



**PARTIE IV**  
**LES**  
**PLANIFICATIONS**



# CHAPITRE 1 LES SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE



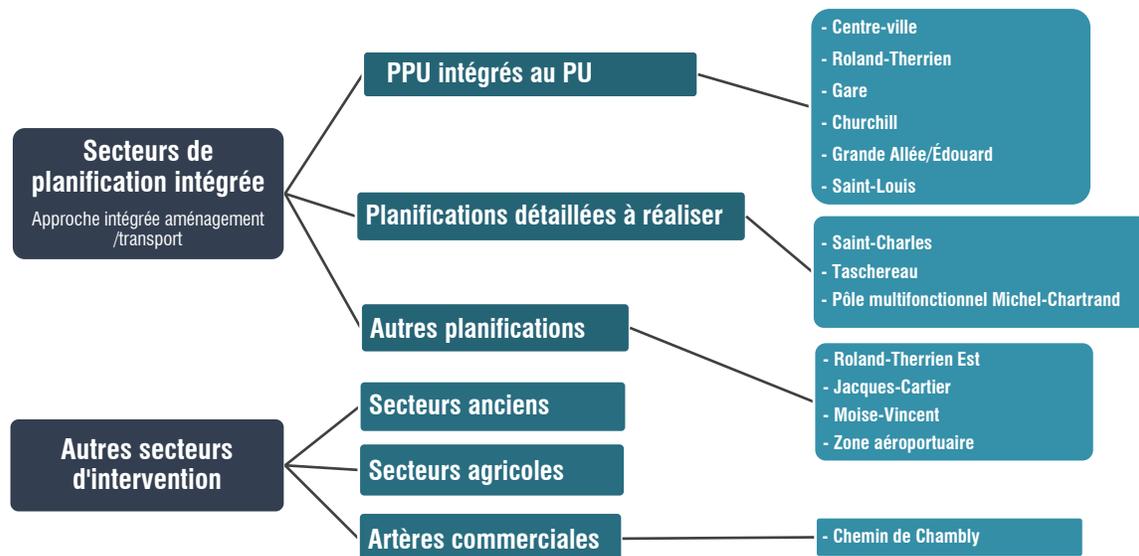
297. **Les secteurs de planification intégrée et les secteurs d'intervention : mise en contexte**

298. Le Plan d'urbanisme réfère à la planification de l'ensemble du territoire longueillois et propose donc des balises globales. Certains secteurs nécessitent toutefois une attention particulière et doivent donc faire l'objet d'un cadre d'aménagement davantage ciblé. La figure 7 schématise les diverses planifications prévues au Plan d'urbanisme.

299. **Les secteurs de planification intégrée aménagement/transport (chapitre 8)** correspondent aux aires d'influence associées aux principaux points d'accès au transport collectif du territoire (carte 25). L'approche privilégiée pour ces secteurs mise plus particulièrement sur un arrimage réussi entre planification du transport et aménagement du territoire. Le Plan d'urbanisme propose, pour la plupart de ces secteurs, une planification détaillée ou, minimalement, une série de principes généraux et de grandes lignes directrices devant dicter le contenu des différents règlements d'urbanisme.

300. **Les autres secteurs d'intervention (chapitre 9)** comprennent divers secteurs nécessitant un encadrement particulier pour assurer l'intégration de tout nouveau projet et l'optimisation de l'occupation du sol. Pour ces derniers, le Plan d'urbanisme propose une série de principes généraux et de grandes lignes directrices devant dicter le contenu des différents règlements d'urbanisme.

**Figure 7 : Les secteurs de planification en bref**

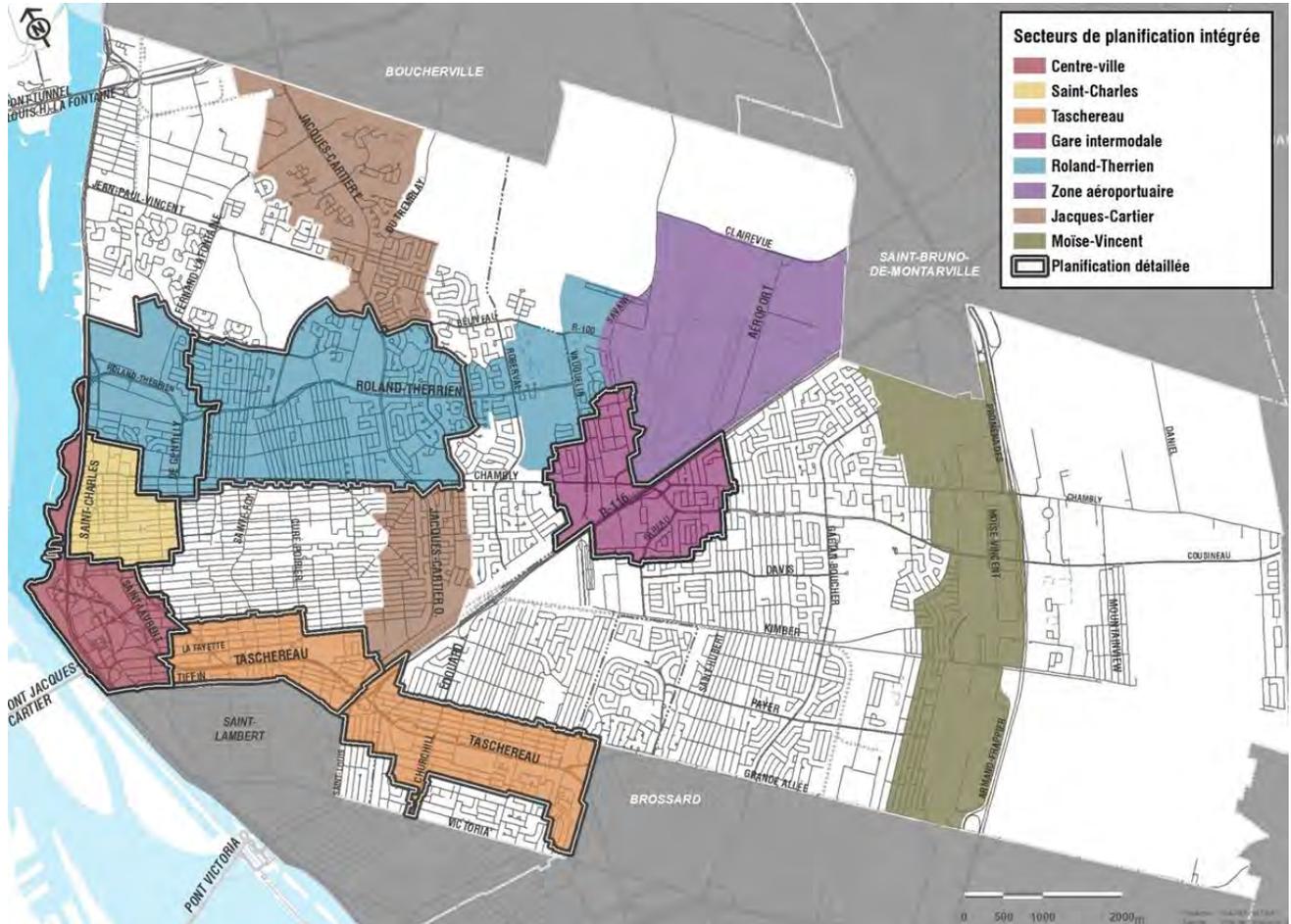


301. **Les secteurs de planification intégrée**

302. Un des objectifs du Plan d'urbanisme est d'orienter au moins 60 % des nouveaux logements vers les aires d'influence du transport collectif d'ici 2035. Pour y arriver, une approche de planification et de mise en valeur intégrée aménagement/transport, c'est-à-dire qui adopte des principes d'aménagement et de mobilité durables, est proposée. Cette approche permet de répondre à des impératifs de gestion durable du territoire (optimisation des infrastructures en place, rentabilisation des investissements publics, réduction de la dépendance à l'automobile et des émissions de GES, vitalité des secteurs économiques, protection des espaces naturels, maintien des périmètres d'urbanisation, etc.).

303. Les secteurs de planification intégrée sont illustrés à la carte 25.

## Carte 25 : Les secteurs de planification intégrée



### 304. Les secteurs centraux

305. Les secteurs de planification intégrée identifiés à la carte 25 et concernant les PPU ci-après précisés sont considérés comme les secteurs centraux de la Ville :

- Le centre-ville;
- La rue Saint-Charles;
- Le boul. Roland-Therrien;
- La gare intermodale;
- Le boul. Taschereau.



306. **Les principes généraux applicables à l'ensemble des planifications intégrées**

307. Les planifications intégrées proposées au Plan d'urbanisme incluent les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ou de planifications détaillées élaborés ou à élaborer et s'inspirent, entre autres, des principes des quartiers TOD, de la compacité urbaine, des collectivités viables ainsi que du Schéma et du Guide d'aménagement pour les aires TOD élaboré par la CMM.
308. Au PMAD, un quartier TOD est défini comme un développement immobilier de moyenne à haute densité articulé autour d'un point d'accès au transport collectif à haute capacité (station de métro, gare de train, arrêt de service rapide par bus). Situé à distance de marche d'un tel point d'accès, le quartier TOD offre des opportunités de logements, d'emplois et de commerces, sans exclure l'automobile. En somme, un quartier TOD constitue un milieu de vie complet, compact et durable, à échelle humaine favorisant les déplacements actif et collectif.
309. La compacité urbaine correspond au rapport entre les surfaces bâties et non bâties d'un quartier. Contrairement à la densification d'un secteur (qui ne tient compte que de la superficie bâtie), elle accorde une attention à la relation entre bâti et domaine public (encadrement, ouverture des façades, etc.), favorise les déplacements actifs, limite les discontinuités entre les constructions et, surtout, compense la densité en prévoyant un aménagement adéquat de l'espace public afin que ce dernier soit invitant et réponde aux besoins des résidents, travailleurs et visiteurs.
310. Pour Vivre en ville, une collectivité viable répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Aménagée à l'échelle humaine, elle se caractérise notamment par la compacité de sa forme urbaine, la mixité des activités, une offre de transport diversifiée et une localisation optimale des activités et équipements. Elle rend ainsi accessibles à tous des espaces publics de qualité, des espaces verts abondants, une variété de services et un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles.
311. Les principes décrits ci-après s'appliquent à l'ensemble des planifications intégrées du Plan d'urbanisme :

**a) OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF ET INTERFACES DES POINTS D'ACCÈS**

Les critères pour atteindre l'objectif de **concevoir un point d'accès bien en vue et accessible au centre du quartier** sont :

- i. Assurer une offre de services préférentiels de transport collectif sur les axes structurants du territoire et prévoir des arrêts aux intersections stratégiques;
- ii. Assurer l'intégration du point d'accès au quartier en garantissant son accessibilité;
- iii. Faciliter l'accès piéton et actif au point d'accès par un parcours clairement défini et convivial;
- iv. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception du point d'accès;
- v. Articuler l'aménagement autour des points d'accès structurants par un espace public identifiable, une architecture distincte ou par l'affirmation d'une signature architecturale et urbaine;

**b) MIXITÉ DES ACTIVITÉS**

Les critères pour atteindre l'objectif de créer un **quartier dynamique, viable et complet (habitations, commerces, lieux d'emplois, institutions, espaces publics)** sont :

- i. Assurer une mixité des usages autour du point d'accès en fonction du mode de transport et de la typologie recherchée pour le quartier;
- ii. Opter pour une mixité des activités qui assure la vitalité et la viabilité du quartier de manière permanente : les usages doivent cibler une clientèle de jour (bureaux et services), de soir et de fin de semaine (résidentielle, services de proximité, divertissement, etc.);
- iii. Favoriser la mixité verticale des activités et, lorsque possible, une occupation commerciale dynamique des rez-de-chaussée permettant d'animer l'espace public;
- iv. Assurer, autant que possible, une offre en équipements communautaires et publics répondant aux besoins des résidents des milieux avoisinants;
- v. Favoriser l'implantation des usages moins sensibles à proximité des corridors source de contraintes sonores;

**c) DENSITÉ DES USAGES ADAPTÉE AU MILIEU**

Les critères pour atteindre l'objectif d'assurer une **planification d'activités plus intensives à proximité du point d'accès pour y optimiser le développement** sont :

- i. Appliquer les seuils de densités résidentielles prescrits tout en respectant l'identité du milieu récepteur;
- ii. Privilégier une densification accrue dans les premiers 500 m du point d'accès;
- iii. Moduler la densité en assurant une gradation des volumétries qui tient compte du milieu récepteur;
- iv. Maintenir et consolider, dans le respect du milieu récepteur, l'activité résidentielle dans les milieux de vie bien établis;
- v. Assurer l'équilibre entre l'offre bâtie et la disponibilité en espaces extérieurs appropriables, accessibles et de qualité (capacité du développement);

