humides

La cartographie des milieux humides du grand Montréal comprise au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, réalisée en 2010, identifie les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques qui serviront de référence pour l'élaboration des plans de conservation des milieux humides par les municipalités locales.

Tel que le souhaite la MRC de Roussillon, la Ville tient compte de la présence des milieux humides de son plan d'urbanisme puisqu'ils fournissent des services écologiques essentiels: ils jouent un rôle déterminant dans le contrôle des inondations, de la qualité de l'eau, de l'érosion des berges et pour la préservation de la biodiversité.

La cartographie du schéma d'aménagement révisé est illustrée de façon schématique et est présentée à titre de référence pour les municipalités locales dans le cadre de l'élaboration de leur plan de conservation qui devra être élaboré et approuvé par le MDDELCC. Deux secteurs de milieux humides sont illustrés sur le territoire de Sainte-Catherine, soit près du bassin de virage de la voie maritime et dans la partie non développée à proximité de la limite sud-ouest de la municipalité (voir plan 2 « Concept d'organisation spatiale »).

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

2.6.8 Les risques reliés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé

De nouvelles études démontrent que le transport routier a des impacts sur la santé pulmonaire de la population vivant à proximité d'une artère routière importante. Ces études ont été réalisées à Montréal près des quartiers résidentiels de l'autoroute Décarie. Ils ont retrouvé la présence de substances toxiques dans l'air comme l'ozone troposphérique, dioxyde d'azote (NO₂) et des particules fines et de l'ozone (O₃), un puissant irritant pour les yeux, le nez et les voies respiratoires supérieures. Actuellement, il n'existe pas d'étude faite sur les grands axes routiers de la Montérégie. Par contre, une attention particulière sera portée afin de limiter l'installation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderie) accueillant des personnes vulnérables en bordure de la route 132 et de l'autoroute A-730.

2.7 LES SITES D'INTÉRÊT PARTICULIER

2.7.1 Presqu'île à Boquet

Le site de la Presqu'île à Boquet, localisé dans le Récré-O-Parc, est identifié comme site d'intérêt archéologique au schéma de la MRC. Cette assignation a pour effet d'obliger la municipalité à informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'autoriser certains travaux. Précisément, on y a déjà identifié des vestiges archéologiques du moulin et de quelques maisons, des vestiges de l'ancien chemin reliant La Prairie à Châteauguay de même que des vestiges d'un village amérindien¹⁷.

2.7.2 Digue et îlots de la Voie maritime

La digue et les îlots de la Voie maritime, localisés en partie à Sainte-Catherine, sont identifiés comme sites d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC. Ces milieux humides sont composés principalement de vastes herbiers aquatiques et de marais riverains.

2.7.3 Rapides de Lachine

Le site des Rapides de Lachine est identifié comme site d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC. De plus, le ministère de l'Environnement du Québec projette d'identifier le site comme refuge faunique afin de protéger la valeur exceptionnelle des habitats de qualité et d'assurer leur conservation. Le site offre par ailleurs des activités aquatiques telles que la pêche sportive de salmonidés ensemencés qui se fait à partir des berges du Récré-O-Parc de Sainte-Catherine.

2.7.4 Île aux Hérons

Identifié site d'intérêt faunique et floristique au schéma de la MRC, l'Île aux Hérons a un statut particulier au niveau fédéral. Par l'entremise du Service canadien de la faune, Environnement Canada confère un statut d'importance nationale aux habitats dont la perte

¹⁷ Héritage Laurentien, Plan d'aménagement écologique et de naturalisation du Récré-O-Parc et de la digue de la Voie maritime du Saint-Laurent, mars 2003.

nuirait directement aux espèces indigènes fauniques. Il œuvre à la protection de l'Île aux Hérons en le constituant refuge d'oiseaux migrateurs. L'organisme Saint-Laurent Vision 2000, qui collabore avec le Service canadien de la faune et le ministère de l'Environnement du Québec, a sélectionné cet habitat afin de le préserver.

2.7.5 Rivière Saint-Régis

La rivière Saint-Régis compte parmi l'un des éléments forts du patrimoine naturel de la ville. Même si le développement urbain lui a parfois tourné le dos, sa présence très perceptible détermine le paysage urbain de la ville. Son embouchure est un milieu naturel sensible qui requiert un plan d'intervention en cas de travaux.

2.7.6 Le boulevard Marie-Victorin

Le boulevard Marie-Victorin traverse le territoire de Sainte-Catherine d'est en ouest sur 2,7 km. Il est localisé entre la limite de la Ville de Delson et la rue Centrale. Le boulevard est sinueux et offre des vues très intéressantes sur la Voie maritime et sur le centre-ville de Montréal. L'environnement bâti y est principalement résidentiel. L'aménagement du boulevard comprend un trottoir du côté sud, deux voies de circulation sans stationnement et une piste cyclable du côté nord. Il n'y a pratiquement aucune construction entre le boulevard et le canal.

Environ 100 000 cyclistes par année empruntent le corridor cyclable du boulevard et du Récré-O-Parc. Ce tronçon représente un fort potentiel de route panoramique selon le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (non en vigueur). De plus, la limite est du corridor constitue une porte d'entrée importante du territoire de la Ville de Sainte-Catherine à mettre en valeur.

Malgré l'achalandage considérable et les atouts du milieu pour créer un corridor panoramique exceptionnel, on ne compte pas de mobilier urbain au design particulier (ex. bancs, tables, abris, poubelles, abreuvoirs, éclairage d'ambiance) contribuant à donner à ce corridor un caractère récréotouristique.

Il existe encore quelques terrains vacants le long du boulevard Marie-Victorin. Lors de demandes de changement de zonage visant certains de ces terrains vacants, la ville a adopté par la même occasion des règlements de plan d'implantation et d'intégration architecturale (P.I.I.A.) pour ces terrains qui visent notamment la conservation des vues, l'aménagement paysager, la protection des arbres et la qualité des façades.

2.7.7 Le Récré-O-Parc et le secteur des écluses

La ville possède un parc d'envergure régionale, le Récré-O-Parc¹⁸. Identifié comme une aire d'affectation récréative au schéma d'aménagement régional de la MRC, cet espace naturel de qualité a une superficie de 50 hectares sur 2,5 km de long, et est situé en rive

¹⁸ En fait, le terrain appartient au Gouvernement du Canada et est géré par l'Administration de la Voie maritime qui le loue à la Ville de Sainte-Catherine.

du fleuve Saint-Laurent, face aux rapides de Lachine. Ce site demeure parmi les principaux pôles d'attraction culturelle et touristique de la MRC et fait partie du Réseau Régional projeté par la MRC. Le site comprend un refuge faunique d'oiseaux migrateurs et présente un potentiel d'interprétation archéologique et historique. Il est accessible à vélo et par automobile par le pont des Écluses.

Le lieu est bien connu des résidents de la région qui le fréquentent pour des activités de plein air. Il offre notamment une plage artificielle et un site pour des événements d'envergure. Près de la moitié de sa clientèle provient de Sainte-Catherine et de Saint-Constant (40 %), alors que les autres visiteurs proviennent de Montréal, particulièrement des arrondissements à proximité du pont Mercier (40 %), et de la Rive-Sud (20 %). Sa fréquentation est estimée à environ 115 000 visiteurs par année.¹⁹

Le site compte de nombreux atouts pour un développement, par exemple le caractère naturel du lieu, ses attraits récréatifs, la proximité du fleuve, particulièrement des Rapides de Lachine, et la connexion au réseau régional de pistes cyclables. La principale faiblesse du site est sa situation de cul-de-sac et les difficultés techniques à l'inscrire dans un circuit en boucle, qui rendent moins évidente l'implantation d'un équipement régional d'envergure.

Les infrastructures et bâtiments du Récré-O-Parc méritent des rénovations. La ville souhaite que le potentiel du Récré-O-Parc soit exploité au mieux et que son implication financière soit réduite. Plusieurs options sont à l'étude actuellement, celles-ci allant d'un milieu de construction jusqu'à la possibilité de rétablir l'ancien terrain de camping.²⁰

2.7.8 Le petit bassin de La Prairie

Le bassin de La Prairie s'étend, sur la Rive-Sud, de Sainte-Catherine à Saint-Lambert. Il comprend les rapides de bassin de La Prairie, subdivisé en grand et petit bassins, et le canal. Le petit bassin de La Prairie, à Sainte-Catherine, compte parmi les cinq secteurs de conservation de la MRC de Roussillon. Il fait partie des pôles d'attraits majeurs de la MRC.

2.7.9 Les espaces boisés

Le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon (juin 2004) identifie 3 boisés sur le territoire de Sainte-Catherine. Le plus à l'est, situé à la confluence des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre a perdu une grande part de sa superficie au développement urbain et se limite aujourd'hui essentiellement aux rives et à la plaine inondable où il continue d'avoir une valeur écologique et esthétique. Le second, approximativement situé entre le bout des rues des Goélands et des Orioles au nord et l'arrière des lots riverains de la route 132 et la route 132 elle-même a également été sérieusement entamée depuis son identification par la MRC et, ce qui en reste, fait l'objet d'un projet de développement. Finalement, le dernier boisé, beaucoup plus vaste, se trouve au bout des rues Pasteur et

¹⁹ Récré-O-Parc de Sainte-Catherine, Étude de marché, rapport final, GGBB, décembre 2004.

²⁰ Plan stratégique. Analyse de vocations pour le Récré-O-Parc, 9 mars 2005. Daniel Arbour et Associés.

Laurier, entre l'autoroute 30 et la limite municipale de Saint-Constant. Le côté Ouest de l'autoroute 30 est également couvert d'une forêt qui se prolonge, au-delà du chemin de fer, sur le territoire de la Réserve indienne de Kahnawake. Ces derniers terrains boisés doivent encore faire l'objet d'une caractérisation, mais il est appréhendé que le roc y est peu profond et que le patron de drainage des terres a été altéré lors de la construction de l'autoroute 30, augmentant ainsi la superficie aujourd'hui caractérisée par une végétation de milieu humide.

Ville de Sainte-Catherine

Bilan du plan d'urbanisme

3. BILAN DU PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme de 1992 identifiait les orientations d'aménagement et les objectifs à atteindre en lien avec le développement de la Ville de Sainte-Catherine. Ces divers objectifs pouvaient être atteints par la réalisation de projets, par l'application d'une réglementation et/ou par une combinaison d'actions réglementaires.

Le tableau suivant dresse la liste de ces objectifs et évalue l'atteinte ou non de l'objectif.

Orientation d'aménagement 1	
Assurer le développement optimal des secteurs résidentiels.	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
1.1 Favoriser la rationalisation de la fonction résidentielle en poursuivant d'abord l'expansion du développement des secteurs bâtis.	Les nouveaux secteurs se sont développés par blocs et rationnellement. Il reste peu d'espaces vacants.
1.2 Ajuster les densités permises à l'évolution du marché domiciliaire.	Fait. Sainte-Catherine a surtout attiré un marché de premiers acheteurs. L'évolution du marché continue d'alimenter la réflexion sur le devenir de la ville.
1.3. Planifier le prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'est pour faciliter la mise en valeur des espaces résidentiels en voie de construction et lier les secteurs bâtis entre eux.	Fait.
1.4 Favoriser des densités résidentielles plus fortes à proximité du Parc du Centre communautaire et le long du boulevard Saint-Laurent.	Fait et construit.
1.5 Exiger la préparation d'un plan d'ensemble pour les secteurs traversés par la rivière Saint-Régis.	Le développement s'est fait suivant des plans d'ensemble. La préservation des rives à des fins récréatives n'a pas toujours été assurée.

Orientation d'aménagement 2	
Améliorer l'offre commerciale et favoriser une meilleure distribution spatiale	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
2.1 Améliorer l'offre commerciale 2.1.1 Augmenter l'offre et la qualité en commerces de détail et services de base à la communauté	Malgré une réglementation favorable, il en demeure que cet objectif n'a pas été atteint. Le super marché Métro est un exemple positif.
2.2 Consolider la vocation des secteurs commerciaux existants. 2.2.1 Modifier l'organisation de la fonction commerciale sur le territoire de la municipalité et créer une véritable structure commerciale adaptée aux besoins de la municipalité, au cœur de celle-ci, tout en maintenant des activités commerciales aux limites de la municipalité : • Boulevard Saint-Laurent : a) Créer un noyau commercial central dans le territoire, aux intersections des collections urbaines (axe Centrale et Des Écluses avec le boulevard Saint-Laurent) • Route 132 : a) Délimiter trois pôles distincts le long de la route 132 et fixer une vocation différente à chacun. • Boulevard Marie-Victorin : a) Restreindre les activités commerciales sur le boulevard Marie-Victorin aux noyaux existants. L'activité commerciale autorisée devra être celle de dépannage, de restauration/ divertissement	Fait, mais le noyau local est peu dynamique. Le marché n'a pas répondu. Le commerce artériel sur la 132 s'est surtout développé du côté de Saint-Constant. Toutefois, 15 permis de construction ont été délivrés en 2004-2005. Le commerce sur le boulevard Marie-Victorin a peu évolué. Il semble y avoir eu peu d'investissements dans l'apparence extérieure des commerces, même ceux qui y sont autorisés.

Orientation d'aménagement 3	
Stimuler le développement de la zone industrielle	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
3.1 Préparer un plan de mise en valeur de la zone industrielle.	Un travail de planification amorcé en 2005 constitue une première étape.
3.2 Affecter à de l'industrie lourde une zone comprise entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132, ce qui permettrait d'accueillir une ou deux nouvelles entreprises.	Des terrains vacants sont encore disponibles. Aucune zone n'autorise l'industrie lourde à cet endroit. Ce type d'industrie consomme beaucoup d'espace, crée des nuisances et génère peu de revenus pour la municipalité.
3.3 Affecté à l'industrie légère, principalement à la petite et moyenne entreprise la partie résiduelle de la zone industrielle entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132.	Fait.
3.4 Au sud de la 132, maintenir l'affectation industrie légère dans la partie de la zone comprise entre le tracé de la voie de contournement et la limite municipale. Affecter à l'industrie légère la partie de la zone située à l'ouest de la voie de contournement. Prévoir une zone tampon.	Fait, mais peu de développement industriel entre 1992 et 2005.
3.5 Éliminer l'affectation industrielle existante dans la partie est de la municipalité.	Fait, mais l'industrie subsiste sur droit acquis.

Orientation d'aménagement 4	
Favoriser de meilleurs liens routiers entre les parties du territoire.	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
4.1 Poursuivre le prolongement du boulevard Saint-Laurent d'est en ouest, selon un design ajusté au rythme et au besoin du développement.	Fait, à l'est de la 1 ^{re} Avenue.
4.2 Planifier le développement du réseau routier majeur (collectrice) de la zone industrielle. Étudier la possibilité de faire un plan de mise en valeur du secteur industriel.	En cours.
4.3 Assurer l'intégration du réseau de rues locales dans les divers projets de développement.	Fait, mais l'intégration des anciennes rues dans la hiérarchie routière n'est pas complétée.
4.4 Ne pas favoriser un développement du réseau routier linéaire comme dans le passé.	Fait.
4.5 Favoriser un réseau routier qui brise la barrière que constitue le corridor hydro-électrique, principalement dans le secteur central (proximité Centre communautaire).	La barrière est plutôt brisée par l'aménagement de l'emprise à des fins de parc.
4.6 Suivre l'évolution du dossier du réaménagement de la 132 afin de s'assurer que les travaux envisagés tiennent compte des besoins de la municipalité.	Démarche en cours
4.7 Favoriser les discussions afin d'offrir un meilleur accès à la zone industrielle.	En cours dans le cadre des travaux sur l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain.
Orientation d'aménagement 5	

Améliorer l'image et la qualité de l'environnement	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
5.1 Adopter des mesures réglementaires visant à améliorer la qualité de l'affichage et de l'aménagement extérieur des établissements commerciaux.	Résultats mitigés. Amorcé avec impact limité.
5.2 Améliorer les voies publiques par un traitement paysager adéquat.	Réalisation amorcée avec un impact limité.
5.3 Prévoir un aménagement de qualité pour la partie centrale (Centrale/des Écluses) du boulevard Saint-Laurent (mail central avec plantation).	Fait.
5.4 Poursuivre les discussions avec l'Administration de la Voie maritime pour l'aménagement du parc de la Voie maritime.	Un terrain de soccer (à 11) a été aménagé.
5.5 Poursuivre la mise en œuvre de l'aménagement des berges du petit bassin La Prairie.	S'est poursuivi, mais n'a pas l'air complété.
5.6 Planifier la mise en valeur des berges de la rivière Saint-Régis.	Non réalisé. Un inventaire des terrains municipaux a été réalisé.
5.7 Favoriser l'acquisition et la mise en valeur d'aires résiduelles ou de corridors le long de la rivière Saint-Régis pour des fins d'espaces verts municipaux.	Quelques espaces ont été mis en valeur; d'autres ont été vendus à des riverains.
5.8 Poursuivre le programme « portes d'entrée ».	Aménagement floral important à l'intersection 30/132. Enseigne à l'intersection Marie-Victorin/Lamarche. Enseigne à l'intersection 132/Jogues.
Orientation d'aménagement 6	

Promouvoir le développement des équipements récréotouristiques d'échelle régionale.	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
6.1 Poursuivre les discussions avec l'Administration de la Voie maritime pour l'aménagement du parc de la Voie maritime.	Un terrain de soccer (à 11) a été aménagé.
6.2 Poursuivre la gestion du parc de Côte-Sainte-Catherine dans la perspective d'un pôle récréatif régional.	Le Récré-O-Parc demeure un parc municipal dont la vocation et l'aménagement suscitent encore des interrogations.
6.3 Développer le réseau de pistes cyclables et assurer son intégration aux réseaux intermunicipaux.	En cours.
6.4 Planifier, avec l'Administration de la Voie maritime et d'autres intervenants intéressés, la mise en valeur de l'île Sainte-Catherine, des berges du bassin de régulation et du petit bassin La Prairie.	Une certaine planification a été faite et partiellement mise en œuvre.
6.5 Favoriser la promotion de ces équipements.	Résultats mitigés. Efforts insuffisants.

Orientation d'aménagement 7	
Améliorer l'offre de services communautaires.	
Objectif	Évaluation de l'atteinte de l'objectif
7.1 Poursuivre les études visant à améliorer le service de transport en commun.	CIT en service. Trains de l'AMT à la gare de Delson en service. Ligne du CIT menant à la gare.
7.2 Explorer la possibilité d'un complexe intermunicipal de piscines et de bibliothèques	Pas de véritable service intermunicipal. Volonté d'agrandir la bibliothèque. La ville bénéficie de la piscine du collège Charles-Lemoyne.
7.3 Favoriser l'implantation d'un service adéquat de garderie.	L'implantation de nouvelles garderies est peu restreinte par la réglementation municipale.

Le plan d'urbanisme a guidé l'essor du développement urbain du territoire de Sainte-Catherine au cours de la dernière décennie. Les objectifs partiellement atteints ou non réalisés demeurent d'actualité. Certains méritent d'être revus en raison de l'évolution de la situation.

4. ORIENTATION ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

4.1 VISION DE DÉVELOPPEMENT

La Ville de Sainte-Catherine a élaboré une planification stratégique 2005-2010. La vision de développement suivante a été retenue, car elle s'est imposée comme étant la plus représentative de la réalité et des potentiels de la ville.

Sainte-Catherine, une ville de la Rive-Sud de Montréal, au bord du fleuve, est recherchée pour sa tranquillité, la qualité de son cadre de vie et de ses espaces publics, et le coût raisonnable de ses services.

Dix orientations de planification stratégique ont été proposées pour mettre en œuvre cette vision. De ces orientations découlent plusieurs enjeux relatifs à l'aménagement, à prendre en considération dans le plan d'urbanisme. Plusieurs orientations sont communes au développement stratégique et au plan d'urbanisme. Les sections qui suivent portent spécifiquement sur les orientations propres à l'aménagement du territoire de Sainte-Catherine.

4.2 PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le plan d'urbanisme de Sainte-Catherine privilégie les actions orientées vers le principe de développement durable. Le développement durable se définit comme un « modèle de développement qui puisse répondre aux besoins présents, sans compromettre la capacité à répondre aux besoins des générations futures. (Commission mondiale de l'environnement et du développement, Rio de Janeiro, 1992). Le développement durable touche plusieurs aspects regroupés autour de trois grands axes à savoir le développement économique, la protection de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie.

Comme il touche plusieurs facettes et, par conséquent plusieurs acteurs, le développement durable passe par la concertation et la participation de tous les acteurs impliqués par un enjeu spécifique. En aménagement du territoire, il peut s'agir des citoyens, des élus, des professionnels ou encore des représentants de groupes sociaux qui possèdent chacun leurs intérêts face à un enjeu d'aménagement.

Si la concertation et la participation des acteurs sont la clé du développement durable, c'est parce que cette démarche mène vers des gestes concrets qui, une fois cumulés, permettent d'atteindre les objectifs dans le respect de l'ensemble des partis concernés. Il s'agit en résumé de penser globalement et d'agir localement en créant une plus-value par la contribution de chacun des acteurs dans les décisions touchant l'aménagement du territoire.

Concrètement, le plan d'urbanisme contribue de cette façon, en ciblant plusieurs objectifs, qui mènent notamment aux actions suivantes : amélioration des outils de connaissance, sensibilisation des acteurs, promotion de nouveaux modes de déplacement et façon d'habiter, modification de normes réglementaires, élaboration de programmes d'actions, etc.

Les orientations et objectifs qui suivent en section 4.3 comprennent différentes actions basées sur le principe de développement durable. Ces actions concernent une facette spécifique à l'aménagement (qualité de vie, utilisation du sol, aménagement des espaces récréatifs, etc.) ou touchent un secteur ciblé de la ville (boulevard Marie-Victorin, secteur industriel, route 132, etc.).

Plusieurs autres objectifs et moyens de mise en œuvre en lien avec le développement durable sont d'ordre plus général. Certains sont de compétences autres que municipales ou encore visent le long terme. Néanmoins, il convient d'en nommer quelques-uns pour orienter les décisions qui auront un impact sur le territoire de la ville et guider les actions qu'elle entreprendra à court et moyen terme.

Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Mettre de l'avant différentes mesures visant à restreindre la pollution de l'air, de l'eau et du sol sans compromettre le développement économique de la ville.	1.1 Règlements et mesures de contrôle des sources de contamination : pesticides, insecticides, matières dangereuses, etc. 1.2 Par l'intermédiaire de la réglementation d'urbanisme (permis et certificats), faire respecter les dispositions de la Loi sur la Qualité de l'environnement et des règlements édictés sous son empire à l'égard des terrains contaminés. 1.3 Contrôler les sources d'irritants environnementaux : • Actions correctives pouvant atténuer les nuisances visuelles, sonores et olfactives, principalement à l'égard du transport lourd. • Mesures de décontamination des sols visés pour un projet de développement.

	1.4 Concevoir des projets favorisant des aménagements et des bâtiments à faible impact environnemental en fonction des principes du développement durable. 1.5 Aménager les milieux de vie de façon à encourager la mobilité active. 1.6 Soutenir les initiatives locales permettant de réduire l'impact des changements climatiques.
2. Contribuer à la protection des milieux naturels et de la biodiversité sur le territoire.	2.1 Développement d'outils de connaissances sur la composition de la biodiversité (espèces menacées, etc.). 2.2 Mesures de mise en valeur et de protection des milieux naturels (rives et littoral, plaine inondable, boisés, milieux humides, etc.). 2.3 Aménagements récréatifs en lien avec les milieux de protection et de mise en valeur (sentiers pédestres, pistes cyclables, sentiers découvertes, etc.). 2.4 Reconnaître la valeur identitaire de ces territoires. 2.5 Reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité. 2.6 Effectuer un plan de conservation des milieux humides lors de la planification de nouveaux projets à proximité de milieux humides.
3. Intégrer la notion de la gestion de l'eau par bassin versant.	3.1 Gestion écologique dans la gestion de l'approvisionnement en eau, de l'assainissement en eau et de la gestion des eaux pluviales : stockage des eaux de pluie dans des bassins de rétention, régulateurs de débit, etc.

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

	3.2 Approfondissement des connaissances sur l'analyse et le traitement de l'eau dans son cycle entier. 3.3 Promouvoir dans les nouveaux développements des systèmes de bio rétention et d'autres méthodes alternatives pour un drainage pluvial efficient et durable.
4. Développer une gestion environnementale et rigoureuse du transport.	4.1 Mise en œuvre du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. 4.2 Concertation avec les CIT pour une desserte vers les milieux résidentiels plus denses et les principaux points de services de consommation quotidienne. 4.3 Mettre en oeuvre le <i>Plan de mobilité active et durable de la Ville</i>. 4.4 Planifier un service de transport en commun multimodal et efficace dans l'axe du corridor de transport en commun structurant métropolitain identifié au PMAD qu'est la route 132.
5. Faire la promotion des éléments distinctifs de la ville contribuant à une identité locale.	5.1 Élaboration d'une liste d'éléments patrimoniaux de la ville. 5.2 Intégration de la culture dans les aménagements de la ville (mobilier urbain, centre-ville, affichage, entrées de ville, etc.). 5.3 Aménager de nouvelles entrées de ville distinctives aux endroits identifiés sur le plan 2 « Concept d'organisation spatiale ».
6. Encourager une gestion environnementale des matières résiduelles.	6.1 Mise en œuvre du plan de gestion des matières résiduelles (recyclage, collecte des résidus verts, collecte des résidus industriels, commerciaux et institutionnels).

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

7. Réaménager les quartiers existants dans une perspective de développement durable.	7.1 Minimiser les espaces minéralisés par du verdissement. 7.2 Promouvoir la plantation d'arbres près des emplacements destinés à la mobilité active ou aux loisirs. 7.3 Concevoir des aménagements optimisant une gestion efficiente des eaux de pluie.
---	---

En nommant ces objectifs et moyens de mise en œuvre, le plan d'urbanisme reconnaît le rôle de la ville à plusieurs échelles d'enjeux et conséquemment à plusieurs niveaux de planification territoriale. Le plan d'urbanisme doit être perçu non pas comme un document unique et indépendant, mais plutôt comme faisant partie d'une démarche de planification plus large selon l'échelle des enjeux territoriaux.

4.3 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

4.3.1 Améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain

Problématique :

Tel que le spécifie le PMAD, la question du paysage doit donner lieu à une démarche intégrée de valorisation, dans tous les secteurs de l'aménagement du territoire. L'enjeu principal demeure la reconnaissance de la notion de paysage et son intégration dans le processus de planification et de décision. Selon le Conseil du paysage québécois, il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère. Les paliers régionaux souscrivent à la Charte mise de l'avant par cet organisme.

Les Montérégiennes (Mont-Royal, Saint-Hilaire, Saint-Bruno et Rougemont) et les îles constituant l'archipel de Montréal sont identifiées comme composantes paysagères métropolitaines. Malgré que les percées visuelles et les vues soient peu présentes vers celles-ci sur le territoire, elles doivent être privilégiées, bonifiées et mises en valeur.

La CMM a identifié le corridor du boulevard Marie-Victorin, aux abords de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la rue Centrale comme paysage d'intérêt métropolitain. La MRC a reconnu la valeur identitaire de ce paysage à l'échelle régionale.

Cet axe offre des vues intéressantes sur Montréal et sur le fleuve Saint-Laurent. Il est un atout majeur pour la Ville de Sainte-Catherine en termes de paysage urbain d'intérêt métropolitain. La route panoramique possède un avantage socioéconomique que la Ville souhaite optimiser et mettre en valeur tout en maintenant l'accès à ce panorama au plus grand nombre de ses citoyens. Le paysage contribue également à la biodiversité et doit être traité respectueusement.

Le Récré-O-Parc, la piste cyclable du boulevard Marie-Victorin, le parc Optimiste et le parc de Chevaliers-de-Colomb permettent déjà à la population et aux visiteurs d'apprécier certaines vues. L'aménagement des lieux publics et privés doit toutefois être amélioré afin de maximiser les panoramas et d'en faire une véritable route panoramique d'intérêt régional.

En plein cœur de la Ville, le corridor des rivières Saint-Pierre et Saint-Régis a été peu mis en valeur lors de l'urbanisation du territoire. La Ville de Sainte-Catherine demeure propriétaire de plusieurs segments de la rive même si certaines parcelles ont été vendues pour agrandir les terrains résidentiels adjacents. Les berges sont dans une situation précaire à certains endroits et celles-ci ne sont peu ou pas accessibles à la population alors qu'elles offrent des paysages urbains d'intérêt.

Certains secteurs de la Ville, notamment ceux construits de plus longue date, se démarquent par une végétation mature qui contribue de façon importante au paysage et à l'agrément des lieux. Cette végétation mature et celle en devenir doivent être protégées et bonifiées afin de conserver sa valeur paysagère.

Le paysage urbain nécessite toutefois une amélioration continue. Effectivement alors que certaines rues du territoire ont subi des transformations majeures dans les dernières années, d'autres devront être réaménagées dans la perspective des orientations du plan d'urbanisme et du développement durable. Les rues Lamarche, Centrale, Brébeuf et le boulevard Marie-Victorin sont parmi celles-ci. Des surfaces pavées moins importantes et une végétation bonifiée viendront contribuer au paysage urbain.

De plus, une amélioration continue et cohérente devra se poursuivre pour certains bâtiments de la Ville et équipements publics, tels que les installations dans le Récré-O-Parc, des espaces à aménager sous l'emprise de la ligne de transport d'énergie, certains parcs et bâtiments municipaux. Enfin la Ville entend poursuivre l'aménagement des entrées de ville dans l'objectif de se distinguer et de renforcer le sentiment identitaire.

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Orientation d'aménagement 1	
Améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain.	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Améliorer l'aspect de la propriété publique dans le corridor du boulevard Marie-Victorin et Centrale dans la perspective de route panoramique d'intérêt régional.	1.1 Récupérer, à des fins publiques ou d'espaces verts, la totalité de l'emprise du boulevard; 1.2 Plan directeur des rues et programme d'amélioration de l'emprise publique (chaussée, trottoir, piste cyclable, éclairage, mobilier); 1.3 Programme de contrôle de la végétation de la Voie maritime; 1.4 Aménagement du parc Optimiste selon le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts; En collaboration avec la Voie maritime, embellir le pont-levis et aménager un lieu d'interprétation; 1.5 Planification et aménagement d'une promenade riveraine, en cohérence avec le <i>Plan de mobilité active et durable de la Ville, mettant en valeur et protégeant le paysage d'intérêt métropolitain</i>; 1.6 Maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt; 1.7 Réaménager la rue Centrale; 1.8 Planification détaillée des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier et PAE.
2. Structurer, bonifier et améliorer le cadre bâti et les aménagements privés dans l'axe de la route panoramique (Marie-Victorin et Centrale).	2.1 PIIA, PAE cohérents par tronçon ou par secteur à développer, redévelopper ou requalifier; 2.2 Protection des arbres (règlement d'urbanisme);

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

	2.3 PIIA bâtiment d'intérêt patrimonial; 2.4 Collaborer avec la fabrique et la commission scolaire pour une utilisation et un aménagement optimum de leurs propriétés, en ce qui a trait notamment au stationnement; 2.5 Contrôler l'affichage des commerces; 2.6 Planifier des projets de développement, redéveloppement ou requalification en cohérence avec le milieu d'insertion qui optimisent les vues, mettent en valeur le milieu et maintiennent l'accès au panorama.
3. Protéger, améliorer et entretenir la végétation.	3.1 Programme de foresterie urbaine; 3.2 Maintien du programme de plantation d'arbres (nouvelle maison); 3.3 Réglementation d'urbanisme; 3.4 Programme d'embellissement visant la participation du citoyen; 3.5 Corvée et nettoyage des berges.
4. Compléter l'aménagement urbain des rues plus anciennes.	4.1 Plan directeur des rues; 4.2 Planification et réalisation des travaux sur les rues plus anciennes telles que les rues Centrale, Lamarche et Brébeuf. (Trottoir, bordures, voies de stationnement, piste cyclable, plantation, éclairage).
5. Améliorer le traitement des entrées de villes.	5.1 Planifier le traitement des entrées de villes en parallèle avec la planification du boulevard urbain de la route 132;

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

	5.2 Programme de signalétique municipale; 5.3 Maintien d'un aménagement floral à l'axe des autoroutes « 30/132 ».
6. Favoriser une intégration harmonieuse des constructions ou une amélioration esthétique du bâti sur l'ensemble du territoire.	6.1 Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé le long de la route 132 et de critère d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA); 6.2 Adoption et application des règlements sur les PIIA; 6.3 Aménager l'emprise d'Hydro-Québec selon le Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts; 6.4 Exiger des bandes tampons entre les usages et les constructions incompatibles entre eux; 6.5 Programme de rénovation des bâtiments précisant les secteurs construits majoritairement avant 1971.

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

4.3.2 Optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire

Problématique :

Le premier objectif général du SAR de la MRC repose sur la notion de qualité de vie qui doit se préciser par le niveau de la qualité, de la complexité, de l'accessibilité et de la compacité des milieux de vie. C'est dans cet objectif, en prenant en considération ces éléments, que la Ville de Sainte-Catherine souhaite améliorer la qualité de vie de ses citoyens en optimisant l'utilisation du sol en fonction de la capacité de développement du territoire.

L'organisation des fonctions urbaines et les limites de l'urbanisation doivent être réévaluées en fonction des capacités du territoire. En 2011, on comptait 6 560 ménages à Sainte-Catherine. Selon les données de la MRC de Roussillon basées sur le recensement de 2011 de Statistique Canada, on prévoit une augmentation de 166 ménages entre 2009 et 2031 à Sainte-Catherine, soit une augmentation d'à peine 3%, comparativement à 26%

pour l'ensemble de la MRC. La Ville souhaite une croissance supérieure et ce, malgré le peu de secteurs encore disponibles pour le développement résidentiel. L'optimisation du développement, du redéveloppement et de la requalification est donc essentielle.

Afin de favoriser la compacité de l'urbanisation et d'optimiser l'utilisation du sol, la Ville devra consolider le développement résidentiel dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ». Ces secteurs représentent l'occasion de développer des projets novateurs dans l'esprit du PMAD. Ceux-ci devront présenter une densité minimale déterminée tout en offrant une variété dans la typologie résidentielle. La mixité des fonctions devra être favorisée à proximité des réseaux de transport en commun.

Le développement, le redéveloppement et la requalification devront se faire dans le contexte métropolitain et adhérer aux orientations du PMAD et de la MRC. Sainte-Catherine continuera la transformation déjà entamée afin de s'orienter vers un type de développement urbain caractérisé par des projets intégrés aux réseaux de mobilité active et de transport en commun.

Les aménagements préconisés par le PMAD et la MRC visent la réalisation de milieux de vie complets intégrant densité, mixité, accessibilité avec un caractère distinctif et un design s'orientant sur un point d'accès au transport collectif. Afin d'optimiser le développement urbain des secteurs qui ne sont pas directement reliés à un point d'accès majeur du transport collectif, des seuils minimaux de densité doivent être définis. L'établissement des seuils minimaux de densité à la section 5.2 du plan d'urbanisme contribuera à atteindre cet objectif ainsi qu'à restreindre les coûts des infrastructures et les impacts environnementaux associés à la croissance urbaine.

Afin de favoriser la densification du territoire et des projets conçus dans une perspective de développement durable, la Ville entend poursuivre son programme de soutien financier municipal, établi en 2015. Et ce, pour les projets répondant aux conditions établies par la réglementation dans l'objectif de projets durables et optimaux.

Orientation d'aménagement 2	
Optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire.	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Diversifier l'offre résidentielle et consolider les développements mixtes et résidentiels dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier;	1.1 Consolider le développement des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier »; 1.2 Établir un seuil minimal de densité à 30 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier; 1.3 Établir un seuil minimal de densité à 40 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle structurante (aires TOD et corridor de transport) pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier; 1.4 PPU, PIIA et plans d'aménagement d'ensemble.
2. Assurer une cohabitation harmonieuse entre les différentes fonctions urbaines	2.1 Établissement de mesures de mitigations et de bandes tampons entre différentes fonctions incompatibles; 2.2 Planifier les aménagements requis en amont des projets; 2.3 Affectations du territoire, réglementation et plan de zonage; 2.4 PPU, PIIA et plans d'aménagement d'ensemble.
3. Concevoir des projets immobiliers aux typologies diverses favorisant l'accès aux différentes clientèles, tel que par les principes d'accessibilité universelle, et correspondant aux orientations des diverses politiques municipales.	3.1 Diversifier les types de logements dans les projets; 3.2 Favoriser une diversité des modes de propriété des logements (privé, locatif, collectif et coopératif) et de superficies afin d'accueillir un plus grand nombre de ménages;

	3.3 Privilégier des projets offrant des logements aménagés sous les principes de l'accessibilité universelle; 3.4 Planifier des projets intégrant des résidences pour personnes âgées; 3.5 Règlements relatifs à l'aménagement de maisons intergénérationnelles; 3.6 PIIA encadrant les agrandissements en fonction des secteurs d'accueil.
4. Poursuivre la transformation et la densification des collectrices par des projets résidentiels s'intégrant aux secteurs d'accueil.	4.1 Favoriser les projets de densification sur les collectrices; 4.2 Établir un seuil minimal de densité à 30 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier; 4.3 Établir un seuil minimal de densité à 40 logements par hectare à l'intérieur de l'aire d'affectation multifonctionnelle structurante (aires TOD et corridor de transport) pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier; 4.4 Réglementation d'urbanisme (zonage et PIIA) encadrant la densification.
5. Planifier et concevoir les développements dans les zones prioritaires d'aménagement (aires TOD et corridor de transport) en fonction des points d'accès au transport en commun et de la mobilité active;	5.1 Assujettir les zones adjacentes aux points d'accès au transport en commun aux règlements sur les PAE et les PIIA; 5.2 Planifier les projets de développement, redéveloppement ou requalification orientés vers l'accès au transport en commun, particulièrement dans les zones destinées à la mixité à proximité du corridor de transport en commun structurant; 5.3 Concevoir les projets en s'inspirant des principes et balises d'aménagement des aires TOD.

6. Développer, redévelopper, requalifier les terrains adjacents à la route 132 dans une perspective de boulevard urbain et de corridor de transport en commun structurant intégrant une mixité des usages;	6.1 Prévoir une mixité d'usage aux abords de la route 132; 6.2 Réaliser les objectifs du <i>Plan directeur de redéveloppement de la route 132</i>, en élaboration avec les villes de Delson et Saint-Constant; 6.3 Assurer une desserte adéquate des équipements structurants et en faire le cœur de milieux de vie; 6.4 Règlements d'urbanisme (zonage, PIIA, PAE).
7. Promouvoir et soutenir les projets visant l'optimisation du territoire et la rénovation résidentielle.	7.1 Maintenir et développer des programmes de soutien municipal dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier pour les projets s'inscrivant dans l'esprit du plan d'urbanisme; 7.2 PIIA, agrandissement selon le type d'architecture.
8. Éviter toute source excessive de bruit routier qui peut aller à l'encontre de la quiétude et de la convivialité des milieux de vie.	8.1 Hiérarchisation du réseau routier; 8.2 Mesures d'apaisement de la circulation sur certaines rues locales; 8.3 Consolider les espaces de mitigation végétalisés ou construits afin de diminuer les impacts reliés au bruit; 8.4 Favoriser la diminution de la vitesse maximale sur la route 132 de 70 km/h à 50 km/h; 8.5 Mesures de mitigation relatives aux bruits et vibrations aux abords de la route 132 et de l'A-730.
9. Favoriser la conversion d'industries et de commerces désuets ou isolés, dans le centre-ville ou dans les quartiers résidentiels, à des fins résidentielles ou mixtes.	9.1 Réglementation stricte des usages et des constructions dérogatoires; 9.2 PPU du pôle des Écluses; 9.3 PPU du secteur centre-ville; 9.4 PPU du boulevard Marie-Victorin.

4.3.3 Valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs

La Ville de Sainte-Catherine compte plusieurs espaces naturels à valoriser et à protéger : les rives du Saint-Laurent et les îles, sujettes à l'érosion, le Récré-O-Parc, qui demeure un attrait régional d'envergure, les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, la Presqu'île à Boquet, site d'intérêt archéologique, l'île aux Hérons, site d'intérêt faunique et floristique et refuge d'oiseaux migrateurs, les Rapides de Lachine, projet de refuge faunique, la digue et les îlots de la Voie maritime, le secteur des écluses, site d'intérêt faunique et floristique, le petit bassin de La Prairie, secteur de conservation. Le milieu naturel peut être mis en valeur par le développement d'activités récréatives compatibles avec le territoire. Certains sites possèdent un potentiel de développement récréotouristique qu'il faudra évaluer. À ce sujet, le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de Ville de Sainte-Catherine présente quatre (4) principes directeurs de développement ²¹ :

- Planifier les interventions afin de développer des espaces cohérents, intégrés et adaptés aux besoins de la population.
- Rationaliser les équipements hors norme ou superflus afin d'assurer un environnement sécuritaire aux utilisateurs des parcs.
- Consolider les aménagements existants et l'offre en matière de plateaux sportifs tels que le Sportium, installation sportive d'intérêt métropolitain.
- Développer des aménagements pour les parcs non exploités.

Au niveau de la MRC de Roussillon, il y a une volonté exprimée dans le schéma d'aménagement révisé de mettre sur pied un réseau récréatif régional (3R) qui relie le Récré-O-Parc, le secteur des écluses et la rivière Saint-Pierre sur le territoire de Sainte-Catherine aux autres pôles et circuits récréotouristiques de la région.

Mise à part la plantation d'un arbre pour toute nouvelle propriété, la Ville n'applique pas systématiquement d'autres mesures visant à protéger et augmenter la végétation urbaine, alors que le territoire compte de nombreux arbres matures dans les anciens secteurs.

Par ailleurs, rappelons l'aménagement de l'emprise de la ligne de transport d'énergie traversant d'est en ouest le territoire de la ville qui peut encore être complété ou amélioré.

Enfin, la Ville entend contribuer de façon particulière à la Trame verte et bleue du Grand Montréal, particulièrement par l'aménagement d'un camping nature au Récré-O-Parc et le réaménagement des rives du Fleuve Saint-Laurent et de la Voie Maritime.

²¹ PLANI-CITÉ, Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine. Décembre 2005. p.31.

Orientation d'aménagement 3	
Valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Offrir un réseau de parcs de qualité dans une optique de renforcement de l'identité municipale.	1.1 Mettre en œuvre le plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts de la Ville de Sainte-Catherine.
2. Améliorer la propreté de l'ensemble des parcs	2.1 Programme d'entretien.
3. Mettre en valeur, à l'échelle régionale, le Récré-O-Parc et l'exploiter en accord avec la volonté municipale de Sainte-Catherine.	3.1 Identifier les aspirations locales; 3.2 Documenter le potentiel archéologique; 3.3 Identifier et poursuivre les démarches avec les MRC pour créer le parc régional; 3.4 Positionner le Récré-O-Parc et son camping nature comme destinations touristiques d'intérêt métropolitain.
4. Contribuer à la réalisation du réseau récréatif régional de la MRC de Roussillon et à la Trame verte et bleue du Grand Montréal.	4.1 Voir objectif 3; 4.2 Participation municipale aux travaux de la MRC et de la CMM; 4.3 Agir comme catalyseur dans le développement du tourisme récréatif basé sur la mise en valeur des potentiels naturels et des paysages de la route panoramique d'intérêt métropolitain; 4.4 Conserver les rives des rivières du Partage Saint-Régis et Saint-Pierre (contribution aux fins de parc et contrôle de l'occupation) pour une intégration au réseau.
	5.1 Réglementation d'urbanisme;

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Modifié par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

5. Protéger les rives et le littoral des cours d'eau et du fleuve, les milieux humides, les zones inondables, les boisés d'importance, les sites d'intérêt faunique et floristique.	5.2 Plan de gestion environnementale des sites d'intérêt faunique et floristique; 5.3 Répertoire des milieux humides sur le territoire.
6. Protéger le site d'intérêt archéologique de la Presqu'île à Boquet.	6.1 Réglementation d'urbanisme; 6.2 Programme régional de mise en valeur du Récré-O-Parc.

4.3.4 Réaménager et consolider le secteur industriel

Le secteur industriel de la Ville de Sainte-Catherine, qui occupe 33% de la superficie de la Ville, est vacant à 34%. La zone centre du secteur industriel, qui est caractérisée par une mixité des usages industriels et résidentiels, est le secteur avec le plus grand potentiel de développement. Le développement industriel stagne, mais suite au déploiement des nouvelles voies de circulation, le secteur industriel offrira des opportunités d'implantations importantes pour la Ville. En effet, la demande pour de nouveaux ensembles résidentiels sur le territoire de Sainte-Catherine est de plus en plus forte. Malheureusement, Sainte-Catherine dispose de peu de terrains pour répondre à cette demande.

Dans un contexte où les opportunités de développement de la municipalité sont limitées par le manque de terrains disponibles et où l'occupation du sol du parc d'affaires est peu optimisée, la redynamisation de ce pôle économique devient primordiale. Ce secteur correspond à un secteur central du territoire municipal au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

La Ville de Sainte-Catherine doit relever le défi de dynamiser son secteur industriel et de gérer son interface avec le domaine résidentiel qui cherche à s'étendre.

L'accessibilité à la Voie maritime, au réseau ferroviaire et au réseau autoroutier est un atout sur lequel la ville peut miser. Les crèneaux industriels lourds et de transport que privilégie le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon doit être considéré avec discernement en raison de ses répercussions environnementales, des risques pour la santé et de ses généralement faibles retombées fiscales pour une municipalité.

Orientation d'aménagement 4	
Réaménagement et consolider le secteur industriel	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre

1. Assurer la pérennité et la consolidation du secteur portuaire et participer à faire de Roussillon la plaque tournante des services de transport de marchandises en direction des États-Unis et de l'Ontario	1.1 Produire un plan conjoint d'intervention à coût partagé entre la municipalité et les industries; 1.2 Intervenir pour le maintien du chemin de fer; 1.3 Favoriser l'implantation d'activités industrielles diversifiées en accord avec les analyses économiques; 1.4 Participer à la consolidation du pôle logistique de transport régional.
2. Favoriser l'implantation d'industries ayant un apport fiscal positif appréciable entre le prolongement du boulevard Saint-Laurent et la route 132 à l'intérieur du parc d'affaires.	2.1 Affectations du sol; 2.2 Réglementation d'urbanisme.
3. Éviter les conflits entre les fonctions résidentielles et industrielles et gérer les risques pour la santé (voir section 2.6)	3.1 Réglementation d'urbanisme (utilisation du sol compatible à proximité d'infrastructures associées à des risques pour la santé, distance séparatrice, bande tampon, plantation, etc.); 3.2 Participation au plan régional de sécurité publique; 3.3 Plans des mesures d'urgence.
4. Compléter la viabilisation du secteur industriel selon une stratégie de développement.	4.1 Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires; 4.2 Plan directeur des rues et des infrastructures; 4.3 Collaboration municipale à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du parc industriel; 4.4 Encourager le redéveloppement, la requalification et la réutilisation d'immeubles vacants ou vétustes;

Modifié par 2008-PU-03,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Modifié par 2008-PU-01,
6 sept. 2011

Modifié par 2008-PU-01,
6 sept. 2011 et 2008-PU-
03, 5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-03,
5 oct. 2015

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

	4.5 Réaménager l'axe de la rue Garnier afin d'en faire un accès direct au secteur industriel à partir de l'A-730; 4.6 Aménager de façon distinctive l'entrée du parc d'affaires.
5. Minimiser les risques et limiter les contraintes associées à la santé et la sécurité publique	5.1 Réaliser un plan de sécurité publique; 5.2 Établir un plan d'urgence environnemental; 5.3 Identifier et connaître les sources de risques pour la santé et la sécurité publique; 5.4 Restreindre l'implantation d'usages résidentiels, institutionnels et récréatifs à proximité des industries de transfert, d'entreposage, de manipulation et de traitement de matières dangereuses; 5.5 Comité des mesures d'urgence local; 5.6 Comité des mesures d'urgence régional.

