PARTIE VI

LES PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME

CHAPITRE 1

PPU DU CENTRE-VILLE

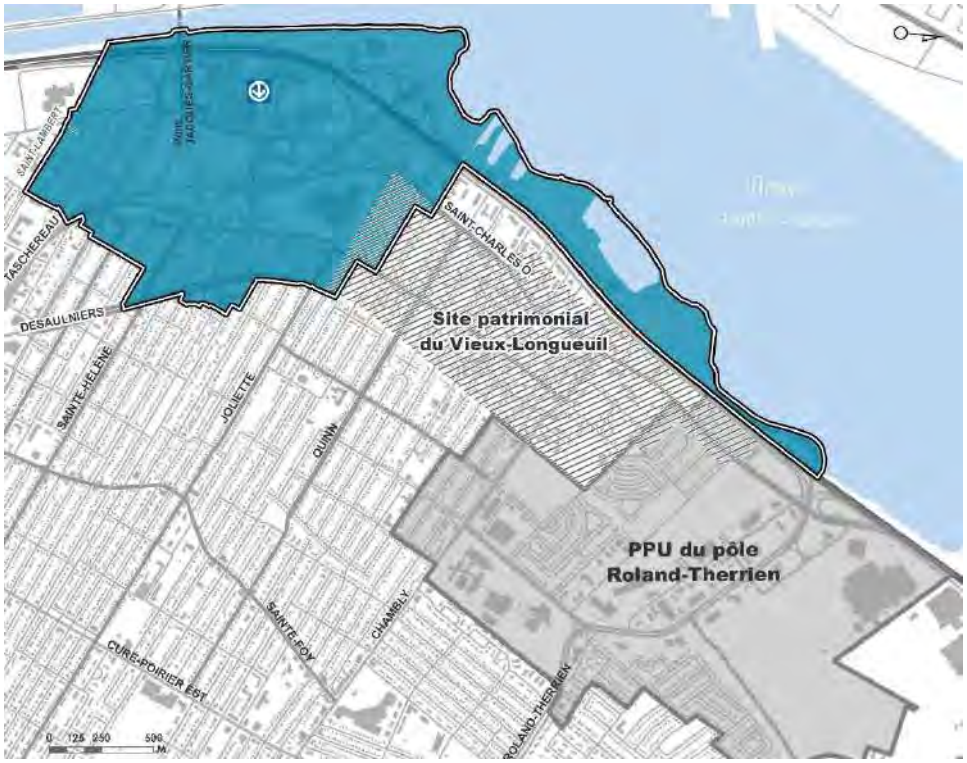
SECTION 1 LA VISION

SOUS-SECTION I PRÉSENTATION GÉNÉRALE

593. Le contexte de planification

594. Le Schéma exige que les aires d'influence des points d'accès au transport collectif structurant fassent l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport collectif afin, notamment, d'assurer leur plein potentiel de développement. Le point d'accès existant de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et celui projeté dans le secteur de la Pointe Longue-Rive génèrent de telles aires d'influence et les portions du territoire comprises dans ces dernières (place Charles-Le Moyne et Longue-Rive) font donc l'objet de ce Programme particulier d'urbanisme (PPU), dont le territoire d'intervention est délimité sur la carte 48. Le PPU du centre-ville permet notamment d'encadrer et d'harmoniser l'ensemble des interventions à venir dans ce secteur névralgique de Longueuil.

Carte 48 : Territoire visé par le PPU du centre-ville



595. Le PPU du centre-ville s'inscrit dans une démarche visant à mettre en valeur et à unifier les secteurs de la place Charles-Le Moyne et de Longue-Rive afin d'en faire un centre-ville prospère, humain et durable. En tête de liste des secteurs d'intervention prioritaires identifiés par l'administration municipale, le centre-ville offre déjà toutes les caractéristiques propres à un tel milieu : une importante concentration d'immeubles résidentiels et de bureaux, un lieu où l'on dénombre des institutions d'enseignement supérieur, des hôtels, les bureaux de plusieurs antennes régionales, gouvernementales et d'entreprises privées, une station de métro, un important terminus intermodal, etc. À ces nombreuses caractéristiques s'ajoutent les attraits qu'offrent la proximité du fleuve Saint-Laurent et le potentiel paysager et récréatif de ses rives. Le PPU du centre-ville vise précisément à protéger et à valoriser ces acquis, mais également à faire de ce secteur central, qui dispose aussi d'un potentiel de développement ou de redéveloppement important, un milieu de vie et de destination complet offrant tous les bienfaits d'un style de vie urbain où habiter, travailler, étudier et se recréer est à portée de marche et accessible à vélo ou en transport collectif.