**d) SOUTIEN D'UNE MIXITÉ SOCIALE**

Les critères pour atteindre l'objectif de prévoir une **offre résidentielle qui soutient une mixité sociale, condition essentielle au succès d'un quartier TOD et d'une utilisation optimale du transport collectif** sont :

- i. Disposer d'une variété de produits résidentiels pour différentes clientèles : diversité des modes de tenure et gammes de prix (logement locatif, social, abordable, copropriété, etc.);
- ii. Offrir différentes typologies d'habitations : grands logements pour les familles, plus petits logements pour les personnes seules, logements pour personnes âgées, unité d'habitation accessoire, etc.;

**e) RÉSEAU DE RUES ET ACCESSIBILITÉ**

Les critères pour atteindre l'objectif de prévoir des **aménagements qui favorisent l'émergence ou le renforcement d'un quartier où services et résidences sont accessibles à pied et à vélo à partir du point d'accès** sont :

- i. Privilégier une trame de rue à l'échelle du piéton permettant la mise en place d'un réseau de liens actifs continus entre points d'accès au transport collectif, activités et milieux de vie;
- ii. Faciliter l'accessibilité universelle ou la visitabilité par un aménagement qui assure la sécurité et le confort des usagers;
- iii. Soutenir les transferts modaux transport actif/collectif par un design adapté aux différents points d'accès au réseau;
- iv. Prévoir des mesures d'aménagement priorisant les déplacements actifs : trottoirs larges, continus et libres d'obstacle, voies cyclables connectées, supports à vélos, rampes d'accès, mesures d'apaisement de la circulation, etc.;

**f) DESIGN URBAIN, SÉCURITÉ, QUALITÉ DE VIE, QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET IDENTITÉ DU LIEU**

Les critères pour atteindre l'objectif d'assurer que **la planification d'ensemble, le design urbain et la qualité des aménagements participent à la création d'un quartier agréable et animé ainsi qu'à l'émergence d'un caractère distinct et de l'identité du lieu** sont :

- i. Penser l'intégration des atouts et des contraintes en amont de la planification du milieu (vues, ensoleillement, contraintes sonores, etc.);
- ii. Aménager des espaces publics en quantité suffisante pour répondre à la densification du secteur et aux besoins des résidents et autres utilisateurs;
- iii. Assurer la qualité des aménagements des lieux publics par un design, une architecture de paysage, une programmation et une animation appropriés;
- iv. Appliquer les principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- v. Encadrer l'affichage commercial de manière à ce qu'il soit bien harmonisé avec l'architecture des bâtiments et à l'échelle du piéton;
- vi. Assurer la sécurité des réseaux de déplacements et des espaces publics par un mobilier urbain adapté et adéquat (éclairage, signalisation, etc.);
- vii. Préserver et mettre en valeur les éléments identitaires ou paysagers du secteur : art public, patrimoine, points de vue, repères visuels, éléments naturels, etc.;

- viii. Favoriser des aménagements qui contribuent à l'identité du lieu et permettent de créer un sentiment d'appartenance pour ses résidents et visiteurs;
- ix. Bonifier le réseau d'éclairage et en optimiser la gestion : éclairage intelligent pour une consommation énergétique réduite; éclairage directionnel et modulation des intensités pour une réduction de la pollution lumineuse; plan lumière pour mettre en valeur les secteurs stratégiques (illumination fonctionnelle de l'espace public, mise en lumière de bâtiments importants, etc.);
- x. Dissimuler les aires de manutention depuis les voies de circulation, incluant le réseau routier supérieur;
- xi. Prévoir des murs, des écrans acoustiques ou des bandes tampons pour réduire les nuisances lorsque requis ou pour séparer les usages sensibles des usages plus contraignants;

#### **g) IMPLANTATION BÂTIE ET ARCHITECTURE DIVERSIFIÉES**

Les critères pour atteindre l'objectif que **l'implantation et le caractère architectural du cadre bâti représentent la toile de fond des milieux de vie** sont :

- i. Assurer une implantation du cadre bâti près de l'emprise en prévoyant un dégagement suffisant pour l'aménagement paysager (plantations de rue);
- ii. Privilégier l'alignement des constructions le long des grands axes de circulation afin de structurer l'espace public;
- iii. Assurer l'intégration des volumes des nouvelles constructions avec celui des milieux de vie avoisinants et préconiser une certaine uniformité des volumes et des hauteurs pour les constructions se situant en façade d'un même tronçon de rue;
- iv. Favoriser une architecture qui interagit avec l'espace public : éviter les murs aveugles, préconiser le traitement des interfaces avec le domaine public (vitrines, terrasses, jardins plantés, etc.), prévoir un réseau diversifié de déplacements internes, etc.;
- v. Planter des édifices clés afin de créer ou affirmer certains espaces publics : places, squares, parcs, etc.;
- vi. Moduler les volumes et les gabarits des constructions en hauteur afin d'assurer une échelle humaine au sol (en aménagement des basiliques par exemple), un dégagement suffisant entre ces dernières (en préconisant des tours effilées par exemple) et l'intégration du projet dans son milieu récepteur;
- vii. Diversifier l'architecture d'un îlot à l'autre, d'un quartier à l'autre en s'assurant de la qualité des revêtements et du design des constructions;

#### **h) GESTION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT**

Les critères pour atteindre l'objectif que **la gestion de l'offre et l'aménagement des stationnements priorisent les transports collectif et actif** sont :

- i. Favoriser le stationnement sur rue, lorsque possible;
- ii. Privilégier d'autres formes de stationnement hors-rue qu'en surface : stationnements étagés ou souterrains;
- iii. Favoriser le partage des aires de stationnement en fonction des périodes d'achalandage plutôt que leur multiplication;
- iv. Prévoir des mesures à long terme de récupération et de redéveloppement des espaces dédiés au stationnement de surface;
- v. Réduire les ratios de stationnement hors-rue en fonction de l'offre de service en transport collectif, favorisant même dans certains cas l'imposition de ratios maximums;
- vi. Favoriser, pour les stationnements en surface, l'utilisation de matériaux perméables ou à albédo élevé : surfaces végétales, pavage perméable, pavage de couleur pâle, etc.;
- vii. Réduire le recours à l'automobile personnelle et aux cases de stationnement par la promotion de mesures favorisant les modes de transport alternatif (auto partage, vélo, taxation, etc.);

## i) AMÉNAGEMENT DURABLE

Les critères pour atteindre l'objectif d'intégration d'initiatives d'aménagement durable lors de la planification et la construction des projets sont :

- i. Assurer le maintien du couvert arborescent en place et le bonifier dans les secteurs déficitaires, en priorisant les emprises des grands axes routiers, les cours d'école, les grandes aires de stationnement des secteurs commerciaux et industriels et les parcs et espaces verts dégarnis (agrile du frêne, notamment);
- ii. Assurer la construction de bâtiments à haute performance énergétique et exiger l'utilisation de matériaux durables et de qualité pour la construction des bâtiments;
- iii. Favoriser la gestion écoresponsable des eaux de ruissellement (récupération et rétention des eaux de pluie;
- iv. Promouvoir les systèmes passifs et l'énergie propre et maximiser l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, etc.);
- v. Protéger les milieux naturels et les secteurs à caractère historique, archéologique, patrimonial et culturel;
- vi. Accroître le verdissement des domaines public et privé et privilégier des aménagements paysagers adaptés au milieu et biodiversifiés;
- vii. Encourager la réutilisation ou la transformation des sites ou des bâtiments déstructurés et réhabiliter les terrains contaminés;
- viii. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et les îlots de chaleur par des mesures favorisant les transports actif et collectif, le verdissement des terrains, etc.;
- ix. Exiger des aménagements intégrés qui favorisent le recyclage et la récupération des matières organiques);
- x. Encourager l'agriculture urbaine sous toutes ses formes et une diversité végétale dans les aménagements paysagers et les plantations.



# SECTION 1 LES AIRES D'INFLUENCE AU TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

312. La présente section décrit les différentes planifications intégrées élaborées pour chacun des secteurs identifiés à la carte 25
313. Les secteurs déjà assujettis à un PPU sont présentés à la partie VI du Plan d'urbanisme (chapitres 14 et suivants). Pour les autres secteurs, un concept d'aménagement et de grandes lignes directrices d'aménagement (objectifs et principes d'aménagement, interventions prioritaires, etc.) sont proposées à la présente section. D'ici l'entrée en vigueur d'un PPU ou de toute autre planification détaillée, toute analyse de conformité réglementaire se fera en fonction des grandes lignes directrices d'aménagement formulées ci-après.

## SOUS-SECTION I LE SECTEUR DE LA RUE SAINT-CHARLES

314. **Le territoire visé**
315. Délimité par les rues du Bord-de-l'Eau (E. et O.), de Normandie, De Gentilly O., Jean-Béliveau et Gardenville et le tronçon Desaulniers (piste cyclable), le territoire visé par le futur PPU de la rue Saint-Charles englobe l'aire d'influence (rayon de 1 km) de la station projetée de métro Saint-Charles. Une desserte par un mode de transport collectif structurant est prévue pour ce corridor. En attendant la confirmation d'un tel mode, sa desserte en transport collectif est assurée par une offre efficiente en bus.

316. **Les principales caractéristiques**
317. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- Englobe le Site patrimonial du Vieux-Longueuil, un secteur sensible de par son contexte historique;
- Important bassin d'emplois et de services;
- Traversé par la rue Saint-Charles O., une artère commerciale d'ambiance accueillant restaurants, activités commerciales et diverses manifestations culturelles (festivals, etc.);
- Unifie le centre-ville au pôle Roland-Therrien, constituant tous trois la centralité de ville de Longueuil;
- Réaménagement en cours de la rue Saint-Charles O. et de son domaine public;
- Bonne desserte en transport collectif et liens actifs.

Carte 26 : Le secteur de la rue Saint-Charles



318. **Les grandes lignes directrices**

319. Dans l'attente de l'élaboration d'une planification détaillée, les grandes lignes directrices applicables au secteur de la rue Saint-Charles sont, en matière de :

**a) Transport :**

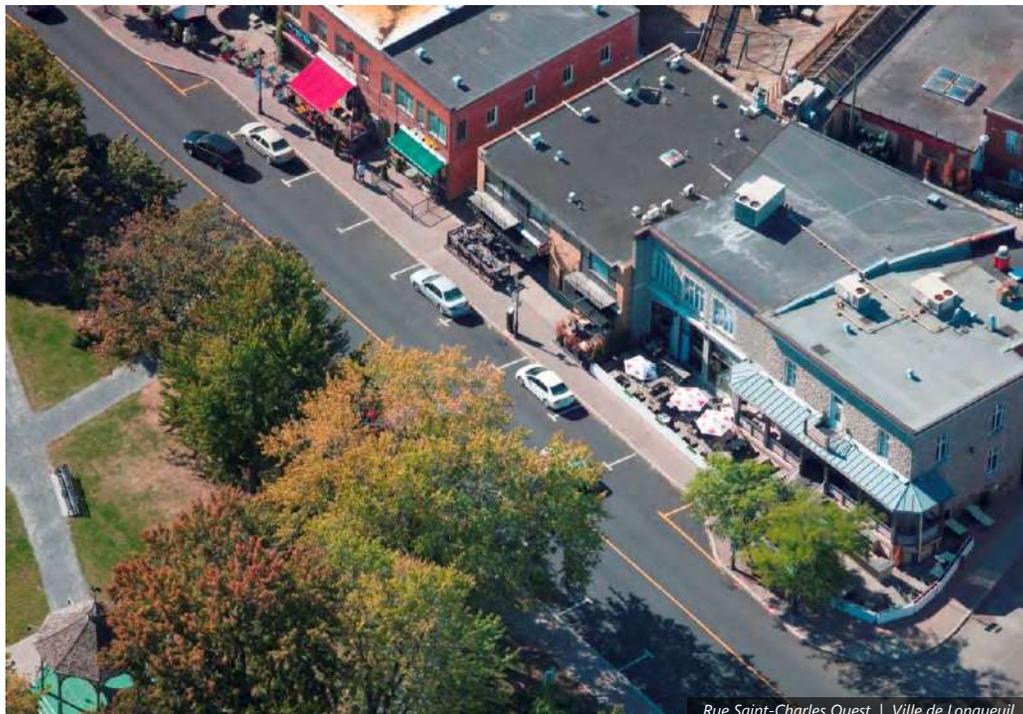
- i. Promouvoir la mise en place d'un mode TC structurant dans l'axe de la rue Saint-Charles, entre la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et le pôle Michel-Chartrand afin d'offrir un plus grand rayonnement à la rue Saint-Charles O. et aux aménagements en rive;
- ii. Évaluer le tracé optimal du mode TC structurant proposé dans ce secteur;

**b) Aménagement :**

- i. Réaménager la rue Saint-Charles O. en un espace polyvalent, convivial et attrayant tout en assurant sa complémentarité et sa continuité avec le centre-ville et le pôle Roland-Therrien;
- ii. Assurer la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales, archéologiques et culturelles par un cadre réglementaire adapté, une assistance professionnelle ou financière à la rénovation, un aménagement adapté du domaine public, une mise en lumière attrayante, un circuit patrimonial, etc.;
- iii. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;

**c) Activités :**

- i. Accroître le dynamisme de la rue Saint-Charles O. grâce à des activités culturelles ou ludiques rassembleuses, à une offre commerciale distincte et spécialisée, à une concentration de services professionnels et institutionnels et à une offre variée de restaurants répondant aux diverses attentes (résidents et travailleurs, visiteurs);
- ii. Consolider les activités commerciales le long des rues Saint-Charles O. (au nord de la rue de Montarville), Saint-Jean (entre les rues Sainte-Élisabeth et Guillaume) et De Gentilly O. (entre les rues Saint-Alexandre et Saint-Jean) et éviter leur empiètement sur les rues transversales et terrains limitrophes;
- iii. Prioriser une vocation résidentielle, institutionnelle et de bureau pour les terrains longeant le chemin de Chambly (entre les rues Saint-Charles O. et Saint-Laurent O.);
- iv. Compléter la requalification à des fins résidentielles de la rue Saint-Jean entre les rues Guillaume et Le Moyne O.