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

4.3.5 Réaménager la route 132 en boulevard urbain destiné à la création de milieux de vie dynamiques, à échelle humaine et axés sur le transport collectif

La route 132 est identifiée au PMAD et au SAR de la MRC comme un corridor de transport en commun métropolitain structurant. Cette identification fait du corridor une zone prioritaire d'aménagement et de réaménagement. Le *Plan directeur de redéveloppement de la route 132*, réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant est élaboré dans cette perspective et en cohérence avec les objectifs régionaux pour ce type d'infrastructures. Le réaménagement de la route 132 devra se faire dans les principes d'aménagements axés sur le transport collectif et assurer l'intégration des composantes reliées à la circulation, au transport en commun, à la sécurité, à l'aménagement et au développement. Les aménagements de la route 132 devront également permettre d'optimiser le potentiel de développement et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation, le transport en commun que pour la diversité des usages à proximité. Le tout afin de consolider ce corridor de transport en commun structurant pour le secteur pour tout l'Est de la MRC.

Dans le cadre du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain, projeté par le ministère des Transports, la Ville de Sainte-Catherine souhaite améliorer la qualité de cette artère afin de la rendre plus esthétique et plus dynamique. Parmi ces particularités, notons la largeur de l'emprise de la route 132 qui fut réservée à des fins autoroutières par le Ministère des Transports et qui n'est plus requise avec la réalisation de l'autoroute 30 plus au sud. Cette largeur, de part et d'autre de la route, représente un important potentiel de développement dans le cadre de l'aménagement de l'artère en boulevard urbain. Une décision ministérielle se fait toutefois attendre depuis de nombreuses années dans ce dossier. Dans cette perspective de boulevard urbain, certaines transformations déjà entamées seront à compléter telles que la vétusté de certains bâtiments, le manque d'aménagement des terrains en façade, les aménagements destinés à la mobilité active, la disparité dans l'affichage et le manque de végétation en général.

Orientation d'aménagement 5	
Réaménager la route 132 dans une perspective de développement durable et de boulevard urbain comme corridor de transport en commun métropolitain structurant à vocation multifonctionnelle	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Dans le cadre de la planification du boulevard urbain, assurer des liens optimaux, sécuritaires et conviviaux avec les terrains, commerciaux ou mixtes	1.1 Participation municipale aux travaux de planification de la région et du MTQ; 1.2 PAE et PPU pour le développement des pôles de développement identifiés; 1.3 <i>Plan directeur de redéveloppement de la route 132</i> , réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant; 1.4 Réglementation d'urbanisme (normes et accès aux terrains), PIIA.
2. Favoriser la réorganisation des terrains et leur utilisation à des fins mixtes, résidentielles, commerciales ou de bureaux	2.1 Se réapproprier les emprises du MTQ inutilisées à des fins de développement visant les objectifs et orientations d'aménagement municipaux et régionaux; 2.2 Réglementation d'urbanisme (affectations et zonage); 2.3 PPU, PAE.
3. Favoriser la mixité des usages dans les différents pôles afin de créer des milieux de vie dynamiques, avec un cœur de quartier et orientés vers le transport en commun	3.1 Favoriser l'implantation d'usages complémentaires et de services de proximité; 3.2 Réglementation d'urbanisme (affectations et zonage); 3.3 PPU, PAE.
4. Améliorer l'apparence des bâtiments, de l'affichage, des terrains et harmoniser de part et d'autre de la route 132.	4.1 Harmoniser certaines normes entre les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine; 4.2 PIIA (architecture, enseignes, aménagement des terrains).

5. Mettre en place des interfaces adéquates avec les quartiers résidentiels de plus faible densité	5.1 Réglementation d'urbanisme; 5.2 PPU, PAE; 5.3 Planifier l'implantation d'usages et de gabarits de bâtiments créant des interfaces avec les quartiers résidentiels de plus faible densité.
--	---

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

4.3.6 Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet

Le secteur bordant le boulevard Saint-Laurent, à l'angle des rues Centrale et Union, forme une concentration d'activités et de fonctions urbaines diversifiées caractérisant le cœur de ville. On y retrouve une plus forte densité d'habitation, le centre communautaire, le parc Fleurs-de-Lys où se déroule des festivités lors d'événements spéciaux, un centre d'achat et une concentration d'habitations mixtes (commerces au rez-de-chaussée) en bordure de la rue Centrale.

Une forte concentration de résidences construites avant 1971 aux abords de la rue Centrale présente un potentiel intéressant de redéveloppement. La proximité de l'école, des commerces locaux et du centre communautaire contribue à la formation d'une clientèle piétonne et cycliste ce qui rend le secteur intéressant à l'échelle humaine.

Malgré certains besoins de revitalisation et de requalification, le secteur présente plusieurs points intéressants à la création d'un cœur de ville.

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Orientation d'aménagement 6	
Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville du boulevard Saint-Laurent, des rues Union et Centrale comme milieu de vie complet.	1.1 PPU pour le secteur centre-ville; 1.2 Affectations du sol et zonage; 1.3 Favoriser la mixité des usages et la conservation des commerces et services de proximité; 1.4 Favoriser la densification du territoire au centre-ville.
2. Optimiser le développement de l'îlot Centrale/Saint-Laurent/Union	2.1 Favoriser la requalification du centre d'achat de la rue Union à travers la

	réglementation d'urbanisme et d'autres outils; 2.2 Développer et requalifier les terrains au sud du centre d'achat de la rue Union, situés dans l'affectation centre-ville, avec les densités minimales pour les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier.
3. Créer une animation et un dynamisme au centre-ville par des activités permettant de développer le sentiment d'appartenance des citoyens	3.1 Consolider et diversifier la programmation d'activités communautaires et de loisirs au Parc Fleur-de-Lys et au centre municipal Aimé-Guérin (Ma Ville en Fête, Course des 7, autres); 3.2 Favoriser la participation des organismes et commerçants locaux dans les divers évènements; 3.3 Susciter l'animation par les organismes et commerçants locaux dans les divers évènements; 3.4 Revitaliser les installations de la Maison des jeunes Équinox dans une perspective de communautaire; 3.5 Réaménager le boulevard Saint-Laurent face au centre municipal Aimé-Guérin.
4. Réaliser des aménagements distinctifs au centre-ville	4.1 Normes d'affichage et architecture à échelle humaine; 4.2 Aménager et mettre en valeur les espaces publics et privés en intégrant du mobilier urbain distinctif; 4.3 Créer des interfaces unifiées entre les projets privés et le domaine public; 4.4 Marquer de manière distinctive les portes d'entrée du secteur centre-ville.

5. Intégrer au cœur du milieu de vie des installations favorisant la mobilité active et collective connectées aux réseaux reliant tout le territoire de la Ville	5.1 Améliorer la desserte en transport collectif et les connexions avec les autres quartiers de la Ville; 5.2 Poursuivre les actions sur le domaine public et privé favorisant la mobilité active; 5.3 Réaménager le boulevard Saint-Laurent; 5.4 Créer un espace public de qualité et rassembleur face au centre municipal Aimé-Guérin; 5.5 <i>Plan de mobilité active et durable</i> de la Ville.
---	--

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

4.3.7 Optimiser la desserte de transport en commun requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans la perspective de la transformation de la route 132 en boulevard urbain.

L'étalement urbain et la consolidation du réseau routier métropolitain ont contribué à faire de l'automobile le mode de déplacement privilégié par les citoyens. En moyenne, les ménages de Sainte-Catherine possèdent 1,73 véhicule automobile par ménage²². Ce taux de motorisation élevé se traduit par une utilisation importante de l'automobile pour les divers déplacements. Les données de 2011 démontrent que 82,7% des déplacements vers le travail des citoyens de Sainte-Catherine sont réalisés en automobile-solo contre 9,1% en transport en commun²³. Cette situation amène certaines problématiques qui diminuent la qualité de vie des citoyens et la qualité de l'environnement urbain (congestion routière, nuisances sonores, vibration, qualité de l'air, insécurité pour la mobilité active).

Dans le but de modifier ces données et d'atteindre les objectifs régionaux visant à consolider le milieu urbain en structurant les corridors de transport en commun, le plan d'urbanisme suggère la création de milieux de vie axés vers le transport en commun à proximité de la route 132 identifiée tel quel par le PMAD.

L'intégration prioritaire d'un lien rapide et efficace de transport en commun empruntant le corridor de transport en commun métropolitain structurant qu'est l'axe Taschereau – Route 132 pourrait modifier cette tendance et augmenter l'utilisation du transport en commun dans une perspective de développement durable. Bien entendu cet équipement

²² Source : Enquête Origine-Destination 2008 de la région de Montréal version 08.2a.

²³ Source : Enquête nationale auprès des ménages 2011, Statistique Canada.

métropolitain structurant devra s'intégrer dans la planification du futur boulevard urbain mais devrait être implanté avant la transformation de la route 132. Cette intervention majeure permettrait à la Ville de participer à l'objectif métropolitain de « hausser à 30% la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 ».

Les imposants chantiers routiers prévus dans les prochaines années (construction du nouveau pont Champlain, reconstruction de l'échangeur Turcot et réfection du pont Honoré-Mercier) font craindre d'importants problèmes de circulation dans les années à venir et accentuent davantage le besoin d'un réseau de transport en commun rapide, efficace comme mesure de mitigation et alternative à l'automobile-solo dans l'axe de la route 132. L'intermodalité entre les différents modes de transport en commun et actifs devra aussi être privilégiée.

Ajouté par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

Orientation d'aménagement 7	
Optimiser la desserte de transport en commun requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans la perspective de la transformation de la route 132 en boulevard urbain	
Objectif	Action et moyen de mise en œuvre
1. Optimiser la desserte en transport en commun sur le territoire de la Ville à destination du corridor de transport en commun structurant	1.1 Collaborer avec le CIT Roussillon et l'organisme de transport métropolitain afin de bonifier le réseau local; 1.2 Optimiser l'efficacité et la rapidité du service aux heures de pointe; 1.3 Améliorer l'offre de services en dehors des heures de pointe; 1.4 Améliorer l'offre de services à destination locale ou à l'intérieure de la MRC.
2. Planifier et réaliser une offre de service de transport en commun rapide et efficace requise à un corridor de transport en commun métropolitain structurant dans l'axe de la route 132	2.1 Collaborer avec le CIT Roussillon, l'organisme de transport métropolitain et les villes avoisinantes afin d'avoir une vision commune de la planification et de l'organisation du transport en commun dans l'objectif d'implanter un service rapide et efficace dans l'axe Taschereau – Route 132;

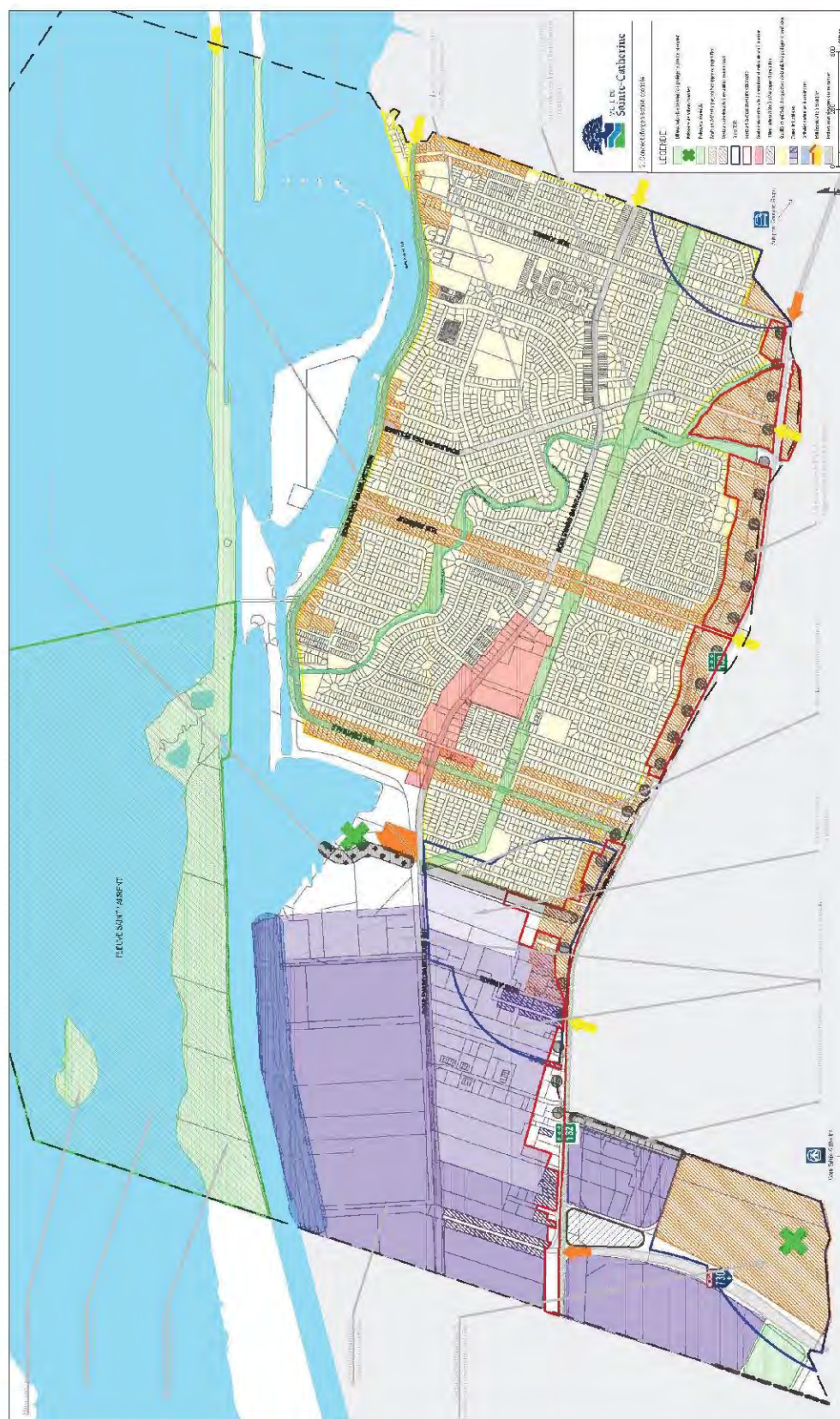
	2.2 Participation au comité métropolitain d'axe Taschereau - Route 132; 2.3 Bonifier la desserte en transport en commun à destination du centre-ville de Montréal et son efficacité en considérant les déplacements intermodaux; 2.4 Améliorer l'offre de services en dehors des heures de pointe; 2.5 Analyser la possibilité d'aménager des équipements facilitant l'intermodalité tels que des points de rabattement ou un stationnement incitatif.
3. Réaménager la route 132 en véritable boulevard urbain incitant à la mobilité active et durable	3.1 Aménager des points d'accès au transport en commun sécuritaires et conviviaux à des endroits stratégiques; 3.2 Aménager des infrastructures destinées à la mobilité active orientées vers les points d'accès au transport en commun; 3.3 Privilégier l'aménagement d'équipements favorisant l'intermodalité; 3.4 Réaliser des aménagements sécuritaires et conviviaux pour la mobilité active en bordure de la route 132; 3.5 Connecter les réseaux de mobilité active existants à la route 132 et aux réseaux des villes voisines.
4. Diminuer la circulation automobile dans une perspective de boulevard urbain et d'améliorer la fluidité du transport de marchandises sur la route 132.	4.1 Orienter la circulation de transit à l'extérieur des milieux de vie; 4.2 Augmenter la part modale du transport collectif afin d'alléger le réseau; 4.3 Prendre en considération les heures de livraison des camions lourds dans la planification de la signalisation; 4.4 Encourager l'utilisation de transport ferroviaire et maritime pour des fins de livraison de marchandise.

5. Optimiser l'utilisation du sol et densifier les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier aux abords de la route 132	5.1 Création de milieux de vie mixtes plus compacts et orientés vers le transport en commun à proximité de la route 132; 5.2 Planifier des projets avec une densité résidentielle de 40 logements à l'hectare ou plus dans le corridor de transport en commun métropolitain structurant de la route 132 afin d'augmenter le nombre d'utilisateurs du transport en commun et d'en maximiser l'offre de services; 5.3 Création de pôles d'emplois à proximité des milieux de vie; 5.4 Règlementation d'urbanisme, PIIA, PPU, PAE.
---	---

4.4 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale, présenté en page suivante, illustre schématiquement la vision à long terme du développement territorial. Il montre l'organisation des diverses composantes du milieu qui vise à créer des conditions favorables à l'essor de chacune des fonctions et à orienter les efforts de mise en valeur des potentiels du territoire municipal.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



5. GRANDES AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS DE SON OCCUPATION

5.1 PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

L'ensemble du territoire municipal est compris à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation, tel que défini par la MRC de Roussillon. C'est donc dire que l'ensemble du territoire est appelé à être viabilisé suivant des paramètres de densité et d'aménagement urbain et que toute nouvelle construction devrait être desservie par l'aqueduc et l'égout. Cela signifie également que les activités d'extraction, agricoles et agrotouristiques sont interdites sur le territoire de Sainte-Catherine.

5.2 AFFECTATIONS DU SOL

5.2.1 Principes du découpage des aires d'affectation du sol

Les grandes affectations du sol ont été élaborées sur la base des orientations d'aménagement et de développement, sur la base du concept d'organisation spatiale établi précédemment et dans le respect des grandes affectations du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon.

Les limites des aires d'affectation du sol sont indiquées au plan intitulé « Plan d'affectations du sol » présenté à la fin de cette section. Ces limites correspondent à une ligne de lot existante ou projetée, l'axe d'une voie de circulation existante ou projetée, à la limite de boisés, à la rive d'un cours d'eau ou la limite du périmètre d'urbanisation.

Les usages qui pourront être autorisés au règlement de zonage sont ceux identifiés au présent plan d'urbanisme selon les règles suivantes :

- Les zones où seront autorisés des usages qui font partie d'une fonction dominante devront occuper un pourcentage de la superficie de l'aire d'affectation concernée, ce pourcentage est propre à chaque affectation du sol;
- Dans une zone où seront autorisés des usages qui font partie d'une fonction dominante, pourront également être autorisés des usages qui font partie d'une fonction complémentaire autorisée dans l'aire;
- Les aires d'affectation du sol sont identifiées par un préfixe en lettres qui identifie leur affectation dominante.

5.2.2 Compatibilité des fonctions urbaines ou des usages

Le tableau 17 présente une grille de compatibilité de différentes fonctions urbaines dans chacune des grandes affectations du sol inspirées d'une grille similaire incluse dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon²⁴. Elle permet d'évaluer rapidement la compatibilité d'une fonction dans une aire d'affectation. Toutefois, elle est fournie à titre indicatif et il faut se référer au texte pour déterminer si un usage est compatible ou non à l'intérieur d'une aire d'affectation du sol.

Les définitions des différentes fonctions urbaines apparaissent à la fin du présent chapitre.

5.2.3 L'affectation « Multifonctionnelle »

a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation **multifonctionnelle**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 30 logements par hectare.

b) Fonctions complémentaires

- **Commerce petite surface;**
- **Commerce moyenne surface;**
- **Bureau non structurant;**
- **Mixte non structurant;**
- **Équipement institutionnel et communautaire non structurant;**
- **Activité récréative intensive;**
- **Activité récréative extensive;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique;**
- **Agriculture urbaine.**

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

²⁴ MRC DE ROUSSILLON. Schéma d'aménagement révisé, 22 mars 2006, tableau 3-2, page 3-61.

5.2.4 L'affectation « Centre-ville »

a) Fonction dominante

Dans l'aire d'affectation **centre-ville**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 30 logements par hectare.

b) Fonctions complémentaires

- **Commerce petite surface;**
- **Commerce moyenne surface.**

Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 5000 mètres carrés sont également autorisés dans cette affectation. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés doivent cependant respecter les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13;

- **Bureau non structurant;**
- **Mixte non structurant;**
- **Équipement institutionnel et communautaire non structurant;**
- **Activité récréative intensive;**
- **Activité récréative extensive;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique.**

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

5.2.5 L'affectation « Communautaire »

a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation **communautaire**, la fonction dominante est **Équipement institutionnel et communautaire non structurant**.

b) Fonctions complémentaires

- Commerce petite surface;
- Bureau non structurant;
- Activité récréative intensive;
- Activité récréative extensive;
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels;
- Agriculture urbaine.

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

5.2.6 L'affectation « Multifonctionnelle structurante »

a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation **multifonctionnelle structurante**, la fonction dominante est l'**Habitation**. Dans les secteurs identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier » les projets de *développement, redéveloppement ou requalification* devront respecter une *densité résidentielle brute* minimale de 40 logements par hectare.

b) Fonctions complémentaires

- Commerce petite surface;
 - Commerce moyenne surface.
- o *Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 5000 mètres carrés peut également être autorisé dans cette affectation. Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés doit cependant respecter les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13;*
 - o *Un hôtel dont la superficie de plancher brute totale est supérieure à 3 500 mètres carrés peut être autorisé conditionnellement à ce qu'il respecte les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13.*
- Bureau non structurant;
 - Bureau structurant;
 - Mixte non structurant;

- Mixte structurant;
- Industrie non polluante;
- Équipement institutionnel et communautaire structurant;
- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;
- Activité récréative intensive;
- Activité récréative extensive;
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels;
- Agriculture urbaine.

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

5.2.7 L'affectation « Industrielle légère »

a) Fonction dominante

Dans l'aire d'affectation ***industrielle légère***, la fonction dominante est **Industrie légère**.

b) Fonctions complémentaires

- Industrie du transport;
- Commerce lourd;
- Commerce de petite et moyenne surface, *particulièrement, les commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique;*
- Bureau non structurant;
- Bureau structurant;
- Mixte non structurant;
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels;
- Équipement institutionnel et communautaire structurant;
- Les équipements institutionnels et communautaires doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;
- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;
- Les équipements institutionnels et communautaires doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;
- Agriculture urbaine.

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

5.2.8 L'affectation « Industrielle lourde »

a) Fonction dominante

Dans l'affectation **industrielle lourde**, les fonctions dominantes comprennent les usages suivants :

- **Industrie lourde;**
- **Commerce lourd.**

b) Fonctions complémentaires

- **Industrie légère;**
- **Industrie du transport;**
- **Commerce de petite et moyenne surface**, *particulièrement, les commerces de services (centre sportif, comptoir bancaire, restaurants et autres) et établissements à caractère érotique;*
- **Bureau non structurant;**
- **Bureau structurant;**
- **Mixte non structurant;**
- **Équipement et réseau d'utilité publique;**
- **Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.**

c) Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

5.2.9 L'affectation « Récréative »

a) Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les activités de récréation intensive et extensive, incluant les commerces complémentaires à l'activité récréative;
- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

b) Fonctions complémentaires spécifiques

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les équipements communautaires non structurants;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique.

c) Principe de dominance

À l'intérieur de l'affectation *récréative*, au moins 80 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes

L'affectation *récréative* occupe 1,3 % de la superficie de l'affectation du territoire *récréative* et 8,7 % de la superficie de l'affectation *multifonctionnelle* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

5.2.10 L'affectation « Utilité publique »

a) Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *utilité publique*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les équipements et réseaux d'utilité publique.

b) Fonctions complémentaires spécifiques

Dans les aires d'affectation récréation, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les bureaux non structurants (voir la définition à 5.2.12);
- Les activités de récréation intensive et extensive, incluant les commerces complémentaires à l'activité récréative;
- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

c) Principe de dominance

À l'intérieur de l'affectation *utilité publique*, au moins 50 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *utilité publique* occupe 1,1 % de la superficie de l'affectation *multifonctionnelle* et 5,7 % de la superficie de l'affectation *récréative* du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

5.2.11 L'affectation « Conservation »

a) Fonction dominante

Dans les aires d'affectation *conservation*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

b) Fonctions complémentaires spécifiques

Dans les aires d'affectation *conservation*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement :

- Les activités récréatives extensives.

c) Principe de dominance

À l'intérieur de l'affectation *conservation*, 100 % de la superficie brute de l'aire doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où est autorisée la fonction dominante.

L'affectation *conservation* occupe 100 % de la superficie de l'affectation *récréative* du territoire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Remplacé par 2008-PU-06,
31 mars 2020.
Et par 2008-PU-08, 26 août
2021.

Tableau 17 : Grille des grandes affectations et fonctions

Affectation du sol \ Fonction	Fonction																	
	Habitation	Commerce de moyenne surface	Commerce de petite surface	Commerce lourd	Bureau structurant	Bureau non structurant	Mixte structurant	Mixte non structurant	Équipement institutionnel et communautaire structurant	Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Équipement et réseau d'utilité publique ⁶	Industrie légère	Industrie lourde	Industrie du transport	Activité récréative intensive	Activité récréative extensive	Activité commerciale de support à la fonction dominante	Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels
Multifonctionnelle (M)	●	○	○			○		○		○	○				○	○		○
Centre-ville (CV)	●	○ ¹	○			○		○		○	○				○	○		○
Communautaire (P)			○			○		○		●	○				○	○		○
Multifonctionnelle structurante (MS)	●	○ ^{1,2}	○		○	○	○	○	○	○	○	○ ³			○	○		○
Industrielle légère (IA) ⁴		○	○	○	○	○		○ ⁵	○ ⁸	○ ⁹	○	●		○ ⁷				○
Industrielle lourde (IB) ⁴		○	○	●	○	○		○ ⁵			○	○	●	○ ⁷				○
Récréative (R)										○	○				●	●	●	●
Utilité publique						○					●				○	○		○
Conservation (C)																○		●

- Fonction dominante
- Fonction complémentaire

Notes :

1. Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 m² et 5000 m² peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à l'article 5.2.13;
2. Un hôtel de plus de 3 500 m² peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à l'article 5.2.13;
3. Industries non polluantes (voir article 5.2.12);
4. Activités de recherche, de fabrication et les services reliés aux domaines médical et pharmaceutique non autorisés;
5. Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurante exclut les activités résidentielles;
6. Sauf un parc d'éoliennes;
7. Industries du transport interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure de la Route 132.
8. Les équipements institutionnels et communautaires structurants doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;
9. Les équipements institutionnels et communautaires non structurants doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;
10. Dans les aires d'affectation industrielles légères, la fonction agriculture urbaine est autorisée exclusivement à l'intérieur d'un bâtiment.

Ajouté par 2008-PU-08, 26
août 2021

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

5.2.12 Terminologie

Activité : réfère aux activités économiques réalisées sur un territoire (commerces et services, bureaux, industries, institutions, etc.) auxquelles s'ajoute l'habitation, et qui ensemble permettent à une entité urbaine d'exercer ses fonctions au sein d'une agglomération urbaine. La tenue d'une activité sur un terrain ou dans un bâtiment entraîne généralement différents usages.

Activité récréative extensive : activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que quelques bâtiments et/ou équipements accessoires. Les parcs, les espaces de détente et les pistes cyclables font notamment partie de cette fonction.

Activité récréative intensive : activités de loisirs, culturelles ou éducatives dont la pratique requiert de grands espaces non construits ainsi que des bâtiments et/ou des aménagements considérables. Les golfs, les terrains de pratique de golf, les bases de plein air, les marinas, les musées et les campings font notamment partie de cette fonction.

Activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels : activités où seules les coupes d'assainissement, d'implantation d'ouvrages écologiques et les activités d'interprétation visant une gestion environnementale du milieu en cause sont autorisées.

Affectation (aire d') : Partie de territoire destinée à être utilisée selon une vocation déterminée par les fonctions qui y sont autorisées.

Agriculture urbaine : Toutes activités de culture et de production d'aliments en contexte urbain ou périurbain, qu'elles soient à caractère social, communautaire, privé ou à des fins commerciales. L'agriculture urbaine se pratique généralement sur de petites surfaces, par exemple sur un terrain vacant, construit ou un bâtiment. L'élevage d'animaux ne fait pas partie de cette fonction.

Aire TOD : (*transit-oriented development*) : Aire identifiée au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui est soumise à l'atteinte de principes inspirés du transit-oriented development. L'aire TOD identifiée par la CMM possède un rayon minimal d'un kilomètre autour d'un point d'accès au transport en commun lorsqu'il est desservi par le train et de 500 m lorsqu'il est desservi par un service d'autobus. (voir aussi TOD).

Bureau non structurant : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.

Bureau structurant : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins de bureaux dont la superficie de plancher brute totale est de 1000 mètres carrés ou plus.

Ajouté par 2008-PU-08, 26
août 2021

Coefficient d'occupation du sol : Rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment (avec ou sans le stationnement intérieur selon le cas) et la superficie totale du terrain.

Coefficient d'emprise au sol : Rapport entre la superficie occupée par un bâtiment au sol et celle de la superficie totale du terrain.

Cœur de quartier : Lieu d'un quartier, aisément accessible à pied à partir de chacune des parties de ce dernier, où se concentrent principalement, mais non exclusivement, les activités à caractère public (commerces, services) ainsi que les équipements (institutions, etc.) et espaces publics.

Commerce moyenne surface : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est située entre 1000 et 3 500 mètres carrés inclusivement.

Commerce petite surface : Bâtiments utilisés exclusivement à des fins commerciales dont la superficie de plancher brute totale est inférieure à 1000 mètres carrés.

Commerce lourd (activité para-industrielle) : Commerces générateurs de nuisances (mécanique automobile, débosselage, stationnement de véhicules lourds et autres) et les commerces nécessitant de grandes surfaces de montre à l'extérieur (vente de maisons mobiles et roulottes, cours à bois et autres).

Compacité : Rapport entre les surfaces bâties et non bâties d'un milieu urbain. Par exemple, la compacité peut être accrue en réduisant la largeur des rues et les marges de reculs des bâtiments pour rapprocher ces derniers les uns des autres ainsi que de l'espace public et, du coup, accroître la densité résidentielle brute du quartier. La compacité est donc ce qui permet à un quartier composé de petits bâtiments, par exemple des maisons individuelles ou des habitations multifamiliales de faible hauteur, d'atteindre une densité malgré tout élevée.

Concentration d'activités : Lieu où sont regroupées les activités d'un même type (par exemple, un parc industriel ou une zone commerciale) ou qui rayonnent à une même échelle (par exemple, le noyau institutionnel d'un quartier).

Corridor (de transport en commun métropolitain) structurant : Un corridor (de transport en commun métropolitain) structurant est une bande de territoire, large d'environ 1 kilomètre, desservie par une voie de circulation dont l'importance lui permet de supporter des parcours de transport en commun en mode lourd et de structurer, à court et à long terme, l'urbanisation et la densification aux échelles métropolitaines, régionales (MRC), locales (municipalité) et du voisinage (quartier). Il existe également des corridors de transport en commun ayant une influence plus locale. Ceux-ci diffèrent des corridors (de

transport en commun métropolitain) structurants par la différence du mode de transport utilisé. La plupart du temps, il s'agit de lignes locales d'autobus. (Voir aussi : Transport en commun, Transport en commun structurant).

Coupe d'assainissement dans la rive des cours d'eau : Coupe consistant à l'abattage ou la récolte d'arbres déficients, tarés, dépérissants, endommagés ou morts dans un peuplement d'arbres.

Densité résidentielle brute : La densité résidentielle brute se définit comme le rapport entre le nombre de logements d'un projet résidentiel et la superficie totale de terrain qu'occupera ce dernier. Les activités non résidentielles et les espaces publics doivent être inclus dans ce calcul s'ils sont partie intégrante du projet. Les milieux humides et aires protégées sont toutefois exclus du calcul. Cette mesure peut être utilisée, à l'échelle d'un quartier, pour évaluer la rentabilité des espaces et des équipements publics mis en place.

Développement, redéveloppement ou requalification : Tout projet qui a comme résultante de créer au moins une nouvelle unité de logement sur un terrain, à l'exception d'un logement d'appoint (intergénérationnel) pour les habitations unifamiliales comprenant 1 logement. La construction d'un nouveau bâtiment à des fins commerciale ou de bureaux sans unité de logement est également considérée comme du développement, redéveloppement ou requalification.

Équipement et réseau d'utilité publique : Équipement et/ou réseau répondant aux besoins d'intérêt général et géré par une organisation publique.

Équipement institutionnel et communautaire non structurant, Équipements institutionnels, administratifs et communautaires qui ne sont pas considérés comme structurants à l'échelle régionale. Les écoles primaires et secondaires ainsi que les équipements municipaux à desserte locale font notamment partie de cette fonction.

Équipement institutionnel et communautaire structurant : Grands équipements gouvernementaux et para-gouvernementaux tels que les hôpitaux autres que privés, les palais de justice, les universités, les cégeps, les autres établissements publics d'enseignement post-secondaire et tout autre équipement considéré comme structurant à l'échelle régionale ainsi que les équipements institutionnels offrant une desserte intermunicipale et les bureaux administratifs gouvernementaux et para-gouvernementaux dont la superficie de plancher brute est de 1 500 mètres carrés et plus.

Espaces urbains sous-utilisés ou désuets : Terrain dont l'occupation du sol et/ou la densité actuelle est en deçà du potentiel d'utilisation et pouvant faire l'objet d'un réaménagement à court, moyen ou long terme. Ces espaces peuvent être assimilés à des espaces à redévelopper et à requalifier.

Industrie non polluante : Industrie qui ne fabrique et ne transforme aucune matière dangereuse ou qui n'a pas recours à un procédé industriel utilisant régulièrement une ou des matières dangereuses identifiées à l'annexe 4 du Règlement sur les matières dangereuses du gouvernement du Québec et dont l'activité ne cause ni bruit (inférieur ou égale à 55 décibels), ni poussière, ni odeur à la limite du ou des terrains.

Industrie légère : Industrie dont l'activité occasionne très peu d'incidences sur le milieu environnant, ne cause ni bruit, ni poussière, ni odeur à la limite du terrain où les entreprises industrielles ou para-industrielles sont implantées.

Industrie lourde : Industrie dont l'activité occasionne de moyennes ou de fortes incidences sur le milieu environnant (entreposage extérieur, quai de chargement/déchargement d'envergure, circulation importante de véhicules lourds, pollution atmosphérique, sonore, visuelle, etc.).

Industrie du transport : Industrie dont l'activité principale et première est reliée au transport des marchandises.

Ligne principale de chemin de fer : Ligne de chemin de fer dont le trafic est généralement supérieur à cinq trains par jour, où les trains roulent à hautes vitesses, dépassant souvent les 80 km/h et où les passages à niveau, les déclivités, etc. peuvent augmenter le bruit et la vibration produits normalement par les circulations ferroviaires.

Ligne secondaire de chemin de fer : Ligne de chemin de fer dont le trafic est généralement inférieur à cinq trains par jour, où les vitesses sont généralement plus lentes, limitées d'ordinaire à 50 km/h et où les trains sont d'un tonnage léger à moyen.

Mobilité active : Corresponds aux déplacements réalisés par des modes de transport qui ne sont pas motorisés comme par exemple la marche et le vélo. (Voir aussi : Transport actif).

Mixité : La mixité des activités réfère à la diversité d'activités qu'on retrouve dans un lieu, à l'intérieur d'un même bâtiment (mixité verticale) ou sur une même rue (mixité horizontale).

Mixte non structurant : Bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour lesquels la superficie brute de plancher totale de plancher du bâtiment est inférieure à 3000 mètres carrés.

Mixte structurant : Bâtiments utilisés aux fins de deux activités ou plus parmi les activités résidentielles, commerciales, de bureau, institutionnelles et communautaires, pour

Ajouté par 2008-PU-10, 6
sept. 2023

Modifié par 2008-PU-11,
30 juin 2026

lesquelles la superficie brute totale de plancher du bâtiment est de 3000 mètres carrés ou plus.

TOD (*transit-oriented development*) : Collectivité regroupant une mixité d'activités à l'intérieur d'un rayon déterminé autour d'une station de transport en commun et d'un cœur à vocation commerciale. Les TOD mélangent les habitations aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux espaces et équipements publics au sein d'environnements « marchables », encourageant ainsi les résidents et les travailleurs à se déplacer en transport en commun, à vélo ou à pied, et non seulement en voiture.

Transport actif : Les modes de transport actif sont ceux qui ne sont pas motorisés comme par exemple la marche et le vélo. (Voir aussi mobilité active).

Transport collectif : Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

Transport en commun : Système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.

Transport en commun structurant : Un réseau de transport en commun est dit structurant lorsque :

- il offre une desserte à haut niveau de service grâce à :
 - des infrastructures importantes et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers);
 - des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;
 - une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages);
 - une capacité et une vitesse commerciale élevées;
 - une grande amplitude de service afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine.
- il assure les déplacements d'une part significative de la population ;
- il a le pouvoir d'influencer l'occupation du territoire, par exemple, en favorisant la densification des villes existantes.

(Voir aussi : Transport en commun)

Travaux relatifs à l'entretien et à l'aménagement des cours d'eau : Tous les travaux réalisés, par la MRC, dans le lit, sur les rives et les terrains en bordure des cours d'eau en vertu de l'article 106 de la Loi sur les compétences municipales.

Triage ferroviaire de marchandises : Installation ou aire faisant partie d'une emprise ferroviaire, servant à la réalisation d'activités ferroviaires tel le triage de convois, le transbordement de marchandises, l'entretien et l'entreposage d'équipements et/ou d'autres activités similaires ou connexes.

Usage : Utilisation qui est faite d'un terrain, d'un bâtiment, d'une construction dans le cadre d'une activité.

Ajouté par 2008-PU-02, 5
oct. 2015

5.2.13 Dispositions applicables aux marchés d'alimentation et aux hôtels

Les présentes dispositions ont pour but de permettre les marchés d'alimentation et les hôtels possédant de grandes superficies de plancher brute totale dans les aires d'affectation « **Multifonctionnelle structurante** » et « **Centre-ville** », identifiées au plan 3 « Plan des affectations du sol », tout en limitant leur implantation au sol ainsi que la prédominance des espaces de stationnement. Ainsi, les normes suivantes doivent être transposées dans ces zones au règlement de zonage pour :

a) Les marchés d'alimentation

Un marché d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3 500 et 5 000 mètres carrés dans les affectations « **Multifonctionnelle structurante** » et « **Centre-ville** » doit respecter les dispositions suivantes :

- 1° limiter la superficie de l'emprise au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés;
- 2° limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 mètres carrés.

b) Les hôtels

Un hôtel dont la superficie de plancher brute totale est supérieure à 3 500 mètres carrés dans l'affectation « **Multifonctionnelle structurante** » doit respecter les dispositions suivantes :

- 1° limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3 000 m²;
- 2° limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3 500 m².

5.2.14 Dispositions applicables aux fonctions « Équipement institutionnel et communautaire structurant et non structurant

Dans le cas où une municipalité prévoit autoriser les fonctions « équipement institutionnel et communautaire structurant ou non structurant » à l'intérieur de l'affectation industrielle légère faisant aussi partie d'une aire TOD ou d'un corridor de transport en commun métropolitain (identifié au plan 11 - « Concept d'organisation » du SAR), les critères suivants doivent être respectés :

- 1° Afin d'assurer la sécurité des usagers, des mesures à l'égard des risques potentiels d'incident industriel doivent être prévues par la municipalité en plus de respecter l'article 4.5.33 de la section 4 – Document complémentaire du SAR;
- 2° Les usages reliés à l'éducation doivent viser la formation d'une main-d'œuvre économique;
- 3° Régir ou restreindre les établissements de santé;
- 4° Éviter que les nouveaux usages institutionnels n'entrent en conflit avec les activités industrielles par des aménagements appropriés (zone tampon, talus, mur antibruit, etc.) afin de réduire les impacts négatifs générés par les activités industrielles et de commerce lourd sur le nouvel usage;
- 5° Prévoir des aménagements pour sécuriser le transport actif et éviter les conflits avec le camionnage lourd.

5.3 ZONES PRIORITAIRES D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉAMÉNAGEMENT

La Ville de Sainte-Catherine doit identifier les secteurs prioritaires de développement et de redéveloppement à des fins résidentielles d'ici 2031. Les aires TOD, le corridor de transport en commun métropolitain structurant et le centre-ville, identifiés au plan 2 « Concept d'organisation spatiale » sont déterminés comme zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement.

Dans l'objectif d'adhérer aux orientations régionales et métropolitaines visant à optimiser le développement urbain, la Ville de Sainte-Catherine entend concentrer ses efforts de développement dans les zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement identifiées au SAR de la MRC. Ces secteurs, identifiés au plan 5 « Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement », seront développés en fonction des balises du développement du territoire identifiées au PMAD et au SAR.

Lorsqu'une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement désignée comme aire TOD telle qu'illustrée au plan 5 « Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement » se poursuit sur le territoire d'une ou plusieurs villes voisines, une concertation est prévue afin de favoriser la cohérence des aménagements planifiés. La concertation entre les municipalités locales concernées doit minimalement porter sur ce qui a trait :

- au tracé des collectrices et à la trame de rue générale (type de trame, octogonale, organique, etc.);
- à la localisation du cœur de quartier, les hauteurs des bâtiments ainsi que les densités associées à ce cœur;
- aux principaux liens actifs pour se rendre au cœur de quartier;
- à l'autorisation/interdiction de stationnement sur rue;
- aux normes minimales sur le nombre de cases de stationnement pour tous les types d'activités;
- aux taux d'implantation et aux marges de reculs autorisés pour les terrains développables adjacents à la limite d'une municipalité locale touchée par une zone prioritaire d'aménagement ou de réaménagement.

La planification et l'aménagement, en fonction des transports, des projets de développement se trouvant dans les zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement doivent se faire par l'adoption d'un *Programme particulier d'urbanisme* (PPU) ou d'un *Plan d'aménagement d'ensemble* (PAE).

Les secteurs où un PPU sera réalisé doivent viser la concrétisation des huit objectifs suivants par la planification et la réglementation :

- 1° Créer un milieu de vie doté d'un cœur de quartier dynamique et d'une identité forte;
- 2° Assurer par les aménagements la priorité, la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes;
- 3° Augmenter la compacité et la densité des milieux de vie, en particulier à proximité des cœurs de quartier et dans le respect des caractéristiques du milieu environnant;
- 4° Planter et aménager des points d'accès de transport en commun visibles, accessibles et bien intégrés au milieu environnant;
- 5° Assurer la mixité des activités ainsi que des types d'habitation et favoriser des produits résidentiels variés;
- 6° Faciliter l'utilisation des transports actifs et collectifs;
- 7° Limiter le nombre de cases de stationnement hors rue et favoriser le stationnement souterrain ou étagé;
- 8° Encourager des aménagements et des bâtiments à impact environnemental réduit.

La planification détaillée des zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement peut aussi se faire par l'adoption d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) qui répond aux objectifs suivants :

- 1° Favoriser l'accessibilité au transport collectif en facilitant l'accès des piétons et cyclistes aux arrêts par un parcours clairement défini et convivial;
- 2° Encourager l'établissement d'activités non résidentielles, notamment les commerces et services de proximité, en privilégiant leur localisation à proximité de la voie structurante;
- 3° Maintenir les activités dominantes et les pôles d'emplois;
- 4° Encourager l'utilisation de terrains et d'immeubles vacants, disponibles ou sous-utilisés;
- 5° Proposer une variété de produits résidentiels pour différentes clientèles;
- 6° Favoriser la perméabilité du quartier aux déplacements actifs;
- 7° Profiter de la transformation de grands lots pour intégrer des liens piétons et cyclistes;
- 8° Favoriser le partage des aires de stationnement privées en fonction des périodes d'achalandage plutôt que la multiplication de ces aires et ce, particulièrement dans les zones d'activités mixtes;

9° Encourager des aménagements et des bâtiments à impact environnemental réduit.

Enfin, les zones prioritaires d'aménagement ou de réaménagement doivent être assujetties à un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) incluant les objectifs suivants :

1° Favoriser la diversité architecturale dans le respect des caractéristiques du milieu bâti existant et ce, particulièrement lors de l'intégration de nouvelles constructions à celles de l'environnement bâti existant lorsque celui-ci présente des qualités identitaires ou patrimoniales distinctives;

2° Favoriser les aménagements et bâtiments à faible impact environnemental et limiter les îlots de chaleur.

Ajouté par 2008-PU-02, 5
oct. 2015

5.4 **SECTEURS À DÉVELOPPER, REDÉVELOPPER OU REQUALIFIER**

L'orientation 2 du plan d'urbanisme est d'optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire. Dans cet objectif, la Ville devra consolider le développement résidentiel, commercial ou de bureaux dans les secteurs à développer, redévelopper ou requalifier. Les secteurs possédant un potentiel à cet effet sont identifiés au plan 4 « Secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ». Ils représentent une superficie d'environ 112 hectares. Ces derniers représentent de belles occasions de développer des projets durables et novateurs dans l'esprit du PMAD.

Les projets de développement, redéveloppement ou requalification devront respecter une densité résidentielle brute minimale identifiée en fonction des affectations précédemment décrites. Tout projet qui a comme résultante de créer au moins une nouvelle unité de logement sur un terrain, à l'exception d'un logement d'appoint (intergénérationnel) pour les habitations unifamiliales comprenant 1 logement, situé dans un secteur identifié au plan 4 devra respecter ces éléments normatifs. La construction d'un nouveau bâtiment à des fins commerciales ou de bureaux sans unité de logement est également considérée comme du développement, redéveloppement ou requalification et devra respecter des coefficients d'emprise au sol et d'occupation du sol qui seront déterminés aux grilles du règlement de zonage.

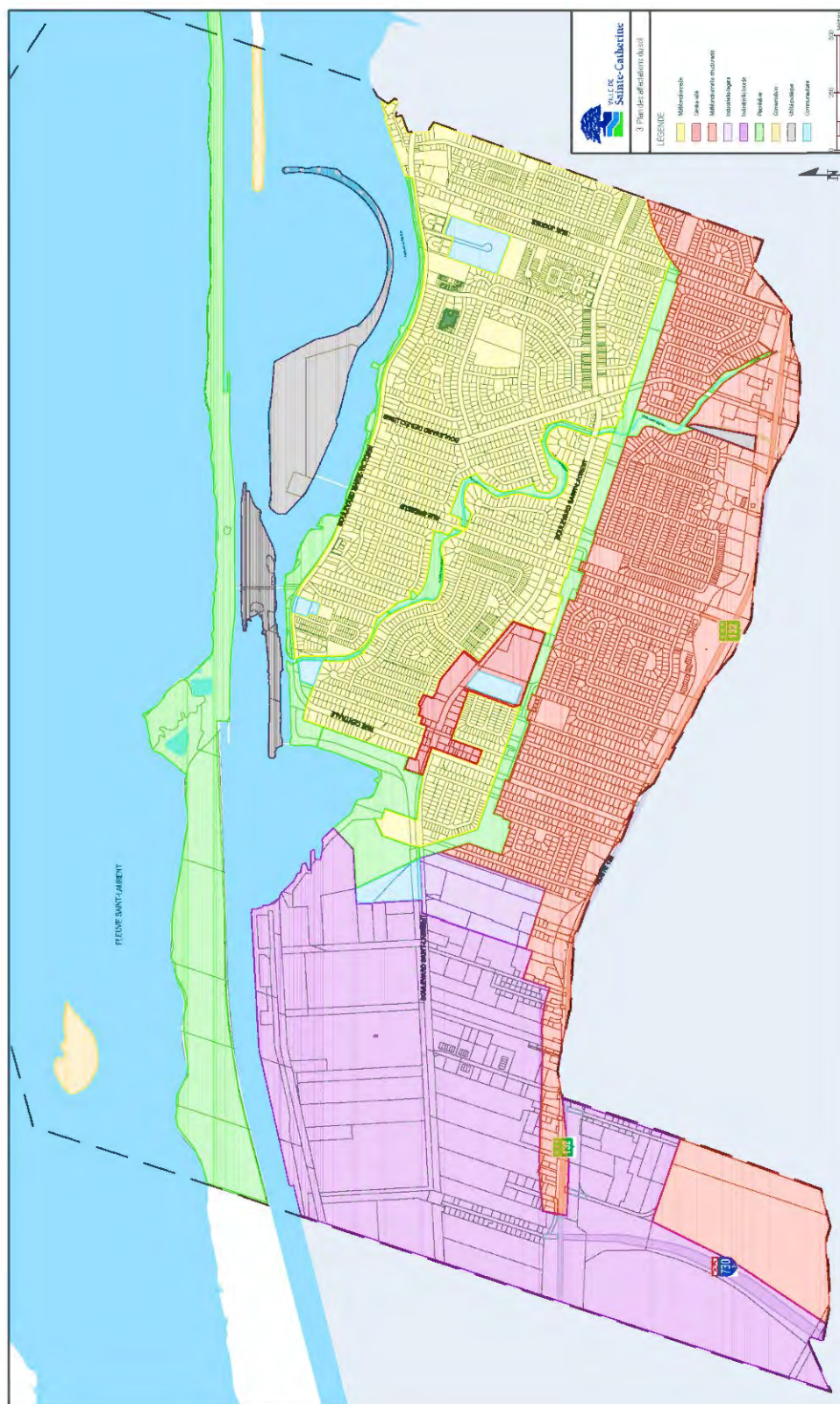
Sur l'ensemble du territoire municipal, toutes les formules d'habitation peuvent être retenues, allant de l'habitation unifamiliale isolée jusqu'à l'habitation multifamiliale. Dans l'aire d'affectation *multifonctionnelle structurante*, la mixité pourra être prônée dans certains pôles à proximité de points d'accès au transport en commun.