596. La démarche intégrée du PPU du centre-ville découle de la Vision centre-ville 2035 réalisée en 2017 afin d'orienter les intentions d'aménagement des pôles de la place Charles-Le Moyne et de Longue-Rive. Tout au long du processus d'élaboration de cette vision, la population et les diverses parties concernées ont été invitées à émettre commentaires et préoccupations, permettant d'alimenter la recherche de solutions et d'arriver à un énoncé de vision commune. La Vision centre-ville 2035 a été présentée aux citoyens et a fait l'objet de portes ouvertes en mars 2017. En réponse aux grands défis se dégageant du diagnostic, des orientations d'aménagement et des axes d'intervention ont été proposés. Les différents éléments de la Vision sont résumés dans la première partie de ce PPU.

597. Le territoire d'intervention

598. Le territoire d'intervention du PPU du centre-ville, d'une superficie totale de plus de 250 ha, se divise en six grands secteurs illustrés à la carte 48 et dont les principales caractéristiques sont décrites au tableau 51. Ce territoire est connecté au réseau de métro montréalais et se situe à la convergence d'importantes infrastructures autoroutières. La présence du Terminus Longueuil, combinée à la forte densité du secteur du Cœur urbain et à la diversité des activités qu'on y trouve, contribuent à faire du centre-ville un quartier TOD complet. Celui-ci est constitué de l'ensemble du territoire situé dans un rayon de 1 km de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke. La zone primaire d'influence (500 m du métro) est constituée du secteur du Cœur urbain. La zone secondaire d'influence (500 à 1000 m du métro) est composée des secteurs du Collège, de la Place Longueuil, du Pont et de la Pointe (il est à noter que le secteur de la Pointe serait dans la zone d'influence primaire d'un éventuel point d'accès au TC structurant dans ce secteur. Le secteur du Parc Marie-Victorin, bien que situé à l'extérieur de l'aire d'influence de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, fait également partie du PPU [il serait cependant dans l'aire d'influence d'un éventuel point d'accès au TC structurant dans l'axe de la rue Saint-Charles].

Carte 49 : Les secteurs du PPU et les aires d'influence des points d'accès au TC structurant