326.

### **Les grandes lignes directrices**

327.

Dans l'attente de l'élaboration d'une planification détaillée, les grandes lignes directrices applicables au secteur Roland-Therrien Centre sont, en matière de :

#### **a) Transport :**

- i. Promouvoir l'implantation d'un mode TC structurant dans l'emprise du boulevard;
- ii. Promouvoir le maintien du réseau rapide d'agglomération à même l'emprise du boul. Roland-Therrien;
- iii. Promouvoir le maintien du service de transport collectif performant dans l'axe du chemin de Chambly;
- iii. Promouvoir l'implantation d'un service de transport collectif performant (voies réservées, mesures préférentielles, etc.) dans l'axe du boul. Jacques-Cartier;

#### **b) Aménagement :**

- i. Tirer profit de la proximité du parc-nature Michel-Chartrand, des commerces et services et d'une bonne offre en transport collectif pour favoriser l'implantation de milieux de vie complets misant sur ces caractéristiques;
- ii. Planifier une trame de rue adaptée au développement proposé ou, inversement, un développement compatible avec la trame de rue en place;
- iii. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;

#### **c) Activités :**

- i. Optimiser, à des fins mixtes, les grands terrains commerciaux du pôle multifonctionnel Michel-Chartrand en :
  1. Rationalisant les superficies dédiées aux commerces par l'intégration de projets résidentiels ou mixtes;
  2. Préconisant une vocation commerciale de proximité, seule ou en mixité, aux terrains situés entre la rue King-George et le chemin Du Tremblay;
  3. Proposant une trame viaire à l'échelle du piéton permettant de créer des sites propices au redéveloppement;
  4. Assurant un plus grand encadrement bâti de l'emprise publique (nouvelles constructions);
  5. Assurant la perméabilité des constructions par une orientation des façades, des vitrines et des accès principaux vers le domaine public;
- ii. Assurer la vitalité économique du chemin de Chambly en :
  1. Privilégiant une vocation résidentielle pour les terrains situés à l'ouest de la rue Briggs;
  2. Optimisant la trame commerciale traditionnelle (bâtiments contigus, implantation près de la rue, etc.) entre les rues Briggs et King-George;
  3. Préconisant une dominante commerciale ou mixte, avec rez-de-chaussée commercial, pour les immeubles situés à l'est de la rue King-Georges;
  4. Optimisant, à des fins mixtes, les terrains occupés par les grands ensembles commerciaux, notamment en rationalisant les superficies commerciales et en intégrant des habitations;
  5. Prévoyant l'aménagement de placettes et autres espaces de socialisation;
  6. Orientant les façades, les vitrines et les accès principaux vers le domaine public, en particulier celui du chemin de Chambly.



- SECTEURS | POLES**
- MILIEU DE VIE ETABLI OU OPTIMISER
  - SECTEUR MIXTE A REDVELOPPER
  - SECTEUR COMMERCIAL
  - POLE COMMERCIAL A OPTIMISER
  - POLE INSTITUTIONNEL OU ECOLE A VALORISER
  - PARC/ESPACE VERT A VALORISER
  - NOYAU COMMERCIAL DE PROXIMITE
- MOBILITE | LIENS**
- MODE DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT
  - AXE DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT
  - AXE CIRCULATION STRUCTURANT
  - AXE CYCLABLE STRUCTURANT
  - MESURE PREFERENTIELLE EN TRANSPORT COLLECTIF
  - AREE D'INFLUENCE TRANSPORT COLLECTIF
- AUTRES**
- POINT D'ACCES AU TC STRUCTURANT
  - CONSOLIDATION RESIDENTIELLE
  - ENCADREMENT DE LA RUE
  - LIMITE DU SECTEUR

Roland-Therrien - pôle multifonctionnel Michel-Chartrand  
**Concept d'aménagement**

328. **Le secteur Roland-Therrien Est**

329. **Le territoire visé**

330. Ce secteur comprend le territoire localisé de part et d'autre de l'axe central des boul. Roland-Therrien (entre la rue Boucher et le boul. Vauquelin) et Vauquelin (au nord du boul. Roland-Therrien). Une desserte efficace par bus (réseau rapide d'agglomération) est préconisée pour ce secteur.

331. **Les principales caractéristiques**

Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- a) Secteur actuellement déficient en transport collectif performant;
- b) Trame de rues sinueuses complexifiant les déplacements actif ou collectif internes;
- c) Secteur à prédominance résidentielle de faible densité, mais nouveaux projets plus denses en bordure du boul. Vauquelin;
- d) Proximité des quartiers de la gare, de la zone aéroportuaire et du boisé Du Tremblay;
- e) Présence d'aires boisées nécessitant une caractérisation préalable à la détermination de leur vocation future;
- f) Secteur déficient en matière de commerces de proximité.

332. **La vision d'aménagement**

333. **La vision d'aménagement retenue vise la création d'un secteur interconnecté traversé par un axe structurant de transports collectif et actif où milieux de vie, espaces verts et milieux écologiques sont en symbiose.**

334. **Les grandes lignes directrices**

335. Les grandes lignes directrices applicables au secteur Roland-Therrien Est sont, en matière de :

**a) Transport :**

- i. Promouvoir l'implantation d'un mode TC performant sur les axes Roland-Therrien, Vauquelin et R-100;
- ii. Désenclaver les secteurs situés à l'est du boul. Vauquelin, en complétant le réseau de déplacements actifs à partir des axes cyclables structurants des boul. Roland-Therrien et Vauquelin;

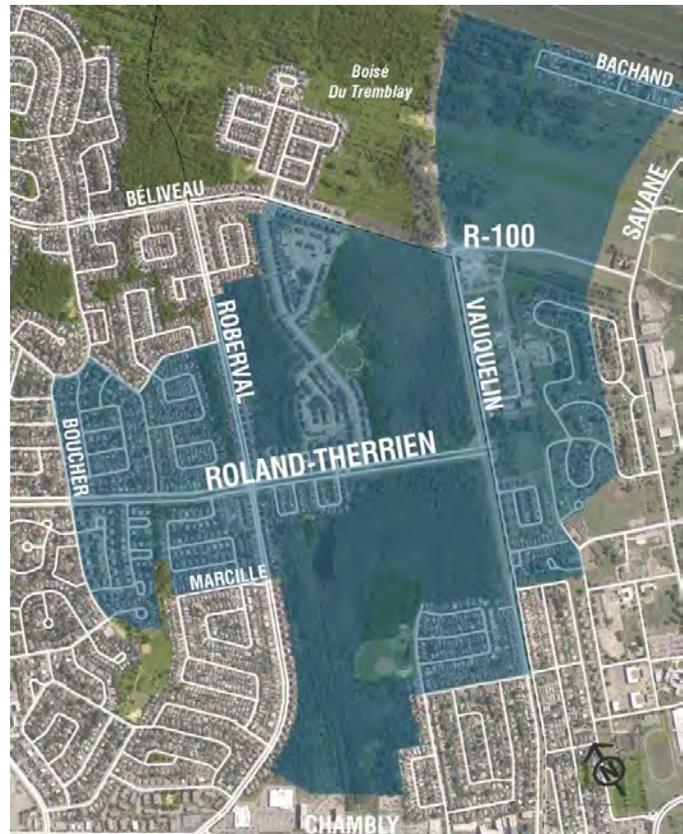
**b) Aménagement :**

- i. Accroître la densité résidentielle le long des boul. Roland-Therrien et Vauquelin;
- ii. Planifier une trame de rue adaptée au développement proposé ou, inversement, un développement compatible avec la trame viaire en place;
- iii. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- iv. Assurer un lien faunique entre les composantes naturelles conservées du secteur et le boisé Du Tremblay;
- v. Planifier un nouveau milieu de vie au nord de la rue du R-100 tirant profit des composantes naturelles en place et assurant une connectivité active entre les différents secteurs;

**c) Activités :**

- i. Évaluer l'opportunité d'offrir une offre commerciale de proximité, en mixité avec la fonction résidentielle, à l'intersection des boul. Roland-Therrien et Vauquelin, en priorisant les terrains situés à l'est du boul. Vauquelin.

Carte 30 : Le secteur Roland-Therrien Est





## SOUS-SECTEUR III LE BOULEVARD TASCHEREAU

336. Le boul. Taschereau est la principale artère économique de Longueuil. Sous forme d'autoroute scindant les quartiers qu'il traverse entre la R132 et la R116, il devient ensuite un large boulevard. Les activités économiques se concentrent essentiellement dans cette seconde portion et se poursuivent bien au-delà de la limite municipale. Au Schéma, une desserte structurante par bus est prévue mais une desserte par un mode plus structurant (Lévo, REM, etc.) est maintenant envisagée pour ce corridor. L'arrivée du REM à la station Panama à Brossard fera de cet axe un lien stratégique entre cette station et la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke du centre-ville.
337. Compte tenu du caractère, des contraintes et potentiels d'aménagement distincts de chacun de ces deux tronçons, ceux-ci ont été séparés pour simplifier leur caractérisation et les grandes lignes directrices qui les orientent. Ils pourraient cependant faire l'objet d'une seule planification détaillée.

### 338. Le secteur Taschereau autoroutier

#### 339. Le territoire visé

340. Ce secteur comprend les propriétés situées dans un corridor de 500 m de part et d'autre de l'axe central du boul. Taschereau dans sa portion autoroutière. Un mode TC structurant est envisagé à plus long terme pour ce corridor mais une desserte efficace par bus sera prévue en attendant.

#### 341. Les principales caractéristiques

342. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- Axe de type autoroutier et de transit permettant de relier la R116 au pont Jacques-Cartier et à la R132;
- Voie rapide surélevée comprenant les ponts d'étagement La Fayette, Desaulniers et Curé-Poirier O. et un échangeur (Charles-Le Moyne) générant des contraintes sonores;
- Environnement priorisant les déplacements automobiles et peu favorable au transport actif;
- Perméabilité déficiente (barrière physique) limitant les déplacements et isolant les quartiers résidentiels situés de part et d'autre du boulevard. Les seuls lieux de traverse se situent dans l'axe des boul. Desaulniers, Manseau (passerelle) et Curé-Poirier O, mais ceux-ci sont peu invitants, peu sécuritaires et peu accessibles universellement;
- Offre déficiente en voie cyclable, malgré la présence avoisinante de quelques axes structurants de déplacements actifs (Route verte sur la rue La Salle vers Tiffin, axe Desaulniers);
- Présence de deux pôles institutionnels d'enseignement : école secondaire Gérard-Filion et écoles sur la rue Tiffin;
- Structure commerciale déstructurée et dévitalisée, localisée en bordure de voies de desserte peu attrayantes;
- Mise en valeur à des fins économiques complexe : dimension des lots riverains, vitesse de la circulation, présence d'infrastructures lourdes (viaducs et ponts d'étagement) réduisant la visibilité et l'accessibilité, etc.;
- Présence de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés;
- Présence d'une importante entrée de ville (pont Jacques-Cartier) non mise en valeur;
- Bureau d'étude mis en place par CDPQ pour examiner le potentiel et la faisabilité d'implantation d'un mode structurant dans ce corridor.

