



PARTIE II

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT



BOLDUC & STE-MARIE
NOTAIRES inc.

RESTAURANT
TREBBIANO
Cuisine Italienne
Authentique

Longueuil
RTL
8
28
81
88
458-463-0191 31428
rtl-longueuil.qc.ca

P_s
♿

158. Le Plan d'urbanisme reprend l'essentiel des sept grands thèmes de l'Énoncé de vision stratégique 2035 en les remodelant de manière à en faire une représentation du futur souhaité, à la fois mobilisatrice et imagée dans le dessein de la rendre plus accessible pour la collectivité. Ainsi, la vision du Plan d'urbanisme constitue un instantané du territoire à l'horizon 2035, lequel définira les actions et orientera les décisions prises par l'organisation au cours des prochaines années afin que tous travaillent ensemble dans l'atteinte des mêmes buts.

159. NOTRE LONGUEUIL DE DEMAIN

160. **En 2035, Longueuil affirme pleinement son rôle de ville centre où il fait bon vivre, travailler et se récréer dans un environnement sain, accessible et agréable. Mise en valeur par son paysage architectural, son fleuve, ses composantes naturelles et culturelles, elle s'est dotée d'une personnalité distinctive caractérisée par son leadership et sa gestion territoriale responsable. Elle constitue un milieu de vie dynamique, diversifié, connecté et durable**

161. Cette vision du Longueuil de demain s'inscrit dans la perspective globale de faire de Longueuil une ville plus **accueillante, prospère, durable, attractive, connectée et optimisée.**

162. NOTRE LONGUEUIL DE DEMAIN SERA UNE VILLE :

a) Accueillante

En 2035, les quartiers de Longueuil constituent des milieux de vie où il fait bon vivre. L'offre variée en logements et en équipements scolaire, communautaire ou culturel contribue à l'épanouissement des milieux de vie en les rendant plus complets et inclusifs. L'engagement communautaire des citoyens participe à la vitalité des quartiers et concourt au sentiment d'appartenance des Longueillois. La présence de commerces ou d'équipements collectifs, répondant aux besoins quotidiens des résidents et à distance de marche raisonnable, favorise les interactions sociales dans l'espace public. Les réseaux piétonniers et cyclables, sécuritaires et confortables permettent aux quartiers d'être interconnectés et favorisent un mode de vie physiquement actif. La mobilité durable est soutenue par un réseau de transport collectif et de déplacements actifs, à la fois fort et universellement accessible, reliant les lieux habités aux divers pôles d'intérêt, tels que les écoles et autres équipements collectifs ou les lieux d'emplois ou de commerce, et répondant aux principes de visitabilité. La revitalisation des quartiers anciens, le développement durable des nouveaux quartiers, l'abondance de végétation et d'espaces publics appropriables et aux vocations variées ont contribué à générer un environnement de qualité pour l'ensemble de la population.

b) Durable

En 2035, Longueuil poursuit sa transition écologique et affirme sa résilience face au réchauffement climatique en déployant une série de mesures. Le réseau d'espaces verts est optimisé et les milieux naturels sont interconnectés et accessibles à des fins récréatives et de détente, dans le respect de leur capacité d'accueil. La biodiversité est en plein essor et l'empreinte urbaine est réduite grâce aux bonnes pratiques intégrées en matière d'aménagement et de transport (occupation du sol optimisée, îlots de fraîcheur, toits verts, perméabilisation des sols, intégration d'éléments ou principes écoénergétiques, etc.). L'intégrité de la zone agricole est maintenue en plus d'être économiquement valorisée, multifonctionnelle et écoresponsable. Elle constitue une importante source d'alimentation locale et régionale, tout comme les différentes pratiques d'agriculture urbaine répandues et

valorisées. En outre, son dynamisme exerce un pouvoir d'attraction sur de nouveaux producteurs. Une attention est portée à la mise en place de milieux de vie durables et pensés en fonction des composantes environnementales en place (réduction des nuisances sonores et autres, valorisation du patrimoine naturel, paysager, bâti, etc.).

c) Optimisée et connectée

En 2035, Longueuil est un lieu d'urbanité vibrant à échelle humaine et articulé autour de sa desserte efficace en transport collectif structurant (métro, Lévo, réseau rapide d'agglomération, train de banlieue, etc.). Espace de rencontres et de socialisation, le centre-ville offre une expérience chaleureuse et dynamique pour les Longueillois et les visiteurs. Dans son prolongement, la rue Saint-Charles a su consolider sa vocation de noyau villageois animé et le pôle Roland-Therrien qui se déploie autour d'un vaste parc central jumelant mixité, compacité et durabilité. Les artères principales, telles que le boul. Taschereau, se requalifient, se densifient et se diversifient autour de modes de transport collectif plus structurants et performants. Elles tirent profit d'un encadrement bâti soutenu, dans le respect des milieux résidentiels voisins de plus faible densité. Leur réaménagement permet de les mettre en valeur et de les rendre plus conviviales et sécuritaires pour l'ensemble de la population. La ville se reconstruit sur elle-même dans les secteurs jadis déstructurés en respectant les milieux de vie existants. L'équilibre entre l'urbanité et les composantes paysagères et naturelles du territoire est atteint ou en voie de l'être.

d) Attractive et prospère

En 2035, Longueuil affirme son rôle de destination rassembleuse et de pôle d'emplois régional. Son centre-ville s'est consolidé en tant que zone d'innovation et cœur commercial, culturel et récréatif et ses pôles d'activités et d'emplois répondent aux besoins de l'ensemble de sa communauté et de la région. Attractive et compétitive, elle constitue une véritable destination locale et régionale et une fierté pour sa collectivité. La revitalisation de Longueuil et son développement cohérent et stratégique ont contribué à la mise en place d'un environnement favorable aux activités économiques, aux emplois et aux investissements immobiliers de qualité. Son ouverture aux marchés émergents lui permet de répondre aux divers besoins de sa population et de ses entreprises en matière d'emplois et de services. Son riche patrimoine bâti, archéologique, paysager et naturel ainsi que les attraits singuliers qu'offrent le fleuve et ses berges témoignent de son identité propre et contribuent à son attractivité qui surpasse ses propres frontières.



CHAPITRE 2

LES PRINCIPES CLÉS POUR UNE VILLE EXEMPLAIRE



Piste multifonctionnelle dans le parc linéaire Desaulniers | Ville de Longueuil

163. Le Plan d'urbanisme vise à faire de Longueuil une **Ville exemplaire qui rayonne au-delà de ses frontières**. Pour ce faire, il propose deux principes clés ainsi que des assises qui chapeautent et soutiennent l'ensemble de ses orientations d'aménagement. Ces principes clés et leurs 10 assises visant à faire de Longueuil une ville exemplaire en matière d'aménagement, de développement durable et de qualité de vie teintent l'ensemble des orientations et leurs attentes, objectifs, moyens de mise en œuvre et actions.

Tableau 15 : Les principes clés du Plan d'urbanisme

| | |
|-----|--|
| 1° | PRINCIPE I : PLACER LA VILLE À L'AVANT-GARDE EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT |
| 2° | 1. Déployer une approche novatrice en aménagement et en développement du territoire en plaçant le citoyen au centre des décisions et en collaborant avec les partenaires publics et communautaires de la Ville afin de bénéficier de leur savoir et de leur créativité . |
| 3° | 2. S'illustrer sur les scènes régionale, métropolitaine et nationale par la création de projets phares et exemplaires tels que le centre-ville, les aménagements en rive du Saint-Laurent, le pôle Roland-Therrien, le boul. Taschereau ou le refuge faunique du boisé Du Tremblay. |
| 4° | 3. Rehausser la qualité intrinsèque des projets en s'adaptant aux nouveaux paradigmes d'aménagement et de santé publique, aux changements climatiques, aux contraintes anthropiques en place, aux nouvelles techniques de construction et aux matériaux durables, en favorisant une image de marque , en conférant un rôle structurant aux parcs et espaces publics et en prévoyant des mesures de verdissement dans les secteurs déficitaires. |
| 5° | 4. Poursuivre le déploiement du réseau de déplacements actifs et la mise en place d'aménagements et de constructions universellement accessibles ou visitables . |
| 6° | PRINCIPE II : BÂTIR LE LONGUEUIL DE DEMAIN DE MANIÈRE RESPONSABLE |
| 7° | 5. Planifier le développement et le redéveloppement de la ville dans un contexte de lutte aux changements climatiques de manière à assurer la résilience du territoire et son adaptation . |
| 8° | 6. Réaliser des projets générant une valeur ajoutée et visant de hauts standards en matière de développement durable . |
| 9° | 7. Assurer un développement en cohésion avec les infrastructures et services en place et la capacité de la Ville de les actualiser. |
| 10° | 8. Articuler le développement du territoire autour de la mobilité durable en accordant aux modes de transport actif et collectif une place de premier choix . |
| 11° | 9. Créer une ville inclusive et à échelle humaine en offrant, à portée de marche des citoyens, des milieux de vie mixtes bénéficiant de la proximité des services et activités du quotidien. |
| 12° | 10. Converger vers un équilibre nature-urbanité indispensable à l' attractivité et à la qualité de vie grâce à la préservation et à la valorisation du réseau d'infrastructures vertes du territoire et de la ressource écologique, agricole et paysagère . |

CHAPITRE 3

LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Terrasses sur la rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil



Milieu de vie | Ville de Longueuil



Parc de la Cité | Ville de Longueuil



Parc Marie-Victorin | Ville de Longueuil



Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

164. Les orientations d'aménagement du territoire précisent le rôle qu'entend jouer Longueuil pour répondre aux différents enjeux identifiés au chapitre 2. Elles sont notamment basées sur l'Énoncé de vision 2035 et les différents plans et politiques élaborés par la Ville, et ce, tant dans ses compétences locales que d'agglomération. Ces orientations visent globalement à faire de Longueuil une ville accueillante, prospère, durable, attractive, connectée et optimisée.
165. Pour chacune des six grandes orientations d'aménagement du territoire, des attentes ont été formulées afin de préciser davantage les résultats espérés. Plusieurs objectifs assortis de moyens de mise en œuvre sont ensuite proposés. Ceux-ci permettent d'orienter la prise de décision en vue de mieux cibler les mesures à prendre pour résoudre les multiples défis que recèle le territoire. Enfin, le plan d'action, intégré comme Annexe I au Plan d'urbanisme, vient préciser les actions que la Ville compte entreprendre pour répondre concrètement aux objectifs énoncés et ainsi tendre, à terme, vers la réalisation de la vision souhaitée.

Figure 5 : Structure hiérarchique de la Stratégie de mise en œuvre du Plan d'urbanisme