Le découpage en zone du règlement de zonage permettra d'établir clairement aux grilles les endroits où des densités et coefficients minimum s'appliquent lors de projets de développement, redéveloppement ou requalification.

Ces secteurs présentent des potentiels de développement, redéveloppement ou requalification. Le marché immobilier, la volonté des propriétaires et les contraintes de ces terrains, tant naturelles que physiques, ne sont pas considérés pour évaluer le potentiel de ces espaces. Cette superficie est donc théorique mais permet tout de même d'estimer un nombre de logements prévus. Trois hypothèses de redéveloppement sont présentées dans le tableau suivant. Elles présument que 25 %, 40 % ou 60% de l'ensemble des sites soient développés à une fin résidentielle en concordance avec les densités minimales établies au plan d'urbanisme. Finalement, l'hypothèse d'un redéveloppement à 100% permet de connaître le potentiel maximum de logements de ces espaces.

Tableau 17.1: Les superficies des espaces à développer, redévelopper et à requalifier et potentiel d'accueil						
Affectation	Superficie brute (ha.)	Densité brute (log./ha)	Logements prévus (hyp. 25%)	Logements prévus (hyp. 40%)	Logements prévus (hyp. 60%)	Logements prévus (hyp. 100%)
Aire TOD et corridor de transport	88	40	880	1 056	2 112	3 520
Hors TOD et corridor de transport	24	30	180	216	432	720
TOTAL VILLE	122	-	1 060	1 272	2 544	4 240

AFFECTATIONS DU SOL



[illegible]

Ville de Sainte-Catherine

Plan d'urbanisme règlement numéro 2008-PU-00
Orientations et objectifs d'aménagement

6. PLANIFICATION DES TRANSPORTS

6.1 HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Le plan d'urbanisme retient la hiérarchie routière proposée dans le rapport Trafix²⁵ en y ajoutant la réorganisation et le développement du réseau routier du parc industriel et identifie la route 132 comme route nationale, tel qu'illustré sur le plan de la hiérarchie routière.

6.2 TRACES ET TRAVAUX ROUTIERS PROJETÉS

6.2.1 Plan directeur des rues

La Ville de Sainte-Catherine ne dispose pas d'un plan directeur des rues permettant de faire le pont entre l'urbanisme, la sécurité publique et les travaux publics à l'égard de l'organisation du réseau routier et de la forme même de l'emprise publique.

Le plan d'urbanisme met la table pour doter la Ville d'un tel outil. Il soutient que ce plan directeur doit tenir compte de l'évolution du réseau supérieur et des liens inter-municipaux à favoriser pour faciliter l'accès aux pôles de services et d'emploi, aux pôles communautaires et touristiques et aux gares de train de banlieue, du réseau cyclable à développer. Il doit aussi tenir compte du partage sécuritaire de l'emprise entre les différents utilisateurs et des aménagements qui permettent d'éviter les accidents et ceux qui favorisent l'intermodalité. Il doit prévoir la desserte des immeubles communautaires et institutionnels par le transport en commun. Il doit intégrer le plan directeur des infrastructures du parc industriel. Il doit spécifier la forme souhaitée des nouveaux développements et tenir compte des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier ainsi que des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement (corridor de transport en commun structurant et aires TOD). Il doit comprendre les paramètres de l'embellissement du domaine public en général et du boulevard Marie-Victorin en particulier.

Pour répondre à toutes ces attentes, le plan directeur des rues se doit d'être un document évolutif qui intégrera graduellement les résultats de différentes études détaillées de planification.

Tous ces objets de planification des transports sont mentionnés et certains sont développés davantage dans le présent chapitre.

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

²⁵ TRAFIX. Hiérarchisation routière d'une partie du secteur est de la MRC de Roussillon. Villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Étude réalisée pour la MRC de Roussillon, Rapport final, révision de 23 août 2006, 55 p.

6.2.2 Réfection et réaménagement de la route 132 en boulevard urbain comme corridor de transport en commun structurant

La Ville travaille activement au *Plan directeur de redéveloppement de la route 132*, réalisé conjointement avec les villes voisines de Delson et Saint-Constant afin que la route 132 soit réaménagée en boulevard urbain, de la limite de Kahnawake à la rue Principale à Delson. L'objectif de ce mandat est une concertation pour une vision commune afin d'améliorer la sécurité routière, la fluidité de la circulation, un système de transport en commun structurant et des installations favorisant la mobilité active sur cet axe. En tant que corridor de transport en commun structurant identifié au PMAD, cette transformation est prioritaire pour la Ville dans le but de créer un véritable corridor de transport en commun structurant métropolitain important pour le secteur Est de la MRC.

Les aménagements de la route 132 devront également permettre d'optimiser le potentiel de développement, de redéveloppement et de requalification et garder ouvertes toutes les options, tant pour la circulation routière, le transport en commun, la mobilité active et la diversité des usages à proximité.

En identifiant le corridor Est de la route 132 comme zone prioritaire de réaménagement, la Ville et la MRC souhaitent que l'aménagement de la route 132 soit réalisé de manière prioritaire. À court terme, la Ville et la MRC espèrent que le gouvernement du Québec établisse comme priorité le réaménagement de cet axe car ce territoire est déstructuré depuis l'expropriation de l'emprise à des fins de construction de l'autoroute 30, soit depuis les années 1970. La Ville et la MRC considèrent essentiel de mettre en œuvre un projet intégré considérant à la fois les composantes reliées à la circulation, au transport, à l'aménagement et au développement.

Enfin, la ville de Sainte-Catherine, par son plan d'urbanisme, souscrit aux balises d'aménagement régionales dans le cadre du réaménagement du tronçon Est de la route 132 suivantes :

- Sur le domaine privé :
 - Identification du positionnement stratégique et évaluation du potentiel de développement de la route (potentiel de superficie de plancher, usages à favoriser, densité, besoins et exigences en stationnement hors rue, etc.);
 - Définition d'un concept de développement et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (implantation du cadre bâti, marge avant, entrée charretière, aménagement des stationnements, aménagement des marges avant, critères architecturaux, critères d'affichage, etc.).
- Sur le domaine public :

- Adoption d'un scénario d'emprise, de chaussée et de géométrie des intersections assurant à court et à long terme l'intégration des composantes suivantes :
 - o fonctionnalité de la circulation,
 - o mesures préférentielles de transport en commun,
 - o intégration au réseau cyclable,
 - o aménagements et mesures assurant le confort et la sécurité des piétons.
- Élaboration d'un concept d'aménagement paysager et de mobilier urbain;
- Définition d'un traitement architectural des ouvrages d'art, s'il y a lieu.
- Autres considérations :
 - Adoption de mesures d'insertion du réseau cyclable et des accès piétons sur les axes nord-sud;
 - Aménagement d'accès piétons et cyclables aux ouvrages d'art;
 - Prolongement des axes nord-sud associés au projet;
 - Définition de mesures de mitigation relatives au bruit;
 - Maintien de l'accessibilité aux commerces;
 - Maintien de la route 132 comme route nationale de responsabilité provinciale;
 - Évaluation de scénarios d'utilisation de l'emprise excédentaire, s'il y a lieu, à des fins privées et publiques.

6.2.3 Desserte du secteur industriel

D'une part, en raison du réaménagement futur de la route 132 et, d'autre part, parce que le développement du secteur industriel le commande, le réseau routier à l'intérieur du secteur industriel a été revu et sera complété dans les prochaines années. Cette intervention fait l'objet d'une planification qui cherche à optimiser les retombées économiques et fiscales de l'opération (plan directeur des infrastructures du parc industriel de Sainte-Catherine).

Remplacé par 2008-PU-03,
5 oct. 2015

L'ensemble du réseau routier du parc industriel et le transport par camion généré par le quai et les grands complexes industriels lourds pourront se rabattre vers le boulevard Saint-Laurent et les rues Garnier et Hébert qui canaliseront la circulation à partir de et vers l'autoroute 30. Ce parcours routier joue le rôle de route collectrice du parc industriel. La desserte des zones industrielles situées au nord de la route 132 sera complétée par le prolongement des rues Jean-Lachaine et Léo jusqu'au boulevard Saint-Laurent et la construction graduelle de nouvelles rues locales transversales.

Le plan de la hiérarchie routière montre également comment pourront éventuellement être desservies les zones industrielles situées au sud de la route 132. La Ville de Sainte-Catherine projette des rues, dans ces zones, au plan d'urbanisme, afin qu'elle puisse intervenir sur tout projet de lotissement de manière à ce que l'ensemble du secteur soit éventuellement adéquatement desservi, selon les potentiels du terrain.

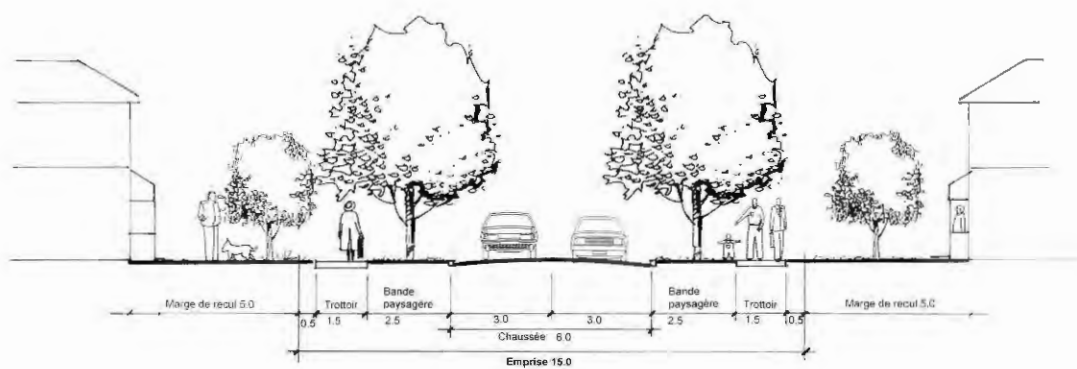
Le parc industriel de Sainte-Catherine étant un pôle d'emploi d'importance régionale, il est impératif que la Ville, la MRC de Roussillon et le ministère des Transports s'entendent sur les aménagements de la route 132 qui permettront un accès optimal au réseau de rues municipales tant pour les camions, les automobiles, les cyclistes que les travailleurs qui y accèdent ou souhaitent y accéder par transport en commun.

6.2.4 Réseau de rues locales

À l'occasion de nouveaux projets de lotissement, les développeurs auront à intégrer la trame des rues locales projetées à la trame existante, et ce, pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes et automobilistes). Le plan des rues des projets de développement comptant un nombre important d'unités résidentielles devrait diriger la circulation automobile principalement et directement vers une rue collectrice existante.

Le plan d'urbanisme prévoit également que les anciennes rues sans bordures seront transformées graduellement, selon leur fonction dans la hiérarchie, le volume de circulation qu'elles accueillent et la largeur de leur emprise, pour leur donner un caractère plus ordonné sinon plus urbain. La figure 2 illustre un type d'aménagement répondant aux objectifs du plan d'urbanisme.

Figure 2 : Coupe de rue



Note : La bande paysagère peut comprendre des cases de stationnement ou être remplacée par une bande cyclable.

6.2.5 Boulevard Marie-Victorin

Le boulevard Marie-Victorin se distingue des autres rues collectrices par son potentiel de route panoramique et de récréation. Sa mise en valeur est un point stratégique du développement économique et récréotouristique de la Ville de Sainte-Catherine. Déjà, quelques actions de mise en valeur peuvent être identifiées :

- faire cesser l'occupation de l'emprise à des fins autres que publique;
- planifier le réaménagement de l'emprise;
- remplacer le mobilier urbain existant par un mobilier qui puisse mettre en valeur le caractère maritime de l'environnement;
- privilégier un éclairage qui favorise la sécurité des usagers, mais qui confère aussi une atmosphère chaleureuse au milieu;
- utiliser le fût du lampadaire pour accrocher des fanions, des corbeilles de fleurs de manière à accroître le caractère festif du boulevard;
- aménager des haltes le long de la piste cyclable ou du mobilier urbain, tel que des bancs, des tables à pique-nique, des abris, des poubelles et des abreuvoirs seront présents.
- favoriser la plantation d'arbres du côté construit du boulevard (côté sud) pour détourner l'intérêt visuel des usagers de l'artère vers la Voie maritime et installer l'éclairage du côté de la berge pour accentuer le caractère riverain et « boardwalk » du boulevard;
- mettre en place toutes les mesures nécessaires pour maintenir une faible vitesse de circulation (ex. dos d'âne, intersection à chaussée réservée, etc.);
- permettre une bonne accessibilité au Récré-O-Parc par les transports privés, collectifs et adaptés.

6.3 GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

6.3.1 Aménagement des corridors routiers

La réglementation d'urbanisme doit comprendre des dispositions permettant de transformer la route 132 actuelle en véritable boulevard urbain et d'assurer la qualité fonctionnelle et visuelle de l'autoroute 30. Ces dispositions portent notamment sur :

- Le contrôle du nombre et de la localisation des rues municipales et intermunicipales qui interceptent la route 132 ou l'autoroute 30, et ce, en intégrant le réseau routier déjà existant. La Ville de Sainte-Catherine ne prévoit autoriser aucune nouvelle rue qui intercepterait le réseau national et régional;
- Les limites à l'implantation de nouveaux accès privés sur le réseau routier supérieur, notamment par des prescriptions sur la distance minimale entre les accès aux terrains et la façon d'aménager ces accès;
- Le maintien de la route 132 comme route nationale;
- l'affichage des commerces et les panneaux-réclames;
- l'aménagement des emprises;

- l'utilisation de l'emprise excédentaire de la route 132 qui serait rétrocédée aux riverains suite à l'aménagement du boulevard urbain;
- l'intégration des circulations piétonnières et cyclistes.

Remplacé par 2008-PU-02,
5 oct. 2015

6.3.2 Niveau sonore et vibration

La MRC de Roussillon suggère aux municipalités locales de limiter l'implantation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderies, CLSC, CHSLD, etc.) à proximité des autoroutes. Il existe également des dispositions normatives applicables aux zones de niveau sonore élevé dans la réglementation d'urbanisme. Ces dispositions prévoient que dans les nouveaux secteurs à développer, les usages résidentiels, institutionnels et récréatifs doivent respecter les distances minimales d'éloignement. Par contre, des mesures de mitigation peuvent permettre de réduire ces distances dans l'objectif que le niveau sonore ressenti par les citoyens ne dépasse pas le seuil de 55 décibels. Une attention particulière sera portée afin de limiter l'installation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderie), accueillant des personnes vulnérables en bordure de la route 132 et de l'autoroute A-730.

Lorsque le niveau de bruit et de vibration provenant des activités humaines devient indésirable, il en résulte une détérioration de l'environnement sonore et physique qui se traduit par une contrainte à l'occupation du sol à proximité. La principale forme d'impact sonore est générée par les activités reliées au transport et en particulier par la circulation autoroutière et ferroviaire. Le ministère des Transports du Québec considère que le bruit constitue une contrainte lorsque le niveau sonore ressenti par les riverains atteint le seuil de 55 décibels. La Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) recommande également d'utiliser la norme de 55 décibels à proximité d'une construction résidentielle.

6.4 TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Le camionnage lourd et la voie ferrée posent aussi une problématique de sécurité reliée au transport de matières dangereuses. La Ville souhaite apporter son soutien à la création d'un comité de coordination des mesures d'urgences, regroupant entre autres des représentants de la MRC de Roussillon, des municipalités locales et du ministère de la Sécurité publique du Québec qui se pencheraient sur cette question et récolteraient des données pertinentes en vue de l'élaboration d'un plan d'urgence régional.

6.5 TRANSPORT EN COMMUN

La Ville de Sainte-Catherine entend participer à encourager l'utilisation du transport en commun en intégrant des zones fonctionnelles d'arrêt des autobus et des postes d'attente des passagers agréables dans le cadre de travaux routiers ou d'aménagement et de réfection de trottoirs, en particulier aux endroits les plus propices à l'intermodalité des transports et aux intersections de circuits.

À travers sa participation au CIT Roussillon, la Ville de Sainte-Catherine entend prôner la complémentarité des divers modes de transport afin de développer le transport collectif et le transport actif pouvant contribuer à diminuer l'utilisation et la dépendance vis-à-vis l'automobile. Elle favorise la création de liens intra Rive-Sud et régionaux comme un raccordement avec le terminus Longueuil (métro et gare d'autobus de l'AMT) et avec les gares ferroviaires de l'AMT.

Sur son territoire, elle favorise et voit à ce que les pôles d'activités culturelles, comme la maison des jeunes, comme les parcs de quartier ou municipaux et les pôles récréatifs, comme le Récré-O-Parc, soient desservis par le transport en commun. Inversement, devant un choix de lieu pour l'établissement d'un nouveau pôle d'activité, elle tiendra compte de l'accessibilité par transport en commun.

Par sa participation au CIT, la Ville voit également à la commodité des horaires et des points de transferts pour ses citoyens afin qu'ils puissent voyager vers leurs destinations (pôles d'emploi, pôles de services et autres pôles d'activités) dans des temps acceptables et à des heures convenables.

La Ville a identifié des zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement sur son territoire à proximité des points d'accès ou des corridors de transport en commun. La principale zone prioritaire à Sainte-Catherine est le corridor de transport en commun structurant métropolitain qu'est la route 132. Deux autres sont attachées au point d'accès au transport en commun que sont la gare Sainte-Catherine à Saint-Constant et le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson. La dernière vise un équipement d'accès en transport en commun (pôle de rabattement ou stationnement incitatif) à venir à proximité de la rue Léo. L'aménagement, la planification et le développement de ces zones devront être axés et orientés vers la mobilité active et le transport en commun.

6.6 TRANSPORT FERROVIAIRE

La voie ferrée est importante pour l'opération du quai de la Voie maritime du Saint-Laurent et de certaines entreprises industrielles lourdes. Elle peut également être un facteur de localisation pour certaines entreprises. Pour cette raison, dans les zones desservies par la voie ferrée, l'implantation d'industries et particulièrement d'industries dont les activités peuvent profiter de la proximité de la voie ferrée, de l'autoroute 30 et de la Voie maritime du Saint-Laurent est favorisée.

6.7 TRANSPORT MARITIME

La Ville de Sainte-Catherine ne peut pas intervenir directement pour régler des problèmes de partage de la Voie maritime entre la navigation de plaisance et la navigation commerciale. Toutefois, elle doit considérer la Voie maritime comme une vitrine du territoire pour les plaisanciers et elle prend en considération cette clientèle de transit dans la conception d'aménagements riverains.

L'entreposage au quai a été identifié comme une source de nuisance visuelle. La Ville de Sainte-Catherine considère qu'elle pourra, lorsque l'occasion se présentera, sensibiliser l'administration de la Voie maritime et les entreprises en cause. Une réglementation municipale serait de toute façon inopérante sur la propriété fédérale.

6.8 LES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS

Dans une perspective de développement durable et de contribution à la santé de ses citoyens, la Ville de Sainte-Catherine considère la marche et le vélo comme des moyens de déplacement essentiels et complémentaires à l'automobile et au transport en commun qu'elle doit favoriser.

En ce qui concerne la marche, sur les petites rues locales bordées d'habitations unifamiliales, le partage de la chaussée avec mesures d'apaisement de la circulation (étroitesse de la rue, encadrement d'arbres, signalisation adéquate, dos d'âne) est suffisant. Sur les rues locales plus importantes et sur les collectrices, un ou deux trottoirs s'imposent. Il est également intéressant de prévoir des passages qui créent des liens plus directs vers les principaux lieux de destination (commerces de détails, parcs, écoles, arrêts d'autobus, etc.). Une autre mesure qui favorise la marche est l'autorisation par la municipalité de commerces de première nécessité, dans des zones stratégiquement situées, à distance de marche de tous les secteurs résidentiels.

Pour le vélo, le plan d'urbanisme prévoit l'expansion du réseau de pistes sur rue et hors rue, à l'occasion de travaux d'aménagement de parc ou routiers. Le réseau cyclable projeté est illustré sur le plan de la hiérarchie routière. Il permet une bonne accessibilité aux pôles d'activités culturelles, récréatives et touristiques. Lorsque le réseau projeté longe ou traverse un projet de développement résidentiel, il doit être intégré dans la conception du projet. Sur ses propriétés, la ville doit graduellement installer un nombre suffisant de supports à vélo. Elle doit encourager ou exiger par règlement des supports à vélo sur les terrains des établissements générateurs de déplacements en bicyclette.

En 2015, suite à une large démarche participative intégrée, la Ville a adopté le *Plan de mobilité active et durable de la Ville de Sainte-Catherine*. Dans le cadre de l'élaboration de ce plan, la réalisation du diagnostic et l'identification des enjeux ont permis d'élaborer un énoncé de vision qui peint l'image de ce que souhaite devenir Sainte-Catherine en matière de mobilité active et durable :

Sainte-Catherine : Ville active et durable

Sainte-Catherine constituera une ville offrant de réelles solutions de rechange à l'automobile :

- pour ses familles désireuses de se divertir et de bénéficier des services de proximité offerts à Sainte-Catherine;

- pour ses aînés pour qui les déplacements peuvent être limités;
- pour les élèves et étudiants désirant se rendre à leurs lieux d'études;
- pour les travailleurs œuvrant sur son territoire et à l'extérieur.

Dans chacun de ses gestes de planification et d'aménagement, la Ville cherchera à favoriser la mobilité active et durable ainsi que les saines habitudes de vie. Ainsi, ses parcours actifs permettront de se déplacer efficacement, en toute sécurité et dans un cadre convivial. Le service de transport collectif sera graduellement amélioré de façon à encourager sa plus grande utilisation. Sainte-Catherine sera donc un milieu de vie complet, adapté aux besoins de ses citoyens, particulièrement en matière de déplacement.

Les quatre grandes orientations, identifiées dans ce plan sont les suivantes :

- Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétonniers.
- Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables.
- Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes.
- Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

Cette vision et ces orientations sont parties intégrantes du plan d'urbanisme. Les réseaux actuels et projetés sont représentés sur le plan 5 « Hiérarchie routière et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement ».

7. OUTIL DE MISE EN OEUVRE

Plusieurs moyens de mise en œuvre ont été identifiés au chapitre 4 sur les grandes orientations d'aménagement. Plusieurs d'entre eux correspondent à des règlements ou des documents légaux qu'une municipalité peut adopter en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Le plan d'urbanisme oriente le contenu de ces outils de mise en œuvre et peut contenir un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour une partie du territoire.

Les outils de mise en œuvre suivants complètent un plan directeur des rues et s'adressent à la relation entre l'espace public et privé. En l'absence d'un tel plan directeur, un PPU peut traiter de travaux d'infrastructure et d'aménagement de l'emprise publique.

7.1 PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME

En vertu de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le plan d'urbanisme peut comprendre un programme particulier d'urbanisme pour une partie du territoire de la municipalité concernée.

Le PPU permet de préciser la planification de certains secteurs suscitant une attention particulière telle que le développement ou la requalification d'un secteur résidentiel, industriel ou d'un centre-ville.

Dans le cadre d'un amendement au plan d'urbanisme, un PPU peut être introduit en remplaçant la sous-section correspondante de la présente section 7.1.

7.1.1 Corridor de la route 132

Dans le cadre du réaménagement de l'emprise et en lien avec les principales balises d'aménagement suggérées par la MRC (voir section 6.2.2), la municipalité pourra proposer un programme particulier d'urbanisme pour les terrains bordant la route 132. La réalisation de ce PPU devrait préférablement être entreprise lorsque la forme que prendra la route 132 sera connue. Les dispositions du PPU comprendront notamment l'affectation détaillée des sols, en particulier celle de la surlargeur résiduelle de l'emprise autoroutière. Le PPU pourra contenir des orientations relatives aux entrées de ville et à la signalisation, aux enseignes commerciales, à l'architecture des bâtiments et à l'aménagement des terrains.

Le corridor de la 132 correspond à un secteur central du territoire municipal, au sens de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

7.1.2 Intersection des Écluses/Route 132

Malgré ce qui précède, un PPU orientant la mise en valeur des terrains vacants, la transformation des bâtiments existants et les aménagements paysagers à proximité de l'intersection du boulevard des Écluses et de la route 132 peut être adopté à plus brève échéance.

La profondeur importante des terrains vacants à la confluence des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, la largeur régulière de l'emprise de la route 132 à cet endroit et la forte probabilité de feux de circulation à cette intersection lorsque la route 132 sera transformée en boulevard urbain, font de cet espace un lieu convoité par le commerce. Comme il s'agit aussi d'une porte d'entrée importante du territoire, la Ville de Sainte-Catherine veut s'assurer que le développement sera le plus cohérent possible et rencontre des hauts standards de qualité sur le plan visuel, même si l'aménagement du boulevard urbain n'est pas encore déterminé.

7.1.3 Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires

En lien avec la volonté de consolider le secteur industriel, et considérant l'importance stratégique de la dynamisation de ce parc d'affaires émanant, de la mixité d'usages du milieu, ces usages étant générateurs d'activités économiques basées sur les différents services offerts à la population, ainsi que sur l'employabilité que génère ce parc d'affaires, il est juste de conclure que le secteur d'intervention de ce PPU correspond à un secteur Central du territoire municipal au sens de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

7.1.4 Le corridor du boulevard Marie-Victorin

L'importance du corridor du boulevard Marie-Victorin dans l'identité locale et dans le développement de l'image de la Ville de Sainte-Catherine justifie la planification d'un traitement particulier de l'emprise, de sa récupération à des fins publiques sur l'ensemble de sa longueur et du contrôle de l'architecture et de l'aménagement de terrain des propriétés limitrophes.

Cette planification devrait intégrer la mise en valeur de la vocation touristique et éducative du secteur des écluses dans le cadre du réseau récréatif régional.

Cette planification est adoptée en tant que programme particulier d'urbanisme durable du boulevard Marie-Victorin.

Remplacé par 2008-PU-01, 6
sept. 2011 et 2008-PU-03, 5
oct. 2015

Remplacé par 2008-PU-09,
1^{er} mai 2023

7.1.5 Centre-ville

Les terrains bordant le boulevard Saint-Laurent à l'angle des rues Centrale et Union forment le secteur commercial central de Sainte-Catherine. Le secteur dispose d'une concentration d'activités et de fonctions urbaines diversifiées qui en font l'endroit où développer un cœur de ville. Cependant, les besoins de revitalisation et de requalification demeurent élevés et le PPU s'avère un outil adéquat pour planifier les interventions municipales qui encourageront les commerçants d'investir dans le secteur et qui amèneront les Sainte-Catherinois à fréquenter davantage leur « centre-ville » et à développer leur sentiment d'appartenance à la ville.

7.2 PLAN D'IMPLANTATION ET D'INTÉGRATION ARCHITECTURALE (PIIA)

De plus en plus, les municipalités se préoccupent de l'insertion des nouvelles constructions ou des aménagements à leur environnement immédiat.

Pour atteindre cet équilibre des lieux, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet aux municipalités de se doter, en plus des dispositions normatives des règlements d'urbanisme, d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Le règlement sur les PIIA identifie certains territoires ou certaines catégories de projets devant faire l'objet d'une évaluation qualitative au moment d'une demande de permis ou de certificat. L'analyse du projet se fait alors à partir d'un échange ouvert entre la municipalité et les promoteurs, ce qui favorise la recherche de solutions novatrices et adaptées aux particularités du projet.

« L'approche (par PIIA) est particulièrement appropriée lorsqu'il s'agit de contrôler les aménagements et les constructions dans les zones sensibles du territoire, que ce soit en milieu dense où l'intérêt est d'ordre architectural ou urbanistique, ou qu'il s'agisse de secteurs encore caractérisés par leur environnement naturel²⁶ ».

« Cette approche élargit aussi les pouvoirs accordés en vertu de la Loi sur les biens culturels (LBC) permettant de fixer des conditions à l'émission d'un permis relatif à un bâtiment historique ou dans une zone d'intérêt²⁷ ».

Rappelons que dans la plupart des cas, le principal enjeu de l'approbation d'un projet en vertu d'un règlement relatif aux PIIA demeure l'insertion des nouvelles constructions ou des aménagements dans le milieu existant. Celle-ci doit en effet se faire de manière à respecter le caractère existant, assurer l'harmonisation des nouvelles constructions et à contribuer positivement au développement de celles-ci selon des objectifs préétablis.

²⁶ Ministère des affaires municipales et régions. *Guide de prise de décision en urbanisme*. 2006. http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_regl_impl.asp.

²⁷ *Ibid.*

La Ville de Sainte-Catherine a déjà adopté plusieurs règlements de PIIA applicables dans différents secteurs de la ville. Le plan d'urbanisme prévoit l'ajout de dispositions sur les PIIA applicables à :

- la construction ou l'agrandissement de bâtiments et l'aménagement majeur de la cour avant dans le corridor du boulevard Marie-Victorin. Des objectifs et critères particuliers s'appliqueront aux bâtiments anciens à caractère patrimonial. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à améliorer l'aspect panoramique du boulevard et à développer le caractère propre de ses différents tronçons;
- la construction ou l'agrandissement de bâtiments, l'aménagement de terrain et l'affichage dans le corridor de la route 132. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à améliorer l'aspect du corridor commercial et à optimiser l'interface avec des emplacements résidentiels situés à l'arrière en cherchant à limiter les nuisances acoustiques, olfactives, esthétiques ou relatives à l'éclairage, des établissements commerciaux ou industriels, pour les occupants des habitations;
- le lotissement, la construction ou l'agrandissement de bâtiments et les aménagements de terrains majeurs dans les secteurs prioritaires de développement montrés sur le plan des affectations du sol. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à planifier l'intégration routière et architecturale de développements résidentiels relativement denses dans le milieu suburbain de Sainte-Catherine;
- l'agrandissement ou les modifications majeures à l'apparence d'un bâtiment résidentiel sur l'ensemble du territoire afin d'assurer le respect du style du bâtiment et/ou une bonne insertion du bâtiment transformé dans son environnement bâti. L'application d'objectifs et critères de PIIA vise à encadrer, d'une manière performante pour l'ensemble de la communauté, les projets individuels qui pourront être réalisés grâce à un assouplissement des normes relatives aux marges de recul pour encourager les propriétaires à investir dans leur maison et demeurer à Sainte-Catherine;
- la construction ou l'agrandissement de bâtiment, l'aménagement de terrains et l'affichage pour les terrains industriels situés en bordure, ou à moins de 100 m, de l'autoroute 30 ou de la route 132, en vue d'avoir une meilleure qualité de construction et de favoriser une revitalisation du secteur industriel par son embellissement.

7.3 LES ZONES À RÉNOVER

Les secteurs comportant une majorité d'habitations construites avant 1971 et situés dans une zone résidentielle, entre la rue Barbeau et la limite est de la ville²⁸, sont ceux dans lesquels des programmes d'aide à la rénovation doivent être dirigés en premier.

La Ville de Sainte-Catherine verra, en premier lieu, à promouvoir les programmes d'aide gouvernemental pertinents auprès des propriétaires de tels immeubles dans ces secteurs

²⁸ Ces secteurs sont délimités sur le plan des potentiels et contraintes.

et à leur en faciliter l'accès. Par la suite, la ville envisagera d'élargir l'application des programmes à d'autres secteurs.

Dans les zones où des dispositions sur les PIIA s'appliquent, un programme d'aide technique à la conception de façades pourra être créé par la ville, au besoin. Un tel programme ne vise pas à fournir gratuitement les services d'architectes ou de designer à des propriétaires, mais plutôt à orienter les travaux dans le sens du règlement sur les PIIA, dans les cas les plus complexes ou délicats.

7.4 AUTRES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

7.4.1 Sites d'intérêt archéologique

La MRC a retenu deux sites d'intérêt archéologique sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine, localisés sur la Presqu'île à Boquet. La municipalité devra informer le ministère de la Culture et des Communications du Québec avant d'autoriser des travaux à l'emplacement de ces sites d'intérêt archéologique. Le règlement de zonage et le règlement sur les permis et certificats doivent contenir des dispositions permettant d'enclencher la procédure d'avis au Ministère.

7.4.2 Plan d'intervention environnementale

Les sites d'intérêt faunique et floristique sont :

- la digue et les îlots de la Voie maritime;
- l'embouchure de la rivière Saint-Régis – rivière du Portage;
- les Rapides de Lachine;
- l'île aux Hérons;
- la rivière Saint-Régis – rivière du Portage.

Pour chacun de ces sites d'intérêt faunique et floristique, la Ville de Sainte-Catherine doit inclure dans ses règlements d'urbanisme les dispositions normatives mentionnées dans le document complémentaire du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon. Ces dispositions concernent notamment la réalisation de travaux d'excavation, de remblai et de construction, les travaux de lotissement et la coupe d'arbres et le contenu des documents qui doivent accompagner une demande de permis ou de certificat en lien avec les travaux.

8. PLAN D'ACTION

L'adoption du plan d'urbanisme révisé de la Ville de Sainte-Catherine ne constitue pas une fin en soi, mais correspond à l'intégration de l'urbanisme à la gestion courante de l'aménagement de la ville. Le plan d'urbanisme représente un instrument de planification pour les interventions municipales et les prévisions budgétaires annuelles.

Plusieurs moyens précis ont été identifiés au chapitre 4 sur les grandes orientations d'aménagement. Certains de ces moyens sont des interventions concrètes sur le territoire. D'autres sont davantage des politiques et procédures qui guideront des interventions. Enfin, d'autres se traduisent en règlements municipaux.

L'application des instruments de contrôle que sont les règlements d'urbanisme municipaux permet d'orienter les multiples actions des individus dans le sens du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon et du présent plan d'urbanisme. La réglementation d'urbanisme pour l'ensemble du territoire contiendra des dispositions relatives à la plupart des moyens réglementaires identifiés au chapitre 4. Certains règlements ou dispositions proposés par le plan d'urbanisme s'ajouteront dans les prochaines années.

Les règlements d'urbanisme donnent une vision à court terme de la planification et jouent souvent le rôle d'étape charnière entre l'utilisation actuelle du sol et la vocation projetée au plan d'urbanisme. Il est donc normal, qu'au fil des ans, la réglementation soit ajustée dans le respect du plan d'urbanisme, pour mieux encadrer le développement, selon son évolution et les tendances.

Lorsque des projets de développement risquent d'avoir des répercussions majeures sur l'aménagement du territoire, le Conseil municipal envisagera une modification du plan d'urbanisme pour établir les paramètres d'amendements à la réglementation d'urbanisme.

La liste des priorités ci-dessous se veut un guide pour les décideurs municipaux qui, année après année, peuvent la consulter, voir ce qui a été réalisé et choisir les prochaines priorités, selon les circonstances, sans obligation d'amender le plan d'urbanisme.

Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
1. Programme Particulier d'Urbanisme du secteur central du parc d'affaires	X			Ville	En cours
2. Plan conjoint d'intervention à coût partagé dans le parc industriel		X		Ville, industries, administration de la Voie maritime	Prévu par la planification stratégique (non chiffré)
3. Scénario régional d'emprise, de chaussée et de géométrie des intersections de la route 132	X	X		MRC	
4. Règlements relatifs aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les immeubles riverains de la route 132 (commercial)	X			Ville	Déjà partiellement réalisé
5. PIIA pour les immeubles à l'intérieur du parc industriel (secteurs riverains de la route 132, de l'A30 et industriels légers)		X		Ville	Déjà partiellement réalisé

Modifié par 2008-PU-01,
6 sept. 2011 et 2008-PU-
03, 5 oct. 2015

Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
6. Plan d'aménagement du boulevard Marie-Victorin (traitement de la propriété publique, contrôle de la végétation le long de la Voie maritime)	X			Ville	Prévu par la planification stratégique Possibilité de PPU
7. PIIA pour les immeubles riverains au boulevard Marie-Victorin	X			Ville	Prévu par la planification stratégique
8. PIIA pour les agrandissements et rénovations majeures de bâtiment	X			Ville	Prévu à la planification stratégique
9. Programmes d'aide à la rénovation	X	X	X	Ville, SHQ, institutions financières	Prévu à la planification stratégique
10. Concept d'aménagement des anciennes rues (incluant des mesures d'apaisement de la circulation) et du boul. Saint-Laurent (tronçon Ouest)	X			Ville	Prévu à la planification stratégique
11. Plan directeur des rues		X		Ville	Compète les actions 1, 6, 10, 12

Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
12 PPU du centre-ville			X	Ville	
13 Plan directeur de signalisation municipale		X		Ville	Prévu à la planification stratégique dans le cadre de l'embellissement des espaces publics
14 Programme de foresterie urbaine			X	Ville	
15 Maintien et bonification du programme de plantation d'arbres	X	X	X	Ville	Montant variable en fonction du nombre de permis de nouvelles constructions
16 Programme d'embellissement visant la participation du citoyen	X	X	X	Ville, organisme de concours provincial	Exemple : Villes et villages fleuris, corvée de nettoyage des berges.
17 Vision d'avenir du Récré-O-Parc	X en cours	X		Ville, MRC	Prévu à la planification stratégique
18 Règlement sur les herbicides et pesticides	X				

Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
19. Identification des constructions patrimoniales et PIIA			X	Ville	
20. Planification de l'accroissement de la superficie de la bibliothèque au centre-ville		X		Ville	Prévu à la planification stratégique
21. Amélioration des parcs municipaux	X	X	X	Ville	Interventions du plan directeur des parcs et espaces verts
22. Aménagement du stationnement de l'église et de l'école			X	Ville, fabrique, commission scolaire	
23. Régionalisation et amélioration du Récré-O-Parc			X	Ville, MRC	Prévu à la planification stratégique
24. Mise en œuvre du plan d'aménagement du boulevard Marie-Victorin, incluant le pont-levis		X	X	Ville, administration de la Voie maritime	Prévu au plan directeur des parcs et espaces verts

Plan d'action

Politique ou procédure	Court terme	Moyen terme	Long terme	Porteur de dossier/partenariat	Commentaires
25. Mise en œuvre du plan conjoint d'intervention à coût partagé dans le parc industriel		X		Ville, industries, administration de la Voie maritime	Prévu à la planification stratégique
26. Accroissement de la superficie de la bibliothèque au centre-ville			X	Ville	Prévu à la planification stratégique
27. Amélioration de l'aménagement des anciennes rues		X	X	Ville	Selon le concept d'aménagement ou le plan directeur des rues et réalisation progressive
28. Mise en œuvre du plan directeur de signalisation		X	X	Ville	Remplacement graduel d'enseignes intégrées à des aménagements, entretiens et remplacements normaux à faire
29. Aménagement des entrées de ville suite au réaménagement de la route 132			X	Ville	
30. Répertoire des milieux humides	X			Ville	Inventaire des milieux humides pour les secteurs urbanisés ou susceptibles d'être développés

9. DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

9.1 DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

9.1.1 Titre du règlement

Le présent règlement s'intitule « Plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine ».

9.1.2 Territoire assujetti

Le présent règlement s'applique à tout le territoire soumis à la juridiction de la Ville de Sainte-Catherine.

9.1.3 Validité

Le Conseil adopte le présent règlement dans son ensemble et également chapitre par chapitre, section par section, sous-section par sous-section, alinéa par alinéa, paragraphe par paragraphe et sous-alinéa par sous-alinéa. Si un chapitre, une section, une sous-section, un alinéa, un paragraphe ou un sous-alinéa du présent règlement est déclaré nul par une instance habilitée, le reste du règlement continue à s'appliquer en autant que faire se peut.

9.1.4 Tableaux, graphiques et symboles

Un tableau, un graphique, un symbole, un plan ou toute forme d'expression autre que le texte proprement dit, qui y est contenu ou auquel il fait référence, fait partie intégrante du présent règlement.

9.2 DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

9.2.1 Unités de mesure

Toute mesure employée dans le présent règlement est exprimée en unités du Système international (SI).

9.2.2 Mode de division du règlement

Le présent règlement est d'abord divisé en chapitres. Au besoin, un chapitre est ensuite divisé en sections qui peuvent être subdivisées en sous-sections. Les chapitres, sections et sous-sections sont numérotés selon une numérotation hiérarchisée en chiffres arabes.

La nature et la structure particulière du texte d'un plan d'urbanisme ne permettent pas de suivre rigoureusement les règles de la mise en forme réglementaire. Afin d'uniformiser la nomenclature et de faciliter les références lors d'une modification du plan d'urbanisme, les règles décrites au troisième alinéa s'appliquent.

Une sous-section est divisée en alinéas. Un alinéa n'est précédé d'aucun chiffre, lettre ni marque particulière. Dans certains cas, un chapitre ou une section peut être divisé directement en alinéas, sans être divisé, le cas échéant, en sections ou sous-sections. Un alinéa peut être divisé en paragraphes. Un paragraphe est précédé d'une lettre minuscule. Un paragraphe peut être divisé en sous-alinéas. Un sous-alinéa est précédé d'une puce.

L'exemple suivant illustre le mode de division général du présent règlement :

1 TEXTE 1 CHAPITRE

1.1 TEXTE 2 SECTION

1.1.1 Texte 3 Sous-section

Texte 4 Alinéa

a) Texte 5 Paragraphe

• Texte 6 Sous-alinéa

9.2.3 Division du territoire en aires d'affectation du sol

Le territoire de la ville est divisé en aires d'affectation du sol qui sont délimitées sur le plan d'affectation du sol.

9.2.4 Interprétation des limites des aires d'affectation du sol

Les limites des aires d'affectation du sol indiquent un contour général. Les limites d'une zone établie au règlement de zonage peuvent diverger légèrement du tracé d'une aire d'affectation, afin de tenir compte de particularités locales, du morcellement cadastral ou d'éléments ponctuels, sans qu'il puisse en résulter, pour cette seule raison, une cause de non-conformité entre le plan de zonage et le plan d'affectation du sol.

9.3 **DISPOSITION FINALE**

9.3.1 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur après l'accomplissement des formalités prévues par la loi.

9.3.2 Remplacement

Le présent règlement remplace le règlement numéro 2008-00 concernant le plan d'urbanisme.

(Signé) Jocelyne Bates

MME JOCELYNE BATES
MAIRESSE

(Signé) Me Carole Cousineau

ME CAROLE COUSINEAU
GREFFIÈRE

Copie vidimée, ce 13 juillet 2026

Yvon Masnicotte, assistant-greffier

ANNEXE « A »

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU
SECTEUR CENTRAL DU PARC D'AFFAIRES

Ajouté par 2008-PU-01, 6
sept. 2011

Remplacé par 2008-PU-03,
5 oct. 2015

Remplacé par 2008-PU-05,
5 sept. 2017

Remplacé par 2008-PU-07,
29 juin 2020

Remplacé par 2008-PU-08,
26 août 2021



Ville de Sainte-Catherine

Programme particulier d'urbanisme du secteur central du parc d'affaires

Service de l'aménagement du territoire et
développement économique

Mai 2015

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	1
2.	LECTURE DU MILIEU	2
2.1	Un secteur central au cœur d'un parc d'affaires d'envergure régionale	2
2.2	Le faible déploiement du réseau d'infrastructures de transport	4
2.3	Une occupation du sol peu optimisée	5
2.4	Des projets routiers structurants à considérer	5
2.5	La synthèse des potentiels et des contraintes	
3.	ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE	7
3.1	Vision d'aménagement et de développement : la création d'un parc d'affaires	7
3.2	Orientation 1 : La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'occupation du sol	8
3.3	Orientation 2 : Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132	10
3.4	Orientation 3 : L'amélioration de l'image du secteur central du parc d'affaires	11
4.	LES PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	12
4.1	Le parachèvement du réseau de rues	12
4.2	La création de lots de diverses superficies	12
4.3	L'aménagement de corridors de signature	13
4.4	L'aménagement de la route 132 en boulevard urbain	13
4.5	Le secteur du pôle d'affaires de la rue Léo	15
5.	AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION	18
5.1	Affectation « Pôle d'affaires » (PA)	18
5.2	Affectation « Industrielle de prestige » (IP)	20
5.3	Affectation « Industrielle légère » (IA)	21
5.4	Affectation « Industrielle lourde » (IB)	22
5.5	Affectation « Industrielle lourde et services automobiles » (IB1)	23
5.6	Affectation « Commerciale régionale centrale (CR)	24
5.7	Affectation « Industrielle légère du pôle Léo » (SM)	25
6.	AUTRES ÉLÉMENTS DE MISE EN ŒUVRE	31
6.1	Stratégie d'acquisition d'immeubles	31
6.2	Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	31
6.3	Conditions de redéveloppement	31
7.	PLAN D'ACTION	32
8.	ENTRÉE EN VIGUEUR	35

LISTE DES PLANS

Plan 1 - Plan d'aménagement	14
Plan 2 - Affectations du sol.....	30

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1 - Grille des affectations et fonctions et des règles particulières de zonage	27
Figure 1 - Secteur d'intervention du PPU du secteur central du parc d'affaires	3
Figure 2 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo	17

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo	37
Annexe 2 - Références architecturales	43

1. INTRODUCTION

Le parc d'affaires¹, de Sainte-Catherine constitue un pôle d'activités stratégique² pour la municipalité et structurant à l'échelle régionale. Dans un contexte où les opportunités de développement de la municipalité sont limitées par le manque de terrains disponibles à des fins résidentielles et où l'occupation du sol des vocations commerciales et industrielles n'est pas optimisée, la redynamisation du parc d'affaires devient primordiale. En effet, certaines problématiques limitent l'apport fiscal à la municipalité et le parc industriel actuel comporte une image peu attractive pour des entreprises génératrices d'emplois :

- la présence de nombreux terrains enclavés et non desservis;
- la superficie importante d'entreposage extérieur,
- la présence d'entreprises générant des nuisances.

La Ville de Sainte-Catherine a entrepris, à partir de 2007, une vaste démarche de planification de son parc industriel. Un premier jalon de cette opération a été posé dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de mise en valeur du secteur. Ce mandat a donné lieu à la réalisation d'un scénario d'aménagement et à l'identification de lignes directrices d'aménagement. La Ville a ensuite réalisé un exercice de concertation auprès des divers intervenants concernés (CLD, propriétaires fonciers, Canadien Pacifique, Voie Maritime du Saint-Laurent, etc.) afin de dégager une vision commune³ sur la mise en valeur du secteur. Plus récemment en 2014 et 2015, une analyse économique permettant d'identifier les opportunités de développement du secteur industriel de la Ville de Sainte-Catherine a été réalisée en parallèle avec la planification et la réalisation des projets de construction du boulevard Saint-Laurent et Hébert. Celle-ci avait comme objectif d'orienter le développement du secteur industriel dans son ensemble. Les différents propriétaires fonciers concernés par ces projets ont été rencontrés et consultés.

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central du parc d'affaires résulte de cette opération de planification d'envergure. Il vise à enchâsser le scénario retenu à l'intérieur d'un cadre réglementaire et d'assurer la mise en valeur de ce secteur stratégique pour la municipalité. En ce sens, ce PPU propose :

- Une lecture du milieu, qui précise la délimitation du secteur central ainsi que les principaux enjeux d'aménagement et de développement du site;
- Les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui tendent vers la vision d'aménagement retenue;
- Les lignes directrices d'aménagement, qui ont dicté l'élaboration du plan d'aménagement;
- Les affectations du sol et les densités de son occupation, qui sont à privilégier pour mettre en œuvre le plan d'aménagement, ainsi que les règles qui guideront la modification des règlements d'urbanisme de la Ville;
- Les éléments de mise en œuvre, qui traitent de la stratégie d'acquisition d'immeubles ainsi que des conditions de redéveloppement du secteur d'intervention. Cette section comporte également le plan d'action où le phasage des moyens de mise en œuvre et les intervenants impliqués sont précisés.