Carte 32 : Le secteur Taschereau autoroutier



343. **Les grandes lignes directrices**

344. Dans l'attente de l'élaboration d'une planification détaillée, les grandes lignes directrices applicables au secteur du boul. Taschereau autoroutier sont, en matière de :

**a) Transport :**

- i. Promouvoir l'implantation d'un mode TC structurant afin d'optimiser le lien entre le centre-ville (station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke) et la future station Panama du REM;
- ii. Réaménager, embellir, sécuriser et rendre universellement accessibles les traverses du boulevard pour favoriser une plus grande perméabilité active interquartiers;
- iii. Réaliser un lien actif sécuritaire dans le secteur de l'échangeur Charles-Le Moyne permettant de traverser la voie ferrée et de désenclaver les milieux de vie situés de part et d'autre de cette dernière;

**b) Aménagement :**

- i. Transformer ce tronçon autoroutier de la R134 en boulevard urbain;
- ii. Promouvoir auprès du MTQ le rabattement au sol des ponts d'étagement Curé-Poirier et Desaulniers lors de leur éventuelle réfection;
- iii. Favoriser une meilleure intégration des structures autoroutières (art urbain, éclairage, verdissement, etc.);
- iv. Encourager le remembrement des terrains sous-utilisés, déstructurés et de faible profondeur situés en frontage du boul. Taschereau afin d'assurer leur viabilité économique ou optimisation, tout en amenuisant les effets négatifs potentiels sur les milieux de vie adjacents (bandes tampons);
- v. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- vi. Appliquer un PIIA à l'ensemble des propriétés en frontage du boul. Taschereau;

**c) Activités :**

- i. Dans l'attente d'un changement de vocation (boulevard urbain) de ce tronçon, privilégier des activités compatibles à la vocation commerciale existante et proposer un redéveloppement résidentiel ou mixte sur quelques sites stratégiques (grand terrain à redévelopper près d'un point d'accès au TC, ancien site de neiges usées, etc.);
- ii. Une fois le changement de vocation réalisée (boulevard urbain) de ce tronçon, privilégier une densification résidentielle du corridor, prioritairement près d'un point d'accès au TC;
- iii. Évaluer l'opportunité de maintenir une offre commerciale de proximité au cœur des milieux de vie, en particulier aux intersections de la rue Sainte-Hélène avec les boul. Desaulniers, Sainte-Foy et Curé-Poirier et de la rue Saint-Pierre avec la rue Saint-Thomas;
- iv. Faciliter la mutation vers une occupation à des fins résidentielles pour les tronçons dévitalisés de la rue Sainte-Hélène et du boul. Sainte-Foy;
- v. Consolider les pôles institutionnels d'enseignement.



- SECTEURS | POLES**
- MILIEU DE VIE ETABLI
  - SECTEUR MIXTE A REDEVELOPPER
  - SECTEUR COMMERCIAL A REDEVELOPPER
  - NOUVEAU COMMERCIAL DE PROXIMITE
  - POLE INSTITUTIONNEL OU ECOLE
  - PARC/ESPACE VERT A VALORISER
- MOBIILITE | LIENS**
- MODE DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT
  - AXE DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT
  - AXE DE CIRCULATION STRUCTURANT
  - AXE CYCLABLE STRUCTURANT
  - LIEN ACTIF A BONIFIER
  - PASSAGE A NIVEAU A SECURISER
  - POINT D'ACCES AU TC STRUCTURANT
  - PERMEABILITE ACTIVE A DEVELOPPER
- AUTRES**
- MESURES ACCOUSTIQUES
  - CONSOLIDATION RESIDENTIELLE
  - LIMITE DU SECTEUR

Secteur Taschereau II  
**Concept d'aménagement**

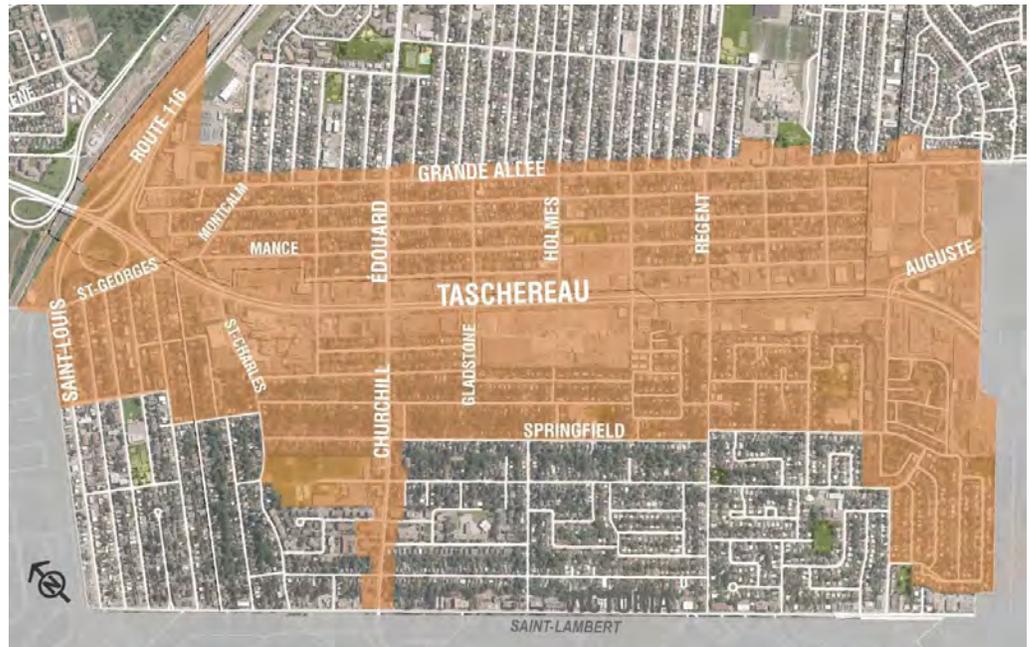
**CARTE 33**

345. **Le secteur des quartiers Taschereau**

346. **Le territoire visé**

347. Ce secteur Taschereau se situe au sud de la R116 et comprend les propriétés situées dans un corridor de 500 m de part et d'autre de son axe central. Les propriétés longeant les axes Grande Allée, Édouard et Churchill font aussi partie du secteur et sont déjà assujetties à des PPU (chapitres 16 et 17). Les lignes directrices prévues dans ces PPU devront s'ajouter à celles qui suivent lors de l'élaboration de la planification détaillée du boul. Taschereau. Un mode TC structurant est préconisé à plus long terme pour ce corridor. Dans l'attente de la mise en place de ce mode structurant, une desserte efficace par bus est proposée.

**Carte 34 : Les quartiers Taschereau**



348. **Les principales caractéristiques**

Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- a) Principale concentration commerciale de Longueuil et forte densité d'emplois tertiaire;
- b) Faible diversité d'activités essentielles à un milieu de vie complet et dynamique : grande dominance commerciale, faible présence d'habitations, d'activités communautaires, publiques et de bureaux, etc.;
- c) Présence d'un pôle institutionnel structurant à l'échelle métropolitaine (pôle de la Santé);
- d) Important axe de déplacements véhiculaires et de transit, mais présence récurrente de congestion routière;
- e) Environnement conçu pour l'automobile et peu propice aux déplacements actifs;
- f) Aménagement récent de trottoirs et de voies réservées, mais peu d'aménagements à l'échelle du piéton (absence d'espaces publics et de parcs, faible indice de canopée, mobilier urbain pratiquement absent, etc.);
- g) Faible connectivité active interquartiers en raison de l'effet de barrière important du boulevard : largeur significative, densité de circulation, configuration inadéquate des traverses;
- h) Absence de voies cyclables structurantes dans l'axe du boulevard et parcours piétonniers peu attrayants;
- i) Faible encadrement du boulevard et implantations bâties hétérogènes, peu invitantes pour les piétons et cyclistes;
- j) Taille variable des lots limitant les implantations, en particulier du côté est où la profondeur des lots est réduite;
- k) Cadre bâti au gabarit variable, à l'architecture et à la volumétrie non harmonisées et de faible qualité;
- l) Faible densité d'occupation du sol et vastes espaces dédiés aux stationnements offrant un fort potentiel de requalification à des fins résidentielles et mixtes, en particulier les grands sites commerciaux;
- m) Cadre paysager peu valorisé : absence d'éléments signature ou identitaire, peu d'aménagements de qualité des terrains, affichage hétéroclite, surabondance de stationnements favorisant les îlots de chaleur, etc.;
- n) Enjeu important du stationnement dans les rues avoisinantes, principalement dans le pôle de la Santé;
- o) Bureau de projet mis en place par CDPQi pour examiner le potentiel et la faisabilité d'implantation d'un mode structurant dans ce corridor.

349. **Les grandes lignes directrices**

350. Dans l'attente de l'élaboration d'une planification détaillée, les grandes lignes directrices applicables au secteur des quartiers Taschereau sont, en matière de :

**a) Transport :**

- i. Promouvoir l'implantation d'un mode TC structurant afin d'optimiser le lien entre la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke (centre-ville) et la future station Panama du REM;
- ii. Repenser, en concertation avec le MTQ, le partage de l'emprise afin d'améliorer et sécuriser les déplacements actifs (trottoirs, voies cyclables, zones de traverse, etc.) et d'accroître la perméabilité active interquartiers, en priorisant les points d'accès au mode TC structurant et la traverse de la voie ferrée;
- iii. Promouvoir auprès du MTQ une réduction de la vitesse maximale à 50 km/h afin de s'arrimer à la nouvelle vocation souhaitée pour le boulevard;
- iv. Concevoir les points d'accès au mode TC structurant de manière à ce qu'ils constituent des points de convergence ou de repère (place publique, etc.) et y prévoir une diversité d'activités, incluant une offre de proximité, afin d'en faire le cœur des différents milieux de vie composant les quartiers Taschereau;
- v. Rétablir la trame viaire originale lors du redéveloppement de grands sites, du moins à des fins de déplacements actifs, et aménager les voies de circulation des grands stationnements comme des rues (emprise suffisante, plantations, etc.) afin qu'elles puissent évoluer vers une telle vocation advenant une requalification de ces terrains;



**b) Aménagement :**

- i. Concevoir une forme urbaine favorisant la segmentation du cadre bâti, l'encadrement du boulevard, la mitoyenneté des constructions et une implantation à l'échelle du piéton. Prévoir, pour les nouvelles constructions, une marge avant variant de 6 m à 10 m en frontage du boul. Taschereau;
- ii. Favoriser un cadre bâti de moyenne hauteur (environ 8 étages, par exemple) en façade du boulevard. Pour les pôles de la Santé et Auguste, privilégier de plus grandes hauteurs afin de créer des points de repère;
- iii. Lorsqu'un terrain est limitrophe à un secteur résidentiel de faible volumétrie (2 étages ou moins), la hauteur de la portion du bâtiment comprise dans les premiers 30 m d'une telle limite de propriété devrait être limitée afin d'assurer une intégration optimale avec le milieu récepteur;
- iv. Proscrire le stationnement et les entrées de garage en façade du boul. Taschereau et favoriser les structures étagées ou intérieures pour le stationnement. Les stationnements extérieurs ou étagés doivent être dissimulés depuis le boulevard;
- v. Interdire en façade du boulevard toute terrasse privative d'un logement aménagé au rez-de-chaussée;
- vi. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- vii. Appliquer un PIIA à l'ensemble des propriétés en frontage du boul. Taschereau;

**c) Activités :**

- i. Introduire graduellement la fonction résidentielle en respect de la capacité des infrastructures en place afin d'accroître la densité résidentielle et encourager la mixité sociale en assurant une diversité de tenure et de typologie de logements;
- ii. Concentrer les activités associées à la santé (cliniques médicales, laboratoires de recherche, restauration, etc.) dans le Pôle de la santé articulé autour de l'hôpital (entre la R116 et le boul. Churchill);
- iii. Maintenir une offre commerciale de proximité, seule ou en mixité, sur la Grande Allée (près du boul. Édouard et de la rue Régent), sur le boul. Churchill (près du pôle institutionnel) et sur la rue Victoria (près du boul. Churchill) et y améliorer la qualité du bâti et des aménagements. Faciliter la transition vers une vocation résidentielle des autres tronçons de ces rues;
- iv. Concentrer l'offre commerciale régionale dans le pôle Auguste et à proximité de celui-ci, en complémentarité avec une offre accrue d'habitations;
- v. Prévoir des activités industrielles compatibles dans le secteur longeant la R116.