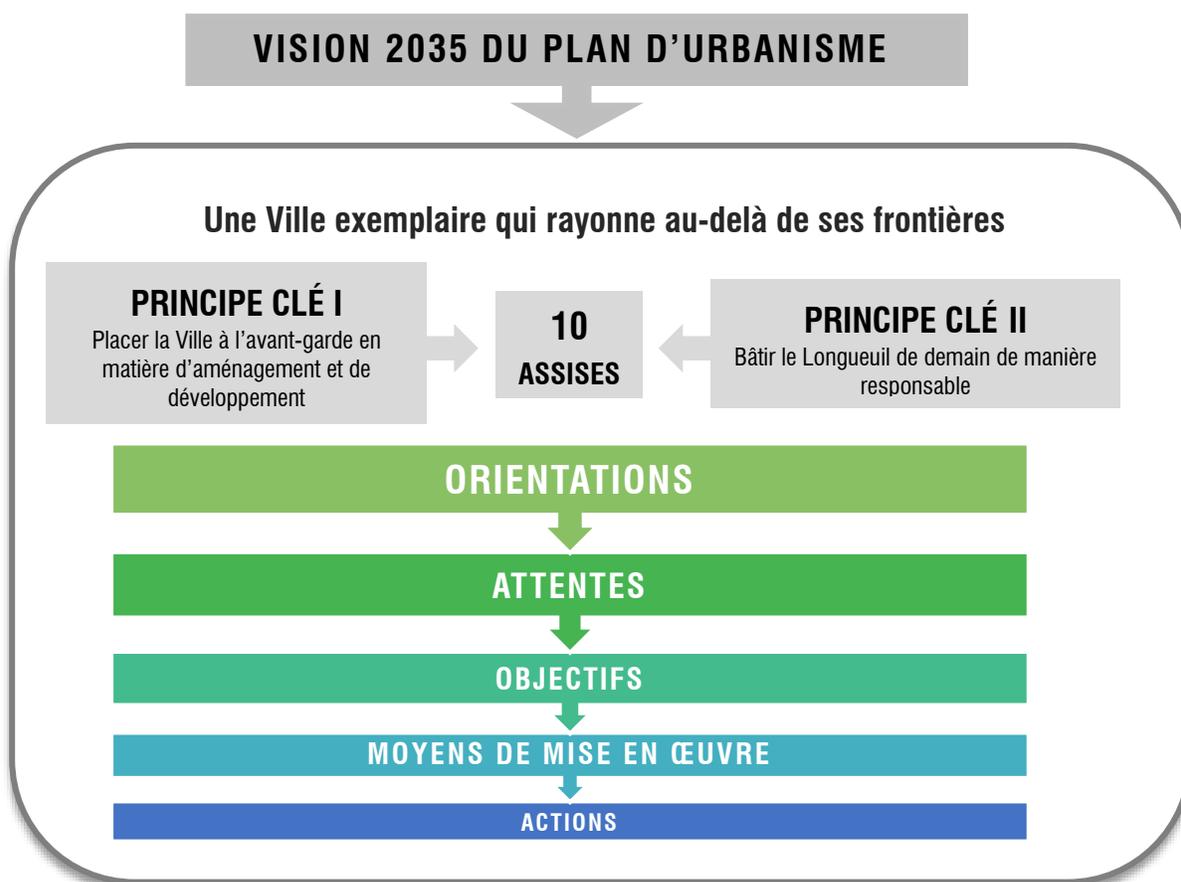


Tableau 16 : Synthèse des orientations d'aménagement

| 1° | 2° | 3° | 4° |
|---|--|----------|---|
| UNE VILLE EXEMPLAIRE QUI RAYONNE AU-DELÀ DE SES FRONTIÈRES | | | |
| 2° | 1 UNE VILLE ACCUEILLANTE AU SERVICE DES LONGUEUILLOIS | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 1.1 Créer des milieux complets, attractifs et visitables 1.2 Rendre les milieux de vie plus inclusifs 1.3 Atténuer les nuisances affectant la qualité de vie |
| 3° | 2 UNE VILLE PROSPÈRE AXÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE DYNAMISME DE SES LIEUX D'ACTIVITÉS | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 2.1 Renforcer le statut de pôle économique régional de Longueuil 2.2 Optimiser l'activité commerciale en misant sur la vitalité et le rayonnement des secteurs dynamiques 2.3 Valoriser l'activité industrielle par l'optimisation de son développement 2.4 Favoriser une occupation dynamique et diversifiée de la zone agricole pour assurer son intégrité et sa pérennité |
| 4° | 3 UNE VILLE DURABLE DONT LES RESSOURCES SONT PRÉSERVÉES ET MISES EN VALEUR | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 3.1 Rendre les milieux de vie et d'emplois plus résilients et adaptables aux défis climatiques 3.2 Accroître la biodiversité du territoire 3.3 Rehausser la qualité environnementale du développement et des milieux de vie et d'emplois 3.4 Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'eau |
| 5° | 4 UNE VILLE ATTRACTIVE GRÂCE À SES COMPOSANTES IDENTITAIRES | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 4.1 Reconnaître et valoriser les attraits du territoire 4.2 Préserver et valoriser le patrimoine paysager 4.3 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et archéologique |
| 6° | 5 UNE VILLE CONNECTÉE PRIORISANT LA MOBILITÉ DURABLE | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 5.1 Optimiser l'efficacité des réseaux de transport 5.2 Améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements actif et collectif 5.3 Aménager le territoire en priorisant les modes durables de transport |
| 7° | 6 UNE VILLE OPTIMISÉE PAR UN DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUEMENT PLANIFIÉ | Attentes | <ul style="list-style-type: none"> 6.1 Diriger la croissance vers les aires d'influence du transport collectif 6.2 Adhérer à une vision de développement pérenne |

SECTION 1

ORIENTATION 1

UNE VILLE ACCUEILLANTE AU SERVICE DES LONGUEUILLOIS

166. Longueuil compte une grande diversité de milieux de vie répondant aux besoins et attentes de tous : quartiers historiques ou récents, mixtes ou unifonctionnels, plus ou moins denses, urbanisés ou agricoles. Ses lieux d'activités sont tout aussi diversifiés : centre-ville, rues commerciales traditionnelles, pôles industriels, regroupements commerciaux régionaux ou suprarégionaux, etc.
167. Dans un objectif de consolidation du développement réalisé jusqu'à ce jour, le Plan d'urbanisme préconise la création de milieux de vie et d'emplois accueillants et de qualité pour tous et répondant aux attentes de la collectivité dans un souci de saine gestion des fonds publics. Des efforts seront déployés pour concevoir des milieux plus complets où il fera non seulement bon vivre, travailler et étudier, mais aussi, dans la mesure du possible, magasiner et se divertir sans avoir à se déplacer sur de grandes distances. Ces milieux de vie et d'emplois, nouveaux, renouvelés, optimisés ou consolidés seront accueillants pour les Longueillois d'aujourd'hui et de demain.



Tableau 17 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 1

| 1° | ATTENTE 1.1 CRÉER DES MILIEUX COMPLETS, ATTRACTIFS ET VISITABLES | |
|----|---|---|
| 2° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 3° | 1.1.1 Optimiser la desserte en activités commerciales de proximité en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Consolidant les concentrations commerciales les plus viables ou en requalifiant celles moins dynamiques b) Favorisant une offre adéquate dans les projets de développement ou de redéveloppement c) Facilitant leur accessibilité et leur visitabilité, en particulier à pied ou à vélo d) Luttant contre les déserts alimentaires par des initiatives de mise en marché alternatives |
| 4° | 1.1.2 Accroître la vitalité et la qualité des milieux de vie et des pôles d'emplois en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Assurant un apport en clientèle suffisant aux activités commerciales et communautaires par une optimisation stratégique et sensible de l'occupation du sol b) Intégrant des parcs, espaces verts et autres aménagements répondant aux besoins de la population ou des travailleurs ainsi qu'aux enjeux de santé publique, en particulier dans les secteurs de plus grande densité c) Incorporant, dans la mesure du possible, des fonctions économiques compatibles dans les milieux de vie afin de créer des quartiers plus complets d) S'adaptant aux nouvelles tendances |
| 5° | 1.1.3 Encourager et soutenir l' agriculture urbaine au cœur des milieux de vie pour un meilleur accès à une saine alimentation en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Lui dédiant des espaces sur le domaine public (jardin collectif, aménagement comestible, etc.), notamment dans les milieux de vie plus denses b) L'encourageant et en l'encadrant sur les terrains privés (jardin potager, garde de poules pondeuses, etc.) c) Contribuant à la mise en œuvre de la Politique en agriculture urbaine |
| 7° | 1.1.4 Assurer une offre équitable et variée en équipements sportifs, culturels, récréatifs et communautaires en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Assurant la modernisation, l'accessibilité universelle et l'adaptation de l'offre existante aux besoins des citoyens b) Prévoyant une offre adéquate dans les projets de développement ou de redéveloppement c) Mettant en réseau les parcs, espaces verts et équipements collectifs du territoire d) Réalisant notamment le Complexe culturel, le Complexe aquatique et le réseau de maisons des aînés e) Favorisant leur mutualisation, notamment au cœur des milieux de vie f) Contribuant à la mise en œuvre des plans et politiques de la Ville en matière d'activités sportives, récréatives, culturelles ou communautaires |

| | | |
|----|---|--|
| 8 | <p>1.1.5 Localiser de façon optimale les établissements de santé et d'éducation en :</p> | <p>a) Priorisant, pour un établissement d'envergure, un site près du transport collectif structurant</p> <p>b) Priorisant la localisation des établissements scolaires de proximité au cœur des milieux de vie</p> <p>c) Assurant une concertation entre les parties prenantes en matière de développement scolaire afin de répondre à leurs besoins et d'identifier les sites d'implantation optimaux</p> |
| 9 | <p>1.1.6 Développer le sentiment d'appartenance des résidents en :</p> | <p>a) Reconnaisant le caractère polycentrique de Longueuil qui est composée d'une centralité de ville et de centralités d'arrondissement</p> <p>b) Optimisant la vie de quartier dans les milieux de vie existants et à venir, grâce à une offre adéquate en activités de proximité, en équipements communautaires et en espaces collectifs (espaces publics, parcs, etc.)</p> <p>c) Faisant participer la population à l'évolution de leur milieu de vie</p> <p>d) Tenant compte des spécificités des quartiers (typologie, volumétrie, caractéristiques architecturales, etc.) lors de l'intégration des projets</p> |
| 10 | <p>1.1.7 Assurer le maintien de la population en place en :</p> | <p>a) Assurant une diversité dans l'offre résidentielle</p> <p>b) Évaluant la possibilité d'offrir des mesures incitatives d'aide d'accession à la propriété</p> <p>c) Facilitant la transformation des logements pour s'adapter aux étapes de la vie</p> <p>d) Caractérisant les milieux de vie établis de faible densité et en y encadrant de manière harmonieuse le redéveloppement</p> |
| | 1* | 2* |

11* ATTENTE 1.2 RENDRE LES MILIEUX DE VIE PLUS INCLUSIFS

| 12* | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|-----|---|--|
| 13* | <p>1.2.1 Offrir des logements de qualité, variés et abordables en :</p> | <p>a) Facilitant l'accessibilité à la propriété par la mise en place de programmes de subventions ou en offrant la possibilité d'aménager des unités d'habitation accessoire (UHA)</p> <p>b) Exigeant la construction de logements abordable, social ou familial dans tout projet immobilier d'envergure ou la cession, dans un fonds réservé, d'un montant équivalent</p> <p>c) Exerçant un certain contrôle de l'embourgeoisement des secteurs en transformation plus sensibles</p> <p>d) Promouvant les bénéfices du logement abordable, social ou familial afin de favoriser l'atteinte d'une meilleure résilience des milieux de vie.</p> <p>e) Contribuant à la réalisation de projets de logements abordable, social et familial, notamment près des points d'accès au transport collectif ou des services de proximité</p> <p>f) Contribuant à la mise en œuvre des divers plans et politiques de la Ville en matière d'habitation ou de logement social</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 14° | 1.2.2 Favoriser l' accessibilité et l' adaptabilité des logements en : | a) Proposant un cadre réglementaire adapté |
| | | b) Maintenant les programmes de rénovation ou d'adaptation en vigueur |
| 15° | 1.2.3 Répondre aux attentes de la population vieillissante en : | a) Favorisant l'implantation de résidences pour aînés près des pôles d'activités de proximité et des accès au transport collectif |
| | | b) Facilitant l'aménagement de logements intergénérationnels ou d'unités d'habitation accessoires (UHA) |
| | | c) Tenant compte des besoins et des intérêts des aînés dans la planification des équipements et des aménagements publics |
| | | d) Favorisant l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la planification des équipements et des aménagements |
| 16° | 1.2.4 Préserver et améliorer la qualité du cadre bâti en : | a) Maintenant les programmes de subventions |
| | | b) Encourageant la rénovation dans les secteurs plus anciens |
| | | c) Assurant la construction de bâtiments de qualité et durables tenant compte des particularités du milieu d'insertion, notamment dans les milieux de vie établis de faible densité |
| | | d) Promouvant les meilleures pratiques et l'intégration des caractéristiques intrinsèques des milieux de vie dans l'élaboration des projets |
| | | e) Assurant un suivi de la qualité du cadre bâti du territoire, en priorisant les quartiers multifamiliaux plus denses et anciens |

1°

2°

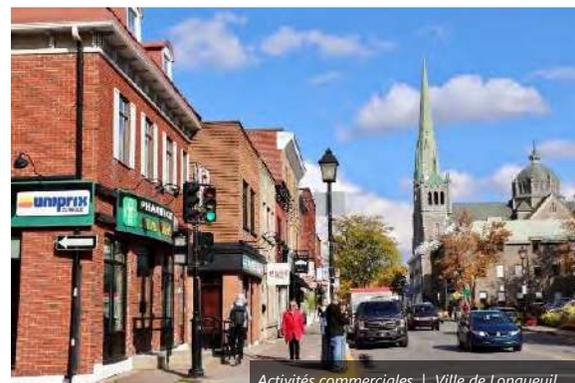
| | | |
|-----|--|--|
| 17° | ATTENTE 1.3 ATTÉNUER LES NUISANCES AFFECTANT LA QUALITÉ DE VIE | |
| 18° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 19° | 1.3.1 Contrôler et atténuer les nuisances existantes en : | a) Réduisant, en amont de la planification d'un projet, les impacts des nuisances sonores et de vibrations associées aux grandes infrastructures de transport |
| | | b) Améliorant les interfaces entre les usages contraignants et sensibles |
| | | c) Évaluant l'opportunité de prévoir des mesures d'atténuation des nuisances liées au bruit autoroutier dans les milieux de vie existants |
| 20° | 1.3.2 Éviter l' émergence de nouvelles nuisances liées aux activités contraignantes en : | a) Localisant de façon adéquate les usages sensibles et problématiques |
| | | b) Reconnaisant le principe de réciprocité |
| | | c) Prévoyant, à proximité d'un usage contraignant, des usages compatibles ou des mesures de mitigation efficaces |
| | | d) Collaborant avec la Sécurité civile lors de l'implantation d'un nouvel usage sensible à proximité d'un secteur industriel |
| | | e) Informant la Sécurité civile de tout projet d'implantation, d'agrandissement ou de relocalisation d'une entreprise entreposant des matières dangereuses au-delà de quantités seuils |
| | | f) Respectant une distance minimale et en prévoyant des aménagements de sécurité pour tout projet occupé par un usage sensible implanté en bordure d'une infrastructure ferroviaire structurante |

SECTION 2

ORIENTATION 2

UNE VILLE PROSPÈRE AXÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE DYNAMISME DE SES LIEUX D'ACTIVITÉS

168. Longueuil compte une force économique diversifiée et créatrice de richesses et d'emplois axée sur les biens et services ainsi que sur la fabrication de produits. Comptant un des neuf grands pôles économiques du Grand Montréal (pôle Longueuil – Boucherville), elle se démarque aussi à l'échelle métropolitaine grâce à ses pôles tertiaires articulés autour de son centre-ville et de l'Hôpital Charles-Le Moyne et à l'échelle régionale avec notamment son pôle institutionnel du Centre régional (Hôpital Pierre-Boucher, Palais de justice, etc.). L'autonomie de Longueuil en matière d'emplois s'acquiert de plus en plus face à Montréal grâce à son bassin d'emplois qui peut compter sur une main-d'œuvre qualifiée.
169. Longueuil compte de nombreux lieux d'activités commerciales et industrielles qui offrent environ 90 000¹ emplois. Dans un contexte de réflexion sur les stratégies à développer pour assurer son dynamisme et son rayonnement à l'échelle métropolitaine, il est important pour Longueuil de définir les orientations de développement à privilégier pour son territoire.
170. La zone agricole recèle quant à elle un potentiel économique sous-exploité en raison de diverses contraintes. La condition première à sa pérennité et au maintien de son intégrité est son occupation dynamique. Dans cette perspective, ses secteurs les plus actifs seront consolidés et ceux pour lesquels une dévitalisation est observée seront mis en valeur à des fins agricoles. Ses axes champêtres seront également valorisés pour accroître leur attractivité et ses îlots déstructurés, optimisés.
171. Incontournable dans la perspective d'une ville attractive et durable, l'orientation 2 permettra d'assurer la mise en place d'une économie prospère et diversifiée axée sur la complémentarité et le dynamisme de ses lieux d'emplois.