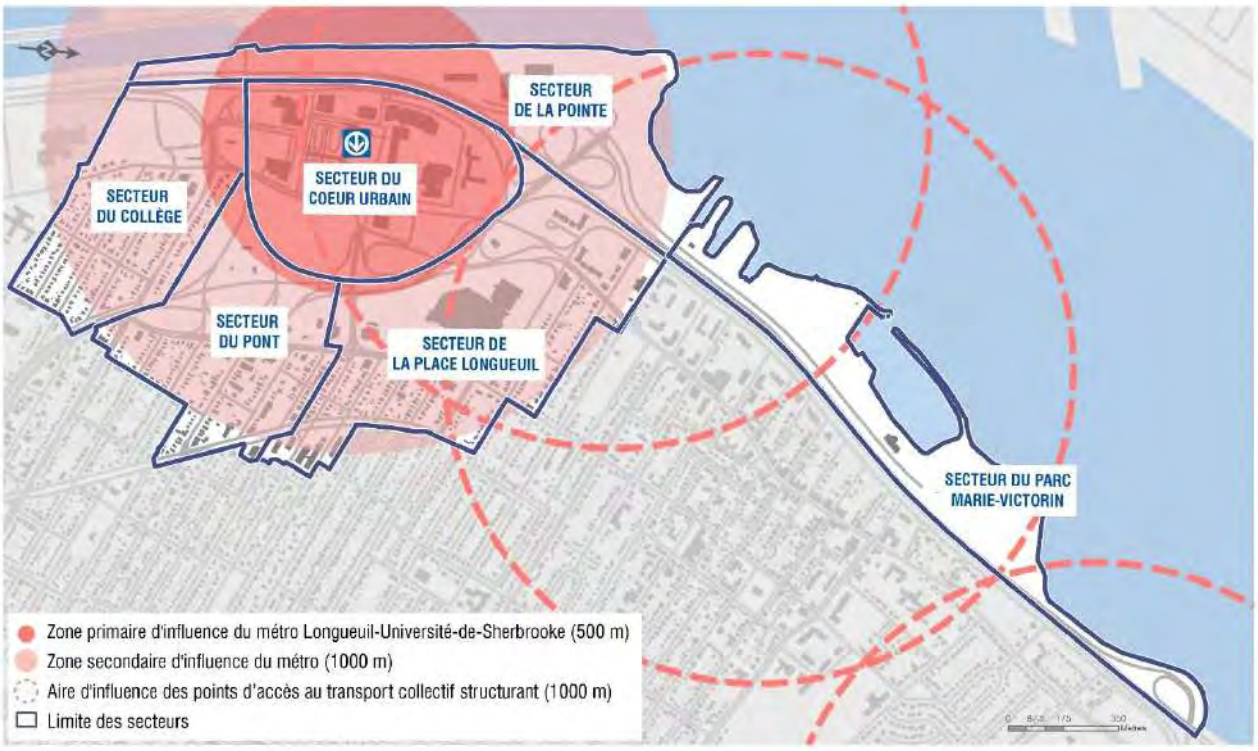


Tableau 51 Les secteurs du centre-ville en quelques mots

1°	2°	3°
CŒUR URBAIN	**COLLÈGE**	**PLACE LONGUEUIL**
44 ha • enclavé par les R132/R134 et le pont Jacques-Cartier • cœur du centre-ville • dans un rayon de marche de 500 m du métro • densité urbaine acquise • mixité d'usages • milieu de vie • fort potentiel de développement et d'optimisation	35 ha • localisé au sud du pont Jacques-Cartier • comprend les terrains adjacents au Collège Champlain [stationnements] • vues intéressantes vers Montréal • fort potentiel de développement	58 ha • présence du centre commercial • offre commerciale de proximité pour les quartiers avoisinants et le centre-ville • potentiel de transformation [stationnements et optimisation du centre commercial] • abondance de stationnements
PONT	**POINTE**	**PARC MARIE-VICTORIN**
36 ha • correspond au quartier résidentiel à l'est du pont Jacques-Cartier • présence d'un parc • espaces aménageables [si restructuration des accès autoroutiers]	41 ha • majorité des terrains appartenant à un seul propriétaire et à la Ville de Longueuil • potentiel de développement d'un nouveau milieu de vie • vues exceptionnelles • se situe dans un rayon de 1 km du métro actuel • secteur isolé par la R132	37 ha • terrains municipaux • 2,5 km en rive • fort attrait du fleuve • grand potentiel de mise en valeur à des fins récréotouristiques • proximité des milieux de vie du Vieux-Longueuil [par les passerelles]

599. ## La lecture du milieu – mieux comprendre l'existant

600. Les composantes physico-spatiales et sociodémographiques du territoire du PPU devant être considérées dans la préparation des propositions d'aménagement se déclinent en quatre grands thèmes : population, transport, emplois et attractivité. La majorité des données du tableau 51 proviennent de Statistique Canada, recensement 2011, sauf si mentionné.

Tableau 52 : Les principales caractéristiques du centre-ville

1°	2°
Un secteur avec une population en croissance	**Une plaque tournante de transport collectif**
a) Un territoire où habitent près de 5 000 personnes dans le Cœur urbain et plus de 22 300 dans les autres secteurs; b) Plus de 3450 logements pour la plupart construits entre 1966 et 1990; c) 380 unités d'habitation construites entre 2010 et 2015; d) 75 % des habitations situées dans des bâtiments de plus de 5 étages; e) Une proportion élevée de ménages locataires (69 % des ménages); f) Un poids significatif des 65 ans et plus avec 27 % des personnes du secteur; g) Une faible représentativité des moins de 19 ans (11 %); h) Une prédominance de ménages composés d'une seule personne (47 %); i) Une prépondérance de familles sans enfant (55 %); j) Une population fortement scolarisée : 44 % des habitants détiennent un diplôme universitaire; k) Un revenu moyen des ménages (52 842 $) moins élevé que celui de l'agglomération.	a) Une des stations de métro les plus achalandées du réseau de la STM; b) Un terminus intermodal qui voit transiter quotidiennement 76 000 usagers; c) Un terminus générant en moyenne 3 670 mouvements d'autobus par jour ouvrable; d) 70 lignes d'autobus du RTL, 42 quais; e) 10 000 cases de stationnement, dont 1775 cases publiques; f) Un réseau piétonnier intérieur interédifices de 865 m de longueur relié au métro; g) 11 000 déplacements actifs transitent par le Terminus intermodal (2015); h) 133 000 déplacements cyclistes en 2015 (rue Saint-Charles O. /place Charles-Le Moyne); i) 86 000 personnes ont emprunté la voie cyclable du parc Marie-Victorin (2015).