Vue aérienne du boul. Taschereau | Ville de Longueuil



## SOUS-SECTION IV LE BOULEVARD JACQUES-CARTIER

351. Le boul. Jacques-Cartier, qui traverse du nord au sud l'arrondissement du Vieux-Longueuil et permet ainsi de relier l'A20 au boul. Taschereau, est identifié au Schéma comme axe de transport collectif structurant métropolitain. Scindé en deux par le secteur Roland-Therrien Centre, cet axe se décline en deux secteurs d'intervention distincts : le boul. Jacques-Cartier O. et le boul. Jacques-Cartier E.

### 352. **Le secteur Jacques-Cartier Ouest**

#### 353. **Le territoire visé**

354. Localisée entre la R116 et le chemin de Chambly, l'aire d'influence de cet axe structurant englobe les milieux résidentiels et économiques compris dans un corridor de 500 m de part et d'autre de l'axe central du boul. Jacques-Cartier O. Une desserte efficace par bus (réseau rapide d'agglomération) est préconisée pour cet axe.

#### 355. **Les principales caractéristiques**

356. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- Axe de transport structurant reliant le boul. Taschereau au chemin de Chambly;
- Secteur à dominance résidentielle de densités variées;
- Friche industrielle déstructurée et dévitalisée en quête d'une vocation (faible visibilité et accessibilité);
- Portion commerciale en perte de vitalité sur la rue de Lyon;
- Perméabilité active interquartiers déficiente et réseau cyclable discontinu, malgré la présence de la Route verte;
- Secteur enclavé complexifiant la mise en place d'une offre en transport collectif performant;
- Présence de plusieurs parcs de quartier et établissements scolaires;
- Proximité de la gare de triage Southwark qui limite son développement à des fins résidentielles ou d'autres usages sensibles.

#### 357. **La vision d'aménagement**

358. **La vision d'aménagement retenue vise la création d'un secteur multifonctionnel traversé par un axe structurant de transports collectif et actif où habitations, emplois, espaces verts et activités récréatives se côtoient harmonieusement et où les contraintes associées aux infrastructures de transport et aux activités économiques sont prises en compte et atténuées.**

#### 359. **Les grandes lignes directrices**

360. Les grandes lignes directrices applicables au secteur du boul. Jacques-Cartier Ouest sont, en matière de :

- Transport :**

Carte 36 : Le secteur Jacques-Cartier Ouest



- i. Promouvoir l'implantation d'un mode de transport collectif performant à même l'emprise du boul. Jacques-Cartier O. (voies réservées, mesures préférentielles, etc.);
- ii. Aménager à même l'emprise des boul. Jacques-Cartier O. et Julien-Lord un axe structurant de déplacement actif;
- iii. Assurer une connectivité sécuritaire au futur boul. Julien-Lord;

**b) Aménagement :**

- i. Prolonger la rue Sainte-Hélène jusqu'au futur boul. Julien-Lord pour permettre la requalification des terrains de l'ancien site de dépôt de neiges usées Julien-Lord à des fins industrielles;
- ii. Planifier un développement compatible avec la trame de rue en place;
- iii. Mettre en valeur (requalification, développement, etc.), à des fins principalement industrielles, les sites en bordure du boul. Jacques-Cartier O.;
- iv. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- v. Aménager une bande tampon permettant de séparer les activités économiques des activités résidentielles du secteur;

**c) Activités :**

- i. Dissimuler, grâce à des constructions et aménagements appropriés, les aires d'entreposage et la gare de triage Southwark visibles à partir des voies de circulation, incluant la R116;
- ii. Consolider l'offre commerciale de quartier à l'intersection de la rue de Lyon, tout en y intégrant une offre résidentielle;
- iii. Consolider l'offre commerciale à rayonnement plus étendu, entre les rues Sainte-Hélène et Maisonneuve.





361. **Le secteur Jacques-Cartier Est**

362. **Le territoire visé**

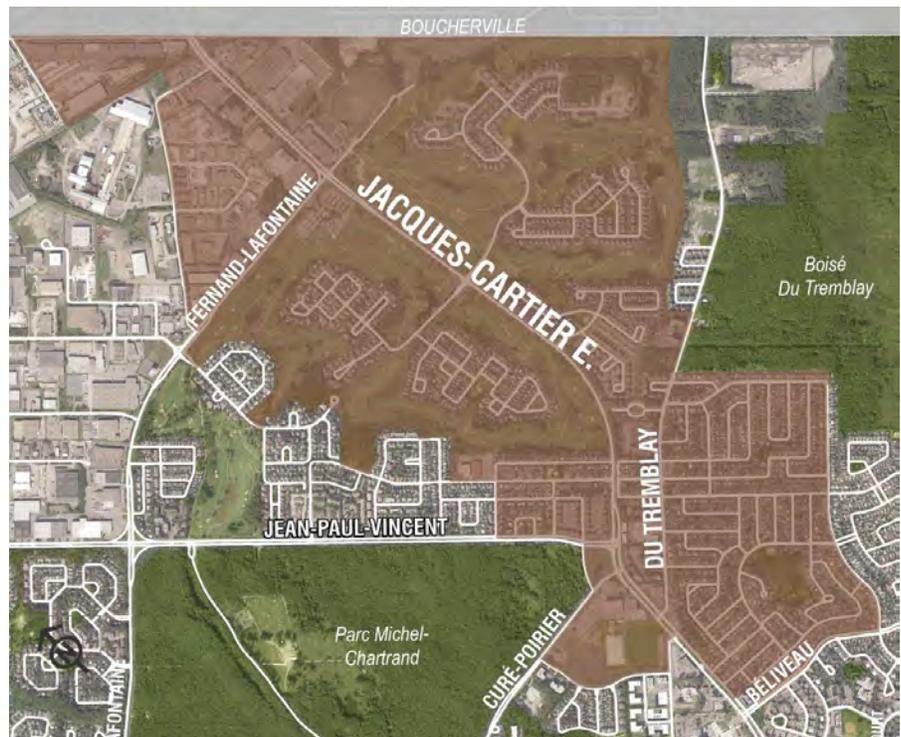
363. Localisée entre le boul. Béliveau et la limite municipale de Boucherville, l'aire d'influence de ce secteur englobe les propriétés comprises dans un corridor de 500 m de part et d'autre de l'axe central du boul. Jacques-Cartier E. Une desserte efficace par bus (réseau rapide d'agglomération) est préconisée pour cet axe.

364. **Les principales caractéristiques**

365. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- a) Voie structurante de transit axée principalement sur l'automobile, mais à fort potentiel de transport collectif performant;
- b) Quartiers résidentiels de faible densité;
- c) Perméabilité interquartiers déficiente (active et véhiculaire);
- d) Intersection Jacques-Cartier E./Du Tremblay problématique;
- e) Présence et proximité de grands espaces verts : terrain de golf du Parcours du Cerf, boisé Du Tremblay et du parc-nature Michel-Chartrand;
- f) Offre en transport collectif performant déficiente;
- g) Axe structurant de déplacement actif à même l'emprise du boul. Jacques-Cartier E.;
- h) Présence du pôle récréatif du Colisée Jean-Béliveau;
- i) Proximité du pôle multifonctionnel Michel-Chartrand (offre commerciale, de services et institutionnelle);
- j) Présence d'activités industrielles dans la portion nord du secteur.

Carte 38 : Le secteur Jacques-Cartier Est



366. **La vision d'aménagement**

367. La vision d'aménagement retenue vise la création d'un secteur interconnecté traversé par un axe structurant de transports collectif et actif où habitations, emplois, espaces verts et activités récréatives se côtoient harmonieusement.

368. **Les grandes lignes directrices**

369. Les grandes lignes directrices applicables au secteur du boul. Jacques-Cartier Est sont, en matière de :

- a) **Transport :**
  - i. Promouvoir l'implantation d'un mode performant de transport collectif à même l'emprise du boul. Jacques-Cartier E. (voies réservées, mesures préférentielles, etc.);
  - ii. Planifier un développement compatible avec la trame de rue en place;
  - iv. Revoir la configuration ou améliorer la synchronisation des feux à l'intersection du chemin Du Tremblay;
  - v. Évaluer les interventions requises sur la trame viaire (largeur des voies de circulation, prolongement, création de nouveaux liens, etc.) afin de supporter l'augmentation éventuelle de la densité du secteur occasionnée par de nouveaux projets de développement;

**b) Aménagement :**

- i. Améliorer le couvert arborescent de la zone industrielle et du pôle institutionnel et récréatif du Colisée afin de contrer les grands îlots de chaleur du secteur;
- ii. Marquer l'entrée du pôle institutionnel du Colisée et du parc Michel-Chartrand par un aménagement distinctif;
- iii. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- iv. Assurer la cohabitation harmonieuse entre les activités industrielles et résidentielles par des aménagements ou une offre d'usages compatibles;

**c) Activités :**

- i. Advenant une révision de la configuration du golf, favoriser l'implantation d'usages résidentiels plus denses en bordure du boul. Jacques-Cartier Est et assurer le maintien du lien faunique entre le boisé Du Tremblay et le parc-nature Michel-Chartrand;
- ii. Consolider l'offre commerciale de quartier à l'intersection du chemin Du Tremblay et du boul. Jacques-Cartier E.;
- iii. Consolider le secteur industriel implanté au nord du boul. Fernand-Lafontaine en y encourageant les entreprises à fort taux d'emplois.





- SECTEURS | PÔLES**
- MILIEU DE VIE ÉTABLI
  - NOYAU COMMERCIAL DE PROXIMITÉ
  - INTERSECTION À REVOIR
  - PÔLE INDUSTRIEL
  - TERRAIN DE GOLF
  - PÔLE INSTITUTIONNEL OU PUBLIC
  - PARC / ESPACE VERT
- MOBILITÉ | LIENS**
- AXE DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT
  - POINT D'ACCÈS AU TC STRUCTURANT
  - AXE CIRCULATION STRUCTURANT
  - AXE CYCLABLE STRUCTURANT
  - AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT COLLECTIF
  - CORRIDOR FAUCONNIEU À RENFORCER
  - LIEN ACTIF À RENFORCER
- AUTRES**
- CONSOLIDATION RESIDENTIELLE
  - SECTEURS/LOIS DE CHALEUR
  - PRIORITAIRE
  - LIMITES DU SECTEUR

## SOUS-SECTION V LA ZONE AÉROPORTUAIRE

370. Une portion de la zone aéroportuaire se trouve dans les aires d'influence du chemin de la Savane et des boul. Clairevue et Moïse-Vincent (projeté), tous deux axes métropolitains de transport collectif. La zone aéroportuaire fait l'objet d'une planification intégrée puisqu'elle comporte les derniers grands sites à vocation industrielle du territoire et des friches industrielles à requalifier.

371. **Le territoire visé**

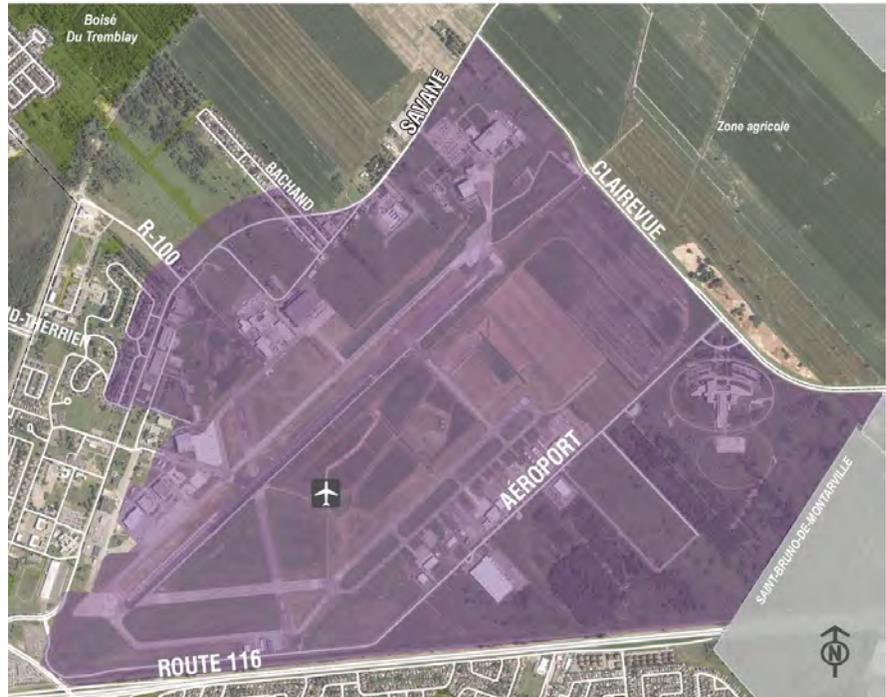
372. Le territoire visé correspond à la portion de la zone aéroportuaire qui n'est pas incluse dans le PPU des quartiers de la gare<sup>1</sup>. Il comprend principalement les propriétés à vocation industrielle situées au pourtour de l'aéroport entre le chemin de la Savane, le boul. Clairevue, la R116 et la limite municipale en excluant la zone agricole. Pour ce secteur, une desserte efficace par bus (réseau rapide d'agglomération) est visée.