¹ Emplois estimés selon le bulletin « L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal en 2016 ». Consortium de la CMM. Page 14.

Tableau 18 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 2

| | 1° | 2° |
|----|--|--|
| 1° | ATTENTE 2.1 RENFORCER LE STATUT DE PÔLE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL DE LONGUEUIL | |
| 2° | Objectif | Moyens de mise en œuvre |
| 3° | 2.1.1 Confirmer la centralité de ville en : | a) Optimisant ses composantes à l'aide d'une vision d'ensemble, d'une planification particulière et d'un cadre réglementaire adapté |
| | | b) Assurant la complémentarité de ses composantes dans le respect des milieux existants |
| | | c) Misant sur des projets phares tels que l'Esplanade, le Complexe culturel, les aménagements en rive du fleuve, le parc central du pôle Roland-Therrien ou le réaménagement de la rue Saint-Charles O. (site patrimonial) |
| 4° | 2.1.2 Accroître l' attractivité et la compétitivité de Longueuil en : | a) S'adaptant aux nouvelles tendances technologiques et structurelles (vieillesse de la population, décroissance, etc.) |
| | | b) Attirant de nouvelles entreprises et en maintenant celles déjà établies par l'aménagement de lieux d'emplois et de milieux de vie complets (parcs et espaces verts, commerces de proximité, équipements collectifs, etc.) |
| | | c) Mettant en place des zones d'innovation, notamment au centre-ville et dans la zone aéroportuaire |
| 5° | 2.1.3 Consolider et renforcer les pôles d'emplois en : | a) Leur attribuant une vocation distincte dans un objectif de complémentarité |
| | | b) Orientant l'implantation des projets à forte densité d'emplois près des points d'accès au transport collectif structurant |
| | | c) Complétant et en mettant en œuvre les planifications particulières pour les pôles les plus structurants |
| 6° | 2.1.4 Faciliter l' essor des activités reliées aux services en : | a) Priorisant et en optimisant le centre-ville ainsi que les axes structurants, dont le boul. Taschereau (pôle de la Santé) |
| | | b) Créant des aménagements répondant aux besoins des clientèles visées et offrant une image distinctive |

| | 1° | 2° |
|----|---|---|
| 7° | ATTENTE 2.2 OPTIMISER L'ACTIVITÉ COMMERCIALE EN MISANT SUR LA VITALITÉ ET LE RAYONNEMENT DES SECTEURS DYNAMIQUES | |
| 8° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 9° | 2.2.1 Consolider et dynamiser les lieux structurants d'activités commerciales en : | a) Ciblant les lieux d'activités commerciales dynamiques et en déclin ainsi que les interventions prioritaires à réaliser |
| | | b) Réévaluant le potentiel des lieux d'activités commerciales, leur capacité d'accueil et les activités à privilégier pour assurer une diversité, une complémentarité et une répartition équilibrée des commerces |
| | | c) Favorisant l'implantation de nouveaux commerces vers les concentrations existantes |
| | | d) Incitant le redéveloppement, la requalification et la conversion des terrains et des bâtiments vacants, dévitalisés, incompatibles ou sous-utilisés |
| | | e) Optimisant l'occupation du sol en priorité dans les secteurs situés près du transport collectif structurant |

| | |
|--|--|
| | f) Encadrant les commerces présentant des enjeux de nuisances, de sécurité ou de salubrité (localisation, contingentement, etc.) |
| | g) Localisant, le cas échéant, les regroupements commerciaux suprarégionaux dans le secteur du boul. des Promenades |

| | | |
|-----|---|--|
| 10° | 2.2.2 Accroître l'attractivité et la compétitivité des artères commerciales en : | a) Revitalisant les portions les plus dynamiques et en requalifiant celles qui sont en perte de vitalité |
| | | b) Bonifiant la mixité des usages et en encadrant les constructions, l'affichage, l'aménagement paysager et le stationnement |
| | | c) Aménageant le domaine public de manière à accroître les interactions avec les activités commerciales (mobilier urbain, larges trottoirs, espace vert, etc.) |
| | | d) Envisageant la mise en place de programmes de revitalisation ciblant les artères commerciales |
| | | e) Collaborant avec les associations de commerçants |

1°

2°

11° ATTENTE 2.3 VALORISER L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE PAR L'OPTIMISATION DE SON DÉVELOPPEMENT

| 12° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|-----|--|--|
| 13° | 2.3.1 Optimiser et dynamiser les lieux d'activités industrielles en : | a) Confirmant la vocation, la spécialisation et la complémentarité de chacun des pôles industriels |
| | | b) Assurant une diversification et une offre optimale en sites de développement et redéveloppement industriels |
| | | c) Priorisant les projets présentant une valeur ajoutée et un haut taux d'emplois |
| | | d) Privilégiant les créneaux porteurs dans les pôles industriels stratégiques, notamment en mettant en place une zone d'innovation en aérospatiale |
| | | e) Favorisant la réhabilitation des sites industriels contaminés |
| 14° | 2.3.2 Pallier la rareté de terrains industriels disponibles en : | a) Évitant ou en contingentant les fonctions non industrielles dans les pôles industriels |
| | | b) Encourageant le redéveloppement ou la conversion des terrains et bâtiments vacants, vétustes ou dévitalisés en vue de favoriser de meilleurs taux d'occupation des terrains |
| 15° | 2.3.3 Encadrer le développement des pôles industriels en : | a) Favorisant un cadre bâti et des aménagements de qualité propices à attirer des industries à haute valeur ajoutée |
| | | b) Misant, pour les industries de prestige, sur des sites de grande visibilité, telles les vitrines autoroutières |
| | | c) Répondant mieux aux caractéristiques des industries de prestige (taille des lots, largeur des rues) |
| | | d) Intégrant des principes de développement durable (gestion des eaux de pluie, végétalisation des espaces de stationnement, etc.) |
| | | e) Portant une attention particulière à l'aménagement du domaine public (trottoirs, parcs, voies cyclables, etc.) |

16°

2.3.4
Revoir la **vocation** de
certains **pôles industriels**
en :

- a) Favorisant la requalification des friches industrielles (hors pôles industriels) vers des vocations plus compatibles avec leur milieu
- b) Proposant des usages ou des normes d'aménagement assurant une meilleure intégration des pôles industriels enclavés
- c) Concentrant les usages contraignants dans les secteurs moins sensibles et en prévoyant l'implantation des activités industrielles lourdes à distance raisonnable des milieux de vie
- d) Évaluant la possibilité, avec le CN, de relocaliser éventuellement la gare de triage Southwark

17°

2.3.5
Valoriser et développer
l'**aéroport** et ses
synergies potentielles en :

- a) Positionnant l'aéroport à l'échelle métropolitaine afin d'en faire un facteur attractif pour les entreprises du territoire



Industrie dans la zone aéroportuaire | Ville de Longueuil



Agence spatiale canadienne | Ville de Longueuil

| 18° | ATTENTE 2.4 FAVORISER UNE OCCUPATION DYNAMIQUE ET DIVERSIFIÉE DE LA ZONE AGRICOLE POUR ASSURER SON INTÉGRITÉ ET SA PÉRENNITÉ | |
|-----|---|---|
| 19° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 20° | 2.4.1 Reconnaître le potentiel et le rôle que joue la zone agricole dans l'économie en : | a) Y limitant tout empiètement et toute perte nette de terre cultivée b) Y évitant toute matière ou tout résidu associé à l'urbanisation (déblais, neiges usées, entreposage, etc.) |
| 21° | 2.4.2 Dynamiser et mettre en valeur la zone agricole en : | a) Remettant en culture les terres en friche, surtout à des fins d'agriculture nourricière ou de proximité b) Adoptant des mesures pour les secteurs dévitalisés situés à l'est de l'A30 c) Favorisant l'arrivée de nouvelles entreprises agricoles d) Priorisant, pour un terrain municipal mis en vente ou en location, une agriculture écoresponsable nourricière ou de proximité e) Collaborant à la mise en place d'une structure d'accompagnement régionale |
| 22° | 2.4.3 Diversifier les activités associées au milieu agricole en : | a) Définissant une agriculture périurbaine rentable et compatible avec le REA b) Privilégiant une agriculture multifonctionnelle c) Assurant la création de synergies entre producteurs et transformateurs afin de donner une valeur ajoutée aux productions agricoles |
| 23° | 2.4.4 Concilier la pratique de l'agriculture avec son environnement en : | a) Favorisant une remise en culture des terres en friche de manière écoresponsable, notamment en réalisant le projet d'Éco-territoire ²¹ agricole b) Soutenant une agriculture compatible avec les composantes naturelles du milieu c) Préservant la ressource sol par l'encadrement, voire l'interdiction, du remblayage en zone agricole d) Imposant des distances séparatrices et un zonage de production aux entreprises et activités agricoles à forte charge d'odeur e) Encourageant l'implantation de haies brise-vent et en assurant le respect des bandes riveraines en milieu agricole |
| 24° | 2.4.5 Participer à la promotion des produits locaux selon le concept de ville nourricière en : | a) Assurant leur accessibilité par différents circuits de distribution (kiosques à la ferme, distribution de paniers agricoles, etc.) b) Valorisant les entreprises agricoles (route des agriculteurs, site Internet, etc.) c) Prolongeant le réseau cyclable le long des axes champêtres |

SECTION 3

ORIENTATION 3

UNE VILLE DURABLE DONT LES RESSOURCES SONT PRÉSERVÉES ET MISES EN VALEUR

172. Plus que jamais, l'environnement est au cœur des préoccupations des citoyens et de l'administration. Que ce soit dans les ensembles naturels, en zone agricole ou dans les secteurs urbanisés, les gestes en matière d'aménagement et de développement du territoire doivent intégrer la variable incontournable de l'environnement.
173. Le plus grand défi de la Ville en matière d'enjeux environnementaux est incontestablement la lutte aux changements climatiques. En plus des conséquences sur la santé publique (GES, épisodes de chaleur, risques sanitaires, etc.) et sur les infrastructures (eaux de pluie, périodes de gel/dégel plus fréquentes, etc.), la biodiversité et l'habitat de la faune sont directement menacés par le réchauffement climatique. L'importance d'agir passe par des transitions de grande envergure dans les domaines où les municipalités comme Longueuil peuvent intervenir directement, comme le transport et l'aménagement du territoire. Avec la déclaration sur la réduction des GES adoptée par Longueuil en 2020 et la motion reconnaissant l'urgence d'agir en matière de lutte contre les changements climatiques pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C (2018), la Ville de Longueuil adhère au mouvement des villes qui font de la lutte aux changements climatiques une priorité.
174. Les décisions en matière d'aménagement du territoire sont d'une importance capitale pour la réussite de la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. Ainsi, le Plan d'urbanisme propose une approche environnementale intégrée à la planification et au développement du territoire. Cette approche procure un cadre de vie répondant aux besoins et attentes de la population, assure une adaptation optimale du territoire aux changements climatiques et améliore l'empreinte écologique de la collectivité. Les actions qui suivent permettent d'assurer la mise en place d'un cadre environnemental au service d'une collectivité durable pour le Longueuil d'aujourd'hui et de demain.



