

QUESTIONS ET RÉPONSES

PPCMOI 2026-001 – 125, boulevard Desjardins Est

1) DESCRIPTION DU PROJET

1. Qu'est-ce qu'un PPCMOI?

Un PPCMOI (Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble) est un outil prévu par la Loi permettant à la Ville d'autoriser un projet précis qui déroge à certaines dispositions de ses règlements d'urbanisme, lorsqu'il est jugé compatible avec le milieu et d'intérêt pour la collectivité. Il s'applique uniquement au terrain visé et ne modifie pas la réglementation pour les autres propriétés.

2. Pourquoi le projet du 125, boulevard Desjardins Est nécessite-t-il un PPCMOI?

Le projet déroge à certaines normes du règlement de zonage, notamment en ce qui a trait :

- au nombre d'étages des bâtiments;
- au pourcentage d'usages commerciaux au rez-de-chaussée;
- au ratio de stationnement;
- à certains aménagements en cour avant.

Ces dérogations nécessitent une autorisation par PPCMOI.

3. Quel est le projet proposé?

Le projet prévoit la construction de deux bâtiments résidentiels mixtes totalisant **429 logements locatifs**, avec :

- des usages commerciaux au rez-de-chaussée;
- des espaces publics aménagés;
- des cours intérieures;

- de la rétention d'eau pluviale;
 - des toitures végétalisées;
 - des mesures favorisant la mobilité durable.
-

4. Pourquoi autoriser des bâtiments allant jusqu'à 8 étages?

La hauteur maximale permise actuellement est de 4 étages. Le projet propose une gradation volumétrique :

- 4 étages en façade sur le boulevard Desjardins Est;
- des étages supplémentaires en retrait à l'arrière, jusqu'à un maximum de 8 étages, du côté de la voie ferrée et du viaduc du boulevard Curé-Labelle.

Cette approche vise une densification compatible avec le secteur de la gare, tout en limitant l'impact visuel depuis la rue.

Par ailleurs, la Ville de Sainte-Thérèse a l'obligation de densifier l'habitation sur son territoire, particulièrement à proximité de la gare, conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM.

5. Pourquoi réduire le nombre de cases de stationnement?

Le projet propose un ratio de 1,3 case par logement, plutôt que 1,5. Cette réduction est compensée par :

- la proximité immédiate du transport collectif (gare et autobus);
- l'intégration de mesures de mobilité durable (autopartage, vélopartage, stationnements pour vélos);
- une gestion intégrée du stationnement sur le site.

De plus, les études de marché du promoteur indiquent que les logements devraient être loués principalement par des personnes seules et des personnes âgées, une clientèle ayant une incidence moindre sur le nombre de véhicules et sur la circulation en période de pointe.

6. Quelles mesures de mobilité durable sont prévues?

Le projet impose notamment :

- des stationnements pour vélos;
 - un minimum de trois espaces réservés à un service d'autopartage;
 - l'aménagement d'une dalle avec raccordement électrique pour une future station de vélopartage (au moins 20 ancrages), conforme aux exigences de BIXI;
 - une servitude permettant l'implantation future d'un abribus.
-

7. Le projet prévoit-il des logements abordables ou sociaux?

Oui. Le projet est assujéti au Règlement 1352 N.S. de la Ville de Sainte-Thérèse et à un protocole d'entente prévoyant :

- une cible de 10 % à 15 % de logements sociaux et/ou abordables, dont un 10 % ferme ne pouvant être compensé par une contribution monétaire;
 - ce 10 % est visé par un projet de création de logements hors marché, en collaboration avec un organisme admissible, comme l'Office municipal d'habitation de la Rive-Nord.
-

2) GESTION DE L'EAU

8. Comment les eaux pluviales sont-elles gérées actuellement sur le site?

Dans l'état actuel (ancien Économax / Brault et Martineau) :

- une partie des eaux pluviales est dirigée vers le réseau d'égout unitaire, qui recueille à la fois les eaux usées (sanitaires) et les eaux de pluie;
 - l'autre partie est dirigée vers le réseau pluvial, lequel se rejette dans la rivière aux Chiens à Rosemère;
 - le site est largement imperméabilisé et aucune rétention des eaux pluviales n'est actuellement effectuée, ce qui génère un ruissellement et des débits élevés lors des pluies.
-

9. Qu'est-ce qui change avec le réaménagement du site?

Avec le projet :

- 100 % des eaux pluviales seront captées et dirigées exclusivement vers le réseau pluvial;
- aucune eau de pluie ne sera envoyée vers le réseau d'égout unitaire;
- les eaux pluviales seront retenues et régulées sur le site avant leur rejet.

Cela permet de :

- soulager de façon significative le réseau unitaire;
- réduire les risques de surcharge lors des épisodes de pluie intense;
- améliorer la performance globale des infrastructures municipales.

10. Quelles sont les normes de rétention des eaux pluviales appliquées?

Le projet respecte les normes municipales applicables, soit :

- une consigne maximale de rejet de 40 litres/seconde/hectare pour une pluie de récurrence 10 ans.

Pour respecter cette exigence, le projet prévoit des ouvrages de rétention sous la forme de jardins de pluie, tranchées drainantes et bassins de rétention enfouis.

11. Quels sont les gains concrets pour les réseaux municipaux?

Les études techniques démontrent :

- une réduction des débits pluviaux rejetés dans le réseau municipal variant de 53 % à 75 %, selon l'intensité des pluies;
- une réduction de 96 % à 98 % des apports au réseau unitaire, puisqu'aucune eau pluviale n'y sera dirigée.

Même lors d'une pluie exceptionnelle (récurrence 100 ans), les débits projetés demeurent nettement inférieurs à la condition existante.

12. Le projet augmente-t-il les risques d'inondation?

Non. Au contraire, le projet corrige une situation existante en :

- diminuant les surfaces imperméables;
- ralentissant et régulant les écoulements;
- retirant complètement les eaux pluviales du réseau unitaire.

Le projet constitue une amélioration nette et mesurable pour la gestion des eaux.

3) CIRCULATION

13. Quel est le potentiel de circulation permis par le zonage actuel?

Le zonage actuel permet l'implantation de grands commerces, comme ceux qui occupaient le site par le passé (Économax, Brault et Martineau).

Ce type d'usage génère généralement :

- un fort achalandage automobile;
 - une circulation de camions et de véhicules lourds.
-

14. Comment le projet se compare-t-il à cette situation?

Le projet résidentiel :

- est occupé majoritairement par une clientèle moins motorisée;
 - s'inscrit dans un site déjà bordé par des **axes majeurs** (boulevard Desjardins, route 117), ce qui limite la circulation de transit dans les quartiers résidentiels.
-

15. Quelles sont les caractéristiques du site en matière de transport?

Le site bénéficie :

- d'une proximité immédiate de la gare de Sainte-Thérèse;
- de plusieurs lignes d'autobus;
- d'un accès direct aux grands axes routiers, sans traverser le tissu résidentiel local.

Ces caractéristiques favorisent les déplacements en transport collectif et réduisent la pression sur la voirie locale.

16. Comment le projet favorise-t-il les déplacements durables?

Le projet mise sur :

- l'autopartage;
- le vélopartage;
- des stationnements pour vélos;
- un aménagement orienté vers la marche et les transports collectifs.

L'ensemble de ces mesures vise à réduire la dépendance à l'automobile, limiter l'augmentation de la circulation et s'inscrire dans les orientations de mobilité durable de la Ville.