373. **Les principales caractéristiques**

374. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- a) Présence d'un aéroport présentant un potentiel d'optimisation et augmentant l'attrait des immeubles situés à proximité;
- b) Forte concentration de terrains à vocation industrielle à développer;
- c) Présence de grandes entreprises (Pratt & Whitney Canada, Agence spatiale canadienne, Molson-Coors, etc.) faisant de la zone aéroportuaire un pôle économique structurant;
- d) Présence de l'École nationale d'aérotechnique propice à l'émergence d'un pôle de formation;
- e) Concentration d'activités en aéronautique et en aérospatiale favorable à la création d'une zone d'innovation en aérospatiale;
- f) Proximité d'axes majeurs de circulation, dont l'A30, et desserte possible de certains terrains par le chemin de fer;
- d) Secteur industriel déstructuré ou dévitalisé dans le secteur de la rue de l'ENA;
- h) Arrivée de Molson-Coors favorisant une demande pour le redéveloppement des terrains du secteur;
- i) Proximité de la gare intermodale et offre efficace en transport collectif sur le chemin de la Savane et la route de l'Aéroport;
- j) Nouvelle voie cyclable confortable et sécuritaire implantée le long de la route de l'Aéroport;
- k) Portion agricole au nord du boul. Clairevue et sur une partie du côté ouest du chemin de la Savane;
- l) Présence d'une enclave résidentielle (secteur de la rue de l'ENA) et de résidences militaires.

Carte 40 : La zone aéroportuaire



<sup>1</sup> Il diffère quelque peu du périmètre identifié au Règlement CO-2019-1081 modifiant le territoire de la zone aéroportuaire.

375. **La vision d'aménagement**
376. La vision d'aménagement retenue vise la création d'un secteur industriel recherché, accueillant des entreprises de prestige et à fort taux d'emplois, connecté et articulé autour d'un aéroport optimisé et attirant des activités en aéronautique ou en aérospatiale.
377. **Les grandes lignes directrices**
378. Les grandes lignes directrices applicables au secteur de la zone aéroportuaire sont, en matière de :
- a) Transport :**
- i. Promouvoir l'implantation d'un mode préférentiel de transport collectif sur le chemin de la Savane et sur les boul. Clairevue et Moïse-Vincent et la rue John-Molson (entre la rue John-Molson et le boul. Clairevue);
  - ii. Aménager des trottoirs et/ou des voies cyclables sur le chemin de la Savane, le boul. Clairevue, la rue John-Molson et la route de l'Aéroport pour faciliter les déplacements actifs;
  - iii. Assurer une configuration optimale des intersections qui soit favorable aux déplacements actif et collectif, sans négliger le transport des marchandises dans ce secteur essentiellement économique;
  - iv. Proposer une trame de rue assurant la mise en valeur des terrains industriels localisés entre le chemin de la Savane et les terrains de l'aéroport et adaptée au contexte économique du secteur;
- b) Aménagement :**
- i. Optimiser le potentiel de l'aéroport grâce à la construction d'une aérogare en bordure du boul. Clairevue;
  - ii. Améliorer le couvert arborescent des secteurs industriels afin de contrer les principaux îlots de chaleur du secteur, en priorisant le secteur de l'ÉNA;
  - iii. Remembrer les lots du secteur de la rue de l'ÉNA afin d'optimiser son potentiel de redéveloppement à des fins principalement industrielles;
  - v. Assurer la protection et l'intégrité des cours d'eau et de leurs bandes riveraines en portant une attention particulière au canal Saint-Bruno;
  - vi. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
  - vii. Appliquer un PIIA à l'ensemble des propriétés en front du chemin de la Savane, du boul. Clairevue, de la rue John-Molson (entre la rue John-Molson et le boul. Clairevue) et de la route de l'Aéroport ou visibles depuis la R116;
- c) Activités :**
- i. Prioriser le développement et la requalification des terrains limitrophes au chemin de la Savane à des fins d'entreprises de prestige, notamment en recherche et développement, et de bureaux en y favorisant des entreprises à fort taux d'emplois compatibles avec l'activité résidentielle contiguë. Requalifier, dans l'éventualité de son abandon par les Forces armées canadiennes, la portion du village militaire à de telles fins;
  - ii. Évaluer l'opportunité de créer un pôle de formation professionnelle en aérospatiale tirant profit de la présence de l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA);
  - iii. Optimiser les portions résiduelles développables du terrain de l'aéroport à des fins industrielles ou aéroportuaires;
  - iv. Évaluer l'opportunité de prévoir la mise en place d'une offre commerciale de support à la zone aéroportuaire près de l'intersection de la rue du R-100 et du chemin de la Savane;
  - v. Encourager la venue d'entreprises en recherche et développement, notamment en aérospatiale, en éco-aviation ou en technologies aéroportuaires;
  - vi. Évaluer l'opportunité de prévoir une offre commerciale complémentaire à la future aérogare (bureaux administratifs, restauration, hôtel, location de voitures, etc.) à l'intersection du boul. Clairevue et de la route de l'Aéroport;
  - vii. Interdire les nouveaux hangars individuels pour avions, sauf s'ils sont associés à une activité d'entretien ou de réparation (*Maintenance, Repair or Overhaul* ou *MRO*) ou d'opérateur aérien (*Fixed Base Operator* ou *FBO*).



## SOUS-SECTEUR VI LE SECTEUR DU BOUL. MOÏSE-VINCENT

379. Le boul. Moïse-Vincent est identifié au Schéma comme un axe de transport collectif métropolitain. Une fois réalisé et connecté aux axes Roland-Therrien/Vauquelin/R-100/Savane/John-Molson (Longueuil), Quartier (Brossard) et des Promenades (Saint-Bruno-de-Montarville), cet axe, qui traverse notamment les zones industrielles longeant l'A30, assurerait une connectivité optimale de ces secteurs aux autres portions du territoire longueillois et de l'agglomération (dont la station Quartier du REM). Ce boulevard permettrait également de désengorger l'A30 en créant un véritable axe interne nord-sud multimodal de circulation.
380. Cet axe potentiel traverse divers milieux à documenter. La vocation de ces portions de territoire, ainsi que la possibilité d'aménager un tel axe multimodal, seront confirmées lorsque le nouveau Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération sera complété. Aucun concept d'aménagement n'est proposé pour le moment, mais une vision et de grandes lignes directrices sont énoncées afin d'orienter le développement de ce corridor à court terme et d'assurer la concordance au Schéma.

### 381. Le territoire visé

382. Le territoire visé correspond à un corridor de 500 m de part et d'autre de l'axe central du boul. Moïse-Vincent, en excluant les portions agricoles. Une desserte efficace en bus est préconisée pour ce boulevard.

### 383. Les principales caractéristiques

384. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :
- a) Construction du boulevard et mise en valeur de son aire d'influence sont tributaires des conclusions du nouveau Plan régional des milieux humides et hydriques en cours d'élaboration;
  - b) Présence de nombreux secteurs enclavés (boul. des Promenades, parcs industriels, milieux de vie, etc.);
  - c) A30 fortement congestionnée, puisqu'elle sert à la fois de voie de circulation locale et régionale (déplacements internes nord-sud);
  - d) Pôle commercial régional et suprarégional présent sur le boul. des Promenades (limitrophe aux Promenades St-Bruno) et du futur boul. Moïse-Vincent;
  - e) Présence d'un important pôle industriel de qualité (parcs industriels Saint-Hubert et Gérard-Leclerc) en bordure de l'A30;
  - f) Territoire fortement morcelé.

### 385. La vision d'aménagement

386. La vision d'aménagement retenue vise la création de milieux de vie diversifiés et des pôles économiques optimisés et dynamiques articulés autour d'un corridor multimodal bien intégré à ses composantes naturelles.

Carte 42 : Le secteur du boul. Moïse-Vincent



387. **Les grandes lignes directrices**

388. Les grandes lignes directrices applicables au secteur du boul. Moïse-Vincent sont, en matière de :

**a) Transport :**

- i. Proposer une implantation et une configuration du boul. Moïse-Vincent limitant ses impacts environnementaux, notamment par un tracé optimal et une réduction de son emprise, tout en lui permettant d'assurer son rôle d'axe de déplacements multimodaux (transports collectif et actif, marchandises et véhicules). Le cas échéant, entamer des discussions avec la CMM afin de modifier le PMAD pour retirer ou actualiser le tracé de cet axe;
- ii. Promouvoir, le cas échéant, l'implantation d'un mode TC performant dans l'axe de ce boulevard;
- ii. Promouvoir l'implantation de mesures préférentielles pour le transport collectif sur les boul. Gaétan-Boucher et Cousineau, la Grande Allée, tout en assurant leur intégration aux milieux traversés;
- iii. Assurer la connectivité véhiculaire et active du boulevard avec les quartiers qu'il traverse;

**b) Aménagement :**

- i. Réaliser le Plan régional des milieux humides et hydriques afin d'identifier les ensembles à protéger et ceux pouvant être optimisés à des fins de développement;
- ii. Désenclaver les îlots résidentiels des rues d'Arlington, Roland, Noble et Hampton et assurer leur optimisation à des fins résidentielles;
- iii. Prévoir des bandes tampons adéquates entre les milieux de vie et les secteurs à vocation économique;
- iv. Assurer la dissimulation du dépôt des neiges usées depuis les voies de circulation avoisinantes, incluant l'A30;
- v. Planifier de nouveaux milieux de vie dans les portions pouvant être développées en tirant notamment profit des composantes naturelles existantes;
- vi. Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements;
- vii. Appliquer un PIIA à l'ensemble des propriétés du parc industriel Saint-Hubert et celles ayant front sur la 2<sup>e</sup> rue et sur les boul. Cousineau, des Promenades et Moïse-Vincent;

**c) Activités :**

- i. Consolider le secteur commercial du boul. des Promenades à des fins d'activités commerciales suprarégionales;
- ii. Évaluer l'opportunité d'implanter une offre commerciale de proximité à l'intersection de la Grande Allée et du boul. Moïse-Vincent en complémentarité avec la concentration commerciale implantée à Brossard de l'autre côté de la Grande Allée;
- iii. Prioriser l'implantation d'activités commerciales (de support autoroutier) à l'intersection du boul. Cousineau;
- iv. Consolider le parc industriel Saint-Hubert à des fins économiques de prestige (industries de haute performance environnementale et légères).

## CHAPITRE 2

# LES AUTRES SECTEURS D'INTERVENTION



Habitation sur le ch. de Chambly | Ville de Longueuil



Logement pour aînés sur le ch. de Chambly | Ville de Longueuil



Patrimoine sur le ch. de Chambly | Ville de Longueuil



Secteur ancien hors site patrimonial | Ville de Longueuil



Zone agricole | Ville de Longueuil

389. Une approche de planification particulière est privilégiée pour les secteurs nécessitant un encadrement des projets de développement, de redéveloppement ou de rénovation. Cette approche favorise notamment une intégration des projets dans leur milieu récepteur et un développement optimal et cohérent du territoire. Ces secteurs peuvent être assujettis à un PIIA ou à tout autre instrument réglementaire permettant d'assurer la qualité et la durabilité des projets et une optimisation de l'occupation du sol. Certaines portions de ces secteurs pourraient également faire l'objet d'un PPU.

## SECTION 1 LES ARTÈRES COMMERCIALES

390. Longueuil compte de nombreuses artères commerciales. Notamment basé sur la création de milieux de vie complets, le Plan d'urbanisme propose une stratégie de mise en valeur pour les principales artères commerciales de proximité de son territoire. Le boul. Churchill, la Grande Allée/boul. Édouard et la rue Saint-Louis font l'objet de PPU distincts aux chapitres 16, 17 et 18. Pour les tronçons du chemin de Chambly qui ne sont pas intégrés au PPU des quartiers de la Gare (chapitre 15) ou à la planification intégrée du boul. Roland-Therrien (chapitre 8), il faudra tenir compte de la vision et des grandes lignes directrices décrites ci-après dans la définition du cadre réglementaire applicable (zonage, PIIA, etc.) ou dans tout outil de planification plus précis (stratégie, PPU, etc.). De telles lignes directrices pourront être applicables sur d'autres artères commerciales du territoire.