Tableau 19 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 3

| 1° | | 2° | |
|--|---|-------------------------|--|
| ATTENTE 3.1 RENDRE LES MILIEUX DE VIE ET D'EMPLOIS PLUS RÉSILIENTS ET ADAPTABLES AUX DÉFIS CLIMATIQUES | | | |
| 2° | | Moyens de mise en œuvre | |
| Objectifs | | | |
| 3° | 3.1.1 Assurer une transition écologique inclusive et transversale en : | a) | Ciblant des priorités pour répondre aux grands enjeux environnementaux (changement climatique, perte de biodiversité, rareté des ressources, risques sanitaires, etc.) et à leurs conséquences économiques et sociales |
| | | b) | Se dotant de grands principes qui pourront guider les interventions à venir |
| | | c) | Assurant la mise en œuvre du Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la mise à jour de l'inventaire des GES |
| | | d) | Favorisant les phytotechnologies dans les projets (biorétention, toits et murs végétalisés, haies brise-vent, marais filtrant, etc.) |
| | | e) | Réduisant la dépendance à l'auto-solo et en rendant attractifs les déplacements actifs et collectifs |
| | | f) | Alliant densification, verdissement et environnements favorables aux saines habitudes de vie et à la qualité de vie lors de la planification de projets (densification verte) |
| | | g) | Verdisant les quartiers et en assurant une diversité écologique, entre autres en priorisant les plantes indigènes, en particulier dans les secteurs défavorisés |
| | | h) | Assurant un accès pour tous, en particulier les personnes vulnérables, aux ressources économiques, communautaires et publiques |
| | | i) | Favorisant l'alimentation de proximité et l'accès à une alimentation saine, nutritive et suffisante |
| | | j) | Réduisant l'empreinte écologique des ménages (matières résiduelles) et des entreprises afin de tendre vers un objectif du zéro déchet |
| | | k) | Réduisant l'empreinte écologique des projets municipaux |
| 4° | 3.1.2 S'adapter aux défis que posent les changements climatiques en : | a) | Précisant les facteurs climatiques susceptibles d'affecter le territoire et en ciblant les secteurs les plus vulnérables |
| | | b) | Élaborant et mettant en œuvre le Plan d'adaptation aux changements climatiques |
| | | c) | Réduisant la vulnérabilité des systèmes naturels et humains contre les aléas climatiques |
| 1° | | 2° | |
| ATTENTE 3.2 ACCROÎTRE LA BIODIVERSITÉ DU TERRITOIRE | | | |
| 6° | | Moyens de mise en œuvre | |
| Objectifs | | | |
| 7° | 3.2.1 Protéger les écosystèmes d'intérêt écologique en : | a) | Participant à l'élaboration du PRMHH de l'agglomération |
| | | b) | Appliquant diverses mesures de protection aux ensembles écologiques identifiés |

| | | |
|----|---|--|
| 8° | <p>3.2.2 Reconnaître les écosystèmes d'intérêt écologique en tant qu'infrastructure naturelle bénéfique à l'environnement, à la biodiversité et à la population en :</p> | <p>a) Assurant leur restauration, leur conservation, leur protection, leur mise en valeur et leur accessibilité, dans la mesure du possible</p> <p>b) Assurant la protection des bandes riveraines tout en favorisant leur accessibilité par la population</p> <p>c) Encourageant la création de méandres lors de travaux d'aménagement de cours d'eau</p> |
| 9° | <p>3.2.3 Assurer la connectivité entre les écosystèmes du territoire et ceux des villes limitrophes en :</p> | <p>a) Travaillant en concertation avec les villes voisines et les organismes concernés</p> <p>b) Mettant à profit les composantes du territoire : cours d'eau (en priorisant les ramifications du ruisseau Massé), axes cyclables, golf, zone agricole, corridors de transport d'énergie, etc.</p> <p>c) Réalisant des aménagements permettant le franchissement des barrières physiques</p> |

1°

2°

10° ATTENTE 3.3 REHAUSSER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DU DÉVELOPPEMENT ET DES MILIEUX DE VIE ET D'EMPLOIS

| 11° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|-----|--|---|
| 12° | <p>3.3.1 Assurer un équilibre entre le développement et la sauvegarde des milieux écologiques et des espaces verts en :</p> | <p>a) Optimisant le territoire déjà urbanisé</p> <p>b) Limitant les pressions du développement sur les milieux naturels, dont les écosystèmes d'intérêt écologiques reconnus, par des mesures de protection adéquates</p> <p>c) Proposant des activités compatibles avec la capacité d'accueil des milieux écologiques sensibles</p> <p>d) Assurant un ratio de parcs et espaces verts répondant aux divers besoins des citoyens, en particulier dans les secteurs de plus grande densité</p> |
| 13° | <p>3.3.2 Réduire les îlots de chaleur urbains en :</p> | <p>a) En encourageant l'amélioration de la canopée, notamment par la protection des arbres existants, la plantation d'arbres ou l'accroissement du nombre d'îlots de verdure et de fraîcheur</p> <p>b) En priorisant les secteurs les plus vulnérables (cours d'école, milieux de vie, etc.) ou fragilisés par l'agrile du frêne</p> <p>c) Profitant des travaux de réfection de rue pour bonifier le verdissement</p> <p>d) Assurant une biodiversité végétale résiliente face aux maladies et en priorisant les essences indigènes dans les aménagements humanisés</p> <p>e) Promouvant l'importance de la foresterie urbaine auprès de la population</p> |
| 14° | <p>3.3.3 Diminuer le ruissellement des eaux pluviales en :</p> | <p>a) Réduisant les superficies imperméables</p> <p>b) Incitant l'implantation de systèmes végétalisés de gestion des eaux pluviales (jardin de pluie, toiture végétalisée, asphalte perméable, noue, etc.)</p> <p>c) Planifiant la trame viaire de manière à réduire les superficies pavées (largeurs de rues réduites, etc.)</p> <p>d) Assurant un meilleur contrôle et une meilleure gestion des eaux pluviales</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 15° | 3.3.4 Faciliter la collecte des matières résiduelles et leur valorisation en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Assurant l'intégration des équipements de gestion des matières résiduelles dès la planification des projets b) Prévoyant un mobilier urbain et des équipements publics incitant au recyclage et au compostage (domaine public) |
| 16° | 3.3.5 Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Réglementant l'utilisation de foyers intérieurs au bois et d'appareils de chauffage au bois ou à d'autres carburants fossiles b) Encourageant l'utilisation d'énergies renouvelables c) Optimisant le développement et le redéveloppement des secteurs déjà urbanisés et bien desservis en transport collectif pour réduire le recours à l'auto et diminuer les émissions de GES d) Soutenant et en contribuant à l'électrification des transports |
| 17° | 3.3.6 Réduire la pollution lumineuse en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Encadrant le type, la couleur, l'intensité, l'orientation des sources lumineuses |
| 18° | 3.3.7 Assurer une gestion durable des neiges usées en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Prévoyant un plan avant l'ouverture de tout nouveau site démontrant sa nécessité (besoins actuels et anticipés, actualisation des méthodes de gestion, etc.) et en évaluant les alternatives et options plus durables b) Rencontrant les derniers standards en la matière en vue de réduire les contraintes environnementales |
| 19° | 3.3.8 Réduire l' empreinte écologique du cadre bâti et des aménagements et accroître leur durabilité | <ul style="list-style-type: none"> a) Encourageant les initiatives favorisant une réduction de la consommation d'énergie dans les bâtiments (matériaux écoénergétique, orientation des façades, fenestration, isolation, revêtements extérieurs, éclairage, énergie passive, etc.) et une diminution des émissions de GES b) Intégrant dans les projets publics et privés des principes associés aux bâtiments et aménagements durables (faible impact environnemental, gestion durable des eaux de pluie, réduction du déchet ultime, accréditation environnementale, etc.) c) Encourageant une architecture de qualité, écologique et respectueuse du caractère longueuillois d) Valorisant les principes d'économie circulaire dans les synergies industrielles, mais également commerciale et publiques (réemploi et valorisation des déchets, écocentres, biométhanisation, etc.) |

1°

2°

| | | |
|-----|--|---|
| 20° | ATTENTE 3.4 CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'EAU | |
| 21° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 22° | 3.4.1 Assurer la protection des rives, du littoral et des plaines inondables et le libre écoulement des cours d'eau en : | <ul style="list-style-type: none"> a) Réalisant un suivi du respect de l'intégrité de la bande riveraine b) Restaurant et en renaturalisant les rives dégradées c) Effectuant le suivi des ponceaux et leur remplacement si requis |

23°

3.4.2
Diminuer les sources
possibles de **pollution de**
l'eau en :

- a) Restreignant l'utilisation de pesticides et d'engrais de synthèse sur les terrains municipaux
- b) Maintenant l'adhésion à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie
- c) Contrôlant les rejets dans les cours d'eau et les égouts et l'utilisation de produits nocifs pour l'environnement et la santé publique
- d) Contrôlant les rejets des activités industrielles
- e) Améliorant la gestion des débordements d'eaux usées
- f) Collaborant avec les organismes de bassins versants

24°

3.4.3
Réduire le **gaspillage** de la
ressource eau en :

- a) Réduisant le gaspillage de l'eau (appareils sanitaires, arrosage, etc.)
- b) Sensibilisant les promoteurs sur l'économie de l'eau potable dans les projets de développement et d'aménagement
- c) Encourageant la réutilisation des eaux grises dans certains projets
- d) Encourageant la captation et la réutilisation des eaux de pluie

25°

3.4.4
Assurer la **protection des**
prises d'eau potable en :

- a) Définissant un périmètre de protection à l'intérieur duquel les usages à risque de contamination sont prohibés



SECTION 4

ORIENTATION 4

UNE VILLE ATTRACTIVE GRÂCE À SES COMPOSANTES IDENTITAIRES

175. Longueuil est riche en attraits de toute sorte : le fleuve Saint-Laurent et autres cours d'eau, les parcs-nature et milieux écologiques, la zone agricole, les paysages d'intérêt, les ensembles patrimoniaux et archéologiques, la scène culturelle, les festivals, l'art public, le centre-ville, etc. Trop souvent placées à l'ombre des attraits de Montréal et des autres régions du Québec, ces composantes, dont certaines sont identitaires, constituent pourtant une richesse pour les Longueuillois et contribuent à l'attractivité du territoire. Cette orientation vise à valoriser le territoire par une protection et une mise en valeur de ses composantes identitaires.

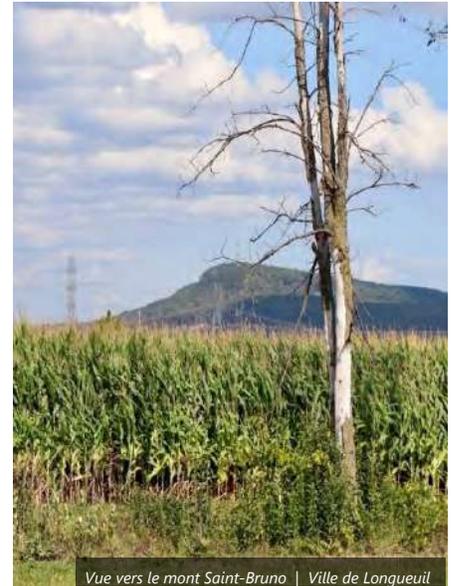


Tableau 20 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 4

1°

2°

| 1° | ATTENTE 4.1 RECONNAÎTRE ET VALORISER LES ATTRAITS DU TERRITOIRE | |
|----|---|--|
| 2° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 3° | 4.1.1 Tirer profit du potentiel du fleuve Saint-Laurent en : | a) Planifiant et réalisant un grand espace riverain b) Assurant une accessibilité publique et universelle de ses rives c) Prévoyant des aménagements attractifs valorisant l'observation, la détente et le contact à l'eau |
| 4° | 4.1.2 Mettre en valeur les parcs-nature et les écosystèmes d'intérêt écologique dans le respect de leur capacité d'accueil en : | a) Implantant des activités, équipements, aménagements et infrastructures d'accueil compatibles b) Améliorant leur accessibilité publique et universelle |
| 5° | 4.1.3 Soutenir la vitalité culturelle en : | a) Prônant l'intégration harmonieuse des arts à l'architecture et à l'aménagement des espaces publics et privés b) Assurant la disponibilité d'infrastructures ou d'espaces adéquats pour la production et la diffusion culturelles, lors de la planification ou de la réfection du domaine public c) Réalisant notamment le Complexe culturel au centre-ville et en consolidant le pôle culturel de la rue Saint-Charles O. (site patrimonial) d) Promouvant l'image de marque « Longueuil est culture » et en développant un réseau de diffusion d'activités culturelles sur l'ensemble du territoire e) Renforçant et bonifiant l'offre culturelle de proximité (réseau de bibliothèques, maison de quartier, centre de diffusion, école, rue commerciale, etc.) f) Mettant en œuvre la Politique culturelle de la Ville |
| 6° | 4.1.4 Développer et promouvoir le récréotourisme en : | a) Valorisant les divers attraits du territoire et ses pôles de services b) Améliorant la signalisation de repérage sur le territoire c) Arrimant le réseau récréotouristique longueuillois aux circuits régional, métropolitain et national ainsi qu'aux accès de transport collectif structurant |
| 7° | 4.1.5 Développer le potentiel agrotouristique de la zone agricole en : | a) Élaborant et en mettant en place une route des agriculteurs b) Protégeant et mettant en valeur les composantes patrimoniales, identitaires et paysagères c) Promouvant un parcours cyclable sillonnant la zone agricole |

1°

2°

8° ATTENTE 4.2 PRÉSERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE PAYSAGER

| 9° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|-----|--|--|
| 10° | 4.2.1 Assurer la protection et la valorisation des paysages d'intérêt en : | a) Tenant compte de leur rayonnement et de leur valeur esthétique, historique, identitaire et socioéconomique ainsi que de leur richesse et de leur contribution à la biodiversité |
| | | b) Encadrant l'affichage, entre autres les panneaux réclames autoroutiers, le long des tracés fondateurs et des corridors routiers offrant des vues d'intérêt |
| | | c) Encadrant l'implantation et l'architecture des constructions et la qualité des aménagements le long des voies de circulation structurantes |
| | | d) Mettant en valeur les vues et les percées visuelles vers les paysages d'intérêt |
| | | e) Restaurant les paysages dégradés |
| | | f) Respectant le caractère rural des axes champêtres lors de la réalisation de projets urbains et agricoles |
| | | g) Embellissant le paysage des artères commerciales traditionnelles |