¹ Lexique : Secteur comportant des activités commerciales et industrielles qui amènent des revenus fonciers et économiques à la Ville.

² Lexique : D'une importance déterminante pour l'avenir de la Ville.

³ Lexique : Émanant d'un vaste exercice de concertation rassemblant les gens d'affaires et les principaux intervenants du parc industriel.

2. LECTURE DU MILIEU

Cette section présente d'abord la délimitation du secteur central. Elle décrit sommairement le positionnement du parc d'affaires au sein de la MRC tout en présentant les principaux enjeux d'aménagement et de développement sur lesquels le présent PPU entend intervenir pour optimiser sa mise en valeur.

2.1. Un secteur central au cœur d'un parc d'affaires d'envergure régionale

Le présent PPU intervient sur une superficie d'environ 129 ha (Environ 147 ha si on compte la partie nord du boulevard Saint-Laurent), correspondant à 43% (49% si on compte la partie nord du boulevard Hébert) du secteur industriel actuel. En effet, le secteur central du parc d'affaires est circonscrit à l'intérieur des limites suivantes :

- Nord : l'arrière-lot des terrains situés juste au nord du boulevard Saint-Laurent (distance d'environ 150 mètres);
- Sud : la limite latérale des terrains situés de part et d'autre des rues Pasteur et Laurier;
- Est : l'arrière-lot des terrains situés à l'ouest de la rue Barbeau;
- Ouest : la limite municipale avec la Réserve Indienne Kahnawake et la bretelle A-730 de l'autoroute 30.

Rappelons que l'ensemble du secteur industriel de Sainte-Catherine est globalement délimité par la Voie maritime du Saint-Laurent au nord, la limite municipale avec la Ville de Saint-Constant au sud, la limite municipale avec la Réserve Indienne Kahnawake à l'ouest et la rue Barbeau à l'est. Il occupe une superficie de 237 hectares, soit le tiers du territoire municipal, mais demeure vacant sur 34% de sa superficie⁴.

L'ensemble du parc industriel de Sainte-Catherine représente près du quart de la superficie industrielle totale du territoire de la MRC de Roussillon (1229 ha). Totalisant une valeur foncière de 66.4 M\$, il figure au 3^e rang (sur 7) quant à sa valeur foncière par hectare, soit 280 266\$ / ha (le plus élevé atteignant 768 599\$ / ha et le plus faible 99 978\$ / ha)⁵. Enfin, soulignons que le secteur industriel de Sainte-Catherine constitue le parc industriel qui offre la 3^e plus importante superficie vacante au sein de la MRC, soit 81 hectares sur 377 hectares à l'échelle régionale. Une majorité des terrains vacants se trouve à l'intérieur du secteur central visé par le présent PPU.

⁴ Source : Municipalité régionale de comté de Roussillon. Schéma d'aménagement révisé. Entrée en vigueur : 17 novembre 2014

⁵ Idem

Map of the Saint-Constant area showing the proposed extension of the 132nd Street transit corridor. The corridor is highlighted in yellow. Key streets labeled include Boulevard Saint-Laurent, Desautels, Barbeau, and 132nd Street. The map also shows the Canal de la Voie Maritime and the Réserve Amérindienne de Kahnawake. A scale bar indicates distances up to 50m.

2.2. Le faible déploiement du réseau d'infrastructures de transport

Réseau de rues

Le secteur d'intervention du PPU comporte un réseau de rues incomplet. Au nord de la route 132, l'absence de lien est-ouest structurant, associée notamment à l'interruption du boulevard Saint-Laurent qui sera corrigé en 2015, créait des terrains de très grande superficie pouvant difficilement être développés. Enclavé, l'entreposage extérieur y occupe une place importante. Cette absence d'axe est-ouest était également tributaire de la configuration du réseau de circulation interne composé essentiellement d'axes nord-sud se terminant en cul-de-sac (ex. : les rues des Quais, Brossard, Desautels, José, d'Amour et Léo). Il en résulte l'enclavement de certains lots et des difficultés de circulation pour les véhicules lourds.

La déficience du réseau routier local nuit au plein développement du secteur, à l'attractivité de celui-ci, et limite le déploiement du réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc. La construction en 2015 du boulevard Saint-Laurent, viendra corriger en partie ces problématiques. En effet, sera déployé un réseau d'égout pluvial et sanitaire, ainsi qu'une desserte en aqueduc le long de celui-ci. Le secteur central sera donc desservi en infrastructure par ce nouvel axe est-ouest. Soulignons que le secteur situé au sud de la route 132 n'est desservi par aucun service au-delà des rues Pasteur et Laurier.

Réseau ferroviaire

Bien que les infrastructures ferroviaires soient présentes dans le secteur industriel, celui-ci ne permet pas la desserte du secteur central de celui-ci.

Infrastructure maritime

Le quai Baillargeon, une infrastructure maritime d'importance pour la région, ne suscite pas le développement du secteur, bien qu'il y soit situé. La vocation du quai étant principalement liée à l'approvisionnement des entreprises en produit en vrac, ne permet pas d'utiliser celui-ci comme infrastructure d'appel dans le secteur industriel.

Transport collectif

Bien que le secteur central constitue un secteur d'emplois, il n'est desservi par aucun circuit d'autobus. Le manque d'infrastructure routière peut en être une cause.

Transport actif

Le secteur n'est pas bien desservi en lien de transport actif sécuritaire permettant de se rendre et ensuite de se déplacer dans ce secteur d'emploi.

2.3. Une occupation du sol peu optimisée

Le secteur d'intervention comporte des pochettes de développement résidentiel. En effet, les rues Garnier, des Quais, Desautels, José, d'Amour, Léo ainsi que la 1^{ère} Avenue, sont bordées d'habitations unifamiliales. Incompatible dans un secteur à vocation commerciale et industrielle, l'usage résidentiel pose également un problème de sécurité publique (ex. : circulation lourde, pollution atmosphérique, etc.).

La problématique de l'importante superficie dédiée à l'entreposage extérieur, évoquée précédemment, est également associée au type d'entreprise en présence au sein du secteur central. En effet, on y trouve de nombreux cimetières d'automobiles, sites de récupération de pièces automobiles et autres entreprises reliées au transport. Or, celles-ci s'avèrent peu optimales quant à l'apport fiscal à la municipalité. Leurs activités génèrent une image peu attractive du secteur et créent peu d'emplois.

2.4. Des projets routiers structurants à considérer

Le secteur d'intervention du PPU est traversé d'est en ouest par la route 132 et bordé par la bretelle A-730 de l'autoroute 30. À ce chapitre, rappelons que l'ouverture du nouveau tronçon de l'autoroute 30 modifia l'utilisation de la route 132 en y soustrayant le transport lourd de transit. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit, d'ici 2021, reconstruire celle-ci en boulevard urbain (de la réserve indienne de Kahnawake à la rue Principale à Delson). À l'intérieur des limites du secteur d'intervention du PPU, le plan de réaménagement de la route 132 prévoit que les seuls carrefours avec feux de circulation se trouveront aux intersections des axes : A-730, Jean-Lachaine et Léo.

En somme, l'A-730 et la R-132 constituent de véritables vitrines pour le secteur industriel et représentent d'importantes opportunités de mise en valeur du territoire. La route 132 présente toutefois actuellement de nombreuses lacunes, dont la mixité commerciale / résidentielle, la vétusté de certains bâtiments, le manque de végétation, etc. Les travaux du MTQ représentent une opportunité pour la Ville d'améliorer l'esthétisme et de rehausser le dynamisme de cet axe.

2.5. La synthèse des potentiels et des contraintes

Le secteur central bénéficie d'avantages sur lesquels le présent PPU entend miser :

- Une localisation avantageuse par rapport au réseau de transport routier, maritime et ferroviaire.
- La présence d'entreprises bien établies dans des secteurs diversifiés (secteur industriel nord).
- Une grande disponibilité de terrains à développer.
- Le potentiel de développement engendré par la construction de l'autoroute 30 et le prolongement du boulevard Saint-Laurent.

Le secteur industriel présente certaines contraintes, limitant son développement et affectant son image :

- Le type d'industries en présence, génératrices de nuisances diverses et ayant un faible apport fiscal pour la municipalité en raison des superficies importantes dédiées à l'entreposage extérieur.
- L'incompatibilité des usages résidentiels et industriels dans certains secteurs.
- L'absence de signalisation distinctive marquant l'entrée du secteur.
- L'absence d'une image de qualité permettant d'attirer des entreprises de prestige⁶.

⁶ Lexique : Entreprise génératrice d'emploi, exerçant essentiellement ses activités à l'intérieur d'un bâtiment, lequel se distingue par un souci architectural

3. ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

3.1. Vision d'aménagement et de développement : la création d'un parc d'affaires

Le redéveloppement du secteur central constitue un moyen fondamental de tendre vers la vision de développement de la municipalité, soit :

Sainte-Catherine, une ville de la Rive-Sud de Montréal, au bord du fleuve, est recherchée pour sa tranquillité, la qualité de son cadre de vie et de ses espaces publics, et le coût raisonnable de ses services.

En effet, pour y arriver, Sainte-Catherine doit accroître ses revenus fiscaux. Or, les opportunités de développement de la municipalité sont essentiellement présentes dans le secteur central du parc d'affaires.

Dans la perspective de favoriser la création d'un véritable parc d'affaires, le présent PPU repose sur trois grandes orientations :

- | | |
|-----------------|---|
| Orientation 1 : | La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'utilisation du sol. |
| Orientation 2 : | Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132. |
| Orientation 3 : | L'amélioration de l'image du parc d'affaires. |

3.2. Orientation 1 : La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'occupation du sol

Le secteur central offre actuellement d'importantes opportunités de développement, limitées par de nombreuses contraintes. Son essor repose dans un premier temps sur le parachèvement et l'optimisation des réseaux de circulation et d'infrastructures ainsi que sur la création de lots de différentes superficies. Le redéveloppement du secteur central repose également sur la détermination de sous-secteurs où des vocations précises sont privilégiées. Des interventions sur le réseau routier permettront de créer des **corridors de signature** (rue Léo et boulevard Saint-Laurent). La Ville mise sur ceux-ci pour rehausser l'image du secteur et diversifier son mix industriel, notamment par l'attractivité d'entreprises de prestige.

Dans l'optique de favoriser la création de nouvelles opportunités de développement et d'optimiser l'occupation du sol, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Parachever le réseau de rues et assurer la desserte du secteur par le transport collectif et actif.
- Intervenir pour le maintien et le déploiement du réseau ferroviaire dans le parc d'affaires.
- Favoriser le déploiement des activités portuaires à même le secteur industriel lourd ou en bordure du quai baillargeon.
- Consolider le réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc.
- Compléter la trame parcellaire par l'offre de lots de différentes superficies.
- Favoriser la création d'un pôle d'affaires aux abords de la future rue Léo.
- Favoriser la création d'un secteur industriel de prestige en bordure du futur boulevard Saint-Laurent.
- Restreindre l'implantation des commerces lourds et des industries génératrices de nuisances.

À cet effet, les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Réaliser un plan de lotissement.
- Mise en œuvre du plan directeur des rues et des infrastructures.
- Réaliser un plan conjoint d'interventions à coût partagé entre la municipalité et les industries.
- Aménager des rues collectrices :
 - Prolonger le boulevard Saint-Laurent à l'ouest jusqu'à la rue Garnier (réalisation en 2015);
 - Prolonger et élargir la rue Garnier au nord jusqu'à la rue Hébert (réalisation 2016);
 - Prolonger la rue Léo au nord jusqu'au boulevard Saint-Laurent;
 - Raccorder de la rue Jean-Lachaine à titre de rue collectrice au boulevard Saint-Laurent en 2015.
- Considérer la gestion des eaux pluviales dans les projets d'aménagements publics et privés.

- Compléter le réseau de rues internes :
 - Aménager une rue est-ouest permettant de relier les rues Garnier et la rue Brossard;
 - Prolonger la rue Brossard jusqu'au boulevard Saint-Laurent ;
 - Prolonger la rue José au nord jusqu'au boulevard Saint-Laurent.
- Favoriser le remembrement parcellaire et mettre en place, si nécessaire, une stratégie d'acquisition d'immeubles, visant la création d'une mixité de lots de diverses superficies, notamment:
 - De plus grande superficie aux abords des axes Saint-Laurent entre Jean-Lachaine et Garnier;
 - De superficie moyenne en relation avec la rue Léo et des nouveaux axes de circulation interne;
 - De plus petite superficie en frontage nord de la route 132 et au sud de celle-ci.
- Mettre en œuvre une stratégie de collaboration avec le Canadian Pacific et la Voie Maritime du Saint-Laurent afin d'évaluer les opportunités d'optimisation des activités liées à ces infrastructures.
- Collaborer à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du secteur.
- Mettre en application le plan de mobilité active et durable de façon intégrée au contexte industriel.
- Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises, en collaboration avec le CLD.
- Produire et appliquer un guide d'aménagement pour orienter l'implantation des nouvelles entreprises.
- Réviser des normes réglementaires relatives :
 - Aux types d'usages industriels autorisés;
 - Au contingentement de certains usages (ex. cimetières d'automobiles, sites de récupération de pièces automobiles et compagnies de transport);
 - À l'implantation des bâtiments;
 - À la réglementation discrétionnaire sur la construction et les aménagements ;
 - À la superficie dédiée à l'entreposage extérieur.

3.3. Orientation 2 : Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132

Axe d'accès structurant du secteur central, la route 132 sera prochainement réaménagée en boulevard urbain. Ce projet d'envergure régionale constitue une opportunité à saisir pour consolider sa vocation commerciale, rehausser son image et articuler un réseau de rues performant à l'intérieur du parc d'affaires.

En somme, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Consolider la bande commerciale régionale au nord de la route 132.
- Rehausser l'image de la route 132.
- Réaliser le déploiement d'un réseau de collectrices dans le secteur afin de désengorger la route 132.

À cet effet, les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Élaborer une stratégie d'acquisition et de développement des terrains situés dans l'emprise du MTQ.
- Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- Bonifier le règlement sur les PIIA en intégrant des objectifs et critères adaptés pour la route 132.
- Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public.
- Prévoir l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables en cohérence avec le plan de mobilité active et durable.
- Réviser les normes réglementaires relatives :
 - aux types d'usages autorisés;
 - à l'implantation des bâtiments;
 - au nombre et à la localisation des entrées charretières;
 - au nombre maximum de cases de stationnement permis à l'opposé d'un nombre minimal de cases requis.

3.4. Orientation 3 : L'amélioration de l'image du secteur central du parc d'affaires

Afin de créer un environnement favorable à l'implantation d'entreprises de prestige, diverses interventions sont préconisées dans l'axe des rues collectrices et aux principales portes d'entrée du secteur central.

Afin d'améliorer l'image du secteur central, les objectifs suivants sont poursuivis :

- Créer une vitrine industrielle le long de l'A-730 et de la R-132.
- Créer un environnement visuel de qualité par l'encadrement de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement du domaine privé.

À cet effet les moyens de mise en œuvre suivants sont à préconiser :

- Réaliser un plan conjoint d'interventions à coûts partagés entre la municipalité et les industries.
- Produire et appliquer un guide d'aménagement pour orienter l'implantation des nouvelles entreprises.
- Aménager le boulevard Saint-Laurent et la rue Léo par des aménagements à signature distinctive.
- Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public aux principales entrées du secteur (R-132 / A-730, R-132 / 1^{ière} Avenue) en parallèle avec la planification du boulevard urbain.
- Prévoir une signalisation adéquate.
- Aménager des bandes tampons à l'interface des usages incompatibles entre eux.
- Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises, en collaboration avec le CLD.
- Bonifier le règlement sur les PIIA en intégrant des objectifs et critères adaptés pour le parc d'affaires, la rue Léo et le secteur industriel de prestige du boulevard Saint-Laurent.
- Réviser les normes réglementaires relatives :
 - à l'implantation des bâtiments;
 - à la localisation et aux superficies des aires d'entreposage extérieur;
 - à la localisation des aires de stationnement et des quais de chargement / déchargement;
 - au nombre maximum de cases de stationnement permis à l'opposé d'un nombre minimal de cases requis.

4. LES PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

Cette section présente le scénario retenu de mise en valeur du secteur central, tel qu'illustré au plan 1. Les principes et balises d'aménagement qui ont guidé sa conception sont ci-après décrits.

4.1. Le parachèvement du réseau de rues

Le réseau de rues du secteur central sera complété par :

Rues collectrices

- Le prolongement du boulevard Saint-Laurent et raccordement à la rue Garnier.
- Le prolongement de la rue Léo jusqu'au boulevard Saint-Laurent.
- L'élargissement et la réfection de la rue Garnier sud pour compléter les axes nord-sud et pour boucler le réseau de rues du secteur.
- Raccordement de la rue Jean-Lachaine au boulevard Saint-Laurent en 2015.

Axes de circulation interne

- L'aménagement d'un axe est-ouest entre les rues Garnier et la rue Brossard.
- Le prolongement de la rue Brossard jusqu'au futur axe est-ouest et le boulevard Saint-Laurent au nord.
- Le prolongement de la rue José jusqu'au boulevard Saint-Laurent.

4.2. La création de lots de diverses superficies

Un exercice de remembrement parcellaire sera réalisé dans la perspective d'attirer des entreprises de diverses tailles. Par conséquent, une mixité de lots de diverses superficies est à privilégier :

- De plus grande superficie aux abords des axes Saint-Laurent entre Jean-Lachaine et Garnier.
- De superficie moyenne en relation avec la rue Léo et les axes de circulation interne.
- De plus petite superficie au nord de la route 132 et dans le secteur situé au sud de celle-ci.

Ces superficies sont chiffrées à la *section 5 – Affectation du sol et densités d'occupation* du présent règlement.

4.3. L'aménagement de corridors de signature

Afin de créer un environnement favorable à l'implantation d'entreprises de prestige, l'aménagement de la rue Léo et du boulevard Saint-Laurent fera l'objet d'une attention particulière :

- Plantations urbaines et aménagement paysager.
- Implantation des bâtiments en frontage de la rue.
- Exigences élevées relatives au cadre bâti : matériaux de revêtement, fenestration, volumétrie, etc.
- Localisation des aires de chargement / déchargement et de stationnement.

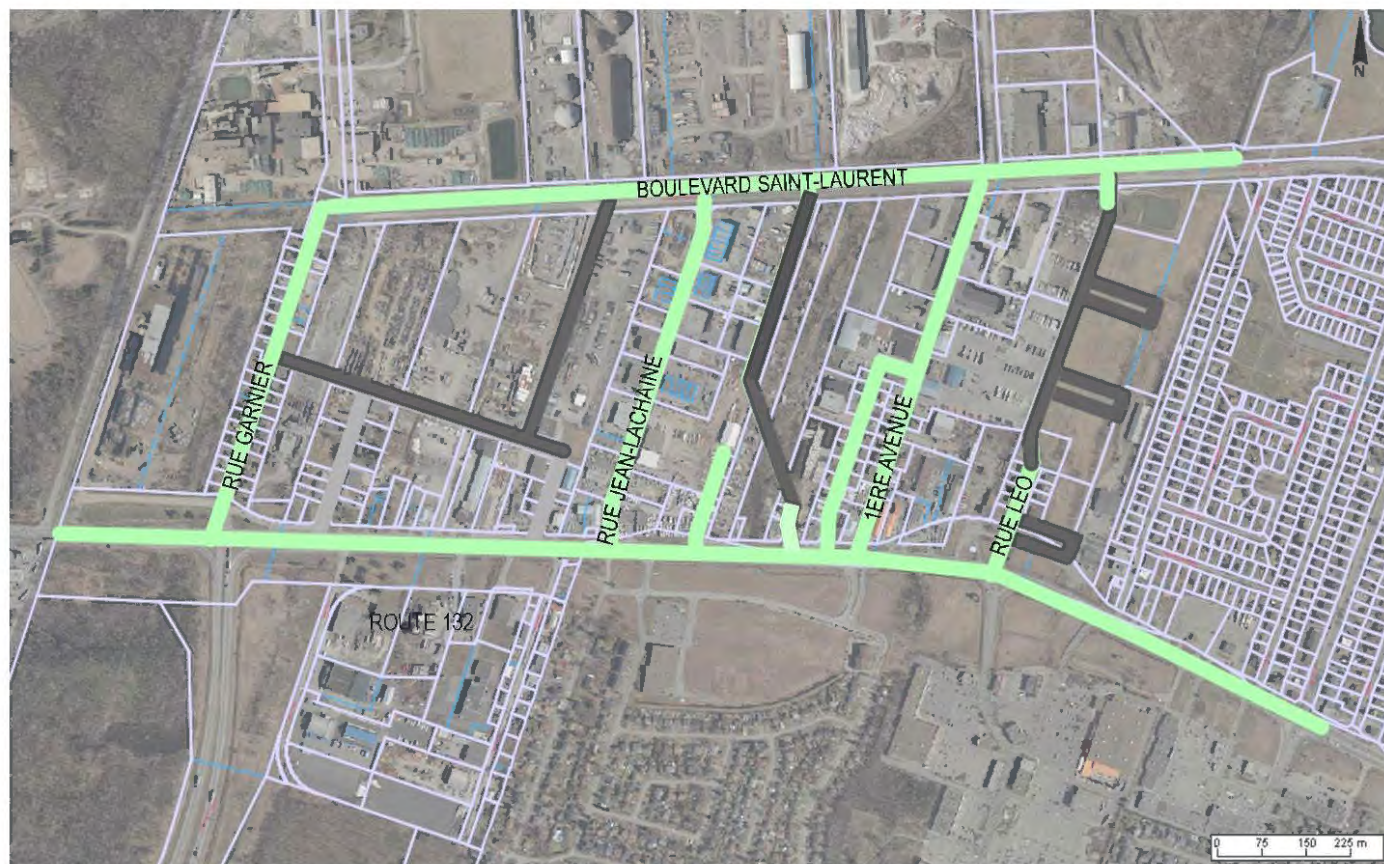
4.4. L'aménagement de la route 132 en boulevard urbain

En plus des balises d'aménagement du domaine public intégrées au plan d'urbanisme, telles que l'intégration de la fonctionnalité de la circulation, de mesures préférentielles de transport collectif, du réseau cyclable et d'aménagements assurant le confort et la sécurité des piétons, il est proposé de :

- Confirmer la vocation commerciale régionale de l'axe.
- Favoriser l'implantation regroupée des bâtiments.
- Limiter le nombre d'entrées charretières.
- Imposer des normes relatives à l'architecture des bâtiments (ex. : matériaux de revêtement, fenestration, volumétrie) et à l'aménagement des terrains (ex. plantation, gazonnement).

Remplacé
par 2008-PU-
07, 129 juin
2020

Plan 1 - Plan d'aménagement du secteur industriel



PLAN D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR INDUSTRIEL

LÉGENDE

- RUE EXISTANTE
- RUE PROJETÉE

4.5. Le secteur du pôle d'affaires de la rue Léo

Certaines règles particulières permettront de préciser la vocation d'affaires aux abords de la rue Léo. Ces principes devront guider les travaux entrepris par la Ville ainsi que les modifications aux règlements d'urbanisme.

Lotissement

- Création de lots favorisant la construction de bâtiment de moyenne superficie.
- Intégration des services d'utilité publique et planification des servitudes nécessaires à leur implantation.
- Partage des entrées charretières ou mise en commun des aires de stationnement, si applicable.

Implantation des bâtiments

- Implantation de bâtiments parallèlement à la rue.
- Implantation en recul par rapport à la rue de manière à prévoir des aires de stationnement agrémentées d'aménagements pour la clientèle.
- Implantation de la partie administrative en façade de la rue. Les aires dédiées à la marchandise (si requises) seront situées à l'arrière.
- Implantation permettant de minimiser l'impact visuel des aires de chargement / déchargement.

Architecture des bâtiments

- Traitement architectural de qualité en fonction du guide d'aménagement.
- Utilisation de décrochés dans les façades afin d'atténuer la linéarité des constructions et maximisation de la fenestration de celles-ci.
- Différenciation par l'architecture des activités administratives et des activités de fabrication et d'entreposage. Les activités administratives devront présenter un caractère architectural distinct (volumétrie, matériaux de revêtement extérieur, type de toiture, ouvertures, etc.).

L'annexe 2 du présent règlement présente quelques références architecturales.

Affichage et éclairage

- Sur un même bâtiment, harmonisation des enseignes quant à leur dimension, leur forme et format.
- Installation des enseignes à plat ou en saillie sur le bâtiment.
- Utilisation d'un éclairage mettant en valeur les détails du bâtiment tout en tenant compte de la sécurité.

Aménagement des terrains

- Aménagement d'un espace vert central, créant un espace public pour les travailleurs contribuant positivement à l'ambiance paysagère du lieu et pouvant être doté d'un aménagement distinctif.
- Réalisation d'aménagements paysagers denses et de qualité le long de toute allée d'accès et de toute aire de stationnement longeant une voie publique de circulation.
- Réduction des surfaces de stationnement par des aménagements appropriés.
- Aménagement des aires de stationnement, des aires de manœuvre et des allées de circulation en asphalte afin de diminuer la dispersion de la poussière.
- Localisation des équipements techniques en cours latérales de manière à être peu visibles des voies de circulation.
- Dissimulation des lieux d'entreposage.
- Aménagement d'écrans physiques (ex. muret avec un revêtement s'harmonisant au bâtiment principal) ou de végétaux autour des équipements.
- Mettre en place des mesures de gestion des eaux pluviales selon le guide de gestion des eaux pluviales du MDDELCC permettant le traitement qualitatif et quantitatif.

La création d'un secteur industriel de prestige dans le corridor du boulevard Saint-Laurent pourra également s'inspirer de ces principes.

La figure de la page suivante présente quelques images de l'ambiance bâtie et paysagère recherchée pour le secteur de la rue Léo. Des illustrations en plus grand format sont présentées à l'annexe 1 du présent règlement.

Remplacé
par 2008-PU-
07, 29 juin
2020

Figure 2 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo



Esquisse d'ambiance—Secteur mixte du Pôle Léo
(À proximité de la route 132)



Plan d'organisation spatiale Secteur mixte du Pôle Léo



Esquisse d'ambiance—Pôle d'affaire, du Pôle Léo
(À proximité du boulevard Saint-Laurent)



Plan d'organisation spatiale du Pôle Léo

5. AFFECTATIONS DU SOL ET DENSITÉS D'OCCUPATION

Remplacé par
2008-PU-07, 29
juin 2020

Les affectations du sol et les densités d'occupation présentées ci-après permettront d'assurer la mise en œuvre du plan d'aménagement et orienteront les modifications ultérieures à la réglementation d'urbanisme. Tel qu'illustré au plan 2, sept aires d'affectations sont créées à l'intérieur du secteur central :

1. Pôle d'affaires (PA)
2. Industrielle de prestige (IP)
3. Industrielle légère (IA)
4. Industrielle lourde (IB)
5. Industrielle lourde et services automobiles (IB1)
6. Commerciale régionale centrale (CR)
7. Secteur Mixte du Pôle Léo (SM)

La présente section précise, pour chacune de ces aires d'affectation, les fonctions dominantes, les fonctions complémentaires, les règles de dominance et les règles particulières qui devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme. Ces éléments sont colligés dans un tableau synthèse, inséré à la fin de cette section. Les conditions régissant l'autorisation de certaines fonctions y figurent également.

Les usages énumérés aux articles suivants sont définis à l'article 5.2.12 « Terminologie » du plan d'urbanisme.

Les fonctions énumérées dans les aires d'affectations, sont définies comme suit :

5.1. Affectation « Pôle d'affaires » (PA)

Cette aire d'affectation est attribuée à la portion centrale de la rue Léo. L'implantation de bâtiments de grande superficie sur de grands terrains et l'attractivité d'entreprises de prestiges telles que les bureaux et les industries légères y sont favorisés.

Fonctions dominantes

Dans l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les industries légères.

Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces de moyenne surface;
- Les commerces de petite surface;
- Les commerces lourds;
- Les bureaux non structurants;
- Les bureaux structurants;
- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;

- Équipement institutionnel et communautaire structurant;

Les équipements institutionnels et communautaires doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;

- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;

Les équipements institutionnels et communautaires doivent cependant respecter les dispositions applicables édictées à l'article 5.2.14;

- Agriculture urbaine.

Ajouté par 2008-
PU-07, 29 juin
2020

Ajouté par 2008-
PU-08, 26 août
2020

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Pôle d'affaires*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Pôle d'affaires* occupe environ 70 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle légère* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimum d'implantation du bâtiment : 1 000 m²
- Superficie minimale de terrain : 4 000 m²;
- Superficie maximale de terrain : 10 000m²
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation sur entreposage extérieur : interdiction

5.2. Affectation « Industrielle de prestige » (IP)

Visant les terrains adjacents au boulevard Saint-Laurent, cette aire d'affectation privilégie également l'implantation d'entreprises de prestige de taille importante en termes de superficie de bâtiment et de terrains ainsi que d'offre d'emplois.

Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle de prestige*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les industries légères.

Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle de prestige*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les industries lourdes;

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle de prestige*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle de prestige* occupe environ 8 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrie lourde* et environ 10 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrie légère* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : 1 200 m²
- Superficie minimale de terrain : 4 000 m²;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 30%.

- Orientation sur l'entreposage extérieur : La superficie d'entreposage extérieur ne peut excéder la superficie d'implantation du bâtiment principal.

5.3. Affectation « Industrielle légère » (IA)

Cette aire d'affectation vise la portion centrale du secteur d'intervention du présent PPU. Elle privilégie l'implantation d'industries légères à titre de fonction dominante. Les bâtiments et les terrains devront être de superficie moyenne.

Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle légère*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds
- Les industries légères.

Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle légère*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les bureaux non structurants;
- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries lourdes;
- Les industries du transport;

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle légère*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle légère* occupe environ 15 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle lourde* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimum d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA

Remplacé par
2008-PU-07, 29
juin 2020

Remplacé par
2008-PU-05, 5
sept. 2017

- Superficie minimale de terrain : 4 000 m².
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 30%.
- Orientation sur l'entreposage extérieur : La superficie d'entreposage extérieur ne peut excéder la superficie d'implantation du bâtiment principal.

5.4. Affectation « Industrielle lourde » (IB)

Située à l'ouest de la rue Garnier, cette aire d'affectation privilégie l'industrie lourde à titre de fonction dominante, conditionnellement à certaines restrictions. Les bâtiments et les terrains devront être de superficie moyenne.

Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle lourde*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les industries lourdes.

Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle lourde*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries légères;
- Les industries du transport;

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle lourde*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle lourde* occupe environ 5 % de la superficie de l'affectation du territoire Industriel du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 2 000 m².
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Orientation sur l'entreposage extérieur : La superficie d'entreposage extérieur ne peut excéder la superficie d'implantation du bâtiment principal.

5.5. Affectation « Industrielle lourde et services automobiles » (IB1)

Cette aire d'affectation est attribuable au secteur situé au sud-est de l'intersection A-730 / R-132. Elle privilégie l'industrie lourde et le commerce lourd à titre de fonctions dominantes, conditionnellement à certaines restrictions. Les bâtiments et les terrains pourront être de superficie moins importante (par rapport aux autres aires d'affectation du secteur d'intervention du PPU).

Fonctions dominantes

Dans les aires d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces lourds;
- Les industries lourdes.

Fonctions complémentaires spécifiques

Dans l'aire d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes non structurantes;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;
- Les industries légères;
- Les industries du transport;

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Industrielle lourde et services automobiles*, 100 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Industrielle lourde et services automobiles* occupe environ 10 % de la superficie de l'affectation du territoire *Industrielle lourde* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 750 m²;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 15%.
- Orientation entreposage extérieur : 5% à 15% de la superficie du bâtiment

5.6. Affectation « Commerciale régionale centrale (CR)

Visant les terrains situés au nord de la route 132, cette aire d'affectation se distingue de l'aire d'affectation *Commerciale régionale* du plan d'urbanisme au sens où la fonction résidentielle n'y est pas autorisée et que certaines conditions supplémentaires régissent les fonctions pouvant s'y implanter. Les bâtiments et les terrains pourront être de superficie moins importante (par rapport aux autres aires d'affectation du secteur d'intervention du PPU). Le regroupement des bâtiments y est favorisé et le rehaussement de l'image y est privilégié.

Fonctions dominantes

Dans l'aire d'affectation *Commerciale régionale centrale*, les fonctions dominantes comprennent seulement les usages suivants :

- Les commerces de petite et moyenne surface;
- Les bureaux structurants et non structurants;

Fonctions complémentaires spécifiques :

Dans l'aire d'affectation commerciale régionale, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Les fonctions mixtes structurantes et non structurantes;
- Les équipements institutionnels et communautaires structurants et non structurants;
- Les équipements et réseaux d'utilité publique;

- Les industries légères;
- Les activités récréatives intensives et extensives;

Principe de dominance

À l'intérieur de l'aire d'affectation *Commerciale régionale*, 80 % de la superficie brute de terrain doit être comprise dans des zones de la réglementation d'urbanisme où sont autorisées l'une ou l'autre ou une combinaison des fonctions dominantes.

L'affectation *Commerciale régionale* occupe environ 25 % de la superficie de l'affectation du territoire *Commercial et de services* du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon comprise dans le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA
- Superficie minimale de terrain : 500 m²;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 20%.

Ajouté par
2008-PU-07,
29 juin 2020

5.7. Affectation « Industrielle légère du pôle Léo » (SM)

En complémentarité avec les affectations *Commerciale régionale centrale* et *industrielles*, cette affectation vise la création d'un pôle mixte structurant au sein du pôle d'affaires. Pour ce faire, les activités résidentielles sont autorisées par le biais des fonctions mixtes ainsi que par la complémentarité de ces derniers. Les activités commerciales et les équipements institutionnels favorisant la mobilité durable y sont également autorisés.

Fonctions dominantes

Dans l'affectation *Secteur mixte du Pôle Léo*, la fonction dominante est l'usage suivant :

- Mixte structurant;

Fonctions complémentaires spécifiques :

Dans l'affectation *Secteur mixte du Pôle Léo*, les fonctions complémentaires spécifiques comprennent seulement les usages suivants :

- Habitation;
- Commerce de moyenne surface;

- o *Un hôtel dont la superficie de plancher brute totale est supérieure à 3 500 mètres carrés peut être autorisé conditionnellement à ce qu'il respecte les règles d'implantation édictées à l'article 5.2.13 du plan d'urbanisme;*
- Bureau structurant;
- Mixte non structurant;
- o *Sont spécifiquement permis les bâtiments mixtes comprenant des activités commerciales et une autre activité parmi les activités résidentiel, bureau, institutionnel et communautaire;*
- Équipement et réseau d'utilité publique;
- Équipement institutionnel et communautaire structurant;
- Équipement institutionnel et communautaire non structurant;
- Agriculture urbaine.

Principe de dominance

50% de l'aire d'affectation doit être affectée à la fonction dominante.

Règles particulières de zonage

En plus des conditions énoncées au tableau 1 du présent règlement, les normes suivantes devront être reconduites à la réglementation d'urbanisme pour les zones comprises à l'intérieur de cette aire d'affectation :

- Superficie minimale d'implantation du bâtiment : aucune, gérer la volumétrie par PIIA;
- Superficie minimale de terrain : 3000 m²;
- Pourcentage d'occupation au sol minimal : 25%.
- Rapport plancher(s) / terrain (COS) : 45%

Tableau 1 - Grille des affectations et fonctions et des règles particulières de zonage

Affectation du sol	Fonction		Habitation	Commerce de moyenne surface ²⁰	Commerce de petite surface ²⁰	Commerce lourd ²⁰	Bureau structurant	Bureau non structurant	Mixte structurant	Mixte non structurant ¹⁷	Équipement institutionnel et communautaire structurant	Équipement institutionnel et communautaire non structurant	Équipement et réseau d' utilité publique ¹⁶	Industrie légère ¹⁵	Industrie lourde ¹⁵	Industrie du transport ¹⁸	Activité récréative intensive	Activité récréative extensive	Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels	Agriculture urbaine	Superficie minimum d' implantation du bâtiment (m.c.)	Superficie minimale de terrain (m.c.)	Pourcentage minimal d' occupation au sol	Orientation entreposage (% de la superficie du bâtiment)
Pôle d'affaires (PA)				○ ²	○ ²	○ ⁵	○	○ ³		○	○ ²¹	○ ²¹	○	● ⁴					○	●	1000	4 000	25%	Interdit
Industrielle de prestige (IP)						○ ¹				○			○	● ⁴	○ ⁷	○ ⁷			○		1200	4 000	30%	100
Industrielle légère (IA)						●		○ ³		○			○	●	○	○ ⁸			○		PIIA	4 000	30%	100
Industrielle lourde (IB)						● ⁶				○			○	○	●	○ ⁹			○		PIIA	2 000	20%	100
Industrielle lourde et services automobiles (IB1)						●				○			○ ¹⁰	○	● ¹¹	○ ⁸			○		PIIA	750	15%	5 à 15
Commerciale régionale centrale (CR)				● ^{2,12, 13, 14,}	● ^{2, 12, 13,14}		●	●	○	○	○	○	○	○ ¹⁹			○	○	○		PIIA	750	20%	Interdit
Secteur mixte du Pôle Léo (SM)	○	○ ^{12, 22}					○		●	○	○	○	○ ²³							○ ²⁴	PIIA	3000	25%	Interdit

- Fonction dominante
- Fonction complémentaire

Conditions régissant l'autorisation de certaines fonctions :

1. Les usages suivants sont spécifiquement permis : vente au détail de biens et d'équipement et les services connexes; vente d'intrants, d'équipements ou machinerie agricoles et les services connexes; vente en gros de produits alimentaires, de produits de consommation, de biens d'équipements.
2. Seul le divertissement commercial intensif intérieur est permis.
3. Les usages suivants sont spécifiquement permis : service professionnel, service d'affaires, de gestion de société ou de soutien administratif, une association et/ou organisme ou un service relié aux communications.
4. Seules les industries sans nuisance sont permises.
5. Les usages suivants sont spécifiquement permis : Vente au détail d'équipement et de pièces à l'usage industriel, vente en gros de produits alimentaires, vente en gros de produit de consommation sèche et vente en gros d'équipements de restauration ou d'hôtellerie.
6. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : services de location et la vente au détail de véhicules automobiles ou de véhicules récréatifs à l'exception des véhicules lourds.
7. Les usages suivants sont spécifiquement permis : industries sans nuisance, industries à nuisances limitées.
8. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : dépôts de produits pétroliers ou gaziers, rampe de manutention de produits pétroliers ou gaziers, plate-forme de transfert et plate-forme intermodale, espace de stationnement, sauf un parc de stationnement pour véhicules lourds, gare d'autobus.
9. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : dépôts de produits pétroliers ou gaziers et rampe de manutention de produits pétroliers ou gaziers.
10. Les équipements de télécommunication sont spécifiquement exclus.
11. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : industries à nuisances élevées, parcs de stationnement pour véhicules lourds, dépôts de gaz, d'huile, de carburant ou de pétrole.
12. Les usages suivants sont spécifiquement autorisés : bar, brasserie et autres débits de boissons alcoolisées, sans présentation de spectacle, bar, brasserie et autres débits de boissons alcoolisées, avec présentation de spectacle, excluant tout spectacle à caractère sexuel ou érotique, salle de réception ou banquet.
13. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : service d'hébergement.
14. Les usages suivants sont spécifiquement exclus : commerce de tondeuses à gazon ou de souffleuses à neige et prêt sur gage.
15. Les activités de recherche, de fabrication et les services reliés aux domaines médical et pharmaceutique ne sont pas autorisés.
16. Sauf un parc d'éolienne.
17. Dans les aires d'affectations industrielles, la fonction Mixte non structurante exclut les activités résidentielles.
18. Industries du transport interdites dans un corridor de 100 mètres en bordure de l'autoroute 30 et de la route 132.

19. Industries non polluantes (voir section 5.8).
20. Les marchés d'alimentation dont la superficie de plancher brute totale se situe entre 3500 et 5000 mètres carrés sont autorisés conditionnellement au respect des normes suivantes applicables :
 - a) Limiter la superficie au sol à un maximum de plancher brute totale de 3500 mètres carrés;
 - b) Limiter le nombre de cases de stationnement pouvant être réalisées à l'extérieur du bâtiment au maximum de cases permises pour une superficie de plancher brute totale de 3500 mètres carrés.
21. Afin d'assurer la sécurité des usagers, des mesures à l'égard des risques potentiels d'incident industriel doivent être prévues par la municipalité en plus de respecter l'article 4.5.33 de la section 4 – Document complémentaire du SAR :
 - a) Les usages reliés à l'éducation doivent viser la formation d'une main-d'œuvre économique;
 - b) Régir ou restreindre les établissements de santé;
 - c) Éviter que les nouveaux usages institutionnels n'entrent en conflit avec les activités industrielles par des aménagements appropriés (zone tampon, talus, mur antibruit, etc.) afin de réduire les impacts négatifs générés par les activités industrielles et de commerce lourd sur le nouvel usage;
 - d) Prévoir des aménagements pour sécuriser le transport actif et éviter les conflits avec le camionnage lourd.
- 22° Un hôtel de plus de 3 500 m² peut être autorisé conditionnellement à ce que soient respectées les règles d'implantation prévues à l'article 5.2.13 du plan d'urbanisme.
- 23° Les usages suivants sont spécifiquement autorisés : gare d'autobus et gare intermodale.
- 24° L'usage suivant est spécifiquement autorisé : jardin communautaire.

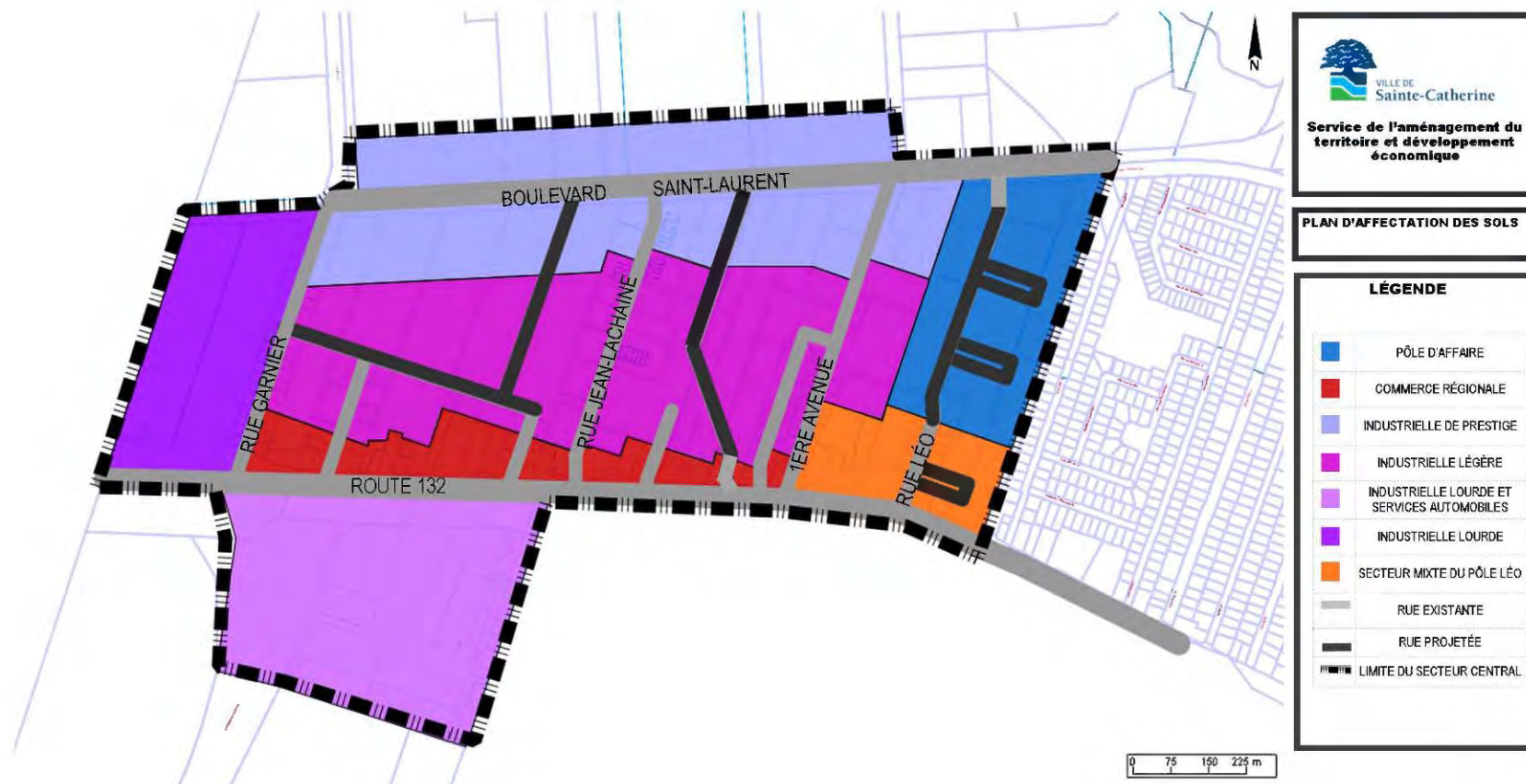
Ajouté par 2008-
PU-06, 31 mars.
2020

Ajouté par 2008-PU-
07, 29 juin 2020

Ajouté par 2008-PU-
08, 26 août 2021

Remplacé
par 2008-
PU-07, 29
juin 2020

Plan 2 – Plan d'affectation des sols



6. AUTRES ÉLÉMENTS DE MISE EN OEUVRE

6.1. Stratégie d'acquisition d'immeubles

En vertu des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la Ville de Sainte-Catherine pourra acquérir tout immeuble situé à l'intérieur du secteur central afin d'atteindre les objectifs visés par le présent programme particulier d'urbanisme.

6.2. Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

L'ensemble du secteur central est déjà assujéti à des critères et objectifs de PIIA relatifs à l'implantation du bâtiment, à son architecture, à la rénovation et à l'agrandissement de celui-ci, aux accès, voies de circulation internes et stationnement ainsi qu'à l'aménagement des espaces libres. Cependant, afin de créer un environnement plus favorable à l'implantation d'entreprises de prestige dans le pôle d'affaires de la rue Léo et dans le corridor du boulevard Saint-Laurent, des critères et objectifs plus adaptés devront être intégrés au règlement de PIIA. Les principes devant guider leur élaboration sont énoncés à la section 4.5 du présent règlement.

6.3. Conditions de redéveloppement

La mise en œuvre du plan d'aménagement proposé sera conditionnelle à divers éléments tels que :

- Le prolongement des infrastructures d'égout et d'aqueduc;
- Les initiatives d'affaires des promoteurs immobiliers;
- La requalification de la route 132 en boulevard urbain.

Cependant, certaines interventions municipales apparaissent prioritaires :

- Création d'un guide d'aménagement du secteur industriel;
- L'élaboration d'un plan de lotissement;
- La modification du cadre réglementaire applicable au secteur;
- La contribution au remembrement parcellaire et, si nécessaire, à l'acquisition d'immeubles;
- La mise en place du réseau routier structurant : prolongement du boulevard Saint-Laurent et des rues Léo et Garnier et raccordement de la rue Jean-Lachaine;
- L'aménagement de l'axe est-ouest entre les rues Garnier et Jean-Lachaine, prolongement de la rue Brossard;
- L'évaluation de l'opportunité d'établir des incitatifs pour l'implantation de nouvelles entreprises et la mise en place d'une stratégie de communication.

7. PLAN D'ACTION

Le présent PPU préconise la mise en œuvre de diverses interventions. Le plan d'action suivant permet d'identifier pour chacune d'entre elles, les intervenants impliqués et l'échéancier à privilégier.