### SOUS-SECTION I LE CHEMIN DE CHAMBLY

391. Le chemin de Chambly est l'une des plus anciennes voies de communication du territoire et constitue, après le boul. Taschereau, la plus importante artère commerciale de Longueuil. Tout au long de son parcours, il offre plusieurs vocations et ambiances : commerces traditionnels ou centres commerciaux, institutions, résidences ou en transition, dynamique ou dévitalisée, à l'échelle du piéton ou orientée vers l'automobile, patrimoniale ou contemporaine. Compte tenu de son importance, certains tronçons de cette artère sont encadrés par une planification particulière afin, notamment, de confirmer leur rôle dans la vie quotidienne des Longueillois et de dicter les grandes lignes directrices de son développement et de ses transformations potentielles pour assurer son dynamisme et son attractivité.

**Carte 43 : Les secteurs d'intervention du chemin de Chambly**



392. La majorité des tronçons du chemin de Chambly font partie de secteurs assujettis à des planifications intégrées détaillées au chapitre 8. La présente planification ne vise donc que les portions du chemin de Chambly illustrées à la carte 43.

#### 393. Le territoire visé

394. Les portions du chemin de Chambly visées par une planification particulière correspondent aux terrains situés entre le boul. Des Ormeaux E. et la piste cyclable à l'ouest de la rue Cuvillier (sous-secteur 1) et entre la rue Martin et l'A30 (sous-secteur 2).

395. **Les principales caractéristiques**

396. Les principales caractéristiques du sous-secteur 1 sont :

- a) Présence de bâtiments commerciaux dévitalisés ou présentant un taux d'inoccupation élevé;
- b) Consolidation de la fonction résidentielle observée dans les projets récents;
- c) Noyau commercial de proximité (épicerie, pharmacie, banque, etc.) à l'intersection du boul. Roberval.

397. Les principales caractéristiques du sous-secteur 2 sont :

- a) Paysage à dominance résidentielle fortement déstructuré;
- b) Offre commerciale éparse et présentant souvent des signes de dévitalisation;
- c) Noyau commercial plus dynamique à l'intersection du boul. Jacques-Marcil dans le prolongement du Carrefour Saint-Hubert (boul. Cousineau);
- d) Présence de bâtiments patrimoniaux et d'un potentiel archéologique à documenter.

398. **La vision d'aménagement**

399. [La vision d'aménagement retenue vise la création d'un milieu de vie articulé autour d'une artère revitalisée et à l'échelle du piéton proposant une offre d'activités commerciales de proximité stratégiquement localisée.](#)

400. **Les grandes lignes directrices**

401. Les grandes lignes directrices applicables sont :

- a) Optimiser les noyaux commerciaux de proximité situés à l'intersection du boul. Roberval E. (jusqu'à la rue Radisson, en incluant les lots contigus à l'intersection), dans le tronçon Gaétan-Boucher/Monaco et à l'intersection de la rue Cornwall à des fins principalement commerciales en :
  - i. Permettant une diversité d'usages commerciaux et de services de proximité;
  - ii. Encourageant les bâtiments mixtes et limitant les bâtiments purement résidentiels;
  - iii. Aménageant une placette publique;
  - iv. Privilégiant une implantation des bâtiments plus près de l'emprise publique;
  - v. Assurant une desserte adéquate en transport actif;
  - vi. Assurant, pour le noyau implanté à l'intersection du boul. Gaétan-Boucher, sa complémentarité et sa connectivité avec le Carrefour Saint-Hubert;
- b) Encourager le redéveloppement des autres sites commerciaux et des terrains vacants ou dévitalisés à des fins résidentielles, en assurant un dégagement adéquat entre les bâtiments et l'emprise;
- c) Assurer l'intégration des constructions à leur milieu d'insertion, notamment en ce qui a trait à l'alignement et à la volumétrie;
- d) Assurer la protection et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux et de la ressource archéologique locale (étude de potentiel en cours dans le sous-secteur 2);
- e) Verdir les domaines publics et privés, en priorisant la plantation d'arbres le long du chemin de Chambly.



408. **Les principales caractéristiques**

409. Les principales caractéristiques des secteurs anciens sont :

- a) Présence de bâtiments nécessitant des réparations majeures;
- b) Présence de terrains occupés par des bâtiments vétustes ou de faible valeur ou offrant un fort potentiel de redéveloppement;
- c) Présence de terrains vacants disponibles au développement;
- d) Secteurs établis et bien desservis en infrastructures, écoles et autres institutions, commerces de proximité, parcs et espaces verts, etc.;
- e) Appartenance des résidents à leur quartier;
- f) Grandes emprises de rues offrant un fort potentiel de réaménagement, en faveur notamment des déplacements actifs et de mesures de verdissement (plantations);
- g) Densification (volumétrie) mal intégrée au milieu récepteur observée à certains endroits;
- h) Processus d'embourgeoisement observé à certains endroits.

410. **Les grandes lignes directrices**

411. Les grandes lignes directrices applicables sont :

- a) Assurer à chaque résident un logement répondant aux normes actuelles en matière de sécurité, de salubrité et de confort;
- b) Encourager l'amélioration et le renouvellement du parc immobilier grâce à l'effet d'entraînement des programmes d'aides financières offerts par la Ville ou le gouvernement et à une intensification des mesures de contrôle du cadre bâti, notamment des inspections sur les bâtiments multifamiliaux;
- c) Faciliter l'arrivée de nouvelles familles dans ces secteurs par la construction de logements qui leur sont réservés ou par l'introduction d'incitatifs;
- d) Promouvoir ces secteurs en tant que choix judicieux de résidence;
- e) Susciter l'intérêt et l'implication des résidents dans la revitalisation de leur quartier;
- f) Soutenir les initiatives concertées de développement communautaire;
- g) Stimuler la revitalisation de ces secteurs par des interventions visant l'amélioration de la qualité de vie des résidents (réfection des rues intégrant trottoirs et pistes cyclables, verdissement de l'emprise publique, aménagement ou amélioration des parcs et espaces publics répondant aux besoins des résidents, etc.);
- h) Soutenir la revitalisation des activités commerciales de proximité, notamment sur les axes commerciaux, comme le boul. Curé-Poirier ou la Grande Allée;
- i) Caractériser ces secteurs, notamment afin :
  - i. De repérer le patrimoine modeste à protéger et à mettre en valeur;
  - ii. De circonscrire davantage les zones permettant à la fois des habitations multifamiliales et de moins forte densité afin de mieux encadrer le redéveloppement;
- i) Mettre en place des mesures limitant le processus d'embourgeoisement (contrôle de la transformation des logements en copropriété, offre adéquate en logements communautaires, etc.);
- j) Assurer l'intégration des constructions à leur milieu d'insertion, notamment en ce qui a trait à l'alignement, à la typologie, à la volumétrie ou à la population en place.

## SECTION 3 LA MISE EN VALEUR DE LA ZONE AGRICOLE

412. La zone agricole représente presque le quart de la superficie terrestre de Longueuil. Située en périphérie des secteurs urbanisés, elle est constituée de deux secteurs aux réalités fort différentes. Le premier se situe entre les chemins Du Tremblay et de la Savane, à l'est de l'aéroport et le second, à l'est de l'A30.

413. La Ville de Longueuil croit à la mise en valeur de sa zone agricole à des fins agricoles. Pour ce faire, le Plan d'urbanisme propose, à l'instar des secteurs urbains structurants, une stratégie de mise en valeur de sa zone agricole. La valorisation de la zone agricole est essentielle à l'atteinte de l'objectif du Schéma d'augmenter de 10 % la superficie des terres cultivées. Cette stratégie fait office de Plan d'aménagement agricole intégré exigé au Schéma.

### 414. **Le secteur 1 : les chemins Du Tremblay et de la Savane**

#### 415. **Les principales caractéristiques**

416. Les principales caractéristiques du territoire délimité à la carte 45 sont :

- a) Portion la plus dynamique de la zone agricole;
- b) Présence d'un ensemble écologique d'intérêt (boisé Du Tremblay);
- c) Occupé principalement par des entreprises de grande culture;
- d) Positionnement stratégique à proximité des milieux de vie;
- e) Présence de bâtiments à potentiel patrimonial (maison principale ou bâtiments agricoles);
- f) Chemin de la Savane représente un axe ayant un capital-paysage important, mais fragilisé par l'importante circulation de transit.

#### 417. **La vision d'aménagement**

418. [La vision d'aménagement retenue vise la création d'un secteur agricole dynamique intégrant une agriculture multifonctionnelle et mettant en valeur ses paysages et ses composantes naturelles dans une perspective de complémentarité, de prospérité et de durabilité.](#)

### 419. **Le secteur 2 : la zone agricole située à l'est de l'A30**

420. La majeure partie de la zone agricole de Longueuil se trouve à l'est de l'A30. Contrairement au secteur 1, cette portion de la zone agricole est peu dynamique, et ce, pour diverses raisons : morcèlement foncier, présence de milieux humides et naturels, friches, boisés, REA, etc. Cette portion de la zone agricole est identifiée au Schéma comme zone prioritaire d'aménagement agricole. Ce secteur, identifié à la carte 46, est divisé en quatre sous-secteurs présentant des problématiques et potentiels de développement agricoles distincts.

421. Les **sous-secteurs 1 et 4**, sont situés entre le chemin de Chambly et la limite municipale de Saint-Bruno-de-Montarville (sous-secteur 1) et entre la Route verte et la Grande Allée (sous-secteur 4). Ces sous-secteurs sont caractérisés par des terres de grandes superficies tournées principalement vers une agriculture conventionnelle. Ils présentent de grandes superficies en friche ou occupées par des bois et corridors forestiers métropolitains et autres composantes naturelles. Une agriculture plus traditionnelle, quoique tenant compte des composantes naturelles en place, est préconisée pour ces sous-secteurs.

422. Le **sous-secteur 2**, enclavé entre la Route verte et le boul. Cousineau, est caractérisé par des lots de plus petites dimensions et des terres inexploitées depuis plusieurs décennies. Les milieux naturels y sont également très présents. Une vocation de parc agricole biologique est envisagée pour ce sous-secteur. Son accessibilité est cependant problématique.

423. Le **sous-secteur 3**, localisé entre le chemin de Chambly et le boul. Cousineau (R112), est caractérisé par des lots de petites dimensions orientés vers le chemin de Chambly. La présence d'activités non agricoles le long du chemin de Chambly et de terres en friche nuit au caractère champêtre et au dynamisme désirés pour ce tronçon du chemin de Chambly. Une vocation davantage orientée vers la vente directe et l'agrotourisme est préconisée pour ce sous-secteur.

#### 424. **Les principales caractéristiques**

425. Les principales caractéristiques de ce secteur sont :

- a) Portion de terres agricoles fortement déstructurée (terres en friche, lots morcelés, activités non agricoles, etc.);
- b) Présence d'un ensemble écologique d'intérêt (boisés de Saint-Hubert), de bois et corridors forestiers métropolitains et de milieux humides;
- c) Seulement 30 % de la superficie de ce secteur est occupée à des fins agricoles;
- d) Grandes superficies de terres en friche;
- e) Présence d'îlots déstructurés reconnus (résidentiels);
- f) Plusieurs usages autres qu'agricoles, principalement le long du chemin de Chambly;
- g) Secteur traversé par la Route verte;
- h) Chemin de Chambly, Grande Allée et montée Daniel identifiés comme axes possédant un capital-paysage (rangs champêtres);
- i) Présence de bâtiments à potentiel patrimonial (maison principale et bâtiments agricoles) sur le chemin de Chambly et la Grande-Allée;
- j) Secteur à potentiel archéologique (étude de potentiel en cours);
- k) Paysage essentiellement rural.