1°

2°

11° ATTENTE 4.3 PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

| 12° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|-----|---|--|
| 13° | 4.3.1 Préserver et valoriser le patrimoine bâti en : | a) Identifiant les composantes bâties exceptionnelles qui pourraient constituer le patrimoine de demain |
| | | b) Encadrant la rénovation des bâtiments et l'insertion de nouveaux bâtiments dans les secteurs patrimoniaux d'intérêt |
| | | c) Actualisant et bonifiant l'inventaire des sites, bâtiments et ensembles de bâtiments sans statut juridique (hors sites patrimoniaux) |
| | | d) Réalisant une caractérisation des bâtiments de nature industrielle, commerciale, religieuse susceptibles d'avoir un potentiel patrimonial |
| | | e) Collaborant avec les associations de résidents et commerçants pour la restauration des composantes patrimoniales des bâtiments |
| | | f) Poursuivant la mise en valeur des sites patrimoniaux et des noyaux villageois de Greenfield Park et de Saint-Hubert (plaques, circuit patrimonial, etc.) |
| 14° | 4.3.2 Préserver et valoriser les éléments identitaires des sites et secteurs patrimoniaux d'intérêt en : | a) Développant des mesures de revitalisation des noyaux villageois (domaine public) telles que des aménagements distinctifs |
| | | b) Assurant la mise en valeur des éléments significatifs des tracés fondateurs (forme des îlots, caractéristiques du cadre bâti, perspectives visuelles, etc.) en priorisant le chemin de Chambly à l'ouest de l'A30 |

| | 1° | 2° |
|-----|---|---|
| 15° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 16° | 4.3.3 Protéger et valoriser la richesse du patrimoine archéologique en : | a) Actualisant et faisant les études de potentiel archéologique du territoire b) Assurant une surveillance adéquate des sites archéologiques reconnus et potentiels lors de travaux d'excavation |
| 17° | 4.3.4 Sensibiliser les citoyens à la richesse patrimoniale en : | a) Les informant des objectifs et exigences de conservation et de protection b) Améliorant l'identification et l'interprétation des éléments patrimoniaux |



UNE VILLE CONNECTÉE PRIORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

176. Les axes de déplacements ont toujours façonné et structuré le développement des villes. Longtemps pensé en fonction des déplacements motorisés, l'aménagement du territoire intègre dorénavant la mobilité durable qui dicte plus que jamais la forme de la ville d'aujourd'hui et de demain. Cette mobilité durable est au cœur de la vision d'aménagement préconisée au Plan d'urbanisme et passe par des réseaux de mobilité véhiculaire, de transport collectif et de déplacements actifs interconnectés et complémentaires. Ces réseaux structurent le territoire, orientent le développement et assurent les déplacements des personnes et des marchandises tout en réduisant la dépendance aux déplacements en automobile, améliorant ainsi le bilan GES de la collectivité. Ils permettent de faire de Longueuil une ville connectée dotée d'un réseau de déplacements efficace favorisant une mobilité durable.



Tableau 21 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 5

1°

2°

1° ATTENTE 5.1 OPTIMISER L'EFFICIENCE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

2° Objectifs Moyens de mise en œuvre

| | |
|--|--|
| <p>3°</p> <p>5.1.1 Accroître l'efficacité du réseau routier en :</p> | a) Complétant les réseaux artériels et locaux, en y priorisant les déplacements collectif et actif |
| | b) Séparant la circulation locale et la circulation de transit du réseau viaire du centre-ville, notamment par l'aménagement de l'échangeur La Fayette |
| | c) Actualisant le Plan de camionnage en collaboration avec les villes limitrophes |
| | d) Réalisant les études adéquates afin d'assurer l'optimisation ou la mise à niveau du réseau viaire à la lumière du développement ou du redéveloppement |
| | e) Optimisant les infrastructures afin de réduire les nœuds de congestion et les débordements du réseau supérieur vers le réseau local |
| | f) Réalisant les études préalables à l'aménagement des ponts d'étagement traversant la R116, notamment dans l'axe du boul. Maricourt |
| | g) Examinant les impacts sur la circulation de tout projet majeur (réseaux routiers structurant et local) |
| | h) Actualisant le tracé du boul. Moise-Vincent à la lumière des conclusions du PRMHH |

| | |
|---|---|
| <p>5°</p> <p>5.1.2 Accroître la performance et l'attractivité du transport collectif en :</p> | a) Promouvant l'implantation d'un mode de transport collectif, tel que le Léo, sur le boul. Taschereau, entre la station de métro et la future station Panama du REM |
| | b) Promouvant l'implantation d'un mode de transport collectif structurant, tel que le Léo, vers l'axe du boul. Roland-Therrien depuis la station de métro |
| | c) Promouvant l'aménagement de troisièmes voies sur l'A30 consacrées en priorité au transport collectif ou aux véhicules à haut taux d'occupation |
| | d) Promouvant l'augmentation de la fréquence du train de banlieue sur la ligne Montréal – Mont-Saint-Hilaire |
| | e) Évaluant la pertinence du nouveau lien vers Richelieu identifié au PMAD et au Schéma |
| | f) Favorisant l'intermodalité entre les modes actif et collectif |
| | g) Promouvant l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif sur les axes structurants |
| | h) Promouvant la bonification de l'offre en transport par autobus pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité, en particulier vers les lieux d'intérêt structurants situés à l'intérieur du territoire (pôles d'emplois ou de commerces, écoles, etc.) |
| | i) Favorisant un aménagement du territoire en complémentarité avec le développement des infrastructures de transport collectif |

| | |
|---|--|
| 5.1.3 Consolider et déployer le réseau cyclable en : | a) Parachevant les liens manquants du réseau local afin qu'il desserve l'ensemble des quartiers et soit connecté au réseau de déplacement actif d'agglomération b) Complétant le réseau de déplacement actif de l'agglomération c) Optimisant la desserte des pôles d'activités, notamment les écoles ou autres équipements collectifs, les pôles d'emplois et les points d'accès au transport collectif structurant (interconnectivité) d) Déployer un réseau praticable en toutes saisons e) Contribuant à la mise en œuvre des plans de la Ville en matière de mobilité active ou de déplacements cyclables |
|---|--|

| | |
|--|--|
| 5.1.4 Améliorer les points de franchissement des barrières importantes en : | a) Priorisant le franchissement des routes 132 et 116 ainsi que de la voie ferrée pour faciliter les déplacements actifs |
|--|--|

1°

2°

ATTENTE 5.2 AMÉLIORER LA CONVIVALITÉ ET LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

| Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
|--|---|
| 5.2.1 Assurer le confort des piétons et cyclistes en : | a) Rendant les parcours agréables, attractif et sécuritaires par une couverture végétale, un éclairage adéquat et des aménagements conviviaux b) Planifiant une trame de rue, un lotissement et un encadrement des axes de déplacements à l'échelle du piéton c) Offrant des aires de repos et des arrêts de bus invitants et sécuritaires (aménagement paysager, mobilier urbain adapté, etc.) d) Intégrant les principes d'accessibilité universelle et de visitabilité dans tout nouvel aménagement (ligne de guidage, dispositif podotactile, bateau aux intersections, feu de circulation à décompte numérique, etc.) |
| 5.2.2 Améliorer la sécurité des déplacements actifs en : | a) Bonifiant l'éclairage le long des parcours déficients b) Prévoyant des mesures d'apaisement de la circulation, notamment dans les rues présentant des largeurs et des vitesses excessives ou à proximité des parcs et des écoles c) Aménageant des passages piétonniers et des passages cyclistes sécuritaires aux intersections achalandées d) Assurant l'entretien régulier et la mise aux normes des voies cyclables, des trottoirs et des corridors scolaires e) Sécurisant les parcours piétons dans les grands stationnements |
| 5.2.3 Faciliter l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail en : | a) Développant un réseau de déplacements utilitaires desservant les principaux pôles d'intérêt du territoire b) Bonifiant l'offre en stationnement pour vélos dans les pôles d'activités et près des points d'accès au transport collectif |

| | | |
|-----|--|--|
| | | c) Imposant des ratios de stationnement pour vélos dans les grands projets |
| | | d) Déployant un réseau de vélostations dans certains lieux stratégiques |
| 13° | 5.2.4 Valoriser le choix des déplacements actif et collectif en : | a) Offrant des options de rechange attrayantes aux déplacements automobiles par une forme urbaine compacte et une trame de rue favorisant la connectivité des déplacements actifs interquartiers |
| | | b) Facilitant leur intermobilité par l'aménagement convivial et sécuritaire des interfaces entre les différents modes (arrêt de bus, station de métro, gare, etc.) |
| | 1° | 2° |
| 14° | ATTENTE 5.3 AMÉNAGER LE TERRITOIRE EN PRIORISANT LES MODES DURABLES DE TRANSPORT | |
| 15° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 16° | 5.3.1 Assurer un partage équitable de l'emprise publique en : | a) Priorisant les aménagements pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif |
| | | b) Implantant, lorsque possible, des voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus et le covoiturage |
| | | c) Évaluant l'opportunité de piétonniser certaines rues de façon temporaire ou permanente |
| | | d) Élaborant un guide d'aménagement des emprises de rue |
| 17° | 5.3.2 Offrir des solutions de transport alternatif et durable en : | a) Optimisant le réseau de vélos en libre-service en particulier dans les pôles d'activités structurants |
| | | b) Réservant des cases de stationnement hors rue et sur rue dédiées à l'autopartage dans les secteurs stratégiques et les grands projets |
| | | c) S'inspirant des meilleures pratiques en matière de transport alternatif |
| 18° | 5.3.3 Assurer une gestion durable et intelligente du stationnement en : | a) Modulant les ratios de stationnement selon la desserte en transport collectif des différents secteurs de la ville |
| | | b) Privilégiant d'autres formes de stationnement que celui en surface |
| | | c) Prônant la mutualisation du stationnement hors rue en fonction de l'achalandage, des clientèles et des plages horaires |
| | | d) Réduisant le nombre de cases dans certaines portions du territoire |
| | | e) Améliorant la gestion des stationnements dans certains secteurs stratégiques |
| 19° | 5.3.4 Favoriser une intégration harmonieuse du transport collectif structurant en : | a) Améliorant l'accessibilité vers les points d'accès au transport collectif, tout en réduisant leurs impacts sur la qualité de vie des milieux limitrophes |
| | | b) Assurant une localisation stratégique des stationnements incitatifs |

SECTION 6

ORIENTATION 6

UNE VILLE OPTIMISÉE PAR UN DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUEMENT PLANIFIÉ

177. Associée à la mise en place d'un réseau de mobilité durable, l'optimisation territoriale est une des pierres d'assise qui fera de Longueuil une véritable collectivité durable. Cette optimisation vise plusieurs objectifs : le respect du périmètre d'urbanisation, la protection du territoire agricole et des écosystèmes écologiques d'intérêt, la viabilité des activités économiques et des équipements collectifs, la prise en compte de la rareté d'espaces à développer, la réduction des émissions de GES et la saine gestion des dépenses publiques.
178. Compte tenu de l'espace disponible limité et des coûts associés au développement de nouveaux secteurs, Longueuil doit plus que jamais se reconstruire sur elle-même, ce qui implique de penser autrement l'aménagement du territoire. Ainsi, le Plan d'urbanisme cible certains secteurs stratégiques aptes à accueillir une telle optimisation, en particulier les secteurs articulés autour des points d'accès au transport collectif structurant et des pôles d'activités existants. Ce redéveloppement se fera toutefois en harmonie avec les milieux récepteurs. Dans un contexte de rareté d'espaces à développer, notamment dans les pôles industriels, l'optimisation de l'occupation du sol vise aussi les lieux qui ne sont pas utilisés de manière optimale (vastes stationnements, aires d'entreposage, usages incompatibles, secteurs dévitalisés, etc.). Le développement de nouveaux secteurs se réalisera quant à lui dans la continuité du territoire urbanisé, à un rythme dicté par la Ville (contrôle de l'occupation du sol).



Tableau 22 : Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 6

| 1° | ATTENTE 6.1 DIRIGER LA CROISSANCE VERS LES AIRES D'INFLUENCE DU TRANSPORT COLLECTIF | |
|----|--|--|
| 2° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 3° | 6.1.1 Prioriser les sites de développement et redéveloppement en : | a) Priorisant les sites adéquatement desservis ou sous-utilisés se trouvant dans les aires d'influence des points d'accès au transport ou près des pôles d'activités existants b) Ciblant les sites plus faciles à développer ou redévelopper, tels que les terrains vacants, les sites dévitalisés ou les sites dont l'occupation est devenue incompatible avec le milieu |
| 4° | 6.1.2 Orienter les nouveaux logements prioritairement vers les aires TOD en : | a) Priorisant le centre-ville, le pôle Roland-Therrien, le boul. Taschereau et le secteur de la gare intermodale b) Attribuant une vocation à chacune d'entre elles selon les activités présentes ou souhaitées afin d'assurer leur complémentarité c) Y concentrant les activités structurantes et les équipements collectifs d'envergure régionale ou métropolitaine d) Y assurant des investissements publics (trottoirs, parcs, équipements collectifs, etc.) e) Promouvant leur plus-value comme milieu de vie et lieu d'investissement par des mesures incitatives, une démarche de marketing urbain et une stratégie d'accompagnement des promoteurs et des constructeurs |
| 6° | 6.1.3 Encadrer les projets de développement en : | a) Prévoyant pour chacune des aires d'influence une planification intégrée de l'aménagement et du transport b) Misant sur une densification responsable et respectueuse (parcs et espaces publics en quantité suffisante, protection des arbres et des milieux écologiques, etc.) c) Y augmentant la densité résidentielle tout en la modulant selon les particularités du milieu environnant d) Favorisant la compacité des milieux et la création de quartiers mixtes à échelle humaine facilitant les déplacements actif et collectif e) Assurant la réalisation de typologies résidentielles variées (logements abordables, familles nombreuses, etc.) f) Localisant stratégiquement les stationnements afin d'éviter une sous-utilisation du sol g) Analysant en amont tous les volets qui assureront le succès du projet (capacité des infrastructures, présence suffisante en parcs et équipements, etc.) |
| 7° | 6.1.4 Encadrer le redéveloppement des milieux de vie établis en : | a) Ciblant les caractéristiques intrinsèques des différents milieux de vie établis anciens, en particulier ceux de faible densité, afin de proposer des mesures ciblées d'intégration b) Assurant l'encadrement des projets de démolitions de bâtiments en particulier dans les secteurs plus anciens c) Garantissant l'intégration harmonieuse des projets dans leur milieu d'insertion par diverses mesures (zonage, marges, implantation, volumétrie, etc.) |