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 1 La création de nouvelles opportunités de développement et l'optimisation de l'occupation du sol	Objectif 1.1 Parachever le réseau de rues et assurer la desserte du secteur par le réseau de transport collectif	Réaliser un plan de lotissement	Ville de Sainte-Catherine	√		
	Objectif 1.2 Intervenir pour le maintien et le déploiement du réseau ferroviaire dans le parc d'affaires	Réaliser un plan conjoint d'intervention à coût partagé entre la municipalité et les industries	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers, MRC de Roussillon, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific	√		
	Objectif 1.3 Favoriser le déploiement des activités portuaires	Aménager des rues collectrices	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers	√		
	Objectif 1.4 Consolider le réseau d'infrastructures d'égout et d'aqueduc	Compléter le réseau de rues internes	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers		√	
	Objectif 1.5 Compléter la trame parcellaire par l'offre de lots de différentes superficies	Favoriser le remembrement parcellaire visant la création de lots de diverses superficies et mettre en place, si nécessaire, une stratégie d'acquisition d'immeubles	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers	√		
		Mettre en œuvre une stratégie d'optimisation des activités liées aux infrastructures ferroviaires et maritimes	Ville de Sainte-Catherine, CLD, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific		√	
	Objectif 1.6 Favoriser la création d'un pôle d'affaires aux abords de la future rue Léo	Collaborer à la planification des circuits de transport collectif pour assurer la desserte du secteur	Ville de Sainte-Catherine, CIT Roussillon		√	
	Objectif 1.7 Favoriser la création d'un secteur industriel de prestige en bordure du futur boulevard Saint-Laurent	Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises	Ville de Sainte-Catherine, CLD		√	
	Objectif 1.8 Restreindre l'implantation des commerces lourds et des industries génératrices de nuisances	Réviser des normes réglementaires relatives au type d'usages industriels autorisés, au contingentement de certains usages, à l'implantation des bâtiments et à la superficie dédiée à l'entreposage	Ville de Sainte-Catherine	√		

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 2 Le réaménagement et la redynamisation du corridor commercial de la route 132	Objectif 2.1 Consolider la bande commerciale régionale au nord de la route 132 Objectif 2.2 Rehausser l'image de la route 132 Objectif 2.3 Réaliser le redéploiement d'un réseau de collectrice afin de désengorger la route 132	Élaborer une stratégie d'acquisition et de développement des terrains situés dans l'emprise du MTQ	Ville de Sainte-Catherine, MTQ, propriétaires fonciers	√		
		Participer à la définition d'un concept de développement régional du domaine privé et de critères d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	Ville de Sainte-Catherine, MRC de Roussillon	√		
		Bonifier le règlement sur les PIIA	Ville de Sainte-Catherine	√		
		Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Prévoir l'intégration des réseaux piétonniers et cyclables	Ville de Sainte-Catherine			√
		Réviser les normes réglementaires relatives au type d'usages autorisés, à l'implantation des bâtiments et au nombre et à la localisation des entrées charretières	Ville de Sainte-Catherine	√		

Court terme : 0-5 ans

Moyen terme : 5-10 ans

Long terme : 10 ans et plus

Orientation	Objectif	Moyen de mise en œuvre	Intervenant	Échéancier		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
Orientation 3 L'amélioration de l'image du secteur central du parc d'affaires	Objectif 3.1 Créer une vitrine industrielle le long de l'A-30 et de la R-132 Objectif 3.2 Créer un environnement visuel de qualité par l'encadrement de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement du domaine privé	Réaliser un plan conjoint d'interventions à coûts partagés	Ville de Sainte-Catherine, propriétaires fonciers, MRC de Roussillon, Voie Maritime du Saint-Laurent, Canadian Pacific	√		
		Aménager le boulevard Saint-Laurent et la rue Léo par des aménagements à la signature distinctive	Ville de Sainte-Catherine, promoteurs, propriétaires fonciers		√	
		Réaliser des aménagements paysagers sur le domaine public aux principales entrées du secteur en parallèle avec la planification du boulevard urbain	Ville de Sainte-Catherine			√
		Prévoir une signalisation adéquate	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Aménager des bandes tampons à l'interface des usages incompatibles entre eux	Ville de Sainte-Catherine		√	
		Évaluer l'opportunité de mettre en place un programme incitatif à la venue de nouvelles entreprises	Ville de Sainte-Catherine, CLD		√	
		Bonifier le règlement sur les PIIA	Ville de Sainte-Catherine	√		
		Réviser les normes réglementaires relatives à l'implantation des bâtiments, à la localisation et à la superficie des aires d'entreposage extérieur, et à la localisation des aires de stationnement et des quais de chargement / déchargement	Ville de Sainte-Catherine	√		

Court terme : 0-5 ans

Moyen terme : 5-10 ans

Long terme : 10 ans et plus

8. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement modifie le règlement numéro 2008-PU-00 concernant le plan d'urbanisme.

Mme Jocelyne Bates

Mairesse

Me Caroline Thibault

Greffière

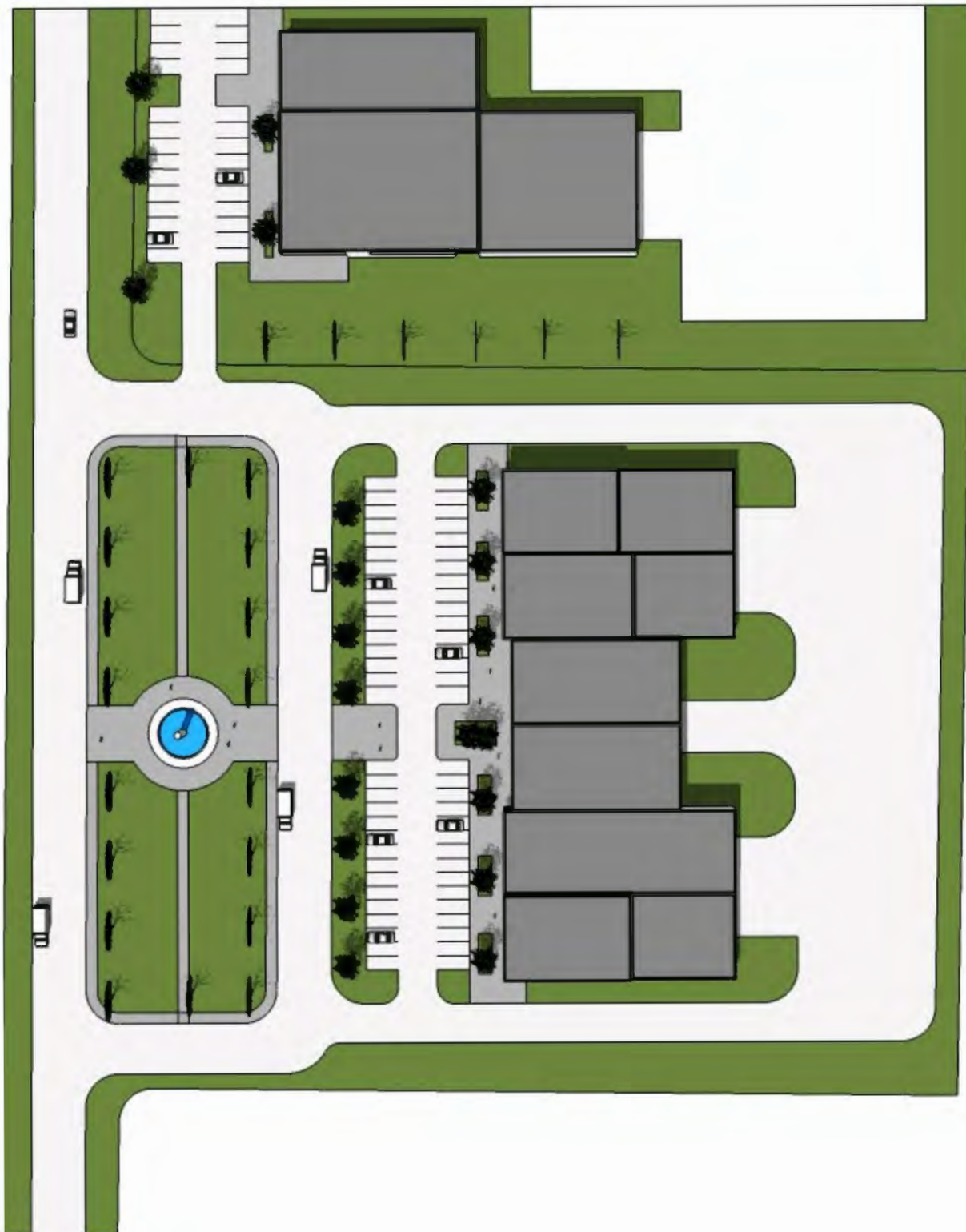
ESQUISSES D'AMBIANCE DE LA RUE LÉO

Annexe 1 - Esquisses d'ambiance de la rue Léo









RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES

Annexe 2 - Références architecturales



ANNEXE « B »
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DURABLE DU BOULEVARD
MARIE-VICTORIN



PROGRAMME
PARTICULIER
D'URBANISME
DURABLE

BOULEVARD MARIE-VICTORIN

FÉVRIER 2023



VILLE DE
Sainte-Catherine

Ville de Sainte-Catherine

ÉQUIPE DE PROJET

Marie-Josée Halpin, urbaniste, Directrice - Service de l'aménagement du territoire et développement économique

Johnatann Gordon, Conseiller en aménagement - Service de l'aménagement du territoire et développement économique

Julien Gauthier, urbaniste, Chef de section - Aménagement - Service de l'aménagement du territoire et développement économique



Février 2023

MOT DE LA MAIRESSE

En choisissant d'élaborer un Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) pour le boulevard Marie-Victorin, la Ville a voulu se doter d'une vision stratégique pour ce secteur riverain afin de baliser sa transformation et s'assurer ainsi d'en faire un milieu de vie à échelle humaine qui reflète l'identité culturelle, historique, patrimoniale et récréotouristique du lieu.

S'appuyant sur une démarche participative transparente, inclusive et accessible à tous, la communauté sainte-catherinoise a pu participer activement afin de mettre à profit dans la réflexion cette intelligence collective, et ce, tout au long du processus d'élaboration du document de planification. L'apport de la participation citoyenne se reflète notamment dans la vision, les objectifs et les stratégies pour l'aménagement de l'espace public et du verdissement, de la mobilité, de la signalétique et des stationnements publics, pour ne nommer que ces exemples.

De plus, les orientations d'aménagement et les objectifs du PPUD se veulent en concordance avec la Vision 2025 de la Ville. Le plan d'action, qui intégrera les résultats de la démarche participative, sera l'outil qui matérialisera concrètement cette vision sur le territoire. Une fois la procédure d'adoption du PPUD accomplie, la mise en œuvre du plan par la Ville s'échelonnera progressivement jusqu'en 2035.

Ultimement, nous voulons que le boulevard Marie-Victorin soit un lieu à notre image, un site avec une histoire, une place où se divertir, un milieu de vie, un boulevard accessible.



TABLE DES MATIÈRES

01

MISE EN CONTEXTE

Contexte géographique	06
Contexte de planification	08
Démarche de participation publique	12

02

PORTRAIT DU TERRITOIRE

Historique de développement	13
Sites d'intérêt	14
Portrait sociodémographique	15
Morphologie urbaine et cadre bâti	16
Occupation du sol	17
Mobilité et accessibilité	21
Conditions urbaines	24
Contraintes naturelles et anthropiques	31
Constats et enjeux	32
	33

03

VISION ET ORIENTATIONS

Vision d'aménagement	35
Concept d'organisation spatiale	36
Orientations, objectifs et stratégies	40
Stratégie commerciale	41
Stratégie de mobilité	47
Stratégie d'espace public et verdissement	48
Stratégie de signalétique	49
Stratégie de stationnement public	50
	52

04

PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Boulevard Marie-Victorin	53
Places publiques	54
Stratégie réglementaire	61
Programme	69
	77



01 MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

Situé dans la région administrative de la Montérégie, au sud-ouest de l'Île de Montréal, le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Selon les données les plus récentes du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, il s'agit de la MRC la plus peuplée du Québec avec près de 185 000 habitants.

Le territoire d'intervention ciblée pour le PPUD est situé à la limite nord de la ville de Sainte-Catherine, en bordure de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Accessible depuis le centre-ville de Montréal en 30 minutes via les ponts Honoré-Mercier, à l'ouest, et Samuel-De Champlain, à l'est, la Ville jouit d'attraits naturels, paysagers, récréatifs et économiques qui en font un territoire unique et dynamique.

VILLE SAINTE-CATHERINE EN BREF

- + SUPERFICIE TERRESTRE : 9,5 KM²
- + POPULATION (2016) : 17 150 HABITANTS
- + POPULATION PROJETÉE POUR 2031 : 17 715 HABITANTS (+3,3 %)
- + DENSITÉ (2016) : 1 809 HABITANTS/KM²
- + UTILISATION DU SOL :
 - 29 % résidentiel
 - 19 % utilité publique
 - 19 % réseau routier
 - 8 % commercial
 - 6 % industriel
 - 4 % parc et espace vert
 - 2 % institutionnel
 - 12 % autre

Source : Statistique Canada, Observatoire du Grand Montréal (2019).



Fig.1. Localisation de la ville de Sainte-Catherine
Source : Statistique Canada, Observatoire du Grand Montréal (2019)



CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le territoire du PPUD longe le boulevard Marie-Victorin sur près de 2,7 km, qui relie les villes voisines et dessert les quartiers résidentiels limitrophes.

Au nord, il est bordé par des éléments naturels et paysagers comme le canal de la Rive Sud, la Voie maritime du Saint-Laurent et l'île de la Voie maritime, l'île Sainte-Catherine et l'île aux Hérons, tandis qu'au sud, le territoire est majoritairement bordé par des secteurs résidentiels. À son extrémité ouest se trouve le nouveau parc Francis-Xavier-Fontaine et, à l'est, le motel Sainte-Catherine.

Ses différentes composantes en font à la fois un lieu de vie, un lieu de culture et de loisir, mais également un lieu de destination et un lieu de transit, en raison du caractère de route collectrice du boulevard Marie-Victorin.

Cet axe principal qui structure le territoire à l'étude revêt une valeur identitaire forte de par la présence de vestiges archéologiques et patrimoniaux ainsi que par ses percées visuelles incomparables sur le fleuve Saint-Laurent et l'île de Montréal. Il constitue également la porte d'entrée principale du RécréoParc, une destination récréotouristique régionale où il est possible d'exercer une gamme d'activités sportives et récréatives telles que la baignade, le camping, le vélo, le ski de fond et l'observation d'oiseaux migrateurs.

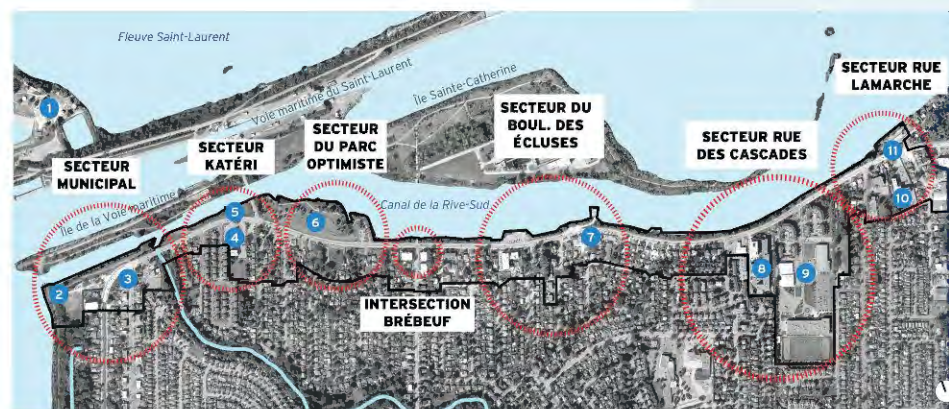


Fig.2. Localisation du PPUD et ses secteurs d'intérêt
Source : Données géoréférencées, CMM et Agglomération de Montréal, 2020.

- Limites du PPUD
- Secteur d'intérêt
- Lieux d'intérêt aux abords du boulevard Marie-Victorin**
- 1 RécréoParc
- 2 Parc Francis-Xavier-Fontaine
- 3 Hôtel de ville de Sainte-Catherine
- 4 Église Sainte-Catherine d'Alexandrie
- 5 Monument Kateri Tekakwitha
- 6 Parc Optimiste
- 7 Secteur commercial
- 8 Résidence pour aînés
Domaine des Cascades
- 9 Collège Charles-Lemoyne
et complexe sportif Bernard Miron
- 10 CHSLD Sainte-Catherine
- 11 Motel Sainte-Catherine



^ RécréoParc



^ Hôtel de ville



^ Monument Kateri Tekakwitha



^ Parc Optimiste



^ Collège Charles-Lemoyne



^ Motel Sainte-Catherine

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le programme particulier d'urbanisme durable du boulevard Marie-Victorin s'appuie sur différents documents de planification adoptés dans les dernières années par les instances gouvernementales, métropolitaines et municipales.

Parmi ceux-ci, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal, le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Roussillon, adopté en 2006, ainsi que le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine, adopté en 2009. À cela s'ajoutent divers plans directeurs, politiques municipales et plans d'action qui identifient des principes à intégrer dans le développement futur du territoire et complètent les outils de planification et de réglementation en vigueur.



* Politique de développement durable, politique sur les saines habitudes de vie, politique culturelle, politique familiale, plan d'action à l'égard des personnes handicapées.

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le Portrait du Grand Montréal réalisé au cours des dernières années indique que la région devra faire face à trois défis majeurs dans les prochaines années, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Pour y parvenir, le PMAD cible différentes interventions structurantes à l'échelle métropolitaine qui se résument en trois grandes orientations :

1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
2. Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants
3. Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur.

Décliné en objectifs et critères, le PMAD vise notamment à optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD, à favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine et à protéger les paysages d'intérêt métropolitain.

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN DU GRAND MONTRÉAL

L'un des objectifs du PMAD étant de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, la CMM propose de développer un réseau cyclable à des fins utilitaires et récréatives sur l'ensemble du territoire métropolitain.

L'adoption en septembre 2017 du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal participe notamment à la mise en place d'une trame verte et bleue qui repose sur la multiplication de sites d'intérêt métropolitain, mettant en valeur les paysages, les milieux naturels protégés et le patrimoine bâti de la région. À terme, le Réseau vélo métropolitain sera constitué de 70 axes totalisant près de 1 600 kilomètres de voies cyclables. La piste cyclable du boulevard Marie-Victorin est identifiée comme un axe récréatif riverain dans l'axe no 66, un trajet de 140 kilomètres reliant plus de vingt-six municipalités de Contrecoeur à Pointe-des-Cascades.

De surcroît, il ne faut pas oublier la future Promenade fluviale du Grand Montréal, située sur le digue de la Voie maritime du Saint-Laurent. Articulé autour d'une piste cyclable, le sentier récréotouristique d'envergure métropolitaine reliera l'écluse de Saint-Lambert au RécréoParc de Sainte-Catherine.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ (SADR) DE LA MRC DE ROUSSILLON

Depuis son adoption en 2006, le Schéma d'aménagement révisé de deuxième génération a été modifié à plusieurs reprises. La nouvelle version administrative codifiée est datée du 15 janvier 2021 et comprend le règlement 212.

Il énonce seize grandes orientations selon les thématiques de la concertation et du développement régional ainsi que de l'aménagement du territoire.

Considérant que le PMAD définit les seuils minimaux de densité selon une séquence évolutive, selon quatre périodes de temps de cinq ans (2011-2016, 2017-2021, 2022-2026 et 2027-2031), le seuil de densité minimal souhaité pour l'ensemble de la MRC de Roussillon est de 23 logements à l'hectare d'ici 2031.

Aucun site d'intérêt archéologique n'est répertorié dans le territoire à l'étude selon le SADR. Les deux plus proches (Bifj-12 et Bifj-13) sont situés dans la Voie maritime et correspondent à la presqu'île à Boquet. Toutefois, le RécréoParc, bien que lui aussi situé à l'extérieur des limites de notre territoire d'intervention, est reconnu comme un territoire d'intérêt culturel et touristique.

Enfin, l'unique zone de contrainte naturelle identifiée au SADR comprise dans le territoire à l'étude correspond à la plaine inondable de la rivière Saint-Régis.



Fig.3. Tracé de l'axe no 66 (en rouge)
Source : Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal.

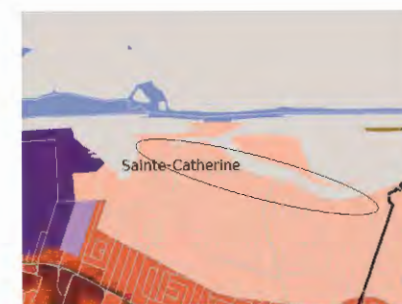


Fig.4. Plan des affectations du territoire et périmètres d'urbanisation
Source : SADR de la MRC de Roussillon.

■ Multifonctionnelle

CONTEXTE DE PLANIFICATION

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

Depuis son adoption en septembre 2009, le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Catherine a été amendé à sept reprises. Correspondant au règlement numéro 2008-PU-00, le présent programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) en fait partie intégrante.

Il contient sept grandes orientations d'aménagement et de développement qui guident la conception et la rédaction de ce nouveau document de planification territoriale. Celles qui ont une incidence directe sur le redéveloppement du boulevard Marie-Victorin sont notamment :

- améliorer la qualité du paysage urbain et protéger les paysages d'intérêt métropolitain ;
- optimiser l'utilisation du sol afin d'améliorer la qualité de vie en fonction de la capacité de développement du territoire ;
- valoriser et protéger les espaces naturels et récréatifs ;
- consolider et mettre en valeur le secteur centre-ville afin de créer un milieu de vie dynamique et complet.

Conformément au plan d'affectation du sol, la majorité du secteur à l'étude correspond à l'affectation **multifonctionnelle**, dont la fonction dominante est l'habitation, qui doit occuper 50 % de l'aire d'affectation. Toutefois, des fonctions complémentaires y sont autorisées : commerce de petite et moyenne surface, bureau non structurant, mixte non structurant, équipement institutionnel et communautaire non structurant, activité récréative intensive et extensive ainsi qu'équipement et réseau d'utilité publique.

L'affectation **communautaire** s'applique pour les lots occupés par l'hôtel de ville, l'église Sainte-Catherine d'Alexandrie et le Collège Charles-Lemoyne, incluant le parc Karine-Dubé. Sa fonction dominante correspond à un équipement institutionnel et communautaire non structurant et doit correspondre à 50 % de l'aire d'affectation.

Les fonctions complémentaires autorisées sont : commerce de petite surface, bureau non structurant, activité récréative intensive et extensive, équipement et réseau d'utilité publique ainsi qu'activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels.

Enfin, la rive en bordure de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit la partie nord du boulevard Marie-Victorin, correspond à l'affectation **récréative**. Les fonctions dominantes sont les activités de récréation intensive et extensive (incluant les commerces complémentaires à cette activité) et les activités de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels. Celles-ci doivent correspondre à au moins 80 % de l'aire d'affectation. Les fonctions complémentaires autorisées sont les équipements communautaires non structurants et les équipements et réseaux d'utilité publique.

Le concept d'organisation spatiale met en évidence la nécessité de restructurer et de bonifier la route panoramique qu'est le boulevard Marie-Victorin, de développer, redévelopper ou requalifier certains terrains en bordure de celui-ci ou encore de souligner l'entrée de ville, à la hauteur de la rue Lamarche.

En ce qui a trait aux projets de développement, redéveloppement et requalification, ils devront respecter une densité résidentielle brute minimale selon le type d'affectation auquel ils correspondent. Pour le secteur à l'étude, la densité minimale est établie à 30 logements à l'hectare. De plus, toutes les typologies résidentielles sont permises sur l'ensemble du territoire municipal et la mixité pourra être prônée dans certains pôles situés à proximité de points d'accès au transport en commun.

De plus, la Ville de Sainte-Catherine ne disposant pas d'un plan directeur des rues, c'est le plan d'urbanisme qui édicte des principes et des balises d'aménagement à l'égard du réseau routier. Ainsi, on constate que **la mise en valeur du boulevard Marie-Victorin est considérée comme un point stratégique du développement économique et récréotouristique de la Ville.**



Fig.5. Plan des affectations du sol
Source : Plan d'urbanisme, Ville de Sainte-Catherine

■ Récréative ■ Multifonctionnelle ■ Communautaire



Fig.6. Plan des secteurs à développer, redévelopper ou requalifier
Source : Plan d'urbanisme, Ville de Sainte-Catherine



CONTEXTE DE PLANIFICATION

Dans les dernières années, la Ville de Sainte-Catherine s'est dotée de plusieurs plans et politiques sectorielles ayant un impact direct sur l'aménagement du territoire et la planification urbaine.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Intitulée **Source urbaine d'avenir**, la vision stratégique adoptée par la Ville pour la période 2016-2025 a pour mission de « développer une ville moderne, ouverte et audacieuse où les personnes et les entreprises qui la composent connectent et s'investissent dans leur milieu de vie, et ce, dans le respect du développement durable de son territoire ».

S'appuyant des valeurs de modernisme, de connectivité, d'ouverture et d'audace, cette vision se traduit en cinq grands axes stratégiques : source de développement, source d'interaction, source d'innovation, source durable et source d'audace.

Selon le bilan de réalisation des cinq premières années (2016-2020), 56 % des 16 projets phares identifiés dans la planification stratégique ainsi que plus de 175 actions ont été réalisées ou sont en cours. L'augmentation du réseau de pistes cyclables, l'élaboration du programme particulier d'urbanisme durable du boulevard Marie-Victorin ou encore la mise en place de tribunes numériques permettant de consulter et d'interagir avec les citoyens, en sont quelques exemples.

POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Adoptée en juillet 2021, la toute première politique de développement durable, **Empreinte d'avenir - Héritage de demain** a été dévoilée ainsi que son plan d'action triennal. Sollicités et impliqués activement en amont de la réflexion, les citoyens et les organisations partenaires stratégiques ont permis l'identification de dix principaux enjeux pour la Ville, reflétant les quatre piliers du développement durable.

POLITIQUE CULTURELLE

Dans une optique de renforcement du sentiment d'appartenance, l'adoption en 2016 de la première politique culturelle au sein de la MRC de Roussillon est un geste fort qui démontre l'ambition de la Ville quant à la promotion de l'offre régionale culturelle. Les sphères culturelles des arts et des lettres, de l'histoire et du patrimoine et du tourisme culturel sont identifiées dans les quatre orientations de la politique.

POLITIQUE EN FAVEUR DES SAINES HABITUDES DE VIE

Rédigée en collaboration avec le regroupement Kateri en forme, la politique « **Ma Ville, Ma Santé** » vise à interpeller différents partenaires quant au développement et au maintien de comportements alimentaires sains ainsi qu'un mode de vie physiquement actif. De ce fait, toutes les stratégies municipales seront désormais analysées et évaluées en fonction de leur impact potentiel sur la santé des citoyens.

POLITIQUE FAMILIALE

En se dotant d'un **Énoncé du cœur envers la famille et les aînés**, la Ville de Sainte-Catherine porte une attention particulière à la qualité de vie et au bien-être des familles et des aînés vivant sur son territoire. Plus concrètement, la municipalité structure ses interventions autour de trois préoccupations soit le cadre de vie, les services et les programmes ainsi que la communication et la concertation. La recherche de solutions en ce qui concerne l'habitation, notamment en matière de logements bigénérationnels, la mise en place d'aménagements encourageant le transport actif et l'activité physique et le soutien d'initiatives favorisant le sentiment de sécurité sont des exemples d'actions ciblées spécifiquement pour les familles et les aînés.

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE

Réalisé en 2015, le plan de mobilité active et durable démontre son ambition quant à l'adoption d'une approche intégrée en matière de planification des infrastructures et d'aménagement urbain.

Afin d'offrir des solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile, la Ville cherche à favoriser la mobilité active et durable, le tout dans un environnement invitant, sécurisant et accessible à tous. Pour y parvenir, les interventions à réaliser sont regroupées au sein de quatre grandes orientations :

- favoriser les déplacements piétons ;
- compléter et réaménager le réseau de voies cyclables ;
- tendre vers des solutions de transport collectif ;
- favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

À titre d'exemple, il est proposé d'aménager un trottoir du côté nord du boulevard Marie-Victorin, d'aménager un trottoir et une piste cyclable en site propre sur la rue Brébeuf ou encore d'introduire des mesures d'apaisement de la circulation.

PLAN D'ACTION EN ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La dernière édition en date du Plan d'action en accessibilité universelle date de 2019. Dans un premier temps, elle présente un bilan des réalisations de l'année précédente qui se chiffre à 56 % de mesures réalisées, 28 % reportées, 10 % non réalisées et 5 % non applicables. Par la suite, le document dévoile une nouvelle série d'actions à entreprendre que ce soit en matière d'offre de services, de communications et d'approche stratégique, d'aménagement des milieux de vie et de vie communautaire.

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DE LA PROMENADE RIVERAINE

Le plan directeur d'aménagement de la promenade riveraine regroupe les interventions projetées sur le domaine public du boulevard Marie-Victorin. Visant à guider les interventions municipales, celui-ci est basé sur un exercice de consultation publique innovateur incluant notamment un concours d'architecture. Les interventions répondent à un haut standard d'urbanisme durable, de conception à échelle humaine, mais surtout aux principes énoncés par la population Sainte-Cathérinoise.



Les documents de planification principaux
© Ville de Sainte-Catherine

DÉMARCHE DE CONSULTATION ET DE PARTICIPATION PUBLIQUE

Durant près de quatre mois, entre juin et septembre 2021, les citoyens de Sainte-Catherine ont pu s'informer et contribuer à déterminer l'identité future et la vocation du boulevard Marie-Victorin. En raison du contexte de pandémie liée à la COVID-19, les activités participatives se sont déroulées virtuellement.

Tout au long de la démarche, plusieurs outils de communication ont été développés. Dans un esprit d'acceptabilité sociale, d'ouverture et de collaboration, les quatre objectifs poursuivis se déclinent comme suit :

- informer la population et les parties prenantes externes quant à l'élaboration du PPUD ainsi que des enjeux et de la réalité du territoire ;
- partager ses souhaits pour l'avenir et générer des idées collectives pour alimenter la vision et les orientations du PPUD ;
- assurer la participation active des citoyens grâce à des activités innovantes et variées qui se veulent à la fois informatives, consultatives et participatives ;
- effectuer un retour régulier vers les acteurs impliqués afin de dévoiler les résultats des activités passées et les tenir informés des prochaines étapes, afin de susciter une adhésion à la démarche en plus de renforcer le sentiment d'appartenance et de fierté par rapport au projet.

Étant déjà connu et utilisé par les citoyens, le site internet de la Ville a été identifié comme l'outil principal de communication, plus particulièrement l'onglet des projets et consultations avec la création d'une page pour la **consultation collective Esprit Libre**. Plusieurs onglets permettaient aux personnes intéressées d'obtenir de l'information supplémentaire sur la description du territoire, du mandat, de l'équipe responsable de l'élaboration du programme particulier d'urbanisme durable ainsi qu'une bibliothèque de documents à consulter. La page principale regroupait les liens pour toutes les activités participatives. La publication de la démarche comprenait également l'envoi d'une carte postale informative à l'ensemble des résidents, un affichage sur des panneaux informatifs installés à divers endroits dans la municipalité, des publications et dans l'infolettre municipale, le journal local Le Reflet, les réseaux sociaux et des rappels par le portail citoyen Bciti.

SONDAGE EN LIGNE

Plus de 300 personnes ont partagé leur appréciation au boulevard Marie-Victorin dans le cadre d'un sondage. La richesse et la qualité des témoignages, des souvenirs et des observations repêchées témoignent de l'attachement des citoyens au boulevard Marie-Victorin. On y constate une volonté d'y établir une atmosphère verdoyante favorisant la rencontre autant par la qualité du domaine public que par une offre commerciale réfléchie, un souci d'accessibilité aux espaces publics, mais également au logement et un souci de protéger les espaces naturels.

BOÎTE À IDÉES

Une boîte à idée virtuelle a été mise en place afin de recueillir les impressions et visées des utilisateurs dans une atmosphère décontractée. L'exercice a permis de reconnaître l'appréciation du boulevard et la vision citoyenne d'en faire un cœur villageois bourgeonnant de dynamisme.

ATELIERS PARTICIPATIFS

Au total, 28 personnes ont participé aux ateliers participatifs. Les échanges ont permis de bien établir les perspectives sur le boulevard Marie-Victorin. Notamment la pertinence de celui-ci pour la vie sociale et culturelle de la Ville de Sainte-Catherine, mais également comme fierté pour les citoyens. La sécurisation des déplacements actifs, le verdissement du domaine privé ainsi que l'implantation d'une offre commerciale font partie des principaux souhaits communiqués.

7 850 CARTES POSTALES

330 RÉPONDANTS AU SONDAGE EN LIGNE

3 ATELIERS CONSULTATIFS

28 PARTICIPANTS AUX ATELIERS PARTICIPATIFS

27 IDÉES SOUMISES



➤ Visuel de la carte postale
© Ville de Sainte-Catherine



02 PORTRAIT DU TERRITOIRE

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

PEUPLEMENT ET COLONISATION

Jusqu'à environ 4 500 ans avant aujourd'hui, le territoire de la ville de Sainte-Catherine était complètement submergé par la mer de Champlain. La transformation de son paysage naturel en ce qu'il est aujourd'hui a été un processus graduel s'étalant sur plusieurs milliers d'années.

Vers la fin du 16^e siècle, les populations amérindiennes majoritaires dans le secteur étaient des Iroquoiens et des Mohawks. La première mission fondée autour de Montréal fut celle de La Prairie en 1667, qui marque le début de la période seigneuriale de la côte Sainte-Catherine. Durant cette période, des familles iroquoiennes s'y établissent, tout comme quelques anciens captifs hurons.

Parmi les habitants de Kahnawake, la plus connue est sans conteste la jeune Kateri Tekakwitha, la première autochtone d'Amérique du Nord à être canonisée. En reconnaissance de sa foi et de son dévouement, la communauté catholique la considère comme la sainte patronne de l'environnement, de l'écologie et des autochtones. Un cénotaphe doté d'une croix et d'un tombeau commémoratif sera érigé en 1890, en plein cœur du secteur surnommé Kateri, au bord du fleuve, en face de l'Église Sainte-Catherine d'Alexandrie.

Les années 1700-1710 sont une période faste pour les missionnaires Jésuites qui quittent le village de La Prairie pour s'établir autour de la rivière du Portage, aujourd'hui connue sous le nom de la rivière Saint-Régis. Ayant pour objectif l'évangélisation des Iroquois vivant dans la seigneurie, ces derniers défrichent et cultivent les terres agricoles et cèdent progressivement leurs terres aux colons blancs. La concession se poursuit le long du tracé fondateur de la Ville, soit le boulevard Marie-Victorin, à l'époque nommé le Chemin du Roy. Cette période agraire et paroissiale du Chemin du Roy se poursuivra ainsi jusqu'en 1954, avec l'implantation de maisons et dépendances liées à l'exploitation agricole.

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Débutée en 1954, la construction du canal de la Rive-Sud, l'une des principales composantes de la Voie maritime du Saint-Laurent est considérée comme l'une des merveilles de l'ingénierie du 20^e siècle. Au total, sept écluses seront érigées sur ce parcours, notamment celle de la Côte-Sainte-Catherine, pour permettre la navigation de navires commerciaux, entre l'océan Atlantique et les Grands Lacs, pour combler un écart d'élévation de plus de 168 mètres.

La Voie maritime du Saint-Laurent est inaugurée par le passage du brise-glace d'Iberville le 25 avril 1959 et officiellement deux mois plus tard par Sa Majesté la reine Elisabeth II et le président des États-Unis d'Amérique, Dwight D. Eisenhower. Ce chantier titanesque est le témoin d'un partenariat binational entre les États-Unis et le Canada qui perdure depuis plus de 60 ans et permet le transport de plus de 200 millions de tonnes de marchandises annuellement.

L'excavation des sols nécessaire à la construction de l'écluse de la Côte-Sainte-Catherine a entraîné une vaste opération d'expropriation visant cinquante-quatre maisons, soit plus de la moitié des propriétés de la Ville, au début des années 1950. Le déplacement forcé marque le début de la période d'urbanisation et de suburbanisation.

FONDATION DE LA VILLE

Avec la construction successive des ponts Honoré-Mercier en 1934 et Champlain en 1957, la ville de Sainte-Catherine fait désormais partie de la grande banlieue montréalaise.

Son développement se poursuit de façon rapide dès le début des années 1950. La rue Guérin est tracée en 1955 à la suite de la subdivision de l'une des plus larges parcelles du territoire. Les trente décennies suivantes seront également marquées des subdivisions similaires donnant lieu aux rues Guérin et Gravel, parmi les plus anciennes de la ville de Sainte-Catherine. En parallèle, la création du camping provincial sur le site du futur RécréoParc, à l'époque de l'Expo '67 pose les premiers jalons de ce qui deviendra un projet ambitieux visant à redonner l'accès au fleuve aux résidents grâce à une revalorisation des lieux.

C'est seulement en 1973 que Sainte-Catherine obtient le statut de ville. Elle compte alors près de 4 000 habitants.

CONSOLIDATION ET DENSIFICATION

Connaissant une forte croissance de sa population durant les années 1980 et 1990, la Ville de Sainte-Catherine développe ses équipements publics et communautaires, notamment avec la construction du garage municipal, du centre communautaire, de la bibliothèque municipale, du Sportium et de plusieurs écoles. Au début du 21^e siècle, la Ville compte désormais plus de 16 000 habitants.



Limites de la paroisse de La Prairie
Source : BANQ



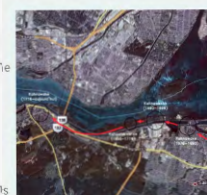
Moulin à eau
Source : Musée McCord



Creusement de la Voie maritime du Saint-Laurent
Source : Corporation de gestion de la Voie maritime



Église Sainte-Catherine d'Alexandrie
Source : Provancher_Roy



Déplacement graduel de la mission de La Prairie, entre 1676 et 1716
Source : Ethnoscop



Tombeau de Kateri Tekakwitha - 1948
Source : BANQ



Vue sur Montréal
Source : Ville de Sainte-Catherine

SITES D'INTÉRÊT

Aujourd'hui, le territoire du PPUD concentre plusieurs sites d'intérêt, des témoins de l'évolution historique du secteur.

Route panoramique en bordure de la Voie maritime du Saint-Laurent, le boulevard Marie-Victorin offre aux citoyens et aux visiteurs une expérience unique et des vues spectaculaires sur la métropole montréalaise, grâce à la succession d'espaces verts qui incitent à des promenades et des haltes de repos, au contact de l'eau.

Aux abords du secteur à l'étude, on note la présence de plusieurs sites archéologiques préhistoriques, comme les rives de la rivière du Portage, l'île à Boquet, le secteur du Vieux-La Prairie (Artefactuel, 2017 et Ethnoscop, 2020) auxquels s'ajoute la maison Hilaire-Guérin, appelée aussi la maison bleue. Sise au 5235, boulevard Marie-Victorin, elle a été construite en 1750 puis modifiée en 1875. Étant l'une des rares maisons épargnées lors de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, cette ancienne maison de ferme a une valeur exceptionnelle selon la Société d'histoire et de patrimoine de Lignery. Bien qu'inscrite au macro-inventaire des bâtiments historiques de la MRC de Roussillon, elle ne dispose d'aucun statut de protection ce qui la rend à risque de démolition, en raison de son âge avancé.

Soucieuse de protéger son patrimoine, la Ville de Sainte-Catherine a mandaté la firme Ethnoscop pour réaliser à l'été 2018 une évaluation archéologique quant au déplacement éventuel de la maison Hilaire-Guérin, dans l'optique d'un futur développement résidentiel, et ce, à la demande du ministère de la Culture et des Communications.



Maison Hilaire-Guérin
© Provencher_Roy

L'espace étudié offre un potentiel préhistorique et historique important qui permettrait de trouver des témoins de l'emplacement d'un village iroquois occupé de 1676 à 1690. Les conclusions de l'étude menée en 2018 recommandent de ne pas déplacer la résidence, mais surtout de réaliser un inventaire archéologique approfondi du site BIFJ-143. Celui-ci a été réalisé à l'été 2019.

À proximité se trouve le RécréoParc, un site récréotouristique qui offre une multitude d'activités sportives extérieures en saison estivale, grâce au camping urbain et à la zone nautique, incluant la plage, et hivernale avec ses pistes et ses sentiers accessibles en raquettes et ski de fond. L'ambition d'en faire un grand parc régional quatre saisons s'est renforcée dans les dernières années, notamment avec la première édition des Rendez-vous polaires, inaugurée en janvier 2021.

Situé juste en face, à la hauteur des rapides de Lachine, on retrouve l'un des vingt-huit refuges d'oiseaux migrateurs de la province de Québec : le refuge d'oiseaux migrateurs de l'île-aux-Hérons. Officiellement reconnu comme une aire protégée du Canada depuis 1937, ce territoire protège une importante colonie de grand hérons bleus. Composé de nombreuses îles et îlots, dont l'île aux Chèvres, l'île au Diable et l'île à Boquet, cet archipel abrite plusieurs espèces végétales dont certaines sont en péril.



Localisation du refuge de l'île-aux-Hérons
© Ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles



RécréoParc
© Ville de Sainte-Catherine



PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Le portrait sociodémographique de Sainte-Catherine s'appuie sur les données du plus récent recensement réalisé par Statistique Canada, soit celui de 2016, auquel s'ajoutent les données prospectives de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

POPULATION

En 2016, la ville de Sainte-Catherine compte 17 150 habitants. L'accroissement démographique n'a cessé d'augmenter, et ce, de façon continue depuis près de cinquante ans. En effet, entre 1960 et 2000, la population totale a été multipliée par huit, puisqu'elle est passée de 2 000 à 16 000 habitants. Le début du 21^e siècle marque le début d'une phase de ralentissement de la croissance. En effet, entre 2011 et 2021, on dénombre 285 habitants de plus, soit une hausse de 1,7 % de la population.

Cette tendance devrait se poursuivre ainsi alors que les projections anticipent une variation positive de 3,3 % de la population pour la période 2016-2031, soit une moyenne annuelle de 0,22 % et près de 17 715 habitants en 2031.

ÂGE

La pyramide des âges nous indique que la majorité des habitants font partie du groupe d'âge des 45 à 54 ans, soit 17,2 % de la population totale. Cela se traduit par un âge moyen de 40,5 ans, qui est similaire à celui de la MRC de Roussillon (39,5 ans). À l'opposé, on observe une plus faible proportion du groupe d'âge des 25 à 34 ans (11 %) et des 85 ans et plus qui représente moins de 2 % de la population, soit 310 personnes.

Toutefois, comparativement à la moyenne québécoise, la population est particulièrement jeune, avec près de 2 835 personnes âgées de 14 ans et moins, soit 16,6 % de la population totale.

MÉNAGES ET FAMILLES

En 2016, la ville de Sainte-Catherine accueille 6 750 ménages. D'ici quinze ans, ce sont 685 ménages qui devraient s'y établir ce qui correspond à une croissance de 12,8 %. Le quart des ménages (25 %) est composé d'une seule personne, un taux légèrement supérieur à celui de la MRC de Roussillon qui avoisine 23 %. À l'inverse, les ménages de deux personnes sont proportionnellement plus importants puisqu'ils représentent 35,5 % de la population, soit 2 265 ménages. Cela se traduit notamment par une moyenne des ménages de 2,5 personnes.

Par rapport à la composition des familles, plus de 80 % d'entre elles sont formées d'un couple, ce qui correspond à 4 035 familles. De ce nombre, plus de la moitié (56 %) sont des couples avec enfants, soit 2 260 familles. Même si la majorité d'entre elles ont un à deux enfants, 14 % des familles sont des couples ayant trois enfants ou plus. Ces données sont très similaires à celles de la MRC de Roussillon.

REVENUS

Le revenu médian des ménages de la ville de Sainte-Catherine est de 76 090 \$, un chiffre similaire à celui de la MRC de Roussillon qui est légèrement plus élevé (78 596 \$). Il est cependant supérieur à celui des ménages de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui s'élève à 61 835 \$. Cela témoigne que la population de Sainte-Catherine est mieux nantie. Cela se traduit par un faible taux de ménages à faibles revenus (7 %).

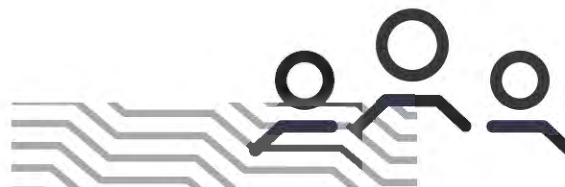
SECTEURS D'EMPLOI

En 2016 les quatre principaux secteurs d'emploi sur le territoire de la ville de Sainte-Catherine sont le commerce de détail (510 emplois), la fabrication (455 emplois), les soins de santé et assistance sociale (445 emplois) et le transport et l'entreposage (415 emplois).

IMMIGRATION

En 2016, on dénombre 1 255 personnes immigrantes dans la ville de Sainte-Catherine, ce qui représente 8 % de la population totale, un pourcentage plus faible que celui de la MRC de Roussillon qui s'élève à 12,4 %.

De ce nombre, 340 reconnaissent avoir une identité autochtone ou sont issues des minorités visibles, soit 2 % de la population.



MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

FORME URBAINE

Le boulevard Marie-Victorin constitue l'axe fondateur du réseau viaire. Il possède un tracé curviligne longeant les bordures naturelles de la rive du canal de la Rive-Sud. L'axe guide l'orientation du tissu parcellaire et l'implantation du cadre bâti s'organise perpendiculairement à celui-ci. La forme urbaine du boulevard constitue un ensemble distinct de celui de la ville de Sainte-Catherine.

Il constitue un important axe de circulation est-ouest auquel se connectent plusieurs voies locales desservant les ensembles résidentiels bordant le territoire du PPUD. Certains de ces quartiers sont caractérisés par une trame viaire organique composée d'axes curvilignes, comportant peu de connexion avec le réseau de rues artériel et collecteur limitant ainsi la circulation véhiculaire de transit. Comme résultante, le boulevard Marie-Victorin constitue le seul ou l'un des seuls accès à ces quartiers.

Le territoire du PPUD est ponctué de plusieurs ensembles institutionnels qui occupent de vastes parcelles dont les formes variées accueillent des espaces extérieurs complémentaires à l'offre intérieure de ces équipements.

La forme urbaine du boulevard provient de plusieurs époques de construction, dont les caractéristiques architecturales et urbaines sont discernables, contribuant à la création d'un paysage hétérogène. Certaines des plus anciennes constructions, datant du 19^e siècle, y sont encore visibles.

La forme urbaine du boulevard Marie-Victorin se caractérise par des parcelles de forme hétérogène et de plus vastes dimensions que celles observées ailleurs sur le territoire municipal. À l'exception des bâtiments institutionnels, le cadre bâti occupe généralement une empreinte au sol limitée et présente une volumétrie oscillant généralement entre un à trois étages. Toutefois, des nuances s'observent au sein de six unités paysagères présentées ci-après.



Fig.8. Réseau viaire
Source : Données géoréférencées, Ville de Sainte-Catherine, 2020.



Fig.9. Système parcellaire
Source : Données géoréférencées, Ville de Sainte-Catherine, 2020.



Fig.10. Cadre bâti
Source : Données géoréférencées, Ville de Sainte-Catherine, 2020.



Fig.11. Grandes époques de construction
Source : Données géoréférencées, Ville de Sainte-Catherine, 2020.

Avant 1925 1926 à 1950 1951 à 1975 1976 à 2000 2000 à 2010 2011 à aujourd'hui Données non disponibles



Fig.12. Hauteurs du cadre bâti
Source : Données géoréférencées, Ville de Sainte-Catherine, 2020.

1 à 2 étages 3 à 4 étages 5 étages et plus Données non disponibles

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

UNITÉS DE PAYSAGE



Fig.13. Localisation des unités de paysage
Source : Provencher_Roy

SECTEUR MUNICIPAL

- Dominance institutionnelle
- Terrains institutionnels de grande dimension
- Marge avant : +/- 35 m
- Architecture contemporaine

SECTEUR KATÉRI

- Dominance institutionnelle
- Terrains institutionnels de grande dimension
- Marge avant : +/- 15 m
- Bâtiment et monument d'intérêt patrimonial

SECTEUR DU PARC OPTIMISTE

- Dominance résidentielle
- Superficie moyenne des lots : 1500 m²
- Marge avant : 20 à 30 m
- Époque de construction : 1925-1975
- Volumétrie : 1 à 2 étages
- Empreinte au sol : faible
- Styles architecturaux variés

INTERSECTION BRÉBEUF ET SECTEUR DU BOUL. DES ÉCLUSES

- Dominance résidentielle
- Superficie moyenne des lots : 1150 m²
- Marge avant : 10 à 15 m
- Époques de construction variées avec quelques projets datant de 2015 et plus
- Volumétrie : 1 à 4 étages
- Empreinte au sol : faible à moyenne
- Styles architecturaux variés

SECTEUR RUE DES CASCADES

- Dominance institutionnelle
- Lots de grande superficie
- Époque de construction : années 2000
- Volumétrie : 1 à 8 étages
- Empreinte au sol : grande
- Styles architecturaux variés

SECTEUR DE LA RUE LAMARCHE

- Dominance résidentielle
- Marge avant : +/- 15 m
- Époques de construction variées
- Volumétrie : 1 à 3 étages
- Empreinte au sol : moyenne
- Styles architecturaux variés

EXPRESSION ARCHITECTURALE



^ Bungalow



^ Cottage vernaculaire américain



^ Maison à deux pans



^ Maison unifamiliale de style international



^ Maison unifamiliale de style château



^ Intégration urbaine, Place Charles-Lemoyne



^ Intégration urbaine, projet Le Ralfman



^ Architecture contemporaine, projet MV



^ Architecture contemporaine, Domaine des Cascades

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

VUES ET INTERFACES

Le boulevard Marie-Victorin partage ses interfaces avec les différents quartiers résidentiels pavillonnaires le bordant au sud. Ces milieux de vie se caractérisent par la prédominance de maisons unifamiliales isolées et implantées le long de rues locales bordées d'arbres et de cours avant végétalisées.

Les berges du canal de la Rive-Sud constituent la seconde interface du boulevard. Plusieurs vues distinctives marquent cette interface et témoignent du paysage unique qu'on retrouve au sein du PPUD. Ce paysage se déploie en plusieurs échelles.

Le boulevard offre plusieurs vues sur les composantes hydrologiques environnantes, soit le fleuve Saint-Laurent, le canal de la Rive-Sud et l'embouchure de la rivière Saint-Régis.

De même, l'archipel composé de la Voie maritime du Saint-Laurent, et de l'île de la Voie maritime et de l'île Sainte-Catherine ainsi que des ponts y menant caractérise le paysage riverain. Ces derniers sont des points de liaison avec le boulevard et créent des points de repère urbains le long de cet axe.

Le paysage est également marqué par plusieurs vues révélant le caractère industriel des lieux associés à la présence de la Voie maritime ainsi que du parc industriel situé à l'ouest du PPUD, par exemple : les écluses, le passage des navires commerciaux, le barrage hydroélectrique et les pylônes, l'usine de traitement des eaux sur l'île Sainte-Catherine et quelques industries du secteur industriel.

Enfin, le boulevard tire profit de quelques vues panoramiques sur le centre-ville de Montréal et le Mont-Royal.

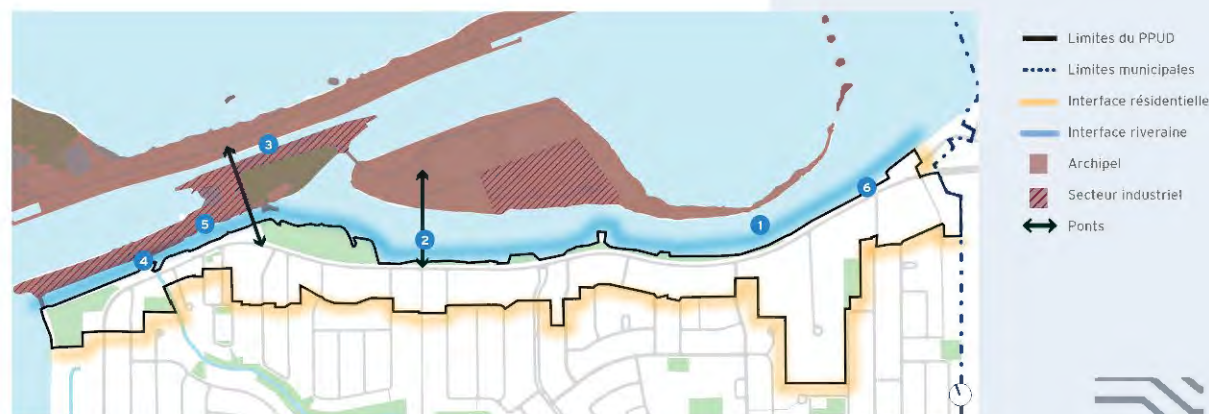
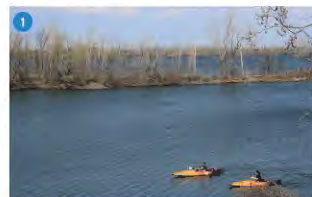


Fig.14. Vues et interfaces
Source : Données géolocalisées, CMRI et Agglomération de Montréal, 2020.



1 Vue sur la Voie maritime et le fleuve Saint-Laurent



2 Pont privé menant à l'usine de traitement des eaux



3 Passage d'un navire commercial dans l'écluse



4 Barrage hydroélectrique



5 Usine de traitement des eaux



6 Vue sur le centre-ville de Montréal et le Mont-Royal

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

PROJETS IMMOBILIERS RÉCENTS, EN COURS ET À VENIR

Le boulevard Marie-Victorin et sa proximité au fleuve Saint-Laurent offrent un milieu de vie de qualité et un cadre apprécié par les visiteurs et les futurs résidents. Par conséquent, le boulevard Marie-Victorin et ses environs sont particulièrement prisés pour les projets de rénovation.



5185-5205, boulevard Marie-Victorin



3045, boulevard Marie-Victorin



5005, boulevard Marie-Victorin

IMPACTS DU REDÉVELOPPEMENT SUR LES SECTEURS ADJACENTS

Une étude a été réalisée dans le but d'analyser l'impact du redéveloppement du boulevard Marie-Victorin sur la valeur foncière des résidences adjacentes ainsi que sur celles des quartiers limitrophes établis comme secteur d'impact.

Une recherche sur les transactions immobilières récentes et en cours de vente de maisons unifamiliales voisines à des immeubles multifamiliaux récemment construits sur le boulevard Marie-Victorin a permis d'analyser l'impact de la densification des nouvelles constructions en façade du boulevard Marie-Victorin sur la valeur des propriétés limitrophes. L'analyse compare ainsi la vente de ces maisons unifamiliales à des propriétés similaires situées dans un quartier résidentiel qui n'est pas soumis à des projets de densification à proximité.

L'analyse permet de conclure que le marché immobilier dans les secteurs limitrophes aux immeubles de plus forte densité récemment construits sur le boulevard Marie-Victorin n'est pas impacté par cette densification.

Le PPUD est sensible aux questions d'intégration des projets de densification et de leurs impacts sur la qualité de vie des résidents à proximité. En ce sens, le PPUD proposera une stratégie visant à encadrer la densification dans le secteur.



OCCUPATION DU SOL

À l'échelle municipale, le territoire est dominé par la fonction résidentielle, avec des quartiers principalement monofonctionnels composés de maisons unifamiliales isolées. Le territoire à l'étude a les mêmes caractéristiques bien qu'il se démarque par sa vocation institutionnelle et communautaire, avec la présence de l'hôtel de ville, du Collège Charles-Lemoyne, d'établissements de santé et d'un lieu de culte.

FONCTION RÉSIDENTIELLE

Le territoire de Sainte-Catherine est dominé par la fonction résidentielle et c'est le cas pour le territoire à l'étude. Selon le dernier recensement de Statistique Canada, près de 98 % des habitants occupent un logement privé. Le reste (2,2 %) vit dans un logement collectif et la plupart en résidence pour personnes âgées.

En date de 2016, le parc immobilier de la ville de Sainte-Catherine comptait 3 835 logements privés, dont plus de la moitié (56,8 %) sont des maisons unifamiliales, un taux légèrement inférieur à celui de la MRC de Roussillon (64,3 %). De plus, les appartements dans des immeubles de cinq étages ou moins sont le lieu de résidence d'environ une personne sur quatre (27,4 %). Cette typologie relativement nouvelle à l'échelle municipale connaît un réel engouement depuis les cinq dernières années. Cette tendance est particulièrement visible dans le territoire à l'étude, puisque 32 % des habitations sont des appartements dans des immeubles de moins de cinq étages. Au total, on dénombre près de 230 logements dans le secteur à l'étude.

Le mode de tenure des logements traduit bien l'engouement pour la maison pavillonnaire puisque la grande majorité des ménages sont propriétaires (76 %) dont 15,6 % sont copropriétaires. Environ un quart des ménages (24 %) sont locataires et de ce nombre 7,8 % demeurent dans un logement subventionné. On dénombre environ 125 logements sociaux ou abordables sur l'ensemble du territoire.

En date de 2016, la valeur moyenne des propriétés privées était évaluée à 259 711 \$ soit une valeur inférieure à celle des propriétés de la MRC de Roussillon qui se chiffre à 299 132 \$.

Toutefois en date de 2023, le nouveau rôle foncier présente une hausse de la valeur moyenne des propriétés. Par conséquent, la valeur moyenne d'une propriété résidentielle s'établit maintenant à 442 641 \$ pour Sainte-Catherine.

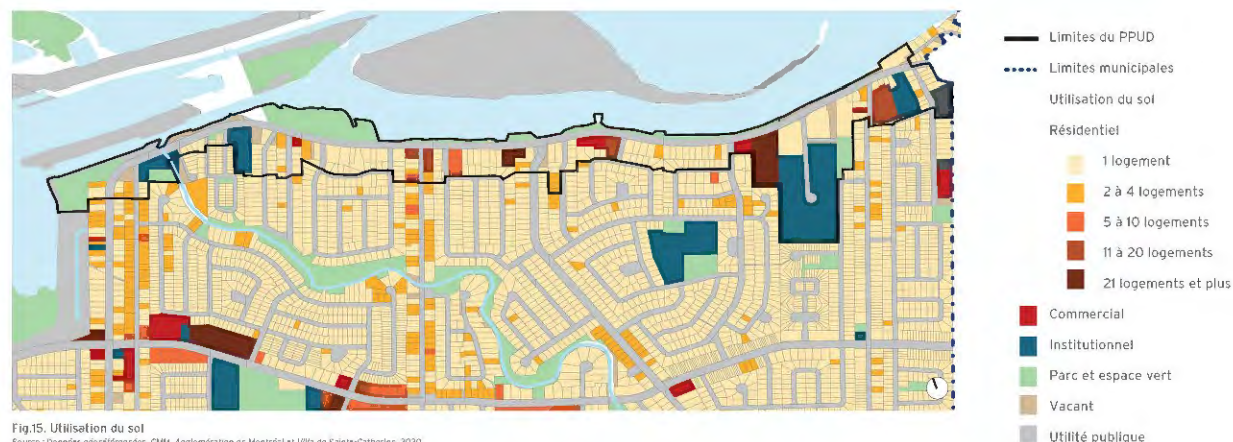


Fig.15. Utilisation du sol
Source : Données géoréférencées, CMM, Agglomération de Montréal et Ville de Sainte-Catherine, 2020.

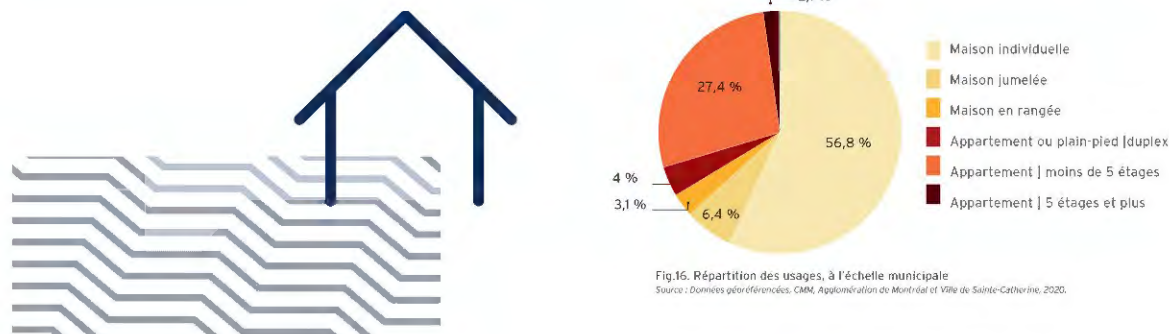


Fig.16. Répartition des usages, à l'échelle municipale
Source : Données géoréférencées, CMM, Agglomération de Montréal et Ville de Sainte-Catherine, 2020.

OCCUPATION DU SOL

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Le territoire à l'étude concentre plusieurs équipements collectifs qui permettent d'offrir une gamme étendue et diversifiée de services qui répond à différents besoins de la population.

Du côté ouest, on trouve un pôle civique et culturel avec l'hôtel de ville, l'église Sainte-Catherine-d'Alexandrie. S'y ajoute l'édifice Sainte-Catherine du Centre d'éducation des adultes du Goéland, un établissement qui offre un programme en insertion socioprofessionnelle et des cours de francisation.

Dans la portion est, on retrouve plutôt des établissements en éducation et en santé, avec l'un des deux campus du Collège Charles-Lemoyne et ses installations sportives (le complexe sportif Bernard-Miron et le Sportium) et le centre d'hébergement et de soins longue durée (CHSLD) situé entre les rues Jolques et Lamarche, inauguré au début des années 2010.

À propos du Collège Charles-Lemoyne, rappelons qu'il s'agit d'un des plus importants établissements d'enseignement privé secondaire, au Québec. Présent depuis plus de quarante ans, l'établissement accueille plus de 2 550 élèves (en 2019-2020) et 236 employés. L'offre pédagogique propose plusieurs programmes qui font la renommée de l'établissement, notamment un programme d'éducation internationale et un programme sport-études.

Fort de son succès, un projet d'agrandissement du Collège en trois phases est annoncé en 2020 afin d'augmenter la capacité d'accueil et de réactualiser les installations sportives adjacentes. La modernisation de l'identité du campus grâce à une signature architecturale distinctive et de qualité, la création d'un milieu de vie convivial, dynamique et attractif au sein du secteur sont les principales orientations de développement qui vont guider les interventions.

À titre indicatif, la construction de nouveaux bâtiments de deux étages le long de la rue Bourgeois qui permettent l'ajout de douze salles de classe et la construction d'un nouveau gymnase. En parallèle, le réaménagement des espaces de stationnements extérieurs est un élément fort de la proposition du consortium BGLA et Kodem puisque la relocalisation du débardère des autobus à proximité des nouveaux pavillons va permettre de minimiser les impacts de la circulation sur le site. Bien que les accès principaux demeurent sur le boulevard Marie-Victorin, un débardère sera aménagé sur la rue Bourgeois pour accommoder les parents qui reconduisent leurs enfants à l'école.

Malgré l'ajout d'une centaine d'espaces de stationnements, pour un total anticipé de 358 cases, il convient de noter l'ajout de mesures de verdissement telles que l'ajout d'îlots de plantation, à l'image des nouvelles normes requises pour les stationnements écoresponsables, ce qui participera activement à lutter contre les îlots de chaleur urbains dans ce secteur.

Enfin, une attention particulière sera portée quant aux aménagements extérieurs, avec l'ajout de lieux de rencontres et de rassemblements, des aires de détente, des cours intérieures, des entrées principales plus accueillantes ou encore la création de liens actifs afin de créer un dialogue avec le milieu environnant, notamment par le parc Karine-Dubé.

Ce vaste espace vert adjacent au site du collège Charles-Lemoyne, est également adossé à une large parcelle relativement étroite qui fait front au boulevard Marie-Victorin. En grande partie, non développée, ce terrain a un fort potentiel de développement. Consciente de la situation et sensible aux préoccupations des citoyens et employeurs (CHSLD) situés à proximité, la Ville de Sainte-Catherine a amorcé une réflexion en 2018 qui a donné lieu à l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) pour la zone H-616.

OFFRE COMMERCIALE

Peu présentes dans le territoire à l'étude, quelques rares établissements commerciaux sont localisés en bordure du boulevard Marie-Victorin.

À proximité du secteur Kateri, on retrouve un commerce de restauration-bar et un garage-atelier de réparation mécanique automobile.

Situé juste en face du quai du Pic, entre les rues Surprenant et des Récifs, on retrouve le principal pôle commercial du boulevard Marie-Victorin. Malgré sa faible envergure, certains des commerces présents jouissent d'une grande popularité auprès des citoyens de Sainte-Catherine et des environs, notamment l'Escale, un bar laitier et cantine, une halte fort appréciée des promeneurs et cyclistes en période estivale. S'y ajoutent le restaurant Le Vieux Canal et le dépanneur Pichette.

Une station-service et un dépanneur Boni-Soir sont situés à l'intersection du boulevard Marie-Victorin et de la rue des Cascades. Dans le même bâtiment, deux locaux commerciaux sont occupés par une clinique d'ostéopathie et un salon de coiffure.

Enfin, aux limites municipales entre Sainte-Catherine et Delson, se situe le motel Sainte-Catherine, un établissement hôtelier, vestige des années 1960 et 1970, fort prisé des tournages cinématographiques et télévisuels.



➤ Hôtel de ville de Sainte-Catherine



➤ Vues 3D de la façade est et de la cour intérieure proposées pour l'agrandissement du Collège Charles-Lemoyne



OCCUPATION DU SOL

PARCS ET ESPACES VERTS

Le couvert forestier occupe 13,6 % de l'ensemble du territoire de la ville de Sainte-Catherine. Si on y ajoute les parcs et les espaces verts, la canopée urbaine représenterait près de 22 % de l'ensemble du territoire. Plusieurs espaces boisés sont situés à proximité du secteur à l'étude, notamment le long des berges du canal de la Rive-Sud, bien qu'il s'agisse d'une bande d'arbres relativement étroite, aux abords de la rivière Saint-Régis ainsi que sur l'île de la Voie maritime, qui abrite un milieu naturel protégé.

La présence de l'eau est un réel atout, en termes paysagers, pour le territoire à l'étude. Les digues et les îlots de la Voie maritime du Saint-Laurent tout comme l'embouchure de la rivière Saint-Régis étant reconnue comme des sites d'intérêt faunique et floristique, on y retrouve de vastes herbiers aquatiques et des marais qui sont des lieux propices à la création d'aires de reproduction et d'ensemencement pour les poissons ou de nidification et d'alimentation pour les oiseaux.

Trois parcs et un espace vert non aménagés sont situés à l'intérieur du territoire. De par leurs dimensions, leurs aménagements et le type d'équipements et d'installations, ils offrent plusieurs expériences à une clientèle variée.

Le parc Francis-Xavier-Fontaine d'une superficie de 0,35 ha se distingue par sa vocation récréative. Dans le cadre de la réfection de la rue Centrale, un réaménagement majeur de cet espace a été effectué. Premier parc accessible universellement, sur le territoire de la MRC de Roussillon, il offre de multiples structures de jeux pour les enfants. Dès son inauguration, l'endroit est devenu très populaire auprès des jeunes familles. Avec une superficie de 2,88 hectares, le parc Optimiste fait partie de la catégorie des parcs de voisinage, mais sa localisation en bordure des berges en fait un lieu de destination de type parc de quartier. Très apprécié et fréquenté par l'ensemble de la population sainte-catherinoise, l'aménagement paysager est relativement minime, mis à part la présence d'un sentier piétonnier agrémenté de quelques éléments de mobilier urbain (table à pique-nique et bancs). Entre ces deux parcs, à l'embouchure de la rivière Saint-Régis se situe le site Histoires de pêche. Réalisé durant la pandémie, l'aménagement temporaire de type urbanisme tactique s'adresse avant tout aux amateurs de pêche. Enfin, à l'extrémité est du territoire, entre le collège Charles-Lemoyne et le quartier résidentiel, se trouve le parc Karine-Dubé d'une superficie de 4,1 ha. Entièrement gazonné, cet espace pourrait avoir une tout autre vocation en raison de son emplacement stratégique.



Fig.17. Localisation des parcs, espaces verts et du couvert forestier
Source : Données géométriques, CMM, 2019.



^ Vue aérienne des aménagements du parc Francis-Xavier-Fontaine



^ Site Histoires de pêche



^ Sentier piétonnier dans le parc Optimiste

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

RÉSEAU VIAIRE

Accessible par la route 132, la ville de Sainte-Catherine jouit d'une connectivité aisée avec la région métropolitaine de Montréal, puisqu'elle est accessible par les autoroutes 15 et 30 à l'est et la route 132 à l'ouest, qui marque la délimitation sud du territoire municipal avec la ville voisine de Saint-Constant.

Le boulevard Marie-Victorin qui longe la Voie maritime du Saint-Laurent, comme limite nord du territoire municipal vient compléter l'armature principale du réseau routier artériel. En tant que route collectrice qui traverse d'est en ouest le secteur d'intervention du PPUD sur une distance d'environ trois kilomètres, cette artère principale permet de relier les quartiers résidentiels à plusieurs sites d'intérêts naturels et les villes voisines de Saint-Constant, Delson et Candiac, sans oublier le territoire amérindien de Kahnawake.

Au-delà de sa fonction de route collectrice, le tracé sinueux du boulevard Marie-Victorin lui confère une dimension particulière puisqu'il offre une vue imprenable sur les navires en transit sur le fleuve, au premier plan, ainsi que des percées visuelles uniques sur la métropole montréalaise, en arrière plan. Reconnue pour sa valeur identitaire à l'échelle régionale, cette route panoramique est également identifiée comme paysage d'intérêt métropolitain par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Outre cet axe, on dénombre cinq liens nord-sud qui assurent une connectivité directe entre le secteur d'intervention et le reste de la ville, à savoir les rues Centrale, de l'Union, Brébeuf, Joques et le boulevard des Écluses.

La présence de la rivière Saint-Régis impose une trame urbaine non orthogonale formée de plusieurs impasses. Celle-ci a pour avantage de limiter la circulation de transit dans les rues résidentielles et garantit une relative quiétude pour les résidents établis à proximité du boulevard Marie-Victorin. Mais, cela a également pour effet d'enclaver certains quartiers, notamment entre les rues Centrale et Brébeuf, ce qui oblige les résidents à emprunter le boulevard Marie-Victorin pour la majorité de leurs déplacements.

Enfin, le boulevard Marie-Victorin fait partie du réseau de camionnage de la ville de Sainte-Catherine. Une limitation du tonnage des camions est en vigueur sur le pont du boulevard Marie-Victorin au-dessus de la rivière Saint-Régis. Elle a été mise en place en raison de l'état structural du pont. Cette mesure restera en vigueur jusqu'à sa reconstruction par le MTQ.

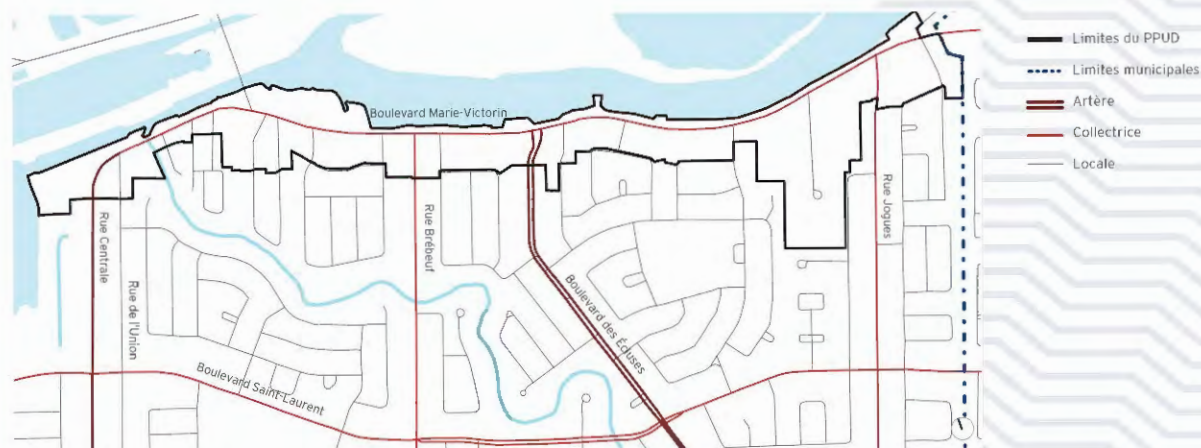


Fig.18. Réseau viaire
Source : Données géométriques, CMM et Agglomération de Montréal, 2020.



^ Boulevard Marie-Victorin, près de la rue Brébeuf

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

CONNEXIONS STRATÉGIQUES

Considéré comme la porte d'entrée maritime de la ville de Sainte-Catherine, le boulevard Marie-Victorin est un axe structurant dans le paysage.

Le parcours des usagers a la particularité d'être interrompu à huit reprises sur un trajet d'environ trois kilomètres. Entre chacune de ces intersections, toutes gérées à l'aide de panneaux d'arrêt, la distance moyenne parcourue varie entre 240 mètres et 380 mètres entre les rues Lamarche et Brébeuf. Pour les deux derniers tronçons de rues, la distance à parcourir est d'environ 500 mètres entre les deux ponts qui encadrent le parc Optimiste et d'environ 420 mètres entre la promenade du Pont-Levant et la rue de l'Union.

Parmi ces intersections, plusieurs d'entre elles nous apparaissent comme stratégiques que ça soit par leur emplacement, leur géométrie ou encore leur aménagement.

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ RUE DE L'UNION

Située à l'extrémité ouest du secteur à l'étude, cette intersection a été entièrement reconfigurée dans le cadre de la reconstruction de la rue Centrale et du parc Francis-Xavier-Fontaine. Débutés au printemps 2018, les travaux ont pris fin à l'été 2019. L'élargissement des trottoirs des deux côtés de la rue à, l'ajout d'îlots de végétation, le marquage au sol (avec deux couleurs) des traverses piétonnes, l'aménagement de saillies de trottoir élargies du côté sud du boulevard Marie-Victorin et l'installation de plaques pododactyles, sont les caractéristiques inhérentes d'une rue à échelle humaine qui favorise la sécurité et le confort des piétons.



^ Boulevard Marie-Victorin - rue de l'Union - rue Centrale



^ Boulevard Marie-Victorin et promenade du Pont-Levant

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ PONT LEVANT

L'intersection de la Promenade du Pont-Levant est la porte d'entrée principale du RécréoParc, principale attractivité récréotouristique de la région. Située dans le secteur Kateri, un point focal culturel et identitaire de grande importance pour la Ville, la circulation automobile y est particulièrement dense en période estivale. La situation se dégrade rapidement dès lors que des bateaux commerciaux s'engagent dans l'Écluse de Sainte-Catherine, pour traverser la Voie maritime, ce qui nécessite la levée du pont pour une période de plus de 30 minutes. La congestion routière a des répercussions jusque dans les rues résidentielles adjacentes ce qui est un enjeu majeur à prendre en considération dans le réaménagement du boulevard Marie-Victorin.

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ BRÉBEUF

Ce point d'accès offre un lien direct à l'usine de traitement des eaux usées sur l'île Sainte-Catherine, mais surtout au reste de la ville puisqu'elle permet de rejoindre le boulevard Saint-Laurent et la route 132. La construction récente de deux bâtiments résidentiels de moyenne densité en tête d'îlot participe à renforcer le caractère de cette intersection névralgique. Soulignons également la présence d'une bande cyclable bidirectionnelle aménagée du côté ouest de la rue.

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ DES ÉCLUSES

Sa largeur de 33 mètres en fait l'intersection la plus longue à traverser pour les piétons qui empruntent le trottoir du côté sud du boulevard Marie-Victorin. Malgré la présence d'un terre-plein central végétalisé au centre du boulevard des Écluses, on constate que celui-ci prend fin en amont de la traverse piétonne. Or, l'aménagement d'un îlot de refuge pour piétons aurait pu être aménagé à même celui-ci afin de réduire et sécuriser la traversée de la rue pour les piétons.

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ DES CASCADES

Ayant une géométrie similaire à l'intersection Marie-Victorin et Brébeuf, il s'agit d'un second point de rencontre entre automobilistes et cyclistes, en raison de la présence d'une bande cyclable bidirectionnelle, du côté ouest, sur la rue des Cascades. Toutefois, le cadre bâti environnant semble moins cohérent avec la présence de part et d'autre d'une station-service adossée à un bâtiment avec deux locaux commerciaux et une résidence unifamiliale dont la façade avant principale est située à vingt mètres de l'emprise publique de la rue.

INTERSECTION BOULEVARD MARIE-VICTORIN/ PLACE CHARLES-LEMOYNE

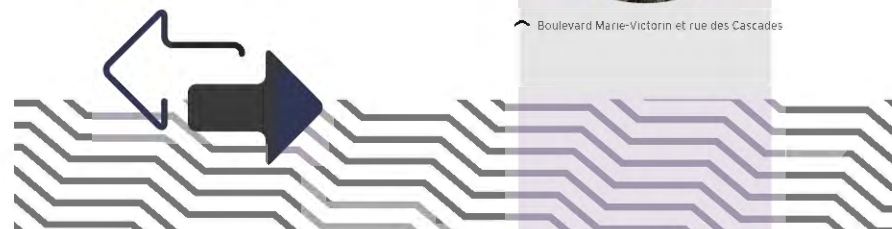
Gérée par trois panneaux de signalisation « arrêt », cette intersection est l'unique accès menant au Collège Charles-Lemoyne, au complexe sportif Bernard Miron et aux différents espaces de stationnements aménagés dans ce secteur. En période de pointe du matin et de l'après-midi, on relève de courts épisodes (environ quinze minutes) de circulation véhiculaire plus dense, ce qui cause certains ralentissements et des files d'attente sur le boulevard Marie-Victorin.



^ Boulevard Marie-Victorin et boulevard des Écluses



^ Boulevard Marie-Victorin et rue des Cascades



MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

CONDITIONS DE CIRCULATION ACTUELLES

L'emprise moyenne du boulevard Marie-Victorin, entre les rues Lamarche et Centrale, est d'environ 24,5 mètres de largeur bien que celle-ci varie légèrement à certains endroits. La géométrie actuelle du boulevard présente une voie de circulation par direction, une piste cyclable bidirectionnelle du côté nord séparée de la chaussée véhiculaire par une bordure en béton et un trottoir du côté sud, dont la largeur varie entre 1,5 et 1,8 mètres.

La limite de vitesse est de 50 km/h, sauf à l'approche du secteur municipal où la limite de vitesse permise a été abaissée à 30 km/h, à la suite du réaménagement de la rue Centrale, complété en 2019.

La réglementation en vigueur autorise la circulation des camions sur la rue Centrale et le boulevard Marie-Victorin jusqu'au boulevard des Écluses, incluant celui-ci. Elle est interdite sur l'ensemble des rues résidentielles, à l'exception des livraisons locales.

L'étude de circulation réalisée en 2016 par la firme WSP vise à déterminer les conditions de circulations actuelles sur le boulevard Marie-Victorin. Afin de saisir la réalité d'une journée typique durant l'année scolaire, des comptages de circulation ont été effectués à deux carrefours stratégiques aux heures de pointe du matin (6h00 - 9h00) et du soir (15h00 - 18h00) pour un jour de semaine, soit le :

- boulevard Marie-Victorin et Place Charles-Lemoyne ;
- boulevard Marie-Victorin et boulevard des Écluses.

S'ajoute un comptage réalisé le samedi 20 août 2016, entre 12h00 et 17h00, à l'intersection du boulevard Marie-Victorin et de la promenade du Pont-Levant. Celui-ci permet de caractériser les conditions de circulation à l'entrée du RécréoParc, pendant une fin de semaine d'été.

Les simulations réalisées à l'aide des logiciels Synchro et Sim Traffic 9 indiquent que les conditions de circulation sont généralement bonnes sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception de l'intersection de la Place Charles-Lemoyne, où les débits véhiculaires sont concentrés sur une courte période de quinze minutes, qui correspond à l'heure d'arrivée et de départ de la communauté étudiante et professorale du Collège Charles-Lemoyne. Le rapport préconise l'aménagement de deux bales de virage à cette intersection pour améliorer la fluidité véhiculaire.

En période estivale, la popularité du RécréoParc occasionne des problèmes de congestion sur le boulevard Marie-Victorin, pour les deux mouvements de virage en direction de la promenade du Pont-Levant, unique accès vers ce lieu de destination récréotouristique. La situation devient particulièrement critique lorsque le pont doit être levé (pour une période variant entre quinze et trente minutes) pour laisser naviguer les bateaux traversant la Voie maritime du Saint-Laurent.

Cette file d'attente peut s'étendre sur plus d'une centaine de mètres dans chaque direction et nuire de façon importante à l'accessibilité des quartiers résidentiels qui sont uniquement desservis par le boulevard Marie-Victorin. Ajoutons que la congestion se forme parfois lorsqu'un véhicule qui circule sur le boulevard Marie-Victorin désire s'insérer dans sur une rue secondaire, perpendiculaire à celui-ci. La configuration en angle des entrées de secteurs, l'étroitesse de l'emprise des rues locales et le stationnement sur rue autorisé d'un côté de la rue sont des éléments qui viennent empêcher la circulation à double-sens.

Afin d'améliorer la fluidité de la circulation lorsque le pont est levé, le réaménagement proposé prévoit entre autre une baie de virage aux approches est et ouest de cette intersection. La proposition inclue également l'ajout d'un trottoir du côté nord, d'une bande végétalisée entre celui-ci et la piste cyclable ainsi qu'une voie de stationnement sur rue.



MOBILITÉ DES PERSONNES

Le secteur à l'étude étant relativement restreint, le portrait-diagnostic est établi selon les déplacements effectués à l'échelle de la ville de Sainte-Catherine, afin d'avoir un échantillon de taille suffisante. Les analyses sont tirées des enquêtes Origine-Destination (OD) de 2018.

Les citoyens de la ville de Sainte-Catherine utilisent majoritairement l'automobile et cela se répercute sur la moyenne de possession véhiculaire par ménage, puisqu'on comptabilise en moyenne 2,12 véhicules par ménage comparativement à 1,38 sur le territoire de l'enquête OD, à savoir la ville de Montréal.

Les motifs de déplacements des résidents sortants en période du pointe du matin (AM) sont principalement le travail (50 %), les études (30 %) ou encore déposer quelqu'un (11 %).

Pour des fins de comparaisons, la part modale des déplacements, c'est-à-dire la répartition en pourcentage des différents modes de déplacements, est analysée pour trois territoires : le secteur du PPUD, la ville de Sainte-Catherine et la couronne sud, qui comprend toute la Rive Sud de la CMM. Dans les trois cas, dans l'ordre croissant, la majorité des déplacements se fait en voiture, puis en transport collectif puis en transport actif. Le fort taux de possession automobile à Sainte-Catherine concorde avec les parts modales observées (figure 20), où l'utilisation de la voiture est avoisine 80 % comparativement à 90 % pour couronne sud.

À l'heure de pointe du matin (5h à 9h), pour le motif travail, environ trois-quart de la population sainte-catherinoise (72 %) se déplace en automobile. Le reste des citoyens utilise les transports collectifs (20 %) ou des modes de déplacements dits actifs (6 %), comme le vélo et la marche.

Une analyse plus fine des déplacements dans le secteur, disponible en annexe, décrit les lignes de désirs. Il en ressort que la majorité des déplacements véhiculaires ont lieu dans la couronne sud de la région métropolitaine de Montréal via la route 132, un axe structurante pour le secteur. Ses nombreuses jonctions au reste du réseau routier et autoroutier (route 134, route 209, autoroutes 15 et 30, etc.) permettent aux utilisateurs d'effectuer des déplacements pour rejoindre les municipalités de la couronne sud ainsi que l'île de Montréal.

Localement, les déplacements entre le secteur à l'étude et le reste de la ville de Sainte-Catherine ou les villes de St-Constant et Delson se font en utilisant le boulevard Marie-Victorin via les rues collectrices, qui rejoignent la route 132 ou la route 209 vers le sud. Par conséquent, les intersections du boulevard Marie-Victorin avec la rue Centrale, la rue Brébeuf, le boulevard des Écluses et la rue Principale sont essentielles pour permettre une circulation fluide dans le secteur. Dans une moindre mesure, certains déplacements se font à l'interne du secteur à l'étude via les rues locales et le boulevard Marie-Victorin.

Les déplacements observés reflètent les tendances dans les autres municipalités de la couronne sud de la région métropolitaine de Montréal.

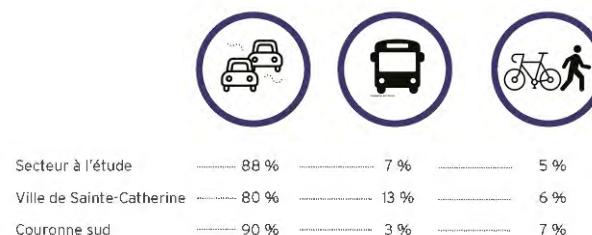


Fig.19. Part modale des déplacements en pointe du matin
Source : Enquête Origine-Destination, 2018

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

GESTION DU STATIONNEMENT

Le stationnement sur rue est interdit en tout temps le long du boulevard Marie-Victorin. Toutefois, il est permis de se stationner dans l'accotement sur les autres artères collectrices et les rues résidentielles, mais uniquement d'un côté de la rue excepté durant une opération de déneigement de la voie publique.

À l'intérieur du territoire du PPUD, on dénombre plusieurs aires de stationnement hors rue publiques et privées. Souvent dépourvues d'arbres et d'aménagements paysagers, ces espaces asphaltés favorisent la création d'îlots de chaleur urbain. L'absence de trottoir, de marquage au sol ou encore le manque de signalisation nuit grandement à l'expérience piétonne du point de vue de la convivialité et de la sécurité. C'est notamment le cas de deux terrains vacants situés en bordure de la Voie maritime, à la hauteur du boulevard des Écluses, devant Le Raftman pour le premier, et entre les rues Surprenant et des Récifs pour le deuxième. Ce dernier est principalement utilisé par les pêcheurs qui se rendent au Quai du pic pour aller naviguer sur l'eau.

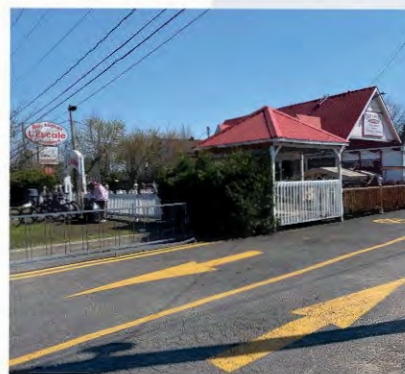
Stratégiquement situés à différents endroits dans le secteur à l'étude, ces espaces sont utilisés fréquemment par les citoyens puisqu'ils sont à proximité d'établissements institutionnels et communautaires, d'espaces verts ou encore de parcs, à l'exemple des parcs Francis-Xavier-Fontaine et Optimiste. Le stationnement de l'hôtel-de-ville qui comprend une trentaine d'espaces est officiellement réservé aux employés, mais les résidents peuvent s'y stationner la fin de semaine et en dehors des heures de travail.

Les abords de l'Église Sainte-Catherine d'Alexandrie étant non aménagés, le terrain est utilisé comme un stationnement à la fois par les enseignants et les adultes étudiants de l'école Sainte-Catherine et par les fidèles, lors de célébrations religieuses. C'est également le cas du terrain vacant voisin du 5349, boulevard Marie-Victorin.

Enfin, des commerces et restaurants mettent à la disposition de leur clientèle, plusieurs cases de stationnement privé. Situés près des rues Guérin, Surprenant et des Récifs, ces espaces sont généralement situés en cour avant, ce qui pose des enjeux de cohabitation entre les usages en raison de la multiplication des entrées charretières des stationnements.



Fig.20. Localisation des stationnements hors rue et bornes de recharges électriques
Source : Google Earth et Le circuit électrique, 2021.



Entrée charretière du stationnement de l'Escale bar laitier et cantine



Stationnement hors rue non aménagé



Borne de recharge et espaces réservés pour des véhicules électriques

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

TRANSPORT COLLECTIF

L'organisme Exo gère le réseau de transport métropolitain sur les couronnes nord et sud de Montréal dessert la MRC de Roussillon avec 24 lignes d'autobus.

Huit lignes d'autobus circulent sur le territoire municipal, mais seulement trois d'entre elles desservent le secteur à l'étude :

- la ligne 31 emprunte la rue Jogues pour rejoindre le boulevard Marie-Victorin, puis la rue Centrale afin de finir sa boucle en passant par le boulevard Saint-Laurent. Le parcours offre 25 passages par jour, entre 6 heures et 19 heures. Neuf arrêts de cette ligne sont localisés le long du boulevard Marie-Victorin ;
- la ligne 32 dont le circuit est plus court circule principalement dans les secteurs résidentiels de la Ville, notamment sur la rue Brébeuf et le boulevard des Écluses, via le boulevard Marie-Victorin, dans la partie centrale du secteur à l'étude. On compte deux arrêts d'autobus sur ce segment d'environ 400 mètres ;
- la ligne 37 offre un parcours en forme de boucle entre le boulevard des Écluses/rue des Cascades, à l'ouest et la rue Principale Nord située dans la ville de Delson. Elle emprunte le boulevard Marie-Victorin sur 600 mètres dans la partie est du secteur d'étude, où se situe le collège Charles-Lemoyne. L'horaire de la ligne prévoit quinze passages par jour et quatre arrêts sont compris dans notre secteur d'étude.

Mentionnons également que le service d'Exo propose un service de transport adapté, sur réservation, disponible sept jours sur sept entre 6 heures 30 et 23 heures (ou minuit, les vendredis, samedis et jours fériés) pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

En prévision de l'inauguration du Réseau express métropolitain (REM) sur la rive sud, Exo travaille sur un projet de refonte des réseaux d'autobus. Trois secteurs sont revus en priorité, notamment celui du Roussillon qui assure le transport en commun pour les villes de Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. La bonification du réseau vise à améliorer la fréquence des lignes, surtout en période hors-pointe ou à raffiner le tracé et les points de départs de certaines lignes d'autobus. Dans le secteur à l'étude, la seule modification concerne la fusion des lignes 31 et 32 pour devenir la ligne R12. Le nouveau tracé ferait en sorte que la rue Jogues, entre les boulevards Saint-Laurent et Marie-Victorin ne serait plus desservie.



Fig.21. Réseau de transport collectif
Source : Données géoréférencées et Exo-Québec, 2021.



Arrêt d'autobus avec abribus et mobilier urbain



Arrêt d'autobus situé dans la piste cyclable

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

La trame urbaine de la ville de Sainte-Catherine est peu propice à la mobilité active. Comme indiqué dans le plan de mobilité active réalisé en 2015, la présence de la rivière Saint-Régis, qui forme une diagonale nord-ouest/sud-est, vient interrompre à plusieurs reprises le réseau de voies de circulation, qui se termine souvent en impasses.

Bien que cette configuration limite la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, elle a également pour conséquence de décourager les déplacements actifs, puisque les trajets sont plus longs et comportent d'importants détours.

RÉSEAU PIÉTONNIER

Le réseau de trottoirs est relativement peu développé à l'échelle de la Ville puisque de nombreuses rues locales en sont dépourvues. En ce qui concerne le boulevard Marie-Victorin, le trottoir est aménagé du côté sud de la chaussée, en façade avant des résidences et commerces. Situé en bordure de la route collectrice, l'expérience piétonne y est toutefois peu conviviale et sécuritaire, considérant l'étroitesse de l'emprise (entre 1,5 et 1,8 mètres) et la proximité avec la voie véhiculaire. L'absence de trottoir du côté riverain où se succèdent plusieurs parcs et espaces verts est sans conteste un aspect à améliorer lors de la reconfiguration du boulevard. À défaut, d'avoir une infrastructure de qualité pour les piétons utilisant la piste cyclable bidirectionnelle afin de contempler l'eau.

Certains axes perpendiculaires au boulevard Marie-Victorin, sont dotés d'un trottoir ou d'une voie multifonctionnelle sur au moins l'un des deux côtés de la chaussée, à l'exception de la rue Brébeuf, alors qu'il s'agit d'un axe central traversant la ville du nord au sud. Cela fait en sorte que les piétons doivent partager l'espace avec les véhicules motorisés et les cyclistes, du côté ouest de la chaussée, ce qui occasionne des conflits.

Il est toutefois intéressant de constater l'aménagement d'une passerelle permettant de traverser la rivière Saint-Régis. Située à 400 mètres du boulevard Marie-Victorin dans le prolongement des rues Gravel et Guérin, elle offre un lien direct vers le reste de la ville de Sainte-Catherine, aux piétons et aux cyclistes.

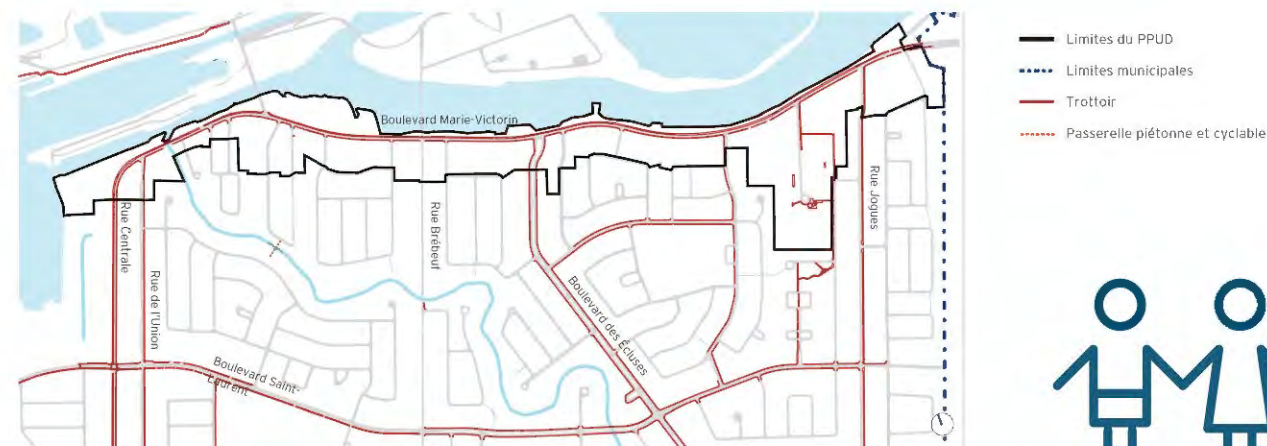


Fig.22. Réseau piétonnier
Source : Données géoréférencées, CMM et Agglomération de Montréal, 2020.



^ Marquage des traverses piétonnes



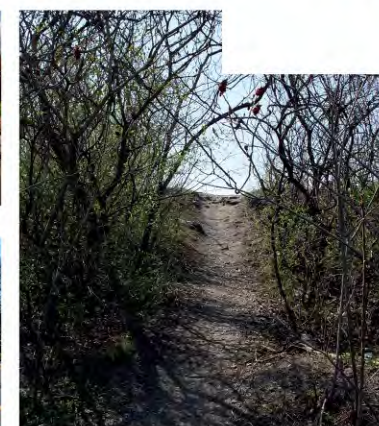
^ Passerelle enjambant la rivière Saint-Régis



^ Cohabitation entre piétons et cyclistes



^ Discontinuité des trottoirs dans les quartiers résidentiels



^ Sentier piéton informel dans le parc Francis-Xavier-Fontaine



MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

RÉSEAU CYCLABLE

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée dans l'emprise du boulevard Marie-Victorin, du côté de la Voie maritime du Saint-Laurent. Lien cyclable à l'échelle régionale reconnu par l'organisme Vélo-Québec, la portion comprise dans notre secteur d'étude fait partie de la Route Verte n°3. Communément désignée par le nom « La Riveraine », ce parcours de plus de 80 kilomètres permet de traverser une grande partie de la région de la Montérégie pour se rendre jusqu'à la ville de Trois-Rivières, dans le Centre du Québec, en longeant les berges du fleuve Saint-Laurent.

À l'échelle locale, ce lien cyclable relie les extrémités est et ouest de la ville, en plus d'accéder au RécréoParc situé au cœur du parc de la Voie maritime.

Aménagée du côté nord du boulevard Marie-Victorin, la voie cyclable bidirectionnelle est aménagée en site propre sur la majeure partie du parcours. La largeur moyenne de son emprise est d'environ 3,50 mètres et une simple bordure en béton sépare la piste cyclable de la voie véhiculaire, en direction ouest, tandis qu'une rangée d'arbres et d'arbustes et des clôtures en bois bordent le côté nord du lien cyclable, principalement entre les rues Joques et de Verchères. Notons également que cette piste est déneigée durant la période hivernale. Toutefois, en l'absence de trottoir, cet axe est davantage utilisé comme une piste multifonctionnelle, ce qui engendre des problèmes de cohabitation entre les piétons et les cyclistes.

Dans une optique de mobilité durable, soulignons que les travaux de réfection de la rue Centrale ont permis de sécuriser le lien cyclable à l'extrémité ouest du secteur d'étude en plus d'améliorer la qualité de l'environnement urbain grâce à l'aménagement de trottoirs et de la plantation d'arbres des deux côtés de la rue.

Des panneaux de signalisation indiquent clairement la piste cyclable, aux principales intersections avec le boulevard Marie-Victorin. En ce qui concerne les aménagements mis à la disposition des cyclistes, quelques stationnements pour vélos de type râteliers sont disposés à proximité des arrêts d'autobus, ainsi qu'aux parcs Optimiste et Francis-Xavier-Fontaine, mais leur nombre est relativement faible comparativement à l'achalandage cycliste dans ce secteur. Les cyclistes peuvent utiliser la seule borne de réparation en libre-service mise à leur disposition, au parc Optimiste, près de la rue de Verchères, ainsi que de deux blocs sanitaires installés tout récemment dans le parc Francis-Xavier-Fontaine.



Fig.23. Réseau cyclable
Source : Données géoréférences, CMM et Agglomération de Montréal, 2020.



↗ Réaménagement de la piste cyclable sur la rue Centrale



↗ Panneau de signalisation de la Route Verte



↗ Borne de réparation en libre-service

CONDITIONS URBAINES

ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

Résultat de la différence de température observée entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes, les îlots de chaleurs urbains sont particulièrement présents dans les milieux urbains où les matières minérales comme l'asphalte et le béton ont progressivement remplacé la végétation et les plans d'eau. La multiplication de ces surfaces, notamment aux abords des artères routières, des aires de stationnement extérieures ainsi que l'utilisation de matériaux de construction ayant un faible albédo ont des répercussions importante sur la qualité de vie de la population. À ce sujet, de nombreuses études scientifiques, dont celle de l'Institut national de santé publique, mentionnent qu'en période estivale les îlots de chaleur urbains peuvent avoir des impacts néfastes sur l'environnement et la santé humaine.

Les trois secteurs particulièrement touchés par ce phénomène sont le secteur Kateri, aux abords de l'église Sainte-Catherine d'Alexandrie, et ceux du boulevard des Écluses avec le secteur commercial et de la rue des Cascades, avec la résidence pour personnes âgées Domaine des Cascades et le Collège Charles-Lemoyne.

CANOPÉE URBAINE

Correspondant au pourcentage de la superficie occupée par la couverture de la cime des arbres sur l'ensemble du territoire, l'indice de canopée urbaine permet de cibler les secteurs où le couvert forestier est jugé insuffisant. En 2019, près du quart du territoire de la ville de Sainte-Catherine (22,1 %) est végétalisé, ce qui en fait l'une des villes les plus vertes de la MRC de Roussillon. À l'intérieur du territoire à l'étude, l'indice de canopée révèle l'abondance de végétation mature le long de la rive du canal de la Rive-Sud ainsi qu'à l'embouchure de la rivière Saint-Régis. Quelques terrains privés, tels que celui de la maison Hilaire-Guérin, sont aussi ponctués d'arbres matures, ce qui participe au caractère champêtre des lieux.

ENSOLEILLEMENT ET VENTS DOMINANTS

La course du soleil et l'effet des vents sont des conditions urbaines à considérer lors de la conception de projets de construction et d'aménagement. La première vise à maximiser l'ensoleillement passif, tandis que la seconde permet de cibler les corridors de vents dominants, le tout dans une optique d'atténuation des corridors de vents lors de la planification des espaces publics. La répartition de la direction et la force du vent mesurée au poste de la ville de Saint-Constant, le poste le plus rapproché, révèle que les vents dominants soufflent majoritairement de l'ouest vers l'est.



Fig.26. Îlots de chaleur urbain.

Source : Données géoréférences, Institut national de santé publique du Québec, 2016.

Température de surface



Fig.24. Ensoleillement

Source : Sun Calc



Fig.27. Indice canopée

Source : Données géoréférences, CMM, 2019.

Couverture végétale



Fig.25. Vents dominants selon le poste de mesure de la ville de Saint-Constant

Source : Windfinder

CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

ZONE INONDABLE ET MILIEUX HUMIDES

La rivière Saint-Régis qui sillonne la ville de Sainte-Catherine constitue une contrainte naturelle importante puisque ces abords sont identifiés comme des plaines inondables par la MRC de Roussillon, ce qui impose un cadre réglementaire strict à suivre dans le cas de travaux et constructions.

D'autre part, elle présente une problématique d'érosion de ses berges qui vise à être réglée par une stratégie de stabilisation. On y prévoit également une augmentation de la superficie des zones végétalisées et de l'habitat du poisson, ainsi que l'élimination des espèces végétales exotiques envahissantes.

Les rares milieux humides répertoriés, sont des marécages situés le long de la Voie maritime, à l'extérieur des limites du territoire à l'étude.

SITE AQUATIQUE ET TERRAINS CONTAMINÉS

Les activités industrielles menées aux abords du fleuve Saint-Laurent, auxquelles s'ajoutent la construction de la Voie maritime et l'absence d'un système d'assainissement des eaux pendant plusieurs années sont autant de facteurs qui ont contribué à la pollution de l'eau. Le petit bassin de La Prairie qui couvre une partie des plans d'eau de la ville de Sainte-Catherine, est d'ailleurs identifié comme un site aquatique contaminé, dans le schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Roussillon.

L'unique terrain contaminé répertorié dans le territoire à l'étude est le 3605 boulevard Marie-Victorin, actuellement occupé par la résidence pour aînés Domaine des Cascades. L'état de la réhabilitation de cette parcelle est non terminée.



Fig.28. Contraintes naturelles et anthropiques
Source : Données géoréférencées, MRC de Roussillon, 2012, Ville de Sainte-Catherine, 2020 et Canards illimités, 2021.

CONSTATS ET ENJEUX

À la lecture du portrait du territoire, plusieurs constats sont relevés.

HISTORIQUE ET SITES D'INTÉRÊTS

- Histoire des Premières Nations est intimement liée à l'identité et au développement des lieux.
- Présence de sites archéologiques préhistoriques.
- Construction de la Voie maritime du Saint-Laurent a modelé le paysage actuel de la Ville.
- Densification urbaine récente qui va de pair avec le développement d'une économie récréotouristique.
- Boulevard Marie-Victorin : route collectrice achalandée, malgré son tracé curviligne qui lui confère son statut de route panoramique.
- Présence d'un patrimoine naturel riche pour les espèces indigènes de la faune et de la flore.

PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE

- Croissance continue de la population qui appelle à une densification du territoire.
- Communauté très attachée au secteur et à son caractère identitaire.
- Population, généralement bien nantie, dont une majorité sont âgées entre 44 et 54 ans.
- Présence importante de ménages en couple (80 %) dont la moitié ont des enfants.
- Faible proportion de personnes immigrantes dans le secteur.

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

- Boulevard Marie-Victorin : axe fondateur du territoire.
- Cadre bâti avec une faible empreinte au sol, une volumétrie relativement homogène (1 à 3 étages) mais des expressions architecturales variées.
- Faible encadrement du boulevard du côté sud et implantations bâties hétérogènes.
- Territoire offrant des vues spectaculaires sur les composantes naturelles environnantes.
- Transformation et densification graduelle du cadre bâti qui suscite des craintes auprès de la communauté.
- Présence de plusieurs terrains vacants ou sous-utilisés.
- Absence de mise en valeur des entrées de ville.

CONDITIONS URBAINES, CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

- Îlots de chaleur urbain présents dans le secteur Kateri et aux abords du pôle commercial et institutionnel d'enseignement.
- Abondance de végétation le long de la rive du canal de la Rive-Sud, de la rivière Saint-Régis et sur certaines propriétés privées ce qui participe au caractère naturel des lieux.
- Interface sud du boulevard Marie-Victorin bénéficie d'un positionnement stratégique par rapport à l'ensoleillement.
- Présence de la rivière Saint-Régis, une barrière naturelle qui restreint la connectivité entre les quartiers.
- Résidence de personnes âgées, le Domaine des Cascades, construite sur le seul terrain contaminé connu dans le secteur.

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

- Axe principal de déplacements véhiculaires, incluant le camionnage, permettant une traversée est-ouest du secteur.
- Problématique de congestion routière à l'approche du Pont-Levant et de gestion du stationnement dans les rues résidentielles adjacentes au boulevard Marie-Victorin.
- Problématique de congestion partielle au niveau du Collège Charles-Lemoyne.
- Environnement conçu pour les automobilistes peu propice aux déplacements actifs.
- Perméabilité déficiente vers les quartiers résidentiels en l'absence de trottoirs et de traverses piétonnes sécuritaires.
- Présence de la Route Verte du côté nord du boulevard Marie-Victorin, mais cohabitation entre cyclistes et piétons difficile.
- Bonne desserte en transport collectif, mis à part en dehors des heures de pointe.

OCCUPATION DU SOL

- Prédominance d'usages résidentiels, institutionnels et communautaires.
- Relative homogénéité des typologies résidentielles, avec une majorité de maisons unifamiliales, construites dans la deuxième moitié du 20^{ème} siècle.
- Secteur de faible densité, malgré une multiplication de projets plus denses, depuis le début des années 2000.
- Cadre paysager peu valorisé malgré une succession d'unités paysagères en bordure de la Voie maritime du Saint-Laurent et une canopée urbaine importante.
- Proximité avec une infrastructure récréotouristique d'envergure régionale qui participe à l'attractivité et au dynamisme du secteur.
- Structure commerciale déstructurée et de faible qualité en matière de commerces de proximité.
- Présence d'un pôle institutionnel structurant rojet d'agrandissement du Collège Charles-Lemoyne.

CONSTATS ET ENJEUX

Plusieurs enjeux sont énoncés en guise de prémisse à l'énoncé de vision.

HISTORIQUE ET SITES D'INTÉRÊTS

- Poursuivre et compléter les recherches archéologiques recommandées afin d'améliorer la connaissance collective de l'histoire du secteur et de la communauté d'origine.
- Protection du patrimoine historique des lieux, en priorité dans le secteur Kateri.
- Mise en valeur des sites d'intérêts dans la continuité avec les propositions citoyennes développées dans le cadre du concours Esprit Libre, mené en 2016.
- Absence de statut patrimonial de la maison Hilaire-Guérin, vestige de l'époque des Jésuites, contrainte à la démolition dans un avenir rapproché.

MORPHOLOGIE URBAINE ET CADRE BÂTI

- Création d'un milieu de vie durable et à échelle humaine en respect avec les valeurs de la communauté sainte-catherinoise.
- Intégration urbaine harmonieuse des nouveaux développements immobiliers par rapport au cadre bâti existant.
- Requalification des espaces vacants ayant un potentiel de redéveloppement, tout en considérant la capacité des infrastructures souterraines et routières dans le secteur.
- Conservation de l'aspect de villégiature du territoire et son identité.
- Préservation et mise en valeur des percées visuelles sur le canal de la Rive-Sud et la future promenade riveraine.

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

- Reconfiguration du boulevard Marie-Victorin dans une double optique de fluidité de la circulation et une bonification du réseau de transport actif.
- Consolidation du statut de route panoramique grâce à l'aménagement d'une promenade riveraine.
- Amélioration du partage de l'espace entre tous les usagers du transport
- Intégration d'aménagement favorisant les déplacements actifs et la sécurité des usagers.
- Création de réseaux secondaires cyclables et piétonniers dans les secteurs résidentiels adjacents afin d'améliorer la perméabilité.

BESOINS ET IMPLICATION DE LA COMMUNAUTÉ

- Prise en considération des besoins d'une population diversifiée et parties prenantes impliquées.
- Ajout et/ou bonification de services adaptés aux familles et aux personnes âgées, particulièrement nombreuses dans le secteur.
- Faible acceptabilité sociale des nouveaux projets immobiliers, en raison de l'augmentation potentielle de la circulation sur le boulevard Marie-Victorin et d'une perception de perte de valeur foncière des propriétés voisines à laquelle s'ajoute un sentiment de perte d'accessibilité et de proximité au fleuve.
- L'acceptabilité des projets immobiliers auprès de la population nécessite des démarches d'informations et de concertation avec celle-ci.

OCCUPATION DU SOL

- Diversification des typologies résidentielles d'habitation afin de combler les besoins de certaines clientèles.
- Diversification et bonification de l'offre commerciale.
- Maintien et amélioration de l'accessibilité aux installations récréotouristiques de la Ville.
- Intégration du projet d'agrandissement du Collège Charles-Lemoyne à la planification du territoire du PPUD.

CONDITIONS URBAINES, CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

- Préservation et mise en valeur des trames vertes et bleues du territoire.
- Intégration de l'embouchure de la rivière Saint-Régis comme un élément paysagé structurant et identitaire.



03 VISION ET ORIENTATIONS

VISION D'AMÉNAGEMENT

En 2040, le boulevard Marie-Victorin est devenu un des lieux centraux d'une vie communautaire renouvelée, une fenêtre vivante et invitante sur la voie maritime et le fleuve. L'ancien boulevard révèle désormais un panorama grandiose sur un paysage d'exception et accueille de multiples activités et autant d'opportunités de vivre, travailler, se divertir, et se retrouver. Toutes et tous sont bercés par le rythme énergétique et calme du Saint-Laurent, apaisés et vivifiés au contact de l'immensité du fleuve, et de son constant et silencieux mouvement. Les accès public au fleuve sont multiples et variés.

En 2040, la vitalité du secteur s'affirme par une urbanité nouvelle, rythmée par une architecture distinctive, ambitieuse et respectueuse du paysage, variant harmonieusement le nouveau et l'ancien, composant un secteur densifié, optimisant les espaces disponibles et tirant profit de cette localisation d'exception. Le caractère résidentiel du secteur a été prudemment rehaussé et intensifié grâce à de nouvelles constructions à l'échelle humaine, créant une communauté agrandie, dont la sérénité s'affirme grâce à des modes de déplacement plus durables, moins encombrants et ajoutant à la tranquillité animée de la rue. La nouvelle population dans ce secteur densifié, ces nouveaux ménages moins motorisés, rendent viable l'installation de nouveaux commerces d'ambiance et de nouvelles destinations qui facilitent une vie quotidienne pour la population nouvelle et d'origine.



VISION D'AMÉNAGEMENT

Le boulevard Marie-Victorin est rythmé par trois séquences aux identités paysagères variées, en fonction de leur programme et du contexte diversifié d'ambiances, de repères et de panoramas. Chaque séquence invite à la suivante. Une ligne directrice commune au niveau des interventions sur le tissu urbain et sur le domaine public, toujours de grande qualité et respectueuse de l'histoire du lieu, donne une unicité au secteur. L'imbrication des programmes contribue à faire du boulevard Marie-Victorin un lieu de prédilection qui rassemble les besoins divers de la population de Sainte-Catherine et de ses visiteurs.



Fig.30. Route de l'Église © Ville de Québec



Fig.29. Rue de la Sapinière © L'Atelier Urbain



Fig.31. Google City © Sitelab

LE NOYAU HISTORIQUE: UN CŒUR RÉINVENTÉ

Véritable lieu d'échange, le *secteur ouest* s'est transformé en cœur animé et dynamique de la ville. Il est maintenant reconnu pour la qualité et la diversité de ses commerces, l'aménagement exemplaire de ses parcs et sa relation privilégiée avec le fleuve. Les passants sont nombreux à y découvrir un lieu unique, authentique et mémorable. Le boulevard Marie-Victorin s'affirme maintenant comme une destination remarquable et unique, autour de laquelle s'ancrent de nouvelles habitudes de vie de tout un quartier, toute une ville, et pour les visiteurs d'ici et d'ailleurs. Nombreux sont celles et ceux qui, au détour d'une longue promenade un dimanche à vélo, sur le court trajet en famille, à pied du lundi soir ou vers leurs loisirs ou lors de leur magasinage du samedi matin, voient leur qualité de vie bonifiée. L'ensemble de la communauté bénéficie ainsi directement d'une expérience des lieux plus agréable, enfin en concordance avec des valeurs de communauté, de simplicité pratique et de respect de notre environnement. Des espaces publics actualisés et des projets axés sur les arts et la culture donnent une couleur distinctive, locale et typique au secteur.

Le boulevard Marie-Victorin est un lieu où il fait bon de se rassembler.

LE HAVRE : UNE PROMENADE PITTORESQUE

Véritable promenade côtière longeant le fleuve, le secteur centre sert de trait d'union entre deux pôles spécifiques. Les aménagements paysagers sont mis à l'honneur et les nouvelles insertions contribuent à la qualité paysagère du boulevard. À mi-chemin entre les deux entrées du boulevard, le secteur présente également un fort potentiel de connexion physique avec le fleuve Saint-Laurent, s'illustrant par le développement d'une offre récréotouristique axée sur les activités nautiques et leurs commerces complémentaires. La végétation, la présence de l'eau et les activités récréotouristiques consacrent la nature unique du lieu, et son statut de havre, à l'abri des tumultes du Saint-Laurent. Le boulevard est convivial et sécuritaire pour tous, quel que soit leur moyen de déplacement.

Le boulevard Marie-Victorin est un lieu où il est agréable de déambuler.

LE CAMPUS DU QUOTIDIEN : UN SECTEUR COMPLET

Véritable pôle multifonctionnel, le secteur a su développer un fort esprit de communauté grâce aux commerces de quartier, aux écoles, aux activités de loisirs et de culture et à une offre de logement inclusive. Ce milieu de vie, expression d'une urbanité forte et sensible, répond aux besoins d'une population diversifiée. Le secteur est devenu un milieu de vie dynamique pour les nombreux habitants venus y chercher un cadre de vie marqué par la beauté du fleuve ainsi que par la diversité de services, commerces et activités. Les grands projets immobiliers qui s'y sont développés s'harmonisent aux quartiers résidentiels existants et aux paysages d'exception. Cette nouvelle densité a permis de rapprocher l'individu de ses sphères d'activité et offre un cadre de vie recherché. L'environnement est maintenant favorable à la marche pour l'ensemble des activités sociales, culturelles, sportives et fonctionnelles du quotidien.

Le boulevard Marie-Victorin est un lieu où il fait bon vivre.

VISION D'AMÉNAGEMENT / Le noyau historique

Fig.32. Boulevard Marie-Victorin © L'Atelier Urbain

VISION D'AMÉNAGEMENT / Le noyau historique

Fig.33. Boulevard Marie-Victorin © L'Atelier Urbain

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le secteur Marie-Victorin, un lieu de convergence entre une population locale et les visiteurs

OBJECTIFS	STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER*
Accroître la densité du secteur en cohérence avec le milieu d'insertion	Adopter une stratégie de densification permettant de définir les types de projets de densification autorisés en prenant en compte la configuration des terrains, les milieux d'insertion et la vision d'aménagement	Étude	Court terme
	Adopter un cadre réglementaire permettant de bien encadrer l'intégration des hauteurs et des densités par rapport au milieu d'insertion de manière à favoriser la modulation volumétrique des bâtiments de plus grand gabarit	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
Générer un secteur attrayant et animé en misant sur la mixité d'usage et l'intégration d'activités complémentaires aux fonctions récréotouristiques qu'on y retrouve, tout en assurant la cohérence	Réaliser une étude sur le potentiel de développement commercial pour établir des superficies commerciales cohérentes en prenant en compte la densification résidentielle et la structure commerciale du territoire de l'ensemble de la Ville	Étude	Court terme
	Adopter un cadre réglementaire assurant la mixité d'usage dans les projets de densification en fonction de la vision d'aménagement en permettant la mixité des fonctions, en exigeant des rez-de-chaussée commerciaux sur certains tronçons ou en établissant un zonage de type « bonus de densité » pour les projets mixtes	Règlement de zonage	Court terme
	Adopter un règlement sur les usages conditionnels et établir des critères relatifs aux usages commerciaux de manière à contrôler le type d'usage commercial de manière souple et discrétionnaire et d'assurer que les projets contribuent à l'atteinte de la vision d'aménagement tout en répondant aux préoccupations de dévitalisation des autres pôles commerciaux du territoire	Règlement sur les usages conditionnels	Court terme
	Assurer le démarchage de commerces contribuant à l'animation sur rue et la création d'un pôle attractif	Programme	Court terme
Maintenir la fonction institutionnelle dans le secteur	Assurer le maintien des fonctions institutionnelles notamment dans le secteur du « Noyau historique » et du « Campus du Quotidien »	Règlement de zonage	Court terme
Répondre aux besoins futurs dans le secteur en permettant une offre de logements diversifiés	Adopter une réglementation favorisant une diversité de typologies résidentielles, dont des logements de plus grandes superficies pour accueillir des familles	Règlement de zonage	Court terme
	Adopter une politique visant à assurer une offre en logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels	Politique d'habitation	Moyen terme
	Adopter une réglementation qui favorise l'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables dans les projets de grande envergure et/ou dans certains secteurs:	Règlement sur l'inclusion de logement social, abordable et familial	Moyen terme
	• Créer un fond pour le logement social visant à donner la capacité financière à la Ville d'acquérir des terrains • Exiger lors d'un projet de grande envergure un pourcentage de logement social, abordable ou familial • Par des outils discrétionnaires, permettre un bonus de densité pour les projets soutenant une mixité sociale		
	Assurer le démarchage de projets d'hébergement pour les personnes âgées (RPA)	Programme	Moyen terme

*

Court terme 0-5 ans
Moyen terme 5-10 ans
Long terme 10-15 ans



ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le secteur Marie-Victorin, un lieu identitaire ralliant le patrimoine d'hier et de demain

OBJECTIFS	STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Miser sur le caractère riverain du secteur pour accroître son attractivité	S'assurer que la promenade le long du boulevard Marie-Victorin soit ponctuée de places publiques offrant des vues grandioses sur le fleuve et connectées entre elles par un lien piéton et cyclable continu, sécuritaire et convivial	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Préserver la qualité naturelle des berges par l'aménagement non intrusif	Projet d'aménagement	Court terme
	Envisager l'aménagement d'une promenade flottante ou sur pilotis sur les rives du littoral	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Évaluer la possibilité d'aménager des quais d'observation à des endroits stratégiques tout au long de la promenade fluviale	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Évaluer la possibilité d'implanter une tour d'observation intégrée à l'intérieur d'une place publique à l'entrée est du secteur	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Prévoir une stratégie d'acquisition pour créer un espace public sur une partie du site de l'ancien motel Sainte-Catherine lors d'un projet de redéveloppement et contribuer à redonner aux citoyens un accès à la berge pour la contemplation (place publique) ou en lien avec une fonction commerciale en rez-de-chaussé du projet de redéveloppement (terrasse, activité nautique, etc.)	Projet d'aménagement Règlement de lotissement	Moyen terme
	Évaluer la possibilité d'intégrer un bâtiment de service avec location d'embarcation nautique légère à proximité du quai du Pic	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Aménager un nouveau parc sur l'ancien terrain du poste de police, en continuité au parc Francis-Xavier-Fontaine. Évaluer la possibilité d'y intégrer un projet d'agriculture urbaine (arbres fruitiers, bacs de légumes et fines herbes en libre-service, etc.)	Projet d'aménagement	Court terme
Favoriser la création d'un environnement attractif par des projets de redéveloppement de qualité	Désenclaver le parc Karine-Dubé	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Adopter un cadre réglementaire favorisant la qualité de la relation entre les projets de densification et l'espace public, notamment le traitement architectural du rez-de-chaussée, l'ouverture des façades et les matériaux de revêtement extérieur	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
	Adopter un cadre réglementaire favorisant la qualité des aménagements paysagers en cour avant en misant sur le verdissement et sur la création d'espaces appropriables par les citoyens	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
Réinterpréter le patrimoine matériel et immatériel dans les aménagements et l'architecture	Adopter des normes et critères d'architecture axées sur la réinterprétation du patrimoine existant et la création du patrimoine de demain adaptée aux trois sous-secteurs	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
	Réaliser une étude sur la conservation de la maison d'Hilaire Guérin et envisager son déplacement à l'intérieur du Parc Optimiste	Étude Projet d'aménagement	Court terme
Faire du boulevard Marie-Victorin et de ses abords la vitrine durable du patrimoine paysager de Sainte-Catherine	Adopter un cadre réglementaire favorisant le maintien des arbres matures, le verdissement et la qualité des plantations dans le cadre des projets de densification, en misant sur la présence des trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborée)	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
	Pour les projets de plantation sur l'espace public, privilégier des espèces nécessitant peu d'entretien, indigènes, non envahissantes, résistantes au stress urbain du contexte (pollution, sels de déglacage, piétinement, etc.) et de rusticité adaptée	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	En continu
	Maintenir une superficie de canopée significative sur l'ensemble du territoire	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA Projet d'aménagement	En continu
	Adopter un cadre réglementaire de manière à favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol dans tous les espaces (revêtements perméables, surfaces végétalisées, etc.)	Règlement de zonage Règlement sur les branchement Règlement sur les PIIA	Court terme

ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le secteur Marie-Victorin, un lieu identitaire ralliant le patrimoine d'hier et de demain (suite)

OBJECTIFS	STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉA ICIER
Faire du boulevard Marie-Victorin et de ses abords la vitrine durable du patrimoine paysager de Sainte- Catherine (suite)	Systématiser la biorétention, l'acheminement et la filtration des eaux de pluie par des noues végétalisées, jardins de pluie ou fossés de drainage le long des rues et des espaces de stationnement. Privilégier des mesures multifonctionnelles de gestion des eaux intégrées au design de l'espace public (paysagère, récréatives, etc.)	Guide d'aménagement des rues	En continu
	Planter des arbres à moyen et grand déploiement, massifs paysagers et/ou noues drainantes de chaque côté du boulevard	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Réaliser une analyse des services écosystémiques des aménagements paysagers sur le domaine public d'en évaluer les retombées sur la santé publique selon les quatre piliers du développement durable identifiés dans la politique Empreinte d'avenir	Étude	Court terme
	Intégrer l'art urbain à la source dans la conception des espaces publics	Projet d'aménagement	En continu
Affirmer la richesse culturelle de Sainte- Catherine au sein de l'espace public	Valoriser la richesse culturelle autochtone, en soulignant la présence d'un monument à la mémoire de Kateri Tekakwita en collaboration avec la communauté de Kahnawake	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Développer une gamme de mobilier urbain identitaire pour le secteur Marie-Victorin tout en assurant l'harmonisation avec le mobilier existant. Prévoir du mobilier urbain permanent en fonction de l'usage quatre saisons, en nombre suffisant et disposé à intervalles réguliers (bancs, corbeilles à tri sélectif, fontaines à boire, etc.)	Projet d'aménagement	En continu
	Aménager des stations chauffantes intégrant du mobilier qui améliore l'expérience des usagers par temps froid (foyer, abris, etc.)	Projet d'aménagement	En continu
	Développer des projections architecturales extérieures sur la façade aveugle du barrage d'Hydro-Québec, tout en adoptant des pratiques respectueuses de la biologie des espèces	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Développer une signalétique intégrant une signature visuelle forte, attrayante et emblématique de la ville de sainte Catherine, pour les attraits, les entrées au secteur, les espaces publics et les stationnements	Projet d'aménagement	Court terme
	Aménager une promenade historique mettant de l'avant les personnages importants ou les événements marquants de la Ville	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Favoriser un affichage commercial qui s'intègre harmonieusement au bâtiment et au secteur	Règlement de zonage Règlement sur les PIIA	Court terme
	Évaluer la possibilité d'enfouir les lignes de distribution aériennes	Projet d'aménagement	Long terme
	Évaluer la possibilité d'intégrer des luminaires signature sur les poteaux d'Hydro-Québec en béton centrifugé	Projet d'aménagement	Long terme
	Adapter le niveau d'éclairage afin de conférer une ambiance adéquate selon les différents espaces : voies publiques, cheminements piétons, espaces publics, parcs, etc.	Plan de mise en lumière	En continu
Transformer l'ambiance nocturne du boulevard par un éclairage public sur mesure	Respecter les quatre principes lumineux pour un éclairage respectueux du ciel étoilé : • Orienter la lumière vers le sol • Utiliser des sources lumineuses de couleur ambrée et chaude (température de couleur de 2200K ou moins) • Choisir une puissance adéquate pour un éclairage sobre et uniforme • Adapter les périodes d'éclairage aux usages	Plan de mise en lumière	En continu
	Préserver des espaces naturels à l'abri de la pollution lumineuse, en particulier aux abords des berges, afin de respecter les rythmes biologiques des différents écosystèmes	Plan de mise en lumière	En continu
	Installer un système d'éclairage d'ambiance qui permettra au pont de la Promenade du Pont-Levant d'avoir un impact visuel d'importance	Projet d'aménagement	Moyen terme

ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le secteur Marie-Victorin, un lieu accessible et des aménagements conviviaux pour tous

OBJECTIFS	STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Faciliter l'accès au secteur Marie-Victorin et le rendre convivial à la mobilité active	Définir différents types d'aménagement pour le boulevard Marie-Victorin en fonction du contexte, de l'emprise disponible et de la vocation du sous-secteur, en adéquation avec la vision d'aménagement et de façon à favoriser les déplacements actifs, en: • Conservant une circulation véhiculaire bidirectionnelle et réduisant la largeur des voies véhiculaires • Conservant la piste cyclable bidirectionnelle en site propre • Aménageant un large trottoir pavé du côté nord de la rue • Procédant à l'élargissement et au pavage du trottoir du côté sud de la rue • Intégrant, à des endroits stratégiques, du stationnement sur rue du côté sud • Intégrant des noues végétalisées entre la piste cyclable et la voie de circulation	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Améliorer la configuration des traverses piétonnes, notamment par l'aménagement de: • saillies de trottoirs • de traverses piétonnes surélevées à mi-parcours à certains endroits stratégiques, notamment entre deux intersections éloignées (moins de 200 m) • d'un marquage au sol distinctif (couleur, matérialité, texture, signalétique) d'une largeur minimale de 3 m • d'un éclairage suffisant • d'un dégagement des trottoirs aux abords immédiats des intersections (végétation, arrêt d'autobus, mobilier urbain, stationnement sur rue)	Projet d'aménagement	Court terme
	Ajouter des aires de repos à intervalle régulier le long du boulevard	Projet d'aménagement	Court terme
	Prévoir l'aménagement d'unités de stationnement pour vélos le long du boulevard, dans les projets résidentiels, au sein des établissements commerciaux et institutionnels et dans les stationnements publics	Règlement de zonage	
	Utiliser les lignes de désir existantes pour déterminer le tracé des nouveaux points d'accès aux berges	Projet d'aménagement	En continu
	Respecter les principes d'accessibilité universelle dans les aménagements pour rendre tous les déplacements inclusifs et sécuritaires, notamment par un traitement au sol particulier (abaissement de trottoirs et plaques podotactiles, traverses surélevées ou intersections surélevées, trottoirs traversants, etc.)	Projet d'aménagement	En continu
	Créer de nouveaux liens piétonniers connectant les quartiers environnants au boulevard Marie-Victorin, afin de rendre le secteur plus perméable et réduire les temps et distances de parcours à pied ou à vélo	Projet d'aménagement	En continu
	Aménager l'entrée est du secteur de façon distinctive et cohérente avec l'entrée ouest, en intégrant un aménagement paysager, un pavage et une signalisation	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Intégrer une passerelle piétonne au nord du pont situé entre la rue de l'Union et la place de la Rive	Projet d'aménagement	Moyen terme

ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

Le secteur Marie-Victorin, un lieu accessible et des aménagements conviviaux pour tous (suite)

OBJECTIFS	STRATÉGIES	OUTILS	ÉCHÉANCIER
Maintenir la vocation de la collectrice et la fluidité du boulevard Marie-Victorin	Réaliser une étude pour valider l'aménagement d'une baie de virage aux approches est et ouest du carrefour Marie-Victorin/Pont-Levant, ou toutes autres alternatives possibles	Étude	Court terme
	Réaliser une étude de circulation afin de tenter de diminuer la congestion automobile aux abords du Collège Charles-Lemoyne, notamment afin de valider : - l'aménagement d'une nouvelle rue connectant la Place Charles-Lemoyne à la rue Bourgeoys - l'aménagement d'un nouveau débarcadère de plus grande superficie à proximité du Collège - la gestion de l'Intersection Marie-Victorin / Place Charles-Lemoyne	Étude	Court terme
Minimiser l'impact du stationnement	Planifier l'aménagement de places de stationnement sur rue à des endroits stratégiques le long du boulevard Marie-Victorin	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Réduire le nombre de cases de stationnement minimum exigé par logement	Règlement de zonage	Court terme
	Réduire le nombre de cases de stationnement minimum exigé pour un usage commercial	Règlement de zonage	Moyen terme
	Aménager de nouvelles aires de stationnement publiques hors rue	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Favoriser la mutualisation des cases de stationnement des bâtiments publics et parapublics	Partenariat	Court terme
	Proposer des espaces réservés aux services d'autopartage	Projet d'aménagement	En continu
	Installer des bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques sur rue et dans les aires de stationnement hors rue	Projet d'aménagement	En continu
	Offrir des éléments de signalisation afin de localiser les aires de stationnements publics et d'informer du nombre de places disponibles	Projet d'aménagement	Moyen terme
	Planifier l'aménagement d'infrastructures vertes ou bleues des aires de stationnement pour offrir une gestion durable des eaux de ruissellement	Règlement de zonage	En continu
	Maximiser les plantations et les espaces ombragés dans les stationnements de surface	Règlement de zonage	Court terme
	Favoriser l'usage de matériaux de revêtement pâles et/ou perméables	Règlement de zonage	Court terme
	Dissimuler les stationnements hors rues extérieurs par rapport à l'espace public	Règlement de zonage	Court terme



STRATÉGIE COMMERCIALE

POSITIONNEMENT

LE BOULEVARD MARIE-VICTORIN À L'ÉCHELLE DE LA STRUCTURE COMMERCIALE RÉGIONALE

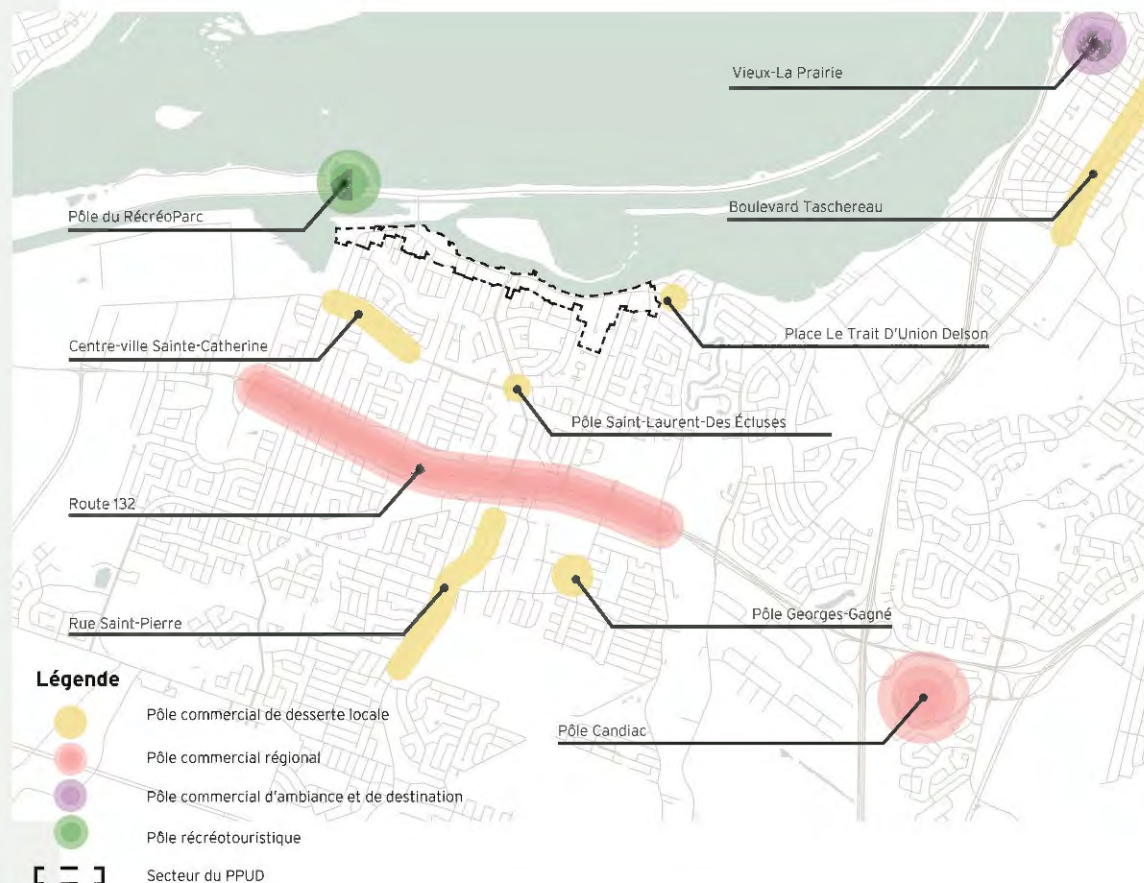
Le boulevard Marie-Victorin est actuellement majoritairement résidentiel outre un ensemble commercial constitué d'un restaurant, d'une crèmerie et d'un dépanneur se trouvant face au quai du Pic. La vision d'aménagement propose d'intégrer une mixité des usages compatibles avec les différents milieux de vie afin de réduire les distances à parcourir entre les destinations et d'animer le secteur. La croissance de la population en lien avec les projets de densification soutiendra cette offre commerciale renouvelée.

Afin de générer la dynamique souhaitée, le secteur Marie-Victorin doit se positionner dans une structure commerciale existante. Le maintien des fonctions présentes dans le centre-ville et la concurrence du secteur commercial de la route 132 sont des défis pour atteindre la vision d'aménagement. La présence du pôle récréotouristique du RécréoParc ainsi que les futurs espaces publics qui animeront le secteur en lien avec la présence du fleuve Saint-Laurent sont des générateurs d'achalandage sur lesquels devra s'appuyer le développement commercial.

Le PPUD propose la création de plusieurs types de concentrations commerciales, dont un pôle commercial d'ambiance et de destination et un pôle commercial de desserte locale. Le noyau historique devra miser sur l'ambiance qui le caractérise de manière à attirer des commerces de détail spécialisés de petite superficie ainsi que des commerces de restauration et de débit de boisson. Le campus devra soutenir une desserte de proximité pour les résidents en lien avec la densité d'habitation projetée.

Pour atteindre la mixité d'usage souhaitée dans le secteur, la stratégie mise sur :

- Un bonus de densité relatif aux projets mixtes;
- Un contrôle discrétionnaire des usages commerciaux autorisés pour assurer le dynamisme et la complémentarité de la structure commerciale du territoire.



STRATÉGIE COMMERCIALE

PROGRAMMATION

Le boulevard Marie-Victorin se définit comme un secteur mixte. En phase avec le positionnement au niveau régional et le potentiel du secteur en lien avec la proximité du Fleuve et du Récréoparc, le PPUD propose la création de plusieurs types de concentrations commerciales.

- 1 À l'ouest du secteur pourra se développer un cœur commercial foisonnant d'activités, accueillant des commerces animés et dynamiques, axé sur le récréotourisme (restaurants, café, boulangerie, librairie, microbrasserie, etc.). Ces commerces se trouvent au rez-de-chaussée des bâtiments et rendront le secteur plus attrayant et sécuritaire.
- 2 Au centre du secteur, la concentration commerciale existante pourra se diversifier et se consolider en pôle commercial comprenant de la restauration, complémentaire aux activités nautiques de proximité.
- 3 À l'est du secteur, différentes vocations pourront se développer afin d'offrir un milieu complet à ses résidents.
- 4 À l'entrée est du secteur, il est souhaité de conserver une offre d'hébergement touristique et de développer une activité commerciale nautique complémentaire. Un accès public à l'eau pourra s'ajouter au projet de redéveloppement.



Légende

-  Mixité verticale obligatoire pour tout projet de redéveloppement
-  Type de milieu autorisant la mixité d'usage par bonus de densité
-  Secteur du PPUD

STRATÉGIE DE MOBILITÉ

LE BOULEVARD MARIE-VICTORIN COMME AXE STRUCTURANT

Porte d'entrée de ce territoire, élément majeur du paysage, connectant la ville à son environnement et principalement à celui des berges, le boulevard Marie-Victorin représente un axe structurant et déterminant pour le secteur. Son aménagement vise à maintenir sa vocation de collectrice, à renforcer la cohabitation et la sécurité de tous ses usagers, tout en lui conférant un rôle identitaire plus marqué en tant que route panoramique et symbole de la ville de Sainte-Catherine par la mise en valeur de son patrimoine et des ses valeurs. Le réaménagement du boulevard est décrit de façon plus précise dans le Programme de mise en oeuvre. De façon générale, les voies de circulation automobile sont rétrécies et des aménagements sont intégrés dans l'emprise publique afin d'ajouter un trottoir confortable des deux côtés de la rue et intégrer une noue végétalisée entre la piste cyclable et la rue. À quelques endroits stratégiques, du stationnement sur rue est intégré. Les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle seront également mises en place.

LE PONT-LEVANT

Des études approfondies concernant l'intersection du boulevard Marie-Victorin et de la Promenade du Pont-Levant permettront de trouver des solutions optimales afin de diminuer la congestion routière sur l'axe. Il pourrait s'agir par exemple d'intégrer deux bacs de virage (une voie par direction), utiliser le stationnement sur l'île de la Voie maritime comme aire d'attente ou encore une signalisation implantée à des endroits stratégiques indiquant les heures de levée du pont, permettant ainsi aux gens de contourner le secteur.

DES TRANSPORTS ACTIFS PRIVILÉGIÉS

Plusieurs liens cyclables dans le secteur du PPUD connectent le boulevard Marie-Victorin aux quartiers environnants et aux pôles d'intérêts de la Ville, en plus de la route verte longeant le boulevard Marie-Victorin. De plus, le déneigement des liens cyclables structurants s'inscrit dans une volonté de la Ville de développer son réseau blanc et d'encourager les déplacements actifs à l'année.



En ce qui concerne les cheminements piétons, un trottoir de dimension confortable est ajouté du côté nord du boulevard Marie-Victorin bordant le fleuve, créant une promenade intéressante. L'élargissement du trottoir du côté sud et la création de nouveaux liens piétons traversant certains lots favoriseront également la marche dans le secteur, en plus de le rendre plus perméable.

DES INTERSECTIONS SÉCURITAIRES

Plusieurs intersections sont actuellement sous aménagées et n'incitent pas les piétons à accéder aux places publiques riveraines. Sécuriser les intersections par des aménagements tels que : l'ajout de saillies de trottoirs, un marquage au sol clair, une traverse piétonne surélevée à mi-parcours face au quai du Pic, une intersection surélevée et pavée à l'entrée est, etc.

UNE NOUVELLE RUE

Une nouvelle rue est créée afin de connecter la rue Bourgeois à la Place Charles-Lemoyne. Cette rue, ainsi que l'aménagement d'un débarcadère adéquat, qui améliorera la fluidité et la sécurité du secteur.

Légende

- Réaménagement du boulevard Marie-Victorin
- Rue projetée
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable projetée
- Lien piéton projeté
- Intersection à réaménager
- Passage piéton surélevé à mi-parcours
- Intersection conflictuelle à étudier
- Secteur du PPUD

STRATÉGIE D'ESPACE PUBLIC ET VERDISSEMENT



Le secteur du PPUD possède une localisation exceptionnelle et dispose déjà de plusieurs parcs et places publiques. En phase avec le *Plan directeur d'aménagement de la promenade riveraine* réalisé en 2017, le PPUD propose de mettre à jour les grandes orientations de ce document afin qu'elles concordent à la nouvelle vision établie.

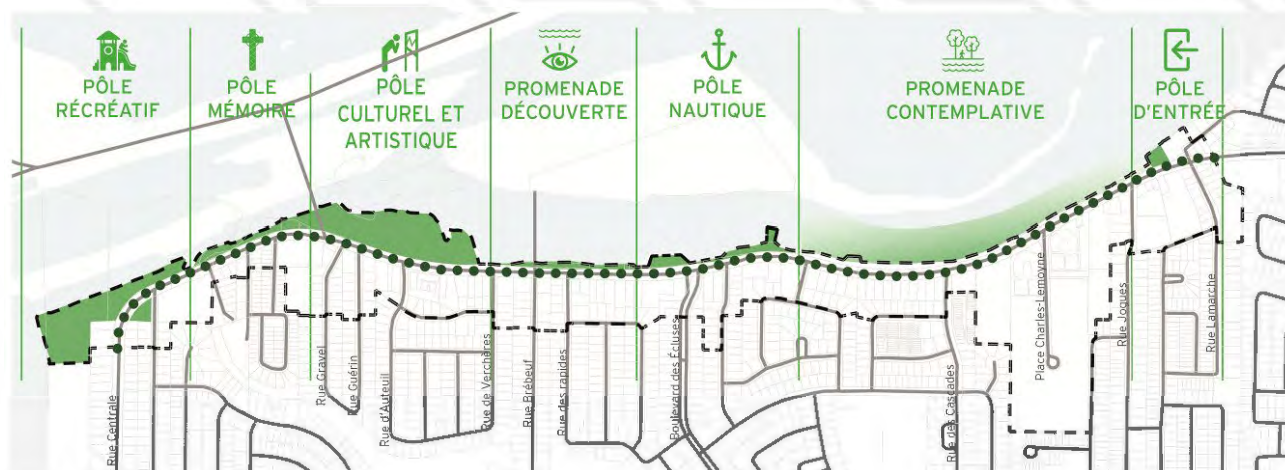
UNE TRAME VERTE LONGEANT LE FLEUVE

Le PPUD mise sur le renouveau de certaines places publiques pour constituer une assise à la transformation du secteur. Ces places prennent des formes diverses et ont une programmation variée, afin d'offrir à l'usager des expériences uniques et qui répondent aux besoins de tous. Certains deviennent des lieux de rencontre pour les résidents du quartier, d'autres des lieux de destination pour les gens d'ici et d'ailleurs. Connectées entre elles, elles forment une promenade le long de l'axe emblématique du fleuve afin de le mettre en valeur. Cette succession d'espaces verts animés servira également à rendre plus fluides et sécuritaires les déplacements piétons et cyclistes, favorisant ces modes de transports actifs.

Le parcours est défini de façon plus précise dans le *Programme de mise en oeuvre*.

UNE RUE PLANTÉE

Le boulevard Marie-Victorin sera réaménagé, non seulement pour laisser plus de place aux piétons, mais également pour assurer un verdissement généreux du domaine public et une saine gestion des eaux de ruissellement, notamment par l'aménagement de massifs d'arbres intégrés à des noues végétalisées continues.



DES TERRAINS PRIVÉS VERDIS

En plus de créer un environnement de vie agréable, le verdissement massif des terrains privés et la réduction des surfaces minérales participent à la lutte contre les îlots de chaleur, à la biodiversité et à la gestion des eaux.

Ainsi, une série de mesures de verdissement normées, notamment dans le cadre de projet de densification, sont mises en place afin de conserver la végétation existante,



Fig.34. Plantation sur rue © RRM Design Group

d'accroître la canopée dans le secteur et de déminéraliser au maximum les terrains privés.

En ce qui a trait au stationnement, un pourcentage de canopée minimal est prescrit pour les projets plus denses. Pour les projets de faible densité, des bandes de roulement de béton clair avec une bande de végétation basse (trèfle, pelouse) ou de pavés perméables au centre pourraient bonifier les aménagements.



Fig.35. Bandes de roulement de béton © Pinterest



Fig.36. Stationnement verti © Geoplast

STRATÉGIE DE SIGNALÉTIQUE PUBLIQUE



- Indication des entrées au secteur
- Enseigne directionnelle (élément d'intérêt et temps de parcours)
- Cartes du secteur
- Indication d'un stationnement public
- Une promenade historique

DÉPLOYER UNE SIGNALÉTIQUE PUBLIQUE DISTINCTE

Afin d'inviter les usagers à profiter des divers attraits du secteur, il importe de leur faire prendre connaissance de leur existence et de mettre en réseau les différents éléments d'intérêt. Diverses stratégies peuvent être employées afin de communiquer l'existence, le parcours et les destinations liées aux différents attraits.

Le développement d'une signature visuelle forte, attrayante et uniforme à l'effigie du fleuve permettra d'assurer l'indication des principales destinations, la distance et le temps de parcours entre les attraits ainsi que les entrées au secteur.

Les bâtiments publics, parcs et places publiques reprendront quant à eux la signature visuelle de la Ville de Sainte-Catherine.

Cette signalétique pourra prendre la forme :

- D'enseigne sur poteau, identifiant les points d'intérêts (entrées au secteur, stationnements publics, etc.);
- D'enseigne sur poteau ou de pastille au sol qui suggèrent une direction vers un élément d'intérêt et le temps de parcours à pied et à vélo pour y parvenir, afin de favoriser les déplacements actifs;
- De cartes du secteur indiquant les différents commerces et attraits à proximité, implantés dans les aires de repos;
- D'oriflammes, qui promouvront les différents événements de la Ville;
- D'une promenade historique, par le biais de panneaux informatifs ou support numérique, qui présente l'histoire de la Ville, de par ses personnages importants ou ses événements marquants;
- D'un mobilier esthétique et unique, cohérent avec la nouvelle image de marque du secteur.



Fig.40. Enseigne directionnelle © Ashton



Fig.39. Enseigne d'entrée © BC2



Fig.41. Carte du secteur © RSM design



Fig.38. Promenade historique © Cité Mémoire



Fig.37. Enseigne directionnelle au sol © BC2

STRATÉGIE DE SIGNALÉTIQUE PRIVÉ



FAVORISER UN AFFICHAGE COMMERCIAL QUI S'INTÈGRE HARMONIEUSEMENT AU BÂTIMENT ET AU SECTEUR

L'affichage commercial pourra être soumis aux objectifs et critères du PliA pour le secteur. De façon générale, il est souhaitable que l'affichage commercial contribue à la qualité du paysage et s'insère harmonieusement avec le bâtiment et son environnement. Il est également souhaitable de créer une homogénéité des différents types d'enseignes dans l'ensemble de la rue.

Par exemple, il est souhaité que :

- Lorsque le bâtiment se situe près de la rue, les enseignes fixées au bâtiment soient privilégiées, par exemple par un lettrage en relief;
- Le format et le nombre des enseignes soit adapté aux dimensions du bâtiment ainsi qu'à l'espace disponible sur ce dernier ou sur le terrain;
- Le style de l'enseigne ainsi que le choix des matériaux et des couleurs doivent respecter le caractère architectural des bâtiments et le milieu d'insertion;
- Les enseignes d'un immeuble comprenant plus d'un usage doivent s'harmoniser entre elles;
- Les enseignes doivent présenter un message clair, simple et facilement lisible;
- La structure d'une enseigne doit être sobre et s'harmoniser avec l'enseigne qu'elle supporte;
- Les matériaux pour la fabrication des enseignes soient le bois, le métal ou le fer forgé qui présentent un aspect de qualité durable et chaleureux;
- Le style et le type d'éclairage de l'enseigne contribuent à donner un caractère distinctif au secteur (source lumineuse placée à l'extérieur de l'enseigne ou éclairage intégré au moyen d'une source lumineuse de type DEL).



Fig.42. Enseigne sur auvent © Décor au vent



Fig.43. Enseigne en saillie © Tourisme Lanaudière



Fig.44. Enseigne isolée © Berkshire food



Fig.47. Enseigne à plat © You Carve



Fig.46. Enseigne à plat © Moi, mes souliers



Fig.48. Enseigne sur vitrage © Gianni Codron



Fig.45. Enseigne isolée © Techno Senyal

STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC

PLUS DE CASES DE STATIONNEMENT PUBLIQUES

Les attraits existants et à venir font du secteur un lieu d'activités récréatives et utilitaires tant pour les riverains que pour une population venue de l'extérieur.

Afin d'augmenter le nombre d'espaces de stationnement publics sans toutefois aménager de trop importantes superficies de stationnement de surface, il est proposé d'intégrer du stationnement sur rue sur les tronçons du boulevard Marie-Victorin où l'on retrouve des espaces commerciaux ou des espaces publics qui attirent une clientèle venant de l'extérieur du secteur du PPUD. Les aires de stationnement publiques pourront également être signalées à l'aide d'un affichage clair.

MUTUALISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT

Il est proposé que la Ville procède à des ententes de partage de stationnement avec des aires de stationnement existantes dans le secteur qui ont des temporalités d'utilisation différentes ou encore sont sous-utilisées, afin d'optimiser leur utilisation (par exemple, le stationnement de l'église Sainte-Catherine-d'Alexandrie, du RécréoParc, etc.).

STATIONNEMENT ÉCORESPONSABLE

Les aires de stationnement représentent d'importantes sources d'îlots de chaleur et les revêtements souvent imperméables contribuent à la problématique des surverses, en plus de nuire à la qualité du paysage. Les stationnements écoresponsables misent sur des rangées d'arbres à grande canopée et une végétation plus dense, des bassins de biorétention et des revêtements de sols perméable ou clair afin de diminuer les nuisances liées aux espaces asphaltés.



Également, la superficie du stationnement peut être réduite en diminuant au maximum la largeur et la longueur des cases de stationnement ainsi que la largeur des allées de circulation. Des aménagements pour piétons et cyclistes, des cases pour l'autopartage et le covoiturage sont des mesures additionnelles intéressantes.

STATIONNEMENT PRIVÉ

Il est proposé d'intégrer un pourcentage d'aire de stationnement intérieur dans les bâtiments de plus grands gabarits dans les secteurs où la densification est la plus importante, ainsi qu'une proportion maximale du terrain voué aux surfaces carrossables. Les cases de stationnement pour visiteurs et les cases commerciales devraient cependant être à l'extérieur.

Afin de diminuer le nombre de cases de stationnement de surface, il est proposé de réduire le nombre minimal de cases de stationnement hors rue requises par logement.

De plus, pour l'ensemble des usages commerciaux, il est proposé de réduire, voir de retirer, le nombre de cases minimales exigé hors rue. Ces nouvelles normes permettront de développer réellement un secteur animé et marchable.

L'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite, d'espaces réservés aux services d'autopartage et l'installation de bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques sur rue et dans les aires de stationnement hors rue seront également à considérer.

Légende

- Stationnements publics existants
- Stationnements à agrandir ou aménager
- Stationnements sur rue à aménager
- Stationnements existants à potentiel de mutualisation

[-] Secteur du PPUD

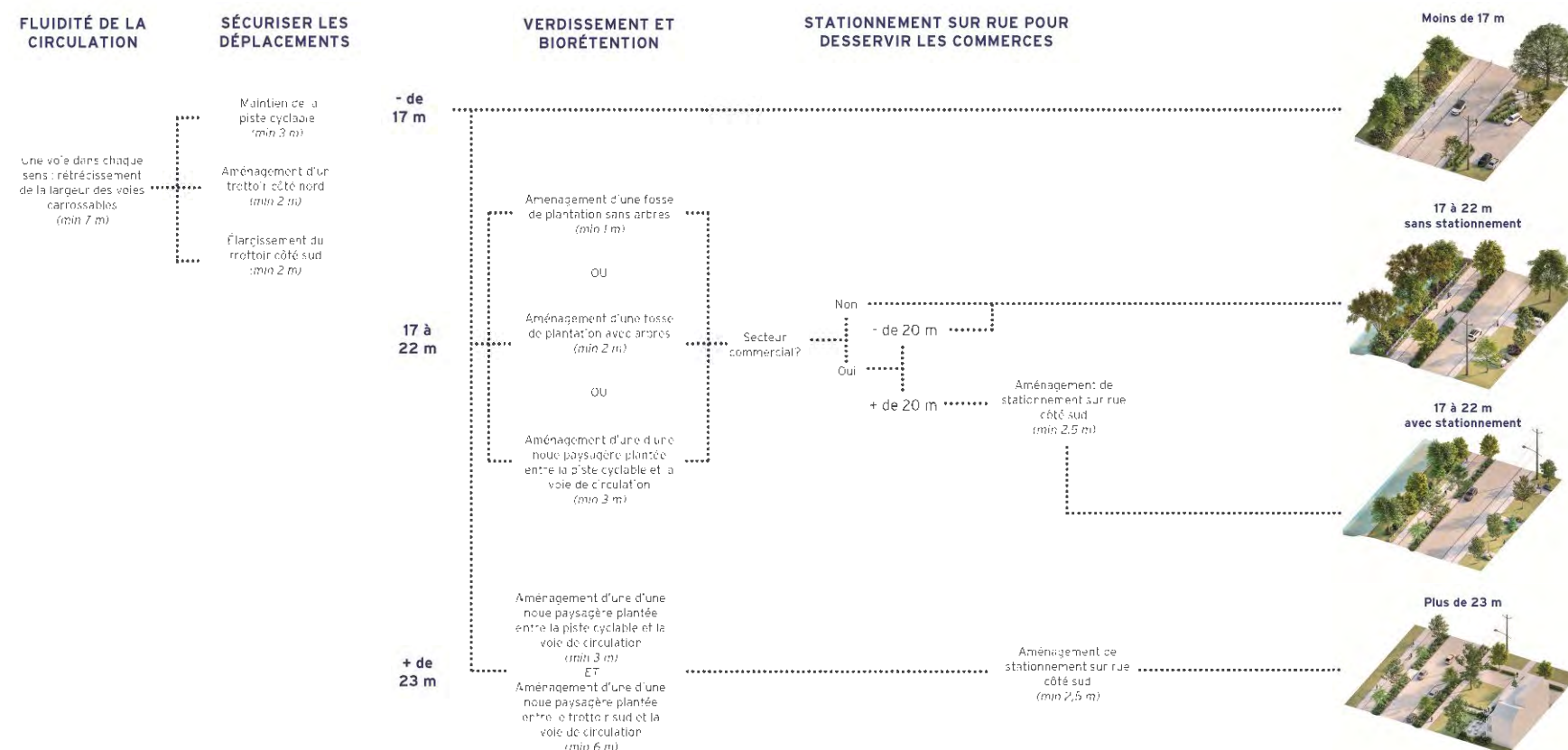


04 PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

BOULEVARD MARIE-VICTORIN

Organigramme décisionnel

Le PPUD prévoit de requalifier le boulevard Marie-Victorin pour en faire un axe fluide, sécuritaire, vert et accessible. La largeur moyenne de la rue actuelle est de 13 mètres, alors que la Ville de Sainte-Catherine possède une emprise moyenne de plus de 24 mètres. La stratégie établit un organigramme décisionnel permettant de définir le type d'aménagement à intégrer à la rue, en fonction de sa largeur possible et selon son contexte.



BOULEVARD MARIE-VICTORIN

Rue de Verchère jusqu'au boulevard des Écluses ET de la rue des Récifs jusqu'à la rue des Cascades



Ces deux tronçons sont compris dans le secteur du « Havre », où l'ambiance souhaitée est celle d'une véritable promenade bucolique verdie et où il est agréable de déambuler. Pour ce faire, il est proposé :

- D'ajouter un trottoir à l'extrémité nord;
- D'élargir le trottoir situé au sud;
- D'intégrer des noues paysagères qui incluent des arbres à grand déploiement entre la piste cyclable et la voie de circulation. La végétation sera très présente dans ce tronçon, autant sur le domaine public que privé;
- De rétrécir la largeur des voies carrossables.



Fig.56.Exemple d'une coupe type pour ce secteur © L'Atelier Urbain



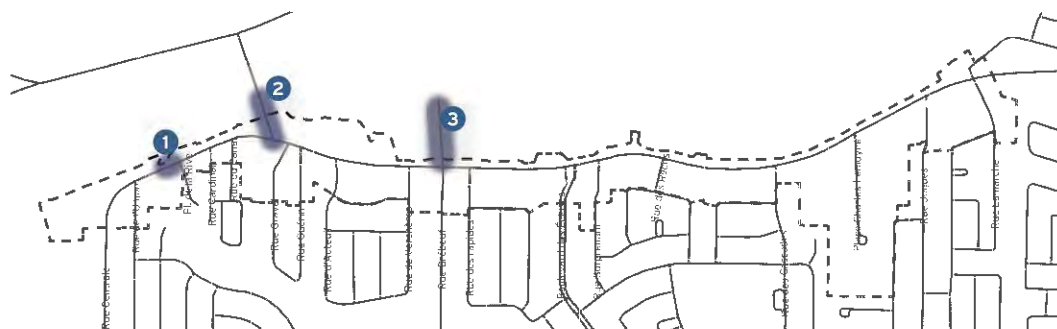
Fig.57. Piste cyclable et trottoir, Rimouski © Journal Le Soir - Pierre Michaud



Fig.58. Parc de la Promenades, Trois-Rivières © Ville de Trois-Rivières

BOULEVARD MARIE-VICTORIN

Les ponts



- 1 Le pont situé entre l'hôtel de ville et la Place de la Rive fait partie intégrante de l'entrée au secteur et "entrée du « Noyau », soit le nouveau cœur de la Ville. Afin de créer une continuité piétonne au nord du boulevard, il est proposé d'étudier la possibilité d'ajouter une passerelle piétonne au nord du pont, qui connecterait notamment le parc François-Xavier-Fontaine à la nouvelle place publique, sans avoir à traverser le boulevard;
- 2 De plus, afin de souligner et de mettre en valeur la construction du pont de la Promenade du Pont-Levant, il est proposé d'y intégrer des projections lumineuses qui participeront à l'embellissement du lieu.
- 3 Finalement, bien que non accessible au passage public, le pont situé à l'intersection de la rue Brébeuf participe au paysage. Un éclairage décoratif mais sobre est proposé afin d'embellir le secteur tout en évitant la pollution lumineuse et ses impacts écologiques



Fig.61 Passerelle piétonne annexée au Pont, Saint-Eustache © Google Street View

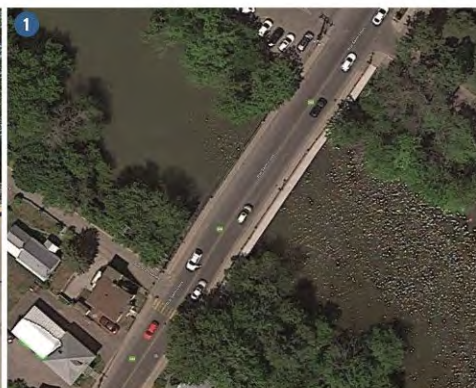


Fig.62 Passerelle piétonne annexée au Pont, Saint-Eustache © Google Map

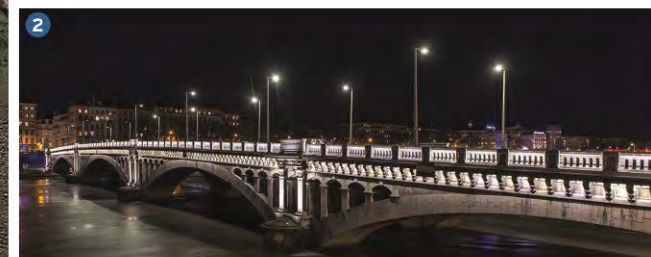


Fig.63 Mise en lumière du Pont Wilson, Lyon © lightzcomlumiere.fr

PLACES PUBLIQUES PÔLE RÉCRÉATIF



Fig.64. Aménagements comestibles, Vaudreuil-Dorion © Vaudreuil-Dorion

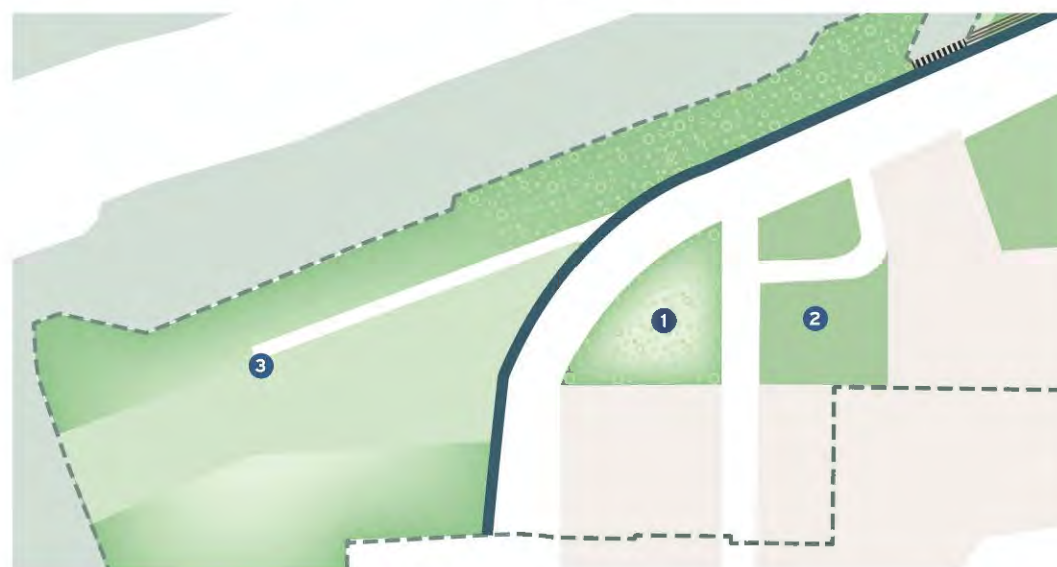


Fig.65. Marché public éphémère, Québec © monlmoitou.com

Le pôle récréatif est l'entrée ouest du secteur et se compose notamment du Parc Francis-Xavier-Fontaine, premier parc à accessibilité universelle de la région du Roussillon. Le terrain face à l'entrée du parc est actuellement vacant et pourrait devenir la continuité du parc Francis-Xavier-Fontaine, intégrant un projet d'agriculture urbaine.

- 1 Parc accueillant un marché public hebdomadaire et un projet d'agriculture urbaine
- 2 Terrain de propriété maritime ayant un potentiel à être intégré au parc
- 3 Parc Francis-Xavier-Fontaine

PLACES PUBLIQUES

PÔLE MÉMOIRE

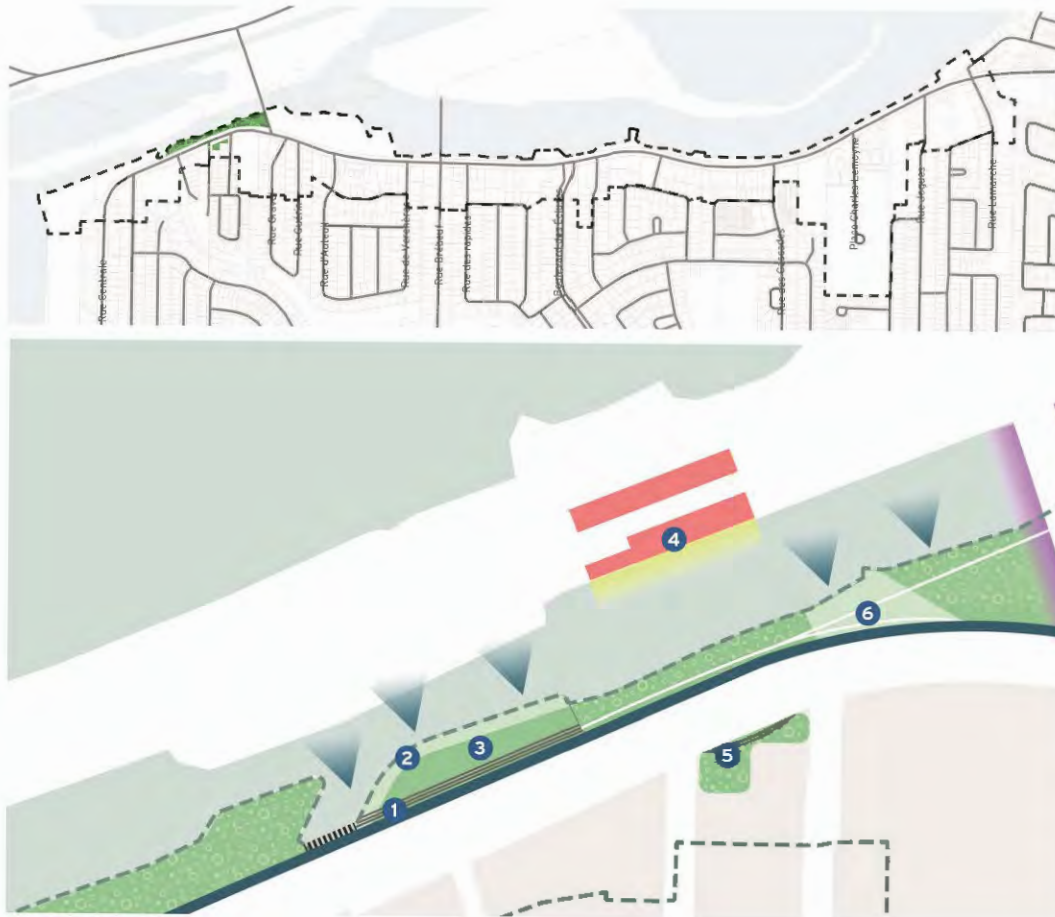


Fig.66. Estrade gazonnée, Soesterberg, Allemagne © H+N+S Landscape architects



Fig.67. Promenade longeant la rivière, Chicago © Christian Phillips Photography



Fig.68. Estrade gazonnée © Plan directeur d'aménagement de la promenade riveraine de la Ville de Sainte-Catherine, BC2

Le *pôle mémoire* se compose d'une place publique à la programmation familiale, intégrant des aménagements pour la pêche et une halte pique-nique. Elle est connectée par un lien piéton et cyclable à une deuxième place publique, qui elle, honorera la mémoire de Kateri Tekakwitha, notamment par des oeuvres d'art.

- 1 Aménagement de la rive en gradin
- 2 Zone en dépression pour pêcheurs / Quai pour pêcheurs
- 3 Place publique
- 4 Création d'oeuvres multimédias thématiques sur la façade aveugle du barrage d'Hydro-Québec
- 5 Aménagement d'un gradin pour regarder les projections
- 6 Aménagement d'une place publique et d'un monument commémoratif





PLACES PUBLIQUES

PÔLE CULTUREL ET ARTISTIQUE



Fig.70. Place publique, Parramatta, Australie © JMD design



Fig.69. Promenade riveraine, New-York © SWA

Le *pôle culturel et artistique* se traduit par le réaménagement du parc Optimiste, l'objectif étant d'aménager un parc ouvert sur le fleuve axé sur les arts et la culture.

- 1 Illumination du pont et passage sous le pont
- 2 Place multifonctionnelle et polyvalent intégrant des fontaines
- 3 Amphithéâtre
- 4 Déplacement et transformation de la maison d'Hilaire Guérin en Centre d'interprétation et bâtiment de service
- 5 Promenade artistique
- 6 Plaine de jeux libre avec grands espaces gazonnés
- 7 Agrandissement et verdissement du stationnement public







PLACES PUBLIQUES PÔLE NAUTIQUE



Fig.72. Stationnement écoresponsable ©BC2



Fig.71. Bâtiment de service pour location d'embarcation légère © BC2

Le pôle nautique se compose d'aménagements dédiés aux activités nautiques et permettant au public d'accéder à l'eau, créant un nouveau rapport au fleuve.

- 1 Stationnement écoresponsable
- 2 Place publique
- 3 Bâtiment de service pour location d'embarcation légère
- 4 Activités nautiques
- 5 Rampe de mise à l'eau
- 6 Promenade flottante







PLACES PUBLIQUES

PROMENADE CONTEMPLATIVE



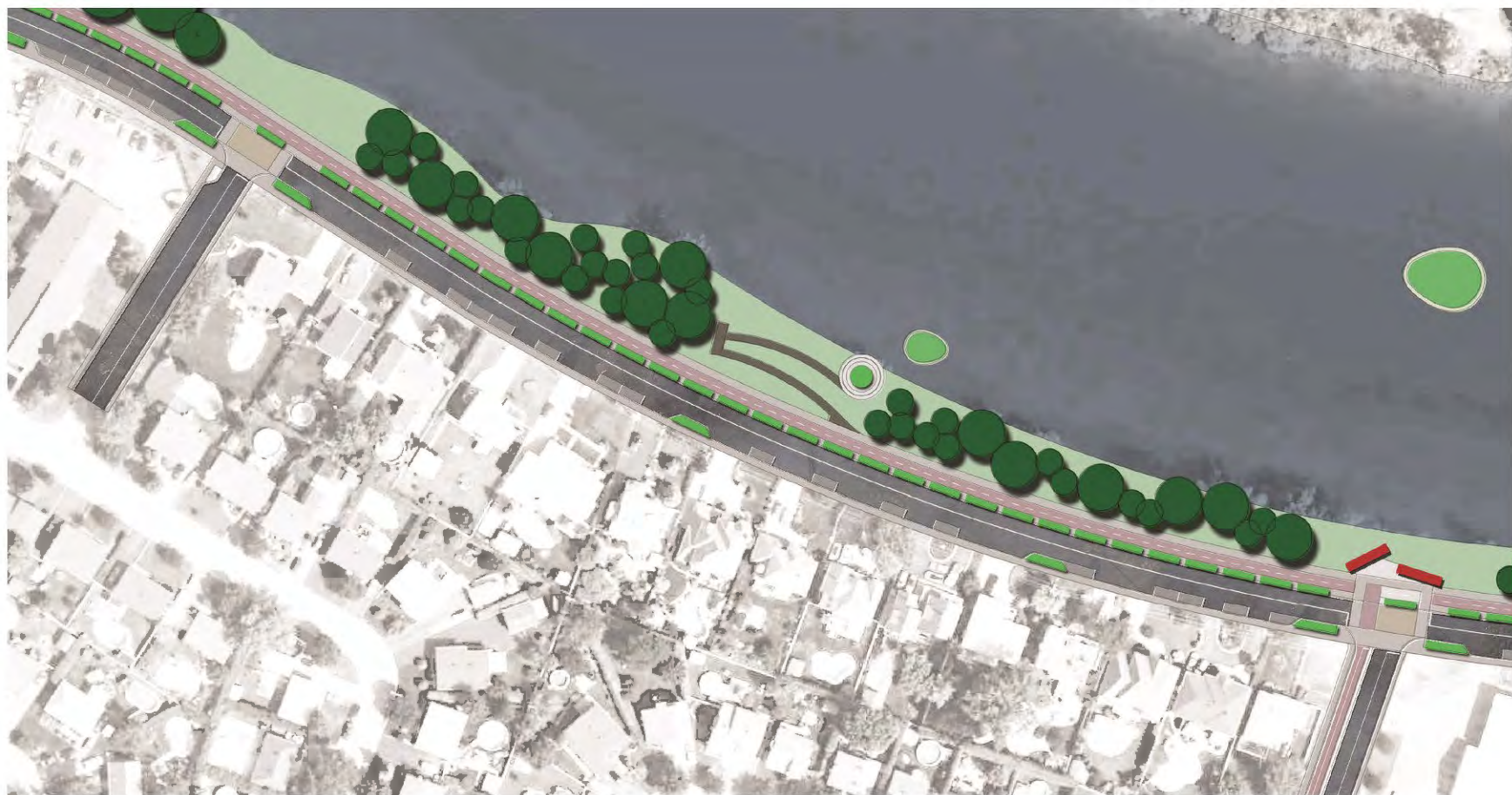
Fig.74. Parc écologique, Shuishi, Chine © Shuishi



Fig.73. Placette publique longeant une rivière, Valladolid, Mexique © EXP Architectes

La *promenade contemplative* met en valeur la forte relation paysagère avec le fleuve et facilite l'accès aux points d'observation sur celui-ci.

- 1 Promenade flottante
- 2 Quai d'observation





PLACES PUBLIQUES

Pôle d'entrée est



Fig.75. Tour du quai
des Cageux, Québec
© Daoust Lestage



Fig.76. Edge Park, © W Architecture & Landscape Architecture LLC

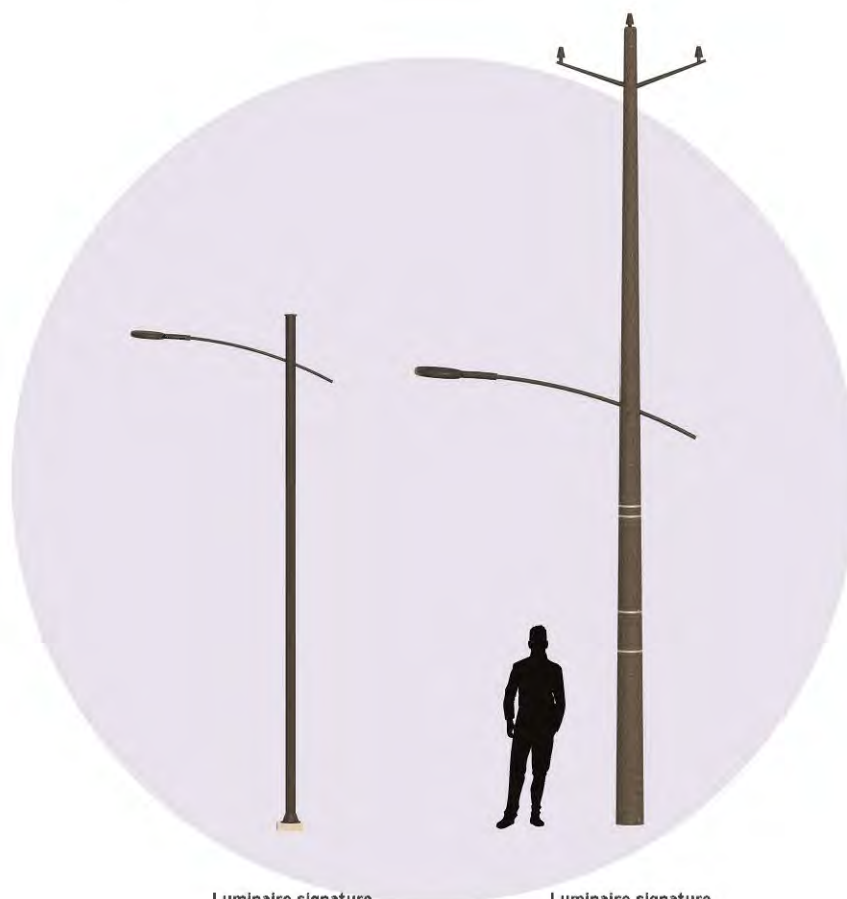
Ce pôle représente non seulement l'entrée au secteur du PPUD, mais est également une des entrées importantes de la Ville. L'entrée se compose notamment d'un terrain à potentiel de redéveloppement, qui pourrait accueillir un projet structurant, tout en permettant un accès public au fleuve.

- 1 Tour d'observation
- 2 Place publique verdie
- 3 Accès publique à l'eau et activités nautiques
- 4 Projet d'hébergement touristique



PLACES PUBLIQUES

Mobilier urbain



Luminaire signature
Lampadaire et luminaire
repreant l'esthétique du
tronçon d'entrée au secteur

Luminaire signature
Luminaire signature sur poteau
d'Hydro-Québec en béton
centrifugé



Bollard lumineux
Bollards lumineux intégrés
à proximité des trottoirs



Fig.79. Mobilier intégré au boulevard Marie-Victorin © Google map

Poubelle à tri sélectif
Poubelle repreant l'esthétique du
tronçon d'entrée au secteur



Fig.78. Mobilier hivernal Mokša © Studio Simo Lahtinen

Mobilier signature
Banc 4 saisons à intégrer dans les placettes longeant le boulevard



Fig.80. Mobilier intégré au boulevard Marie-Victorin © Google map

Banc
Banc repreant l'esthétique du tronçon d'entrée au secteur

PLACES PUBLIQUES

Assortiment d'arbres et plantes vivaces résistantes aux sels de déglacage



Fig.81. © Suzanne Hardy

Micocoulier occidental



Fig.82. © Klausning Group

Ginkgo biloba



Fig.83. © Normand Watier

Chicot du Canada



Fig.84. © Wikipedia

Févier d'Amérique sans épine



Fig.85. © Fafard.ca

Hémérocalle



Fig.86. © Washington State University

Aster de New-York



Fig.87. © aujardin.info

Gaillarde vivace à grandes fleurs



Fig.88. © Triple performance

Lotier corniculé

STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Les stratégies

Une fois le PPUD adopté, il est nécessaire de réviser la réglementation d'urbanisme applicable au secteur afin qu'elle concorde à la vision et aux orientations d'aménagement établies. Le PPUD propose une stratégie réglementaire novatrice. La présente sous-section détaille donc les intentions derrière la réglementation qui devra s'appliquer au secteur.

UNE RÉGLEMENTATION QUI GÉNÈRE DES OPPORTUNITÉS

La réglementation sera révisée de manière à refléter la vision du PPUD et à mettre en place des potentiels de réaménagement dans le secteur. Un nouveau découpage du territoire par types de milieux est proposé.

UNE RÉGLEMENTATION QUI ASSURE UNE INTÉGRATION DE LA DENSITÉ HARMONIEUSE

La réglementation normative et discrétionnaire sera révisée de manière à encadrer davantage la forme urbaine, particulièrement en ce qui a trait aux bâtiments de plus grands gabarits. La réglementation tentera de répondre aux objectifs suivants:

- Une intégration architecturale harmonieuse;
- La protection et la réinterprétation du patrimoine bâti et immatériel;
- La préservation de l'intimité du milieu d'insertion;
- Une transition entre les différentes hauteurs;
- La diminution de l'impact des gabarits plus imposants;
- Un ensoleillement et un confort optimal;
- Des bâtiments issus de constructions durables;
- La tranquillité du domaine public dans certains secteurs, de l'animation dans d'autres.

Cet axe stratégique comprend :

- Des nouvelles normes et critères concernant la forme bâtie et l'aménagement des terrains qui permettent de guider les interventions vers la vision d'aménagement souhaitée;
- Des nouvelles normes visant à assurer le verdissement des terrains.



STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES
Principe de découpage des types de milieux

TYPES DE MILIEUX

Le secteur d'intervention a été divisé en 5 types de milieux qui varient en intensité.

Ils ont été découpés selon les paramètres suivants :

1. Le potentiel de redéveloppement de chacun des terrains;
2. Le contexte d'insertion;
3. Les attraits en équipements et services;
4. La vision d'aménagement développée pour chaque sous-secteur.



Légende

- Zone publique de type 1
- Zone publique de type 2
- Intensité de type 1 (I1)
- Intensité de type 2 (I2)
- Intensité de type 3 (I3)
- Intensité de type 4 (I4)
- Intensité de type 5 (I5)

TYPES DE DENSIFICATION

Différents types de densification ont été établis afin que les nouveaux projets de densification s'intègrent de façon harmonieuse dans le secteur du PPUD. Ainsi, selon l'envergure du projet, des normes et critères spécifiques permettent d'encadrer les nouvelles constructions.

Différents types de densification sont autorisés à l'intérieur de chacun des types de milieux selon l'intensification souhaitée, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

TYPES DE DENSIFICATION AUTORISÉS PAR TYPES DE MILIEUX

	I1	I2	I3	I4	I5
Densification de type 1	•	•			
Densification de type 2		•			•
Densification de type 3			•		
Densification de type 4			•		
Densification de type 5				•	•
Densification de type 6					•

STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Application des usages compatibles, des densités et du type de structure par types de milieux

● Compatible

○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

* La réglementation d'urbanisme pourra reconnaître la situation existante

		I1	I2	I3	I4	I5	ZP2	ZP2
Usages compatibles	H1 - Habitation unifamiliale	●	●	*	*	*		
	H2- Habitation bi, tri et quadrifamiliale	●	●					
	H3 - Habitation multifamiliale		●	●	●	●		
	H4 - Habitation collective				●	●		
	C1 - Vente au détail et services			○	○	○		
	C2 - Usage mixte			○	○	○		
	C3 - Hébergement et restauration			○	○	○		
	C4 - Divertissement commercial					○		
	C5 - Divertissement spécial			○				
	P1 - Récréation publique	●	●	●	●	●	●	●
Densité minimale brute	P2 - Institution publique					●		●
	R1 - Récréation extensive						○	
	Nombre de logement à l'hectare net max		125	155	200	245		
	H1 - Habitation unifamiliale							
	Isolée	●	●	*	*	*		
	Jumelée	●	●					
	Contiguë	●	●					
	H2- Habitation bi, tri et quadrifamiliale							
	Isolée	●	●					
	Jumelée							
Type de structure	Contiguë							
	Autre bâtiment (H3, H4, bâtiments mixtes, bâtiments non résidentiels)							
	Isolé		●	●	●	●	●	●
	Jumelé							
	Contigu							
	Projet intégré		●	●	●	●		

STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Types de densification

D1 Résidentiel de faible densité	D2 Résidentiel de moyenne densité	D3 Villageois de faible densité	D4 Villageois de moyenne densité	D5 Densification mixte	D6 Urbain
					
Intention Ce type de densification vise un petit ensemblerésidentielentransformation. Il encadre la densification de bâtiments unifamiliaux vers des bâtiments de type i. La stratégie préconisée permet une diversité de typologies et une évolution vers une forme plus dense, tout en en limitant le gabarit des bâtiments. L'évolution respectera la forme bâtie de l'architecture typique sainte-catherinoise.	Intention Ce type de densification vise une densification soutenue du tissu résidentiel. Il encadre le développement d'immeubles résidentiels multifamiliaux de petit gabarit. La limitation des étages assure une transition du cadre bâti vers des milieux plus intenses. L'encadrement préconisé permettra le développement de milieux de vie plus compacts, tout en respectant le cadre paysager du secteur.	Intention Ce type de densification vise le développement d'une nouvelle centralité qui reprend l'ambiance des villages d'autrefois. La stratégie vise une certaine densification des bâtiments intégrés sur les lots d'origine de petites dimensions. La stratégie vise également le développement d'une mixité des usages où les rez-de-chaussée commerciaux participent directement à l'animation de l'espace public.	Intention L'objectif de ce type de densification est le même que le précédent. Toutefois, cette stratégie vise les projets de remembrement de lots afin de développer une compacité et une densité plus importante. La compacité développée souhaite optimiser l'interface entre les domaines publics et privés et favoriser des projets misant sur la mobilité active.	Intention Dans ce type de densification, la stratégie vise la transformation du milieu vers une forme plus compacte, une densité accrue et une mixité. L'encadrement préconisé prévoit une transformation vers un boulevard identitaire encadré par une articulation de façades et d'espaces végétalisés où l'impact des aires de stationnement est minimisé et où la mémoire du lieu est préservée.	Intention Ce type de densification vise à encadrer les grands projets de redéveloppement. La stratégie a pour objectif d'assurer une densification importante ainsi que le développement d'une offre commerciale de proximité et la création d'espaces publics de qualité. Elle vise également à retisser les liens par rapport au boulevard et à la nature environnante par la qualité de l'architecture et des aménagements. L'encadrement préconisé assure une bonne intégration des projets d'insertion et des projets de redéveloppement au cadre bâti existant.
Caractéristiques • Nombre d'étages : 2 • Style : Plex et maison de ville • Usage dominant : Résidentiel • Particularités : Maintien de la forme urbaine, verdissement accru	Caractéristiques • Nombre d'étages : 3 • Style : bâtiment multifamilial réinterprétant la forme bâtie traditionnelle du secteur • Usage dominant : Résidentiel • Particularités : Verdissement accru	Caractéristiques • Nombre d'étages : 3 • Style : noyau villageois sur petit lot • Usage dominant : Résidentiel avec usage conditionnel commercial • Particularités : Ambiance sur rue, échelle humaine	Caractéristiques • Nombre d'étages : 3 avec sur hauteur à 4 étages • Style : Noyau villageois avec remembrement • Usage dominant : Résidentiel avec usage conditionnel commercial • Particularités : Ambiance sur rue, échelle humaine	Caractéristiques • Nombre d'étages : 4 avec sur hauteur à 5 étages • Style : Bâtiment mixte de moyenne densité • Usage dominant : Résidentiel avec usage conditionnel commercial • Particularités : Mixité et échelle humaine	Caractéristiques • Nombre d'étages : 5 avec sur hauteur à 6 étages • Style : Grands projets de redéveloppement • Usage dominant : Résidentiel avec usage conditionnel commercial • Particularités : Mixité et échelle humaine

STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Application des balises d'aménagement par type de densification

● Compatible

○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

* La réglementation d'urbanisme pourra reconnaître la situation existante

		D1	D2	D3	D4	D5	D6
Lotissement	Projet intégré		○	○	○	○	○
	Largeur d'un lot maximum	25		25			
Implantation et front bâti	Marge avant minimale	6	6	8	8	6	6
	Marge avant maximale	20	15	12	12	15	15
	Marge latérale	1,5	1,5	1,5	3	3	3
	Marge latérale sur rue	6	4	4	4	6	6
	Marge arrière	6	6	6	6	6	6
	Front bâti avant sur rue minimum (%)		50	70	70	70	70
	Alignement	○	○	○	○	○	○
Volumétrie	Largeur d'un bâtiment maximum	20	25	25	25	50	50
	Nombre d'étages minimum	2	3	3	3	3	4
	Nombre d'étages maximum	2	3	3	3 4*	4 5*	5 6*
	Hauteur maximum (m)		10,5	10,5	15	17,5	21
	Hauteur minimum d'un étage RDC (m)						
	COS				Bonus de densité	Bonus de densité	Bonus de densité
Retraits et modulations	Largeur d'un plan de façade principale du bâtiment, maximum				25	25	25
	Retrait avant des étages supérieurs au 3 ^e étage (m)				3	3	3
	Plan angulaire avant, maximum						
	Plan angulaire latéral, maximum			○	○	○	○
	Plan angulaire arrière, maximum		45 ° à partir du sol à la ligne de lot adjacente au terrain de plus faible intensité	45 ° à partir du sol à la ligne de lot adjacente au terrain de plus faible intensité	45 ° à partir du sol à la ligne de lot adjacente au terrain de plus faible intensité	45 ° à partir du sol à la ligne de lot adjacente au terrain de plus faible intensité	45 ° à partir du sol à la ligne de lot adjacente au terrain de plus faible intensité

* 1 étage de plus permis à certaines conditions

● Compatible
○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

	D1	D2	D3	D4	D5	D6
Architecture	Durée minimale d'ensoleillement à l'équinoxe sur les espaces publics				○	○
	Hauteur du plancher du rez-de-chaussée, maximum	1,2	0,6	0,6	0,6	0,6
	Ouverture d'une façade principale d'un bâtiment résidentiel au rez-de-chaussée, minimum	15	25	25	25	25
	Ouverture d'une façade principale d'un bâtiment commercial au rez-de-chaussée, minimum			30	30	30
	Ouverture d'une façade principale d'un bâtiment, autres étages, minimum	15	15	15	15	15
	Distance entre deux entrées de bâtiments		○		○	○
	Forme de toiture	○	○	○	○	○
	Rythme des ouvertures	○	○	○	○	○
	Matériaux	○	○	○	○	○
	Salcons et ornements	○	○	○	○	○
Mobilité et stationnement	Aménagement piéton	●	●	●	●	●
	Trame urbaine		○	○	○	○
	Stationnement pour vélo			●	●	●
	Accessibilité universelle			○	○	○
	Proportion d'un terrain en surface carrossable, maximum	30	30	20	20	20
	Localisation d'une aire de stationnement	Prohibée en cour avant	Prohibée en cour avant	Prohibée en cour avant	Prohibée en cour avant	Prohibée en cour avant
	Exigence de stationnement intérieur		50% des cases minimales exigées à l'exception des cases visiteurs	50% des cases minimales exigées à l'exception des cases visiteurs	50% des cases minimales exigées à l'exception des cases visiteurs	50% des cases minimales exigées à l'exception des cases visiteurs
	Gestion de l'eau				○	○
	Entrées charretières mutualisées	○ (obligatoire pour 4 ^e contiguë)		○	○	○
	Canopée dans les stationnements		40%	40%	40%	40%

● Compatible
○ Compatible avec restriction et/ou sous respect de conditions

		D1	D2	D3	D4	D5	D6
Aménagement d'un terrain	Surface végétale et toits verts minimum (%)	15	25	25	25	25	30
	Préservation des arbres matures situés dans les marges	●	●	●	●	●	●
	Plantation d'arbres	●	●	●	●	●	●
	Coefficient de biotope par surface		○	○	○	○	○
	Superficie d'aménagements paysagers et diversité végétale	●	●	●	●	●	●
	Qualité des aménagements en cour avant	○	○	○	○	○	○
	Bande tampon végétalisée opaque le long d'une ligne latérale d'un terrain adjacent à un terrain dont l'usage est de catégorie H1 ou H2		●	●	●	●	●
Retombées pour la collectivité	Mixité d'usage			○	○	○	○
	Parcs et espaces verts publics					○	○
	Logement social, familial et abordable					○	○
	Bâtiment durable		○		○	○	○
	Contribution aux infrastructures		○		○	○	○
Protection et réinterprétation du patrimoine bâti et immatériel	Règlement de démolition et critères de réinterprétation	○	○	○	○	○	○
	Style architectural des bâtiments	○	○	○	○	○	○
	Aménagement d'espaces de rencontre semi publics			○	○	○	○

STRATÉGIES RÉGLEMENTAIRES

Plan des hauteurs : Principe de gradation

Le paysage urbain du boulevard Marie-Victorin est composé principalement de bâtiments d'un (1) à deux (2) étages. Quelques insertions récentes, plus compactes et allant jusqu'à quatre (4) étages, se sont développées. Elles marquent d'ailleurs un changement important de densité et d'architecture dans le paysage urbain.

Le principe de gradation des hauteurs s'est fait selon un découpage du territoire prenant en considération la forme urbaine, le caractère paysager et la vision d'aménagement pour les différents secteurs bordant le boulevard Marie-Victorin. Des normes distinctes et critères d'aménagement en fonction de la hauteur autorisée ont par la suite été définis afin d'assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions.

Dans le secteur ouest, les bâtiments pourront atteindre, dans la majorité des cas, une hauteur de trois (3) étages, ou quatre (4) étages, sous certaines conditions. Étant implanté de manière compacte, ce secteur se verra densifié à échelle humaine, donnant une atmosphère de cœur villageois moderne.

Dans le secteur centre, le caractère champêtre et pittoresque du cadre bâti est maintenu, avec des bâtiments résidentiels de deux (2) étages. Un pôle commercial face à la marina pourrait toutefois atteindre trois (3) étages, ou quatre étages, sous certaines conditions.

Finalement, dans le secteur est, les bâtiments pourront atteindre une hauteur de cinq (5) étages, ou de six (6) étages sous certaines conditions. Cette densification permettra de créer un quartier plus complet où seront intégrés un ensemble de services.



Légende

- 1 étage
- 2 étages
- 3 étages
- 3 étages avec surhauteurs à 4 étages
- 4 étages avec surhauteurs à 5 étages
- 5 étages avec surhauteurs à 6 étages

PROGRAMME

Programme de mise en oeuvre et programme d'acquisition d'immeuble

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE POSSIBLES

Le présent PPUD pour le boulevard Marie-Victorin permet à la Ville d'offrir une subvention directe pour la réalisation de travaux conformes à un programme de revitalisation. Le montant de cette subvention ne peut excéder le coût réel des travaux. La Ville de Sainte-Catherine pourra établir des catégories d'immeubles et de travaux éligibles aux subventions et les combiner. À cet effet, le présent PPUD propose de maintenir, de bonifier ou de mettre en place les programmes d'aide financière suivants :

- Programme de réfection ou de remplacement d'enseignes;
- Programme de plantation d'arbres et de fleurs sur l'ensemble du secteur;
- Programme d'aide financière pour le démarrage de commerces d'ambiance et de proximité;
- Programme d'aide financière pour la culture et le tourisme;
- Programme incitatif afin de sensibiliser la population aux modes de transport alternatifs à l'auto solo;
- Programme d'aide financière pour l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments.

PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLE

Le présent règlement de Programme particulier d'urbanisme durable (PPUD) s'applique au boulevard Marie-Victorin, soit un secteur central de Sainte-Catherine. Il établit un programme d'acquisition d'immeubles pour le secteur désigné. Dans le cadre de ce programme, la Ville peut acquérir tout immeuble situé à cet endroit pour l'alléner ou le louer aux fins décrites dans le présent document. Elle peut aussi détenir et administrer ces immeubles, et exécuter tous les travaux d'aménagement, de restauration, de démolition ou de déblaiement requis auprès de ceux-ci. La Ville de Sainte-Catherine pourra réaliser ce programme à la suite de l'entrée en vigueur du PPUD et des règlements d'urbanisme conformes à ce programme.