Un pôle d'emplois d'envergure métropolitaine	Un milieu de vie avec un potentiel attrayant
a) Un pôle d'emplois tertiaires attrayant à l'échelle métropolitaine; b) 8000 emplois répartis dans le territoire d'intervention; c) Le tiers des emplois sont des services aux entreprises; d) Le tiers des emplois touchent l'administration publique; e) 14 % des emplois reliés au commerce de détail, 6 % à l'enseignement; f) Un pôle du savoir majeur avec 3 campus universitaires, 3 établissements collégiaux et 11 500 étudiants; g) Un secteur propice à l'émergence d'une zone d'innovation en intelligence numérique industrielle.	a) Un environnement entouré de lieux panoramiques exceptionnels : le fleuve, le centre-ville de Montréal, le pont Jacques-Cartier; b) Une fenêtre sur le fleuve à 250 m de distance du métro (si lien direct); c) Une perspective unique sur la voie maritime et le passage de grands navires; d) 10 ha de parcs récréatifs en rive offrant un lien cyclable sur plus de 4,5 km; e) Un port de plaisance public et une marina privée; f) La proximité du site patrimonial et de la rue Saint-Charles.

SOUS-SECTION II LE DIAGNOSTIC ET LES DÉFIS

601. Le diagnostic

602. Les analyses préalables à la préparation du PPU du centre-ville et les activités de participation citoyenne ont permis de dégager un diagnostic devant être considéré dans la préparation des propositions d'aménagement et l'élaboration du PPU. Ce diagnostic fait ressortir les forces et les faiblesses actuelles (environnement interne) du territoire d'intervention ainsi que les menaces et les opportunités (environnement externe) à prendre en compte dans les choix d'aménagement qui seront faits.

603. Les forces et les faiblesses comprennent les éléments pour lesquels les acteurs de première ligne (Ville de Longueuil, ministères, etc.) ont un certain pouvoir. Les forces représentent les aspects positifs sur lesquels les acteurs peuvent bâtir le futur alors que les faiblesses sont les aspects négatifs à l'égard desquels il existe d'importantes marges d'amélioration. Elles sont résumées au tableau 53.

Tableau 53 : L'environnement interne

Forces	Faiblesses
a) Station de métro et terminus d'autobus; b) Mixité d'activités (résidentielle, commerciale, services, institutions) : i. Présence de 3 campus universitaires, de collèges et d'écoles secondaires au centre-ville ou à proximité; ii. Grande concentration de services gouvernementaux; iii. Variété d'emplois tertiaires. c) Densité urbaine acquise et acceptée; e) Potentiel de développement sur les espaces de stationnement; f) Achalandage piéton offrant un fort potentiel d'animation; g) Attraits liés au fleuve, aux perspectives sur Montréal et aux passages des grands navires (voie maritime); h) Accès unique et public aux berges du fleuve;	a) Réseau autoroutier (bruit, pollution, congestion, barrière); b) Prédominance de l'asphalte et de l'automobile : îlots de chaleur; c) Lieu de transit et non de destination; d) Lieu enclavé difficile d'accès et relativement hostile aux piétons : i. Réseaux piétonnier et cyclable discontinus et passerelles non universelles; ii. Peu d'espaces verts et d'arbres; iii. Espaces publics sous-aménagés ou incomplets; iv. Mobilier urbain rare ou peu adapté; v. Forte circulation d'autobus et d'automobiles aux heures de pointe. e) Usages peu compatibles avec la création d'un milieu de vie : i. Terminus d'autobus; ii. Stationnement extérieur hors rue.

i) Caractère unique des berges qui comportent des milieux écologiques riches (herbier aquatique), avec une faune et une flore visible;
j) Présence de la navette fluviale;
k) Activités nautiques et récréatives sur le fleuve;
l) Ampleur des terrains détenus par deux propriétaires : Ville (35 ha) et SIC (17,2 ha);
m) Présence de deux liens cyclables structurants (Route verte et Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire);
n) Présence du parc Marie-Victorin et de la promenade René-Lévesque;
o) Proximité du site patrimonial et de ses milieux de vie.

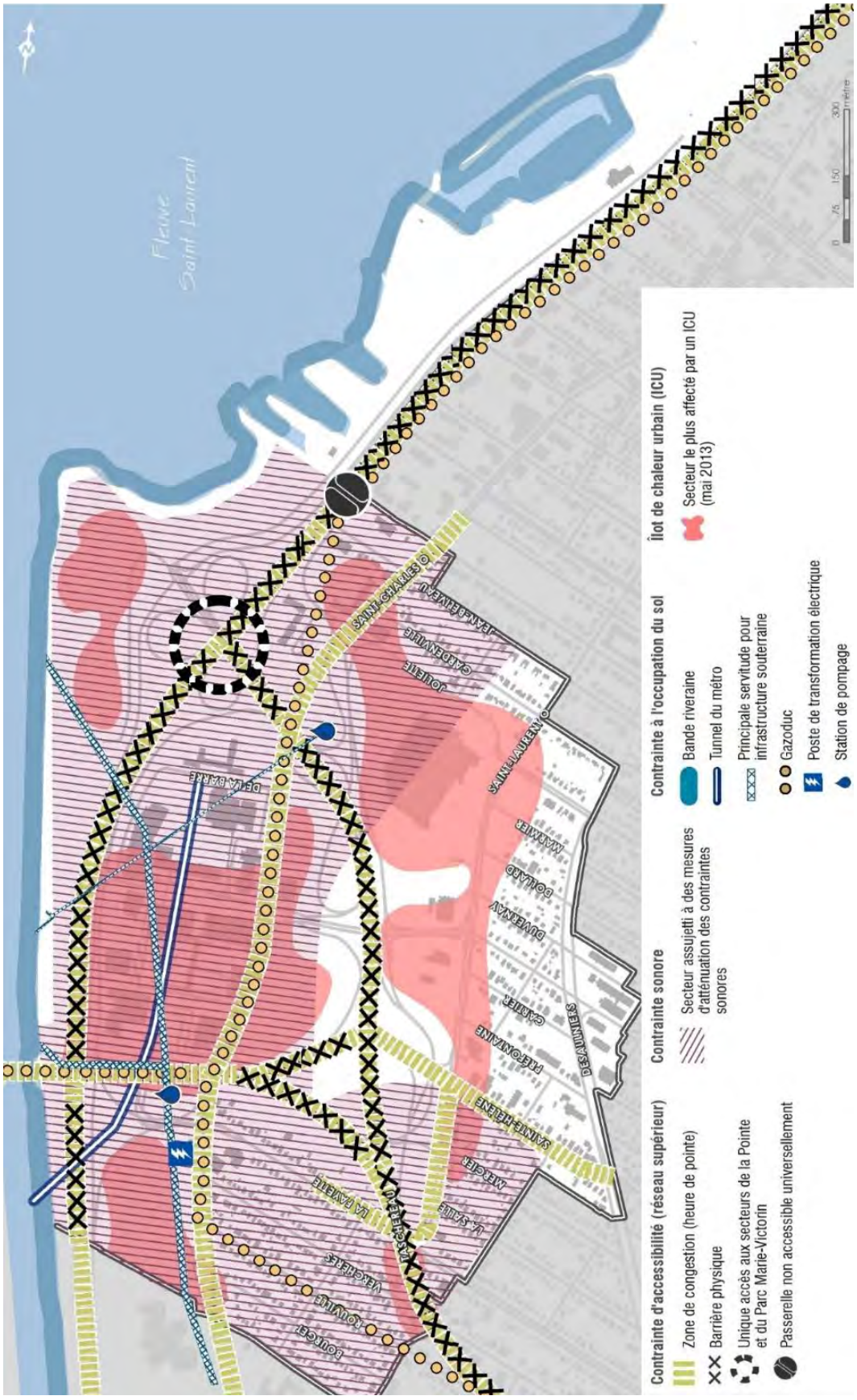
f) Accès routier limité au secteur Longue-Rive (un seul point de convergence véhiculaire);
g) Sentiment d'insécurité à certaines heures de la journée en particulier dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin;
h) Dépôt de neiges usées (Saint-Lambert).

604. Les opportunités et les menaces sont les éléments sur lesquels les acteurs en présence détiennent peu ou pas de pouvoir. Les opportunités constituent le potentiel extérieur positif dont on peut éventuellement tirer parti, en considération des forces et des faiblesses actuelles. Les menaces sont les problèmes, les obstacles ou les limitations extérieures qui peuvent empêcher ou limiter le développement. Elles sont résumées au tableau 54.

Tableau 54 : L'environnement externe

1° / 1° Menaces	2° Opportunités
a) Capacité limitée de financement et exigence de fluidité du MTQ (réseau routier supérieur); b) Accessibilité du secteur de la Pointe au transport collectif si le mode TC structurant proposé évite ce dernier; b) Climat : exposition au vent, faible ensoleillement à l'échelle du piéton (Cœur urbain); c) Contraintes de construction au-dessus du terminus d'autobus, de la station du métro et de son tunnel; d) Concurrence à l'échelle régionale des développements récents pour le marché de bureaux et l'offre commerciale de destination; e) Omniprésence du réseau routier supérieur; f) Exposition aux nuisances générées par la R132; g) Sentiment d'insécurité associé aux portions du territoire en rive; h) Acceptabilité sociale des résidents; i) Besoins en stationnement en opposition avec la création d'un milieu de vie limitant le recours à l'automobile; j) Multiplicité des parties prenantes; k) Maintien des vues et des perspectives visuelles; l) Respect des plaines inondables et protection des rives et du littoral; m) Complexité de lecture du réseau viaire; n) Impacts environnementaux (îlots de chaleur, surverses); o) Signalisation déficiente.	a) Réflexion en cours sur le réaménagement des accès au pont Jacques-Cartier et au réseau supérieur, dont l'échangeur La Fayette et le pont d'étagement de la rue Saint-Charles O.; b) Nouveau programme de financement des infrastructures par le Gouvernement fédéral; c) Complexe culturel annoncé; d) Nombreux sites potentiels de développement et de redéveloppement; e) Évolution de la demande en logement vers des environnements plus urbains et plus denses; f) Une des aires TOD de la Rive-Sud avec l'un des plus grands potentiels de développement; g) Implantation d'un mode TC structurant desservant potentiellement le secteur de la Pointe; h) Partenariat étroit avec la SIC; i) L'un des sites riverains les plus étendus de la région métropolitaine de Montréal; j) Localisation privilégiée et en forte demande pour le marché de l'habitation; k) Mobilisation des citoyens; l) Possibilité de créer un lien fonctionnel et récréatif au-dessus de la R132 entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe; m) Opportunité de recréer un lien entre Longueuil et son fleuve; n) Faible présence d'aménagement dans le secteur de la Pointe qui rend tout possible.

Carte 50 : Principales contraintes du centre-ville



605. ## Les cinq grands défis

606. Le diagnostic fait ressortir cinq grands défis (enjeux) qui ont guidé la vision de développement et l'aménagement du centre-ville :

a) **Sa vocation**, soit la définition d'une vision stratégique qui sera à même de concrétiser le potentiel de ce secteur et d'amorcer la création d'un milieu de vie multifonctionnel complet, distinctif, attrayant et bénéficiant à l'ensemble de ses résidents ainsi qu'à la communauté longueuilloise et métropolitaine;

b) **Son aménagement**, soit comment effectuer une transition d'une structure de « banlieue », dominée par les stationnements et les voies d'accès autoroutières, à une structure urbaine compacte, humaine et animée dans une perspective de développement durable. Pour ce faire :

   i. Créer un véritable noyau animé et convivial dans le Cœur urbain, intégrant espaces publics (Esplanade, station de métro, terminus) et équipements générateurs d'animation (universités, Complexe culturel, commerces et services, habitations, etc.);

   ii. Démocratiser les berges du pôle Longue-Rive par la création d'un véritable parc riverain d'envergure métropolitaine, accessible à tous et permettant de profiter des paysages exceptionnels du fleuve;

c) **Son accessibilité**, soit comment doter ce secteur d'une mobilité (accessibilité et sécurité) efficiente, est importance capitale pour la mise en valeur de l'ensemble du centre-ville. Pour ce faire :