| 8° | ATTENTE 6.2 ADHÉRER À UNE VISION DE DÉVELOPPEMENT PÉRENNE | |
|-----|---|---|
| 9° | Objectifs | Moyens de mise en œuvre |
| 10° | 6.2.1 Réinventer la ville un projet à la fois en : | a) Priorisant des projets de développement afin d'y concentrer les efforts nécessaires pour assurer leur réussite et éviter la concurrence b) Stimulant des points névralgiques (acupuncture urbaine) c) Adoptant une approche d'urbanisme tactique (intervention à petite échelle, à court terme et à peu de frais) d) S'assurant de la complémentarité entre les projets porteurs |
| 11° | 6.2.2 Optimiser la capacité des équipements collectifs et des infrastructures municipales en : | a) Priorisant le développement des sites localisés à proximité des artères et des pôles d'activités existants b) Proposant des seuils de densité résidentielle tenant compte du milieu récepteur c) S'arrimant au Plan directeur des infrastructures afin d'assurer un lien continu entre ce dernier et le développement du territoire d) Réalisant une analyse de faisabilité et de rentabilité des projets structurants préalablement à leur réalisation |
| 12° | 6.2.3 Accroître la durée de vie des infrastructures et des équipements publics en : | a) Assurant une gestion et un entretien optimal b) Localisant les entreprises générant un fort camionnage à proximité du réseau routier supérieur de façon à limiter la dégradation accélérée des réseaux routiers artériel et local c) En planifiant leur réfection et mise à niveau en fonction de leur utilisation |
| 13° | 6.2.4 Réaliser une réflexion globale sur la fiscalité municipale à long terme en : | a) Identifiant de nouvelles sources de financement possibles b) En encourageant les meilleures pratiques d'écofiscalité pour favoriser l'émergence de collectivités viables dans un contexte de lutte aux changements climatiques. |



Paysage hivernal au parc Michel-Chartrand | Ville de Longueuil

CHAPITRE 4

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE



Activités diversifiées au centre-ville | Ville de Longueuil

179. Le concept d'organisation spatiale permet d'illustrer globalement la vision d'aménagement du Plan d'urbanisme et de traduire schématiquement les grandes orientations d'aménagement et les principales attentes ciblées. Pour une meilleure lecture des différentes composantes du territoire, le Plan d'urbanisme propose trois concepts thématiques qui s'imbriquent les uns aux autres pour former le concept global d'organisation spatiale.
180. Le **concept des pôles structurants et des milieux de vie** (carte 18) illustre la prépondérance des milieux de vie, les pôles d'emplois à intensifier et les pôles institutionnels à valoriser. Il met également en relief les principaux secteurs d'intervention en matière de développement économique et les aires d'influence du transport collectif à optimiser.
181. Le **concept de la biodiversité et des corridors verts** (carte 19) illustre les grands ensembles naturels et les milieux hydriques à valoriser et à protéger ainsi que le potentiel de mise en valeur de la zone agricole. Les principaux réseaux permettant d'unifier et de mettre en valeur les composantes naturelles du territoire sont également illustrés.
182. Le **concept récréotouristique** (carte 20) permet de dévoiler le grand potentiel attractif qu'offrent les différentes composantes paysagères, culturelles, patrimoniales et récréatives du territoire, non seulement en vue de répondre aux besoins des citoyens de Longueuil, mais également pour attirer de nouveaux résidents, travailleurs, visiteurs et investisseurs.



SECTION 1 LE CONCEPT DES PÔLES STRUCTURANTS ET DES MILIEUX DE VIE

183. **Des milieux de vie bien établis et plus complets**

184. D'ici 2035, les interventions sur les milieux de vie prioriseront :

- a) La création de milieux de vie à échelle humaine et plus complets afin de créer de véritables lieux d'appartenance et de résilience pour tous les citoyens;
- b) Une offre résidentielle variée, adaptable et accessible à tous;
- c) Une présence marquée en parcs, places et espaces verts répondant aux besoins de tous (diversité, adaptabilité, abondance de végétation, etc.);
- d) Une offre équitable en équipements culturels, récréatifs et communautaires;
- e) Des activités de proximité (commerces, équipements collectifs, etc.), accessibles à pied et à vélo et favorisant les interactions sociales;
- f) Un maintien des milieux de vie établis homogène de faible densité;
- g) Une revitalisation, une optimisation ou un redéveloppement respectueux du milieu récepteur;
- h) Une présence marquée de l'agriculture urbaine dans les milieux de vie et d'emplois;
- i) Une accessibilité universelle et une visitabilité accrue;
- j) Une offre efficiente en transports actif et collectif structurants.

185. **Des aires TOD optimisées**

186. D'ici 2035, les interventions sur les aires TOD du territoire prioriseront :

- a) Une compacité (densité respectueuse et équilibrée avec les espaces extérieurs accessibles) accrue dans les aires d'influence du transport collectif structurant (métro, REM, Lévo, réseau rapide d'agglomération, train de banlieue, etc.) et des principes d'aménagement inspirés des meilleures pratiques de villes durables (mixité des fonctions, activités à distance de marche, milieu de vie inclusif, parcs et espaces verts, espaces privatifs extérieurs, etc.);
- b) Une centralité de ville, composée du centre-ville, de la rue Saint-Charles O. et du pôle Roland-Therrien, qui constitue le cœur vibrant de Longueuil et qui offre un environnement à échelle humaine riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles;
- c) Des milieux de vie mixtes et complets notamment articulés autour des boul. Roland-Therrien et Taschereau et de leurs points d'accès au transport collectif structurant.

187. Les aires TOD à optimiser en priorité sont :

- a) Le centre-ville, qui se veut humain, dynamique et connecté, véritable milieu de vie et d'emplois offrant un accès direct au fleuve, au savoir et à la culture;
- b) Le pôle Roland-Therrien requalifié à des fins mixtes, qui se veut compact, complet, inclusif, durable et articulé autour d'un grand parc central offrant une diversité d'activités, d'aménagements et d'ambiances;
- c) Les quartiers de la gare intermodale, qui se veulent multifonctionnels, attractifs, connectés vers Montréal et ses quartiers avoisinants et offrant à ses résidents un milieu de vie complet et durable;
- d) Les quartiers Taschereau, articulés autour d'un mode de transport collectif structurant, qui se veulent à échelle humaine et diversifiés selon l'occupation du sol préconisée (santé, commerces, résidences, etc.) et complets (parcs et espaces verts, équipements collectifs, etc.).

188. **Une optimisation territoriale**

189. D'ici 2035, l'optimisation du territoire sera caractérisée par :

- a) Une planification intégrée de l'aménagement et du transport des secteurs situés à l'intérieur des aires d'influence au transport collectif structurant;
- b) Une priorisation des sites sous-utilisés situés dans les aires d'influence du transport collectif ou à proximité des pôles d'activités;
- c) Des interventions ciblées (parcs et places publiques, équipements collectifs, verdissement, etc.) stimulant des points névralgiques pour rendre attractifs ces milieux de vie;
- d) Une densité résidentielle modulée selon les particularités du milieu d'insertion;
- e) La création de quartiers plus complets et à échelle humaine favorisant les courtes distances de déplacement;
- g) Une optimisation encadrée des milieux de vie établis, notamment en termes de typologies, d'architecture, de volumétrie ou de population;
- h) Un équilibre entre le développement et la sauvegarde des milieux écologiques et des espaces verts publics.

190. **Des secteurs de développement ou de transformation améliorés**

191. D'ici 2035, les interventions dans les secteurs de développement ou de transformation prioriseront :

- a) Une densité de logements accrue près des points d'accès au transport collectif structurant et des mesures favorisant la compacité et l'échelle humaine des nouveaux milieux de vie dans le respect des quartiers avoisinants;
- b) Une requalification à des fins principalement résidentielles des portions sous-utilisées ou dévitalisées du territoire modulée selon les particularités du milieu d'insertion et respectueuse de l'échelle et du gabarit du cadre bâti adjacent.

192. **Des axes multifonctionnels optimisés**

193. D'ici 2035, les interventions sur les axes multifonctionnels prioriseront :

- a) Une optimisation des activités le long du boul. Taschereau (au sud de la R116) et du chemin de Chambly (au nord de la R116) par une densification résidentielle et d'emplois et le maintien d'une mixité d'usages desservant les milieux de vie avoisinants;
- b) Une consolidation des portions commerciales plus dynamiques du boul. Cousineau et une densification à des fins résidentielles de l'ensemble de l'axe;
- c) Un encadrement des activités commerciales présentant des enjeux de nuisances;
- d) Des aménagements ciblés et distinctifs permettant de maintenir en place les entreprises établies et d'en attirer de nouvelles.

194. **Des axes économiques consolidés, revitalisés et dynamisés**

195. D'ici 2035, les interventions sur les axes économiques prioriseront :

- a) Une consolidation et un maintien des activités commerciales le long des artères commerciales plus traditionnelles, telles que la rue Saint-Charles O., le boul. Churchill et le chemin de Chambly (entre les rues Briggs et King-George et secteur du noyau villageois de Saint-Hubert situé au sud de la R116);
- b) Une consolidation et un maintien des activités commerciales suprarégionales situées le long du boul. des Promenades;
- c) Une plus grande vitalité économique du chemin de Chambly (nord de la R116) grâce à une requalification à des fins mixtes et résidentielles des portions sous-utilisées (sites vacants, grands ensembles commerciaux, etc.), à une trame commerciale traditionnelle valorisée et revitalisée et à une échelle humaine et accueillante, etc.;
- d) Une redynamisation du chemin de Chambly (nord de la R116) grâce à une trame commerciale traditionnelle valorisée, à un cadre bâti rénové, à une conversion résidentielle des terrains sous-utilisés ou dévitalisés, à une offre d'activités de proximité et à un cadre paysager bonifié favorisant l'échelle du piéton, etc.;

- e) Une remise en valeur du boul. Taschereau, en particulier sa portion autoroutière, grâce notamment à la mise au sol des ponts d'étagement Curé-Poirier et Desaulniers, au remembrement des terrains sous-utilisés ou à l'amélioration de ses composantes paysagères et de la perméabilité active vers les quartiers limitrophes;
- f) Au renouvellement de la Grande Allée et du boul. Édouard grâce à la rénovation du cadre bâti, à une canopée bonifiée, au maintien d'une vocation mixte dans les portions plus dynamiques, à l'implantation de logements variés dans les portions sous-utilisées ou dévitalisées, à des aménagements favorisant les piétons, etc.;
- g) Une plus grande attractivité de la rue Saint-Louis grâce à une offre variée et complète d'activités de proximité, à un environnement favorable aux piétons et cyclistes, à l'entretien et la rénovation du cadre bâti vieillissant, à des espaces publics et à des aménagements paysagers, etc.;
- h) Une revitalisation du boul. Curé-Poirier O. grâce à une consolidation des portions commerciales les plus dynamiques, au maintien de la mixité en favorisant les activités résidentielles et les commerces de proximité, au verdissement de l'emprise, à l'aménagement de nouveaux parcs et espaces publics, etc.

196. **Des pôles institutionnels valorisés**

197. D'ici 2035, les interventions dans les pôles institutionnels prioriseront :

- a) Une offre en équipements collectifs consolidée, variée et accessible;
- b) Une consolidation et une valorisation des deux grands pôles orientés sur la santé, les services communautaires et les services institutionnels (hôpitaux Charles-Le Moyne et Pierre-Boucher et Palais de justice);
- c) Une consolidation et une valorisation des trois principaux pôles soutenant le savoir : campus universitaire du centre-ville, Cégep Édouard-Montpetit et École nationale d'aérotechnique;
- d) Des activités complémentaires à la fonction institutionnelle renforçant le dynamisme et la vitalité de ces pôles.

198. **Des pôles d'affaires et d'emplois dynamiques**

199. D'ici 2035, les interventions dans les pôles d'affaires et d'emplois prioriseront :

- a) Une utilisation optimale de l'espace industriel disponible et un contrôle des fonctions non industrielles;
- b) Une concentration d'entreprises génératrices d'emplois localisées à distance de marche du transport collectif;
- c) Des aménagements distinctifs et durables permettant d'attirer main-d'œuvre et entreprises;
- d) Une vocation redéfinie des pôles industriels et d'emplois (zones d'innovation, créneaux porteurs, complémentarité, etc.);
- e) Des entreprises attractives et innovantes, notamment grâce des zones d'innovation;
- f) Un redéveloppement et une conversion des sites et bâtiments vacants, vétustes ou dévitalisés;
- g) Une requalification des friches industrielles vers des vocations plus compatibles avec leur milieu;
- h) Une mise en valeur de l'aéroport et une optimisation de la zone aéroportuaire.

200. **Des axes de transport collectif structurants optimisés**

201. D'ici 2035, les interventions sur les axes de transport collectif structurants prioriseront :

- a) Une accessibilité au transport collectif optimale vers les milieux de vie, d'emplois et d'études;
- b) Un mode de transport collectif structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro vers l'axe du boul. Roland-Therrien;
- c) Un mode de transport collectif structurant sur le boul. Taschereau entre la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et la future station Panama du REM;
- d) Un réseau rapide d'agglomération complet, accessible et efficient sur les principaux axes de déplacement du territoire (boul. Roland-Therrien, Taschereau, Jacques-Cartier, Gaétan-Boucher, etc.);
- e) Des accès optimisés vers la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert et la future station Panama du REM;

- f) Une intermodalité entre les transports actif et collectif assurée par des aménagements facilitant les déplacements actifs vers les points d'accès au transport collectif (liens actifs continus, stationnements pour vélos, aires d'attente confortables, etc.);
- g) Des aménagements, installations et équipements structurants de transport collectif (voies réservées, stationnements incitatifs, mesures préférentielles, etc.) localisés stratégiquement et aux impacts réduits;
- h) Une offre accrue sur la ligne de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire assurant une meilleure mobilité des personnes se rendant vers Montréal ou vers Longueuil;
- i) Une offre accrue de véhicules en autopartage et de solutions variées et innovantes en matière de transport collectif.

202. **Des liens actifs renforcés**

203. D'ici 2035, les interventions sur les liens actifs prioriseront :

- a) La mise en place d'un réseau de transport actif optimal intégrant les principes d'accessibilité universelle et de visitabilité desservant l'ensemble du territoire en reliant l'ensemble des milieux de vie aux principaux espaces et équipements récréatifs et pôles d'emplois, de commerces et de services;
- b) Une consolidation des grands axes de la Route verte et du sentier cyclopédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire permettant notamment une accessibilité aux grands ensembles naturels du territoire;
- c) Un renforcement de la connectivité active vers les villes voisines, notamment dans les axes des boul. Taschereau et Clairevue et des chemins de Chambly, de la Savane et Du Tremblay;
- d) Un réseau de vélos en libre-service déployé dans les grands pôles générateurs de déplacements;
- e) Un réseau de vélostations offrant diverses commodités aux cyclistes (stationnement vélo, mobilier, point d'eau, etc.) déployé dans plusieurs lieux stratégiques;
- f) Une offre adéquate en stationnements pour vélos dans les divers pôles d'activités et aux points d'accès au transport collectif.

204. **Une zone agricole occupée et dynamique**

205. D'ici 2035, les interventions dans la zone agricole prioriseront :

- a) Son potentiel agraire, sa mise en valeur et la confirmation de son rôle au sein de l'économie longueuilloise;
- b) Une remise en culture des terres en friche, majoritairement à des fins d'agriculture nourricière;
- c) Une agriculture multifonctionnelle, dynamique, novatrice, écoresponsable, accessible, adaptée à son contexte périurbain et respectueuse des écosystèmes d'intérêt écologique;
- d) Une synergie établie entre producteurs et transformateurs offrant une valeur ajoutée aux productions agricoles locales;
- e) Des produits locaux valorisés (accessibilité, kiosques, réseau cyclable champêtre, etc.).



Activités agricoles | Ville de Longueuil

SECTION 2 LE CONCEPT DE BIODIVERSITÉ ET DES CORRIDORS VERTS

206. **Des ensembles écologiques protégés et mis en valeur**

207. D'ici 2035, les interventions sur les ensembles écologiques prioriseront :

- a) Une conservation, mise en valeur et restauration des écosystèmes d'intérêt écologique dans une perspective de développement durable;
- b) Une caractérisation des milieux à documenter permettant de confirmer la délimitation des écosystèmes d'intérêt requérant un statut de protection officiel;
- c) Une mise en valeur des grands parcs-nature (Michel-Chartrand, de la Cité et Marie-Victorin), de la réserve faunique du boisé Du Tremblay, du grand parc en rive du centre-ville et des autres espaces verts;
- d) Un équilibre entre le développement et la sauvegarde des milieux écologiques;
- e) Des mesures de protection limitant les pressions de développement sur les milieux écologiques (zones tampons, distances séparatrices, etc.);
- f) Des efforts de reverdissement ciblés dans les habitats en dégradation ou menacés afin de stimuler le rétablissement de la biodiversité;
- g) Un respect de la capacité d'accueil des différents milieux écologiques (activités et usages compatibles);
- h) Une mise en valeur durable du corridor forestier du Mont-Saint-Bruno par une accessibilité accrue (sentiers pédestres, réseau cyclable, agriculture compatible, etc.), mais aussi respectueuse de la capacité d'accueil des milieux récepteurs.

208. **Des milieux hydriques protégés et valorisés**

209. D'ici 2035, les interventions sur les milieux hydriques prioriseront :

- a) Une protection des bandes riveraines des cours d'eau permettant, entre autres, l'amélioration de la qualité de l'eau et des écosystèmes et assurant leur interconnexion vers les municipalités voisines;
- b) Une mise en valeur des rives du Saint-Laurent et des autres cours d'eau par une plus grande accessibilité publique et une visibilité accrue (mobiliers urbains attrayants, promotion d'activités, etc.);
- c) Une renaturalisation des rives dégradées;
- d) Une protection des prises d'eau potable assurée grâce à un périmètre de protection adéquat.

210. **Une connectivité écologique améliorée**

211. D'ici 2035, les interventions visant la connectivité écologique prioriseront :

- a) Une connectivité entre les écosystèmes écologiques du territoire et ceux des villes limitrophes mettant à profit les composantes territoriales : cours d'eau, voies cyclables, golf, zone agricole, etc.;
- b) Un réseau interconnecté d'ensembles naturels protégés et mis en valeur grâce à des aménagements permettant le franchissement des barrières physiques et facilitant le libre déplacement des espèces fauniques et floristiques.

212. **Une canopée et un cadre paysager bonifiés**

213. D'ici 2035, les interventions sur la canopée et le cadre paysager prioriseront :

- a) Une bonification des superficies d'îlots de verdure et de fraîcheur et une utilisation accrue des phytotechnologies dans la réalisation d'aménagements et dans les constructions (toitures et murs végétalisés, jardins de pluie, bassins de biorétention, haies brise-vent, etc.) afin de réduire la vulnérabilité des systèmes naturels et humains aux aléas climatiques;

- b) Une réduction des superficies imperméables et des surfaces minérales (stationnement, larges rues, sentiers pavés, cours d'école, etc.) par des plantations d'arbres, d'arbustes et de vivaces sur le domaine public, en ciblant plus particulièrement les secteurs déficitaires en canopée;
- c) Une biodiversité végétale dans les aménagements humanisés et l'utilisation accrue de plantes indigènes;
- d) Une mise en valeur paysagère des entrées de ville, des grands boulevards (Roland-Therrien, Jacques-Cartier, Cousineau, Taschereau, Gaétan-Boucher, etc.) et des axes structurants de déplacements actifs (Route verte, sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire, etc.).



SECTION 3 LE CONCEPT RÉCRÉOTOURISTIQUE

214. **Une offre culturelle bonifiée et valorisée**

215. D'ici 2035, les interventions en matière culturelle prioriseront :

- a) Une consolidation du pôle culturel de la rue Saint-Charles O., la construction du Complexe culturel au centre-ville et l'aménagement d'espaces extérieurs polyvalents, de desserte plus structurante;
- b) Une offre culturelle de proximité et complémentaire consolidée dans certains quartiers et bonifiée dans les milieux de vie déficitaires (bibliothèques, écoles, maisons de quartier, parcs et espaces verts, etc.);
- c) Une intégration des arts publics sous toutes ses formes à l'architecture et à l'aménagement des espaces publics et privés.

216. **Des pôles récréatifs mis en valeur**

217. D'ici 2035, les interventions sur les pôles récréatifs prioriseront :

- a) Une mise en valeur des parcs-nature (Michel-Chartrand, de la Cité, etc.), de la réserve faunique du boisé Du Tremblay), du grand parc en rive du centre-ville et des écosystèmes d'intérêt écologiques grâce à l'aménagement de sentiers pédestres et cyclables et aux activités diverses proposées complémentaires et compatibles à la vocation naturelle des lieux (interprétation de la nature, aires de pique-nique, etc.);
- b) Des activités récréatives et de préservation cohabitant de manière harmonieuse et dans le respect des capacités d'accueil des milieux;
- c) Un réseau récréotouristique longueuillois arrimé aux circuits régional et métropolitain (Trame verte et bleue du Grand Montréal), national (Route verte, Route bleue, etc.) ainsi qu'aux points d'accès au transport collectif structurant;
- d) Un réseau universellement accessible et attractif de parcs et d'espaces verts répondant aux divers besoins de la collectivité;
- e) Un plan de signalisation permettant de s'orienter et d'identifier les secteurs d'intérêt;
- f) La promotion des diverses activités offertes, tant estivales qu'hivernales.

218. **Des pôles récréatifs riverains valorisés**

219. D'ici 2035, les interventions sur les pôles récréatifs riverains prioriseront :

- a) Un fleuve Saint-Laurent plus accessible et mis en valeur à des fins récréative et récréotouristique notamment par la Route bleue, la Route verte et le sentier cyclopédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire (faisant tous partie de la Trame verte et bleue du Grand-Montréal) et la réalisation de projets attractifs, notamment le grand parc en rive du centre-ville (intégrant un parc Marie-Victorin repensé);
- b) Des aménagements attractifs valorisant l'observation, la détente, le contact à l'eau et une gamme d'activités récréatives proposée aux résidents et visiteurs;
- c) La protection et la mise en valeur des vues vers les paysages riverains d'intérêt grâce entre autres à une propriété publique des rives du fleuve et à une longue promenade piétonnière et cyclable aménagée le long de ses berges.

220. **Des pôles patrimoniaux valorisés**

221. D'ici 2035, les interventions sur les pôles patrimoniaux prioriseront :

- a) Un renforcement du positionnement commercial, touristique et récréatif du site patrimonial du Vieux-Longueuil et du noyau villageois de Saint-Hubert et une consolidation de leur caractère animé, tout en préservant leur dimension humaine et leur spécificité;
- b) Une plus grande valorisation du caractère patrimonial, architectural, urbanistique et paysager par l'implantation de circuits gratifiant l'histoire de Longueuil, ses bâtiments d'intérêt patrimonial et ses sites archéologiques;

- c) Des mesures de revitalisation du domaine public des pôles patrimoniaux par une signature et des aménagements distinctifs;
- d) Une attention portée vers de nouveaux pôles d'intérêt patrimonial dans la perspective de leur mise en valeur et de leur protection.

222. **Des secteurs de services implantés**

223. D'ici 2035, les interventions sur les secteurs de services prioriseront :

- a) Une offre commerciale de proximité diversifiée répondant aux besoins des citoyens et des visiteurs;
- b) Une signalisation permettant d'orienter les visiteurs vers les secteurs de services.

224. **Une zone agricole et des rangs champêtres mis en valeur**

225. D'ici 2035, les interventions sur la zone agricole et ses rangs champêtres prioriseront :

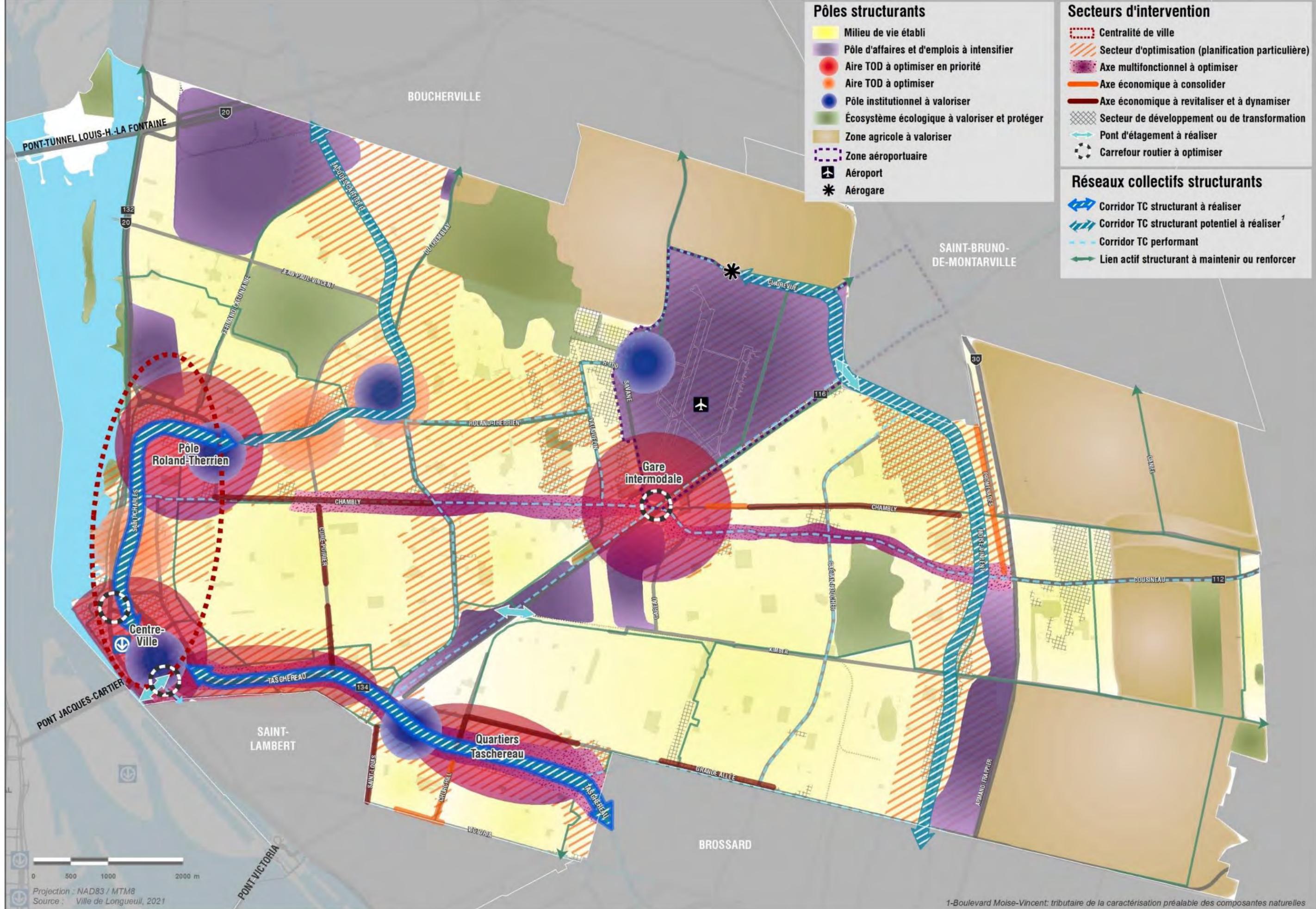
- a) La mise en place d'une route des agriculteurs et d'un parcours cyclable sillonnant la zone agricole;
- b) Les composantes patrimoniales, identitaires et paysagères des axes champêtres des chemins de la Savane et de Chambly, de la montée Daniel et de la Grande Allée mises en valeur grâce à une architecture, des aménagements et un affichage de qualité;
- c) La production et la mise en marché de produits locaux stimulés grâce entre autres aux kiosques et aux activités de la ferme.