#### 426. **La vision d'aménagement**

427. [La vision d'aménagement retenue vise à mettre en valeur les différents sous-secteurs de cette portion de la zone agricole en fonction de leurs potentiels de remise en culture et de leurs composantes naturelles afin de créer un secteur agricole dynamique, accessible, multifonctionnel, écoresponsable et largement orienté vers l'agrotourisme.](#)

#### 428. **Les grandes lignes directrices applicables aux secteurs 1 et 2**

429. Les grandes lignes directrices applicables aux secteurs 1 et 2 visent à :

- a) Assurer le dynamisme agricole en :
  - i. Élaborant et mettant en œuvre une Politique et une Stratégie de remembrement des terres agricoles;
  - ii. Identifiant et priorisant la remise en culture des terres;
  - iii. Complétant le projet d'Éco-territoire<sup>21</sup> afin de mettre en place des pratiques agricoles écoresponsables réduisant les rejets dans l'environnement;
  - iv. Attirant les projets agricoles novateurs ou non visés par le *REA* par une promotion des terres non occupées et des incitatifs;
- b) Encourager l'agriculture de proximité;
- c) Interdire les résidences non agricoles hors des îlots déstructurés;
- d) Développer l'agrotourisme en :
  - i. Intégrant des pistes cyclables reliées à la Route verte et aux axes cyclables des zones urbaines et des villes voisines vers les secteurs ruraux;
  - ii. Autorisant et en encadrant la pratique de VTT et de motoneiges uniquement à l'est de l'A30 et pendant la saison hivernale afin de limiter leurs impacts sur les pratiques agricoles et les milieux de vie;
  - iii. Diversifiant l'offre (kiosques, tables champêtres, visites à la ferme, transformation artisanale, centres équestres, etc.);
  - iv. Mettant en place une route des agriculteurs et une signalisation municipale;
  - v. Implantant un réseau de sentiers pédestres dans les ensembles boisés et naturels;

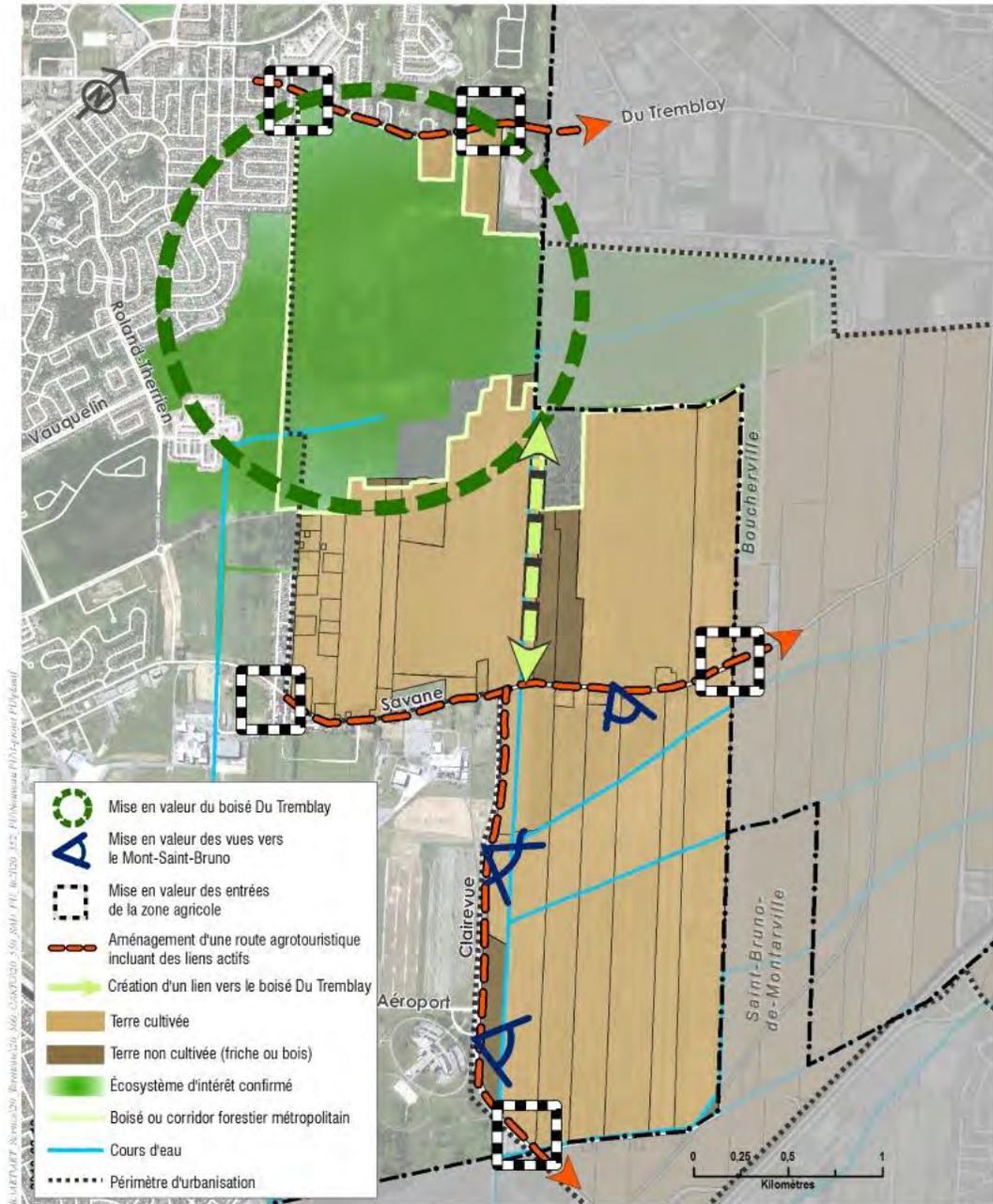
- e) Assurer la qualité et la viabilité des projets agricoles en exigeant un plan d'affaires préalablement à la location ou la vente d'une terre municipale (critère de sélection);
- f) Adapter l'agriculture aux caractéristiques géographiques et physiques du milieu en :
  - i. Autorisant notamment les serres et d'éventuelles utilisations non associées à la culture de végétaux sur les terres moins propices à la culture en sol;
  - ii. Tenant compte de la qualité des sols dans l'analyse des projets lors de la vente ou la location d'une terre municipale (le bon projet au bon endroit);
- g) Mettre en place un cadre réglementaire (zonage, PIIA, etc.) assurant la création de paysages de qualité en :
  - i. Protégeant et mettant en valeur les bâtiments patrimoniaux (maison et bâtiments agricoles);
  - ii. Assurant des paysages agricoles de qualité (architecture, implantation, aménagement des terrains, affichage, etc.) le long des chemins de Chambly et de la Savane, de la Grande Allée, de la montée Daniel et de l'A30 (au moins pour les premiers 100 m);
  - iii. Portant une attention particulière aux sites dédiés à l'agrotourisme;
  - iv. Encourageant la plantation d'alignement d'arbres le long des rangs champêtres;
  - v. Dissimulant les équipements agricoles et les aires d'entreposage depuis les voies de circulation, dont l'A30;
  - vi. Préservant des bandes boisées le long des voies de circulation et les secteurs résidentiels limitrophes;
  - vii. Mettant en valeur les composantes naturelles et paysagères, dont le mont Saint-Bruno, les terres cultivées et les bâtiments agricoles;
  - viii. Relocalisant les activités non agricoles;
  - ix. Mettant en valeur les portes d'entrée de la zone agricole;
  - x. Assurant l'intégration des projets urbains limitrophes au caractère champêtre de la zone agricole;
- h) Protéger et mettre en valeur les composantes naturelles de la zone agricole et en assurant une connectivité entre ces dernières et celles des villes voisines, notamment en tirant profit du réseau hydrographique;
- i) Encourager les pratiques agricoles écoresponsables en :
  - i. Protégeant la ressource sol par un contrôle des activités de remblayage, l'interdiction du prélèvement du sol arable et l'aménagement de haies brise-vent;
  - ii. Respectant les dispositions minimales relatives aux bandes riveraines;
  - iii. Protégeant et mettant en valeur les composantes naturelles en place;
  - iv. Encourageant les projets agricoles biologiques ou à faible impact environnemental et novateurs, principalement dans le parc agricole biologique et lors de la vente ou de la location de terres municipales (critère de sélection);
  - v. Assurant un entretien adéquat ou l'aménagement de fossés de drainage;
  - vi. Encourageant l'agroforesterie et toute autre forme d'agriculture favorisant une exploitation durable des boisés agricoles, du moins lors de la vente ou la location de terres municipales (critère de sélection).

430. **Lignes directrices spécifiques au secteur 1**

431. Les lignes directrices particulières applicables au secteur 1 visent à :

- a) Mettre en valeur le boisé Du Tremblay par divers aménagements et activités compatibles;
- b) Créer un lien actif entre le chemin de la Savane et le boisé Du Tremblay;
- c) Développer l'agrotourisme en :
  - i. Aménageant une piste cyclable sur les chemins Du Tremblay et de la Savane;
  - ii. Encourageant les kiosques et les activités à la ferme et les activités le long du chemin de la Savane;
  - iii. Tirant profit de la présence du boisé Du Tremblay;
- d) Améliorer le caractère champêtre du chemin de la Savane lors de son réaménagement;
- e) Assurer l'implantation de projets agricoles le long du boul. Clairevue qui tiennent compte de la présence de l'Agence spatiale canadienne (implantation, volumétrie, architecture, etc.).

Carte 45 : Le concept de mise en valeur du secteur agricole 1



432. **Lignes directrices spécifiques au secteur 2**

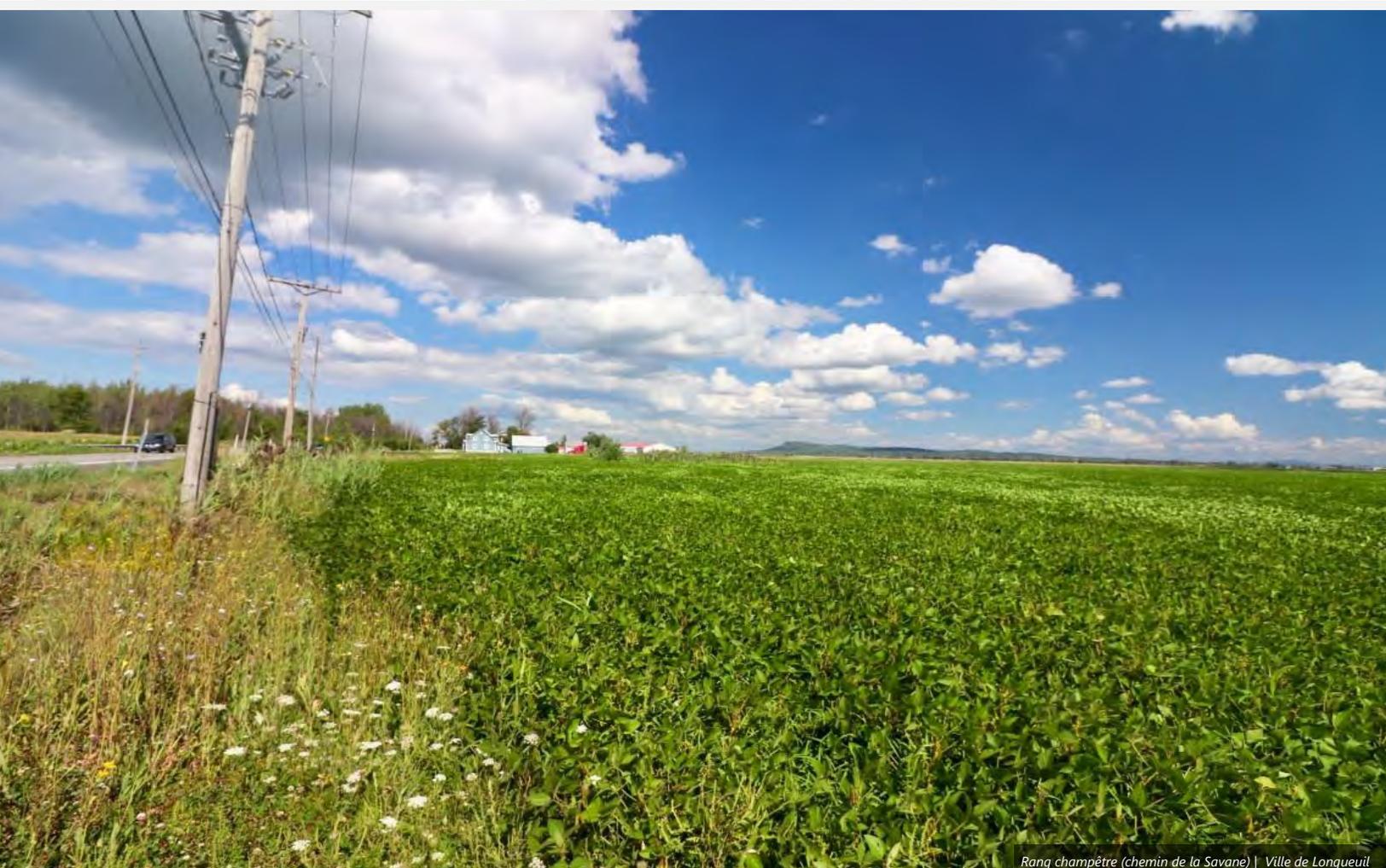
433. Les lignes directrices particulières applicables au secteur 2 visent à :

- a) Assurer le dynamisme agricole en :
  - i. Mettant en place un incubateur agricole dans le parc agricole biologique;
  - ii. Orientant les entreprises agricoles vers le chemin de Chambly afin d'optimiser les retombées vers l'axe champêtre;
- b) Compléter le développement des îlots déstructurés;
- c) Développer l'agrotourisme en :
  - i. Intégrant des pistes cyclables sur le chemin de Chambly, la Grande Allée et la montée Daniel;
  - ii. Encadrant la pratique de VTT et de motoneiges sur les sentiers existants;





Rang champêtre (chemin de la Savane) | Ville de Longueuil



Rang champêtre (chemin de la Savane) | Ville de Longueuil