   a) Séparer les réseaux locaux et supérieurs, une condition essentielle à l'accessibilité sécuritaire et efficace, à la création d'espaces de requalification optimaux et de milieux de vie conviviaux;

   b) Désenclaver le pôle Longue-Rive tant du point de vue des déplacements automobiles que du transport collectif et actif;

   c) Interconnecter les secteurs de la Pointe et du Cœur urbain et les secteurs limitrophes, plus particulièrement avec l'axe de la rue Saint-Charles O. et de l'Esplanade, une condition essentielle à leur animation et à leur pleine mise en valeur;

   d) Assurer l'accessibilité universelle (sécurité, convivialité pour tous) des réseaux de déplacements actifs, condition incontournable de tout projet durable;

   e) Optimisation des accès des autobus au terminus afin d'en limiter les nuisances;

d) **L'acceptabilité sociale de l'intervention**, soit comment s'en assurer, condition sine qua non à la réalisation de la vision. Les préoccupations citoyennes concernent principalement la mobilité, mais également l'offre diversifiée en logements, y compris en logements abordables, sociaux et familiaux, et en services communautaires, l'ambiance des lieux, la qualité du cadre de vie, la connectivité avec les quartiers limitrophes, la création d'espaces verts et la question du paysage et des vues.

e) **La faisabilité économique et financière de la vision**, soit comme s'assurer que cette proposition d'aménagement ambitieuse, capable de créer un signal positif à l'échelle du marché immobilier de la grande région de Montréal soit économiquement ou financièrement réalisable. Pour ne pas ajouter à la charge fiscale des Longueuillois, le projet doit être justifiable financièrement et économiquement.

SOUS-SECTION III LA VISION ET LES ORIENTATIONS

607. ### Le centre-ville de Longueuil en 2035

L'ÉNONCÉ DE VISION PRÉCONISE UNE UNIFICATION DES PÔLES DE LA PLACE CHARLES-LE MOYNE ET DE LONGUE-RIVE AFIN QU'ILS DEVIENNENT UN VÉRITABLE CENTRE-VILLE HUMAIN, DYNAMIQUE ET CONNECTÉ. CE CENTRE-VILLE EST DORÉNAVANT UN MILIEU DE VIE ET D'EMPLOIS COMPLET, UN ACCÈS DIRECT AU FLEUVE, AU SAVOIR ET À LA CULTURE ET UN LIEU OÙ HABITER, TRAVAILLER, ÉTUDIER ET SE DIVERTIR EST À PORTÉE DE MARCHE.

608. Ce nouveau centre-ville de Longueuil se démarque par :

a) Une plaque tournante de tous les modes de transport qui priorise les déplacements collectifs et actifs, en mettant le piéton au cœur de la planification et en optimisant la connectivité interquartiers.

b) Une prospérité économique et socialement inclusive par le biais d'une densification axée sur un développement de qualité, à la fois durable et responsable, permettant de financer des interventions municipales et gouvernementales tant au bénéfice de ses résidents que de l'ensemble de la collectivité longueuilloise.

c) Une signature unique dans le paysage avec une architecture de qualité, des activités variées et un lieu de destination où se croisent culture, savoir et milieu riverain.

d) Une offre bonifiée en parcs et espaces verts : un espace riverain d'envergure donnant accès au fleuve et répondant aux attentes des résidents du centre-ville et de Longueuil, une Esplanade animée et humaine, un réseau de parcs, places et espaces verts diversifiés, accessible en toutes saisons

e) Un environnement et des aménagements de qualité, une offre de services diversifiée répondant aux besoins des résidents, travailleurs et visiteurs, des typologies d'habitations variées, des lieux de rencontres et d'animation multiples, un couvert végétal généreux, un encadrement urbain à l'échelle humaine, une animation et une diffusion culturelle en continu.

SOUS-SECTION IV LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LEURS AXES D'INTERVENTION

609. ### Orientation 1 Un centre-ville à l'identité forte axé sur la culture, le savoir, l'économie et le fleuve

610. Cette orientation vise prioritairement à affirmer, consolider et renforcer l'identité du centre-ville en créant un environnement propice à la venue de grands projets structurants et en misant sur l'attrait et les paysages qu'offre le fleuve.

611. Les **axes d'intervention** de l'orientation 1 sont :

a) Un développement prioritaire en mixité et compacité du Cœur urbain;

b) Une consolidation du pôle du Savoir;

c) L'implantation d'équipements culturels d'envergure locale et régionale;

d) Promouvoir la mise en place d'une zone d'innovation en intelligence artificielle industrielle;

e) L'aménagement d'espaces publics structurants;

f) La mise en valeur des perspectives vers le centre-ville de Montréal et le fleuve, notamment;

g) La planification d'un parc riverain structurant, attrayant et accessible à tous;

h) L'aménagement répondant aux échelles métropolitaine, régionale et locale.

612. ### Orientation 2 Une mobilité repensée basée sur l'accessibilité et l'interconnectivité

613. Cette orientation vise prioritairement à améliorer l'accessibilité et la mobilité des déplacements collectifs et actifs du centre-ville tout en le reconnectant avec les quartiers périphériques et en misant sur le confort, la sécurité et la qualité des parcours piétonniers et cyclables.

614. Les **axes d'intervention** de l'orientation 2 sont :

a) Une optimisation de la connectivité interquartiers (parcours piétonniers et cyclables);

b) La consolidation de l'espace occupé par le Terminus Longueuil et la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke (exploitation des droits aériens) et l'optimisation des corridors dédiés aux autobus;

c) Une hiérarchisation efficiente des réseaux routiers local et supérieur;

d) Un réaménagement du réseau viaire local à l'intérieur du Cœur urbain;

e) Un retissage du réseau viaire local avec les quartiers périphériques;

f) L'implantation d'un mode TC structurant dans le prolongement de la ligne no 4 du métro desservant notamment le secteur de la Pointe ou d'un mode TC efficient desservant les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin depuis la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke;

g) L'intégration du mode TC structurant desservant le boul. Taschereau, le secteur de la rue Saint-Charles O. et le pôle Roland-Therrien (connectivité);

h) Une bonification du réseau de passerelles interédifices;

i) Une révision de la place de l'automobile dans le centre-ville (réduction ou élimination des ratios minimums, notamment).

615. ## Orientation 3 Un milieu de vie humain, dynamique et attractif

616. Cette orientation vise prioritairement à améliorer la qualité générale des milieux de vie en les planifiant à l'échelle du piéton.

617. Les **axes d'intervention** de l'intervention 3 sont :

a) L'encadrement bâti et paysager le long des voies de circulation;

b) La mise en place d'une architecture de qualité;

c) La création d'un cadre de vie à l'échelle humaine;

d) La création d'un milieu de vie attrayant et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes;

e) Le verdissement et les espaces verts;

f) La création de repères et d'une identité du lieu;

g) L'intégration des projets structurants au milieu environnant;

h) Le maintien des milieux de vie établis de plus faible densité ou une optimisation encadrée en ce qui a trait à la typologie, à l'implantation ou à l'architecture;

i) La construction ou la modification des infrastructures routières contribuant à l'enrichissement des paysages urbains.

618. ## Orientation 4 Un centre-ville prospère, rayonnant et inclusif

619. Cette orientation vise à prioriser les investissements publics vers le centre-ville afin d'en faire un moteur de développement économique prospère, socialement inclusif et durable.

620. Les **axes d'intervention** de l'orientation 4 sont :

a) La mise en valeur (redéveloppement) des terrains de stationnement et des terrains vacants ou sous-utilisés;

b) L'optimisation de la valeur foncière des équipements de transport structurants;

c) La diminution et resserrement des emprises autoroutières (restructuration du réseau supérieur);

d) La captation du pouvoir de consommation des navetteurs;

e) La mise en place d'une offre variée en logements, y compris en logements abordables, sociaux et familiaux;

f) La mise en place d'une offre adéquate en services communautaires et en commerces et services de proximité.

SOUS-SECTION V L'APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT

Une approche citoyenne intégrée à la hauteur des attentes des partenaires

622. Un centre-ville est un Cœur urbain, un lieu de convergence. C'est dans cette perspective que la Ville de Longueuil a souhaité convier ses citoyens et les diverses parties prenantes concernées à ce rendez-vous unique en les impliquant dès le début du processus.

623. Les attentes des participants face à l'avenir du centre-ville de Longueuil se sont dessinées autour de quatre grandes intentions, soit d'en faire un lieu connecté, vivant, identitaire et offrant des espaces verts et accessibles.

Les six grandes actions publiques

625. Le PPU du centre-ville représente une occasion unique de confirmer les vocations