226. **Un réseau cyclable optimisé et valorisé**

227. D'ici 2035, les interventions sur le réseau cyclable prioriseront :

- a) Un réseau interconnecté et praticable en toutes saisons permettant une valorisation des paysages bâtis, naturels et agricoles et rendant accessible l'ensemble des espaces verts et bleus du territoire;
- b) Des liens conviviaux avec Montréal grâce à la navette fluviale et à la voie cyclable du pont Jacques-Cartier;
- c) Des parcours agréables, attractifs et sécuritaires grâce à une couverture végétale bonifiée, un éclairage adéquat, des aménagements conviviaux, des mesures d'apaisement dans certaines rues, etc.;
- d) Des infrastructures et aménagements permettant le franchissement des infrastructures constituant des barrières (R132, R134, échangeur Saint-Hubert, etc.), permettant ainsi la mise en valeur des attraits (rives du fleuve, site patrimonial du Vieux-Longueuil, noyau villageois de Saint-Hubert, etc.);
- e) Un réseau de vélos en libre-service déployé dans les grands pôles générateurs de déplacements.





Pôles structurants

- Milieu de vie établi
- Pôle d'affaires et d'emplois à intensifier
- Aire TOD à optimiser en priorité
- Aire TOD à optimiser
- Pôle institutionnel à valoriser
- Écosystème écologique à valoriser et protéger
- Zone agricole à valoriser
- Zone aéroportuaire
- ✈ Aéroport
- ✳ Aérogare

Secteurs d'intervention

- Centralité de ville
- Secteur d'optimisation (planification particulière)
- Axe multifonctionnel à optimiser
- Axe économique à consolider
- Axe économique à revitaliser et à dynamiser
- Secteur de développement ou de transformation
- Pont d'étagement à réaliser
- Carrefour routier à optimiser

Réseaux collectifs structurants

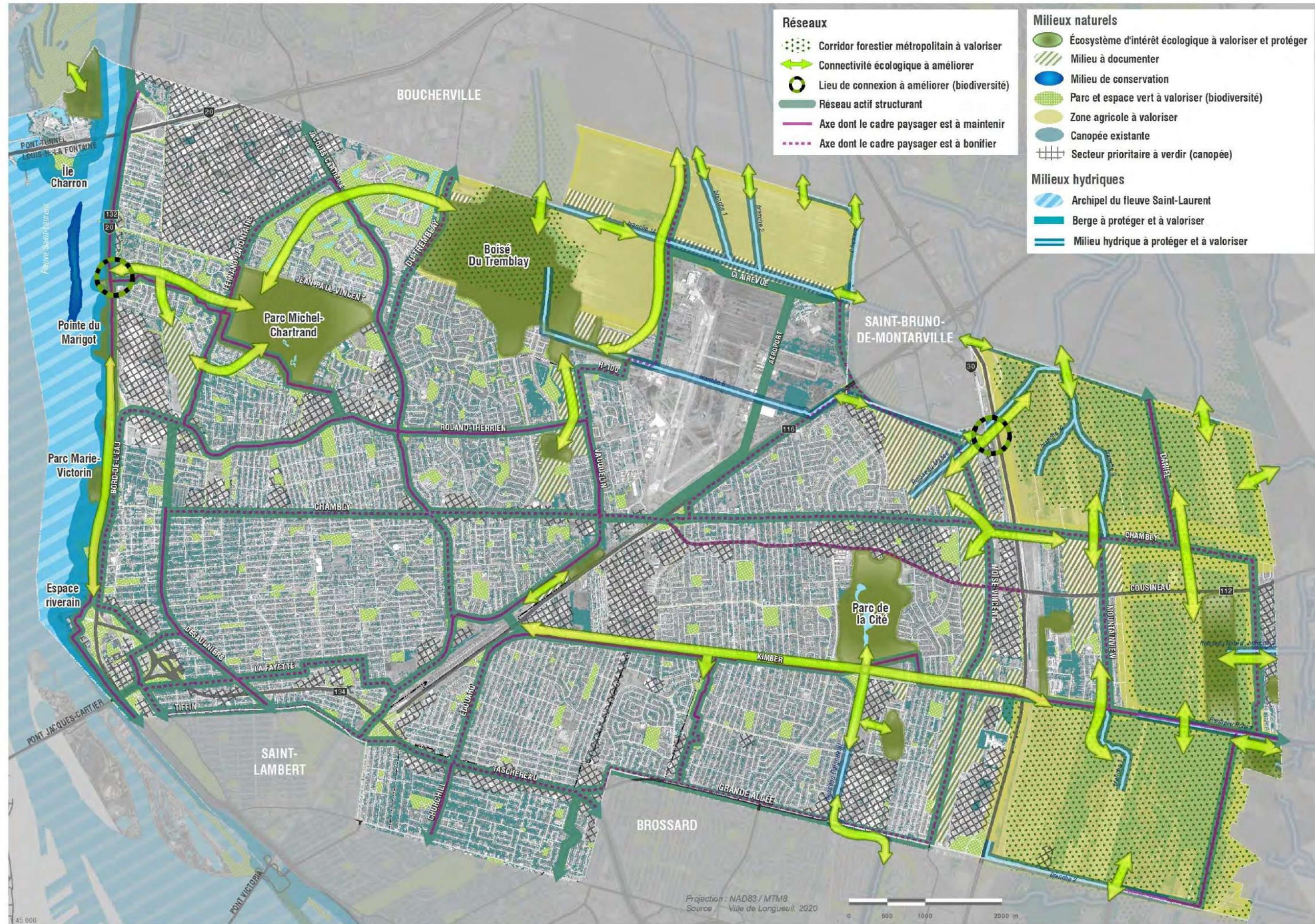
- Corridor TC structurant à réaliser
- Corridor TC structurant potentiel à réaliser¹
- Corridor TC performant
- Lien actif structurant à maintenir ou renforcer



Projection : NAD83 / MTM8
Source : Ville de Longueuil, 2021

¹Boulevard Moise-Vincent: tributaire de la caractérisation préalable des composantes naturelles





Réseaux

- Corridor forestier métropolitain à valoriser
- Connectivité écologique à améliorer
- Lieu de connexion à améliorer (biodiversité)
- Réseau actif structurant
- Axe dont le cadre paysager est à maintenir
- Axe dont le cadre paysager est à bonifier

Milieus naturels

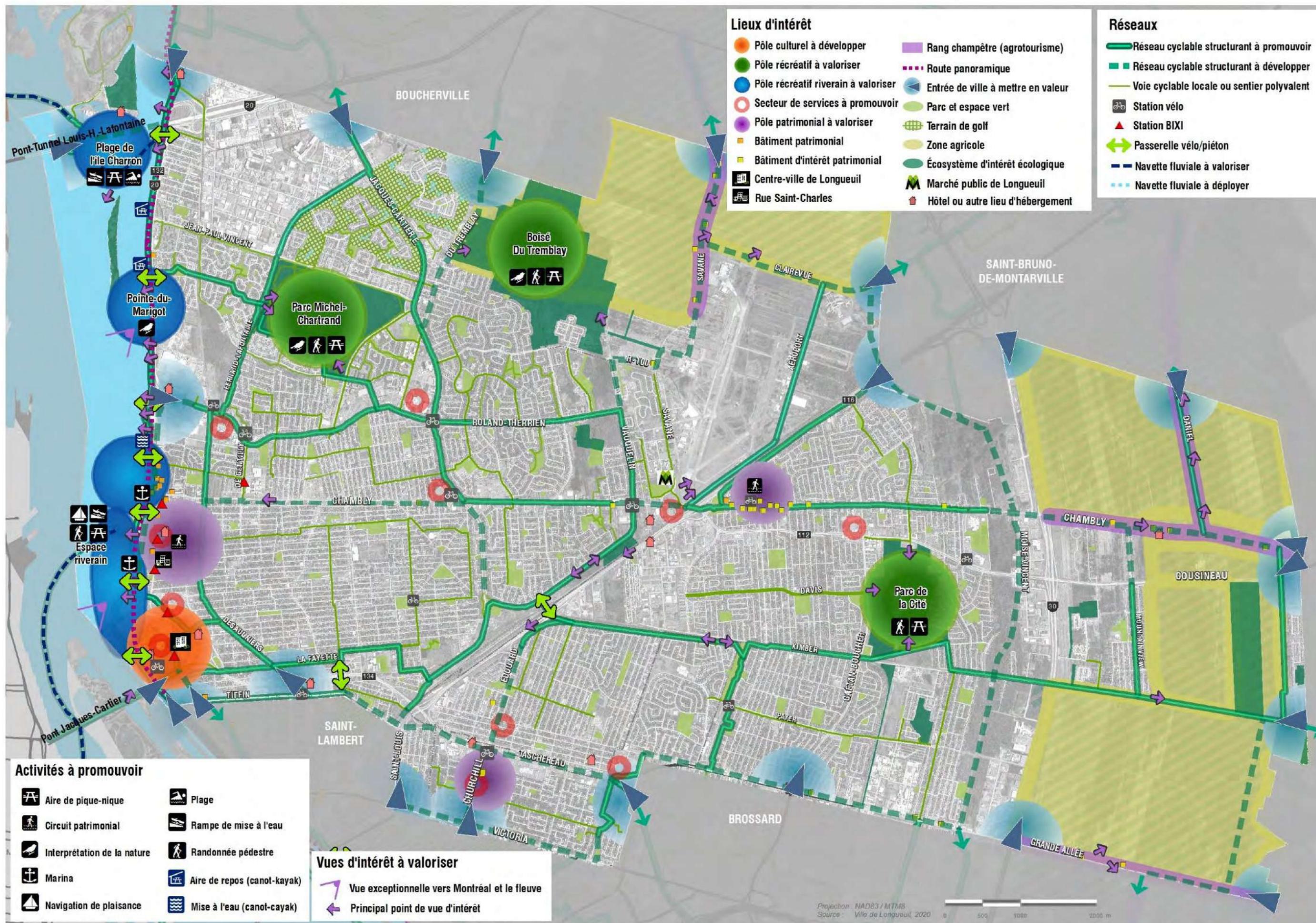
- Écosystème d'intérêt écologique à valoriser et protéger
- Milieu à documenter
- Milieu de conservation
- Parc et espace vert à valoriser (biodiversité)
- Zone agricole à valoriser
- Canopée existante
- Secteur prioritaire à verdir (canopée)

Milieus hydriques

- Archipel du fleuve Saint-Laurent
- Berge à protéger et à valoriser
- Milieu hydrique à protéger et à valoriser

Projection : NAD83 / MTM8
Source : Ville de Longueuil, 2020





Lieux d'intérêt

- Pôle culturel à développer
- Pôle récréatif à valoriser
- Pôle récréatif riverain à valoriser
- Secteur de services à promouvoir
- Pôle patrimonial à valoriser
- Bâtiment patrimonial
- Bâtiment d'intérêt patrimonial
- Centre-ville de Longueuil
- Rue Saint-Charles
- Rang champêtre (agrotourisme)
- Route panoramique
- ▶ Entrée de ville à mettre en valeur
- Parc et espace vert
- Terrain de golf
- Zone agricole
- Écosystème d'intérêt écologique
- M Marché public de Longueuil
- Hôtel ou autre lieu d'hébergement

Réseaux

- Réseau cyclable structurant à promouvoir
- Réseau cyclable structurant à développer
- Voie cyclable locale ou sentier polyvalent
- Station vélo
- ▲ Station BIXI
- ↔ Passerelle vélo/piéton
- Navette fluviale à valoriser
- Navette fluviale à déployer

Activités à promouvoir

- Aire de pique-nique
- Circuit patrimonial
- Interprétation de la nature
- Marina
- Navigation de plaisance
- Plage
- Rampe de mise à l'eau
- Randonnée pédestre
- Aire de repos (canot-kayak)
- Mise à l'eau (canot-cayak)

Vues d'intérêt à valoriser

- ▶ Vue exceptionnelle vers Montréal et le fleuve
- ▶ Principal point de vue d'intérêt

Projection : NAD83 / MTMB
Source : Ville de Longueuil, 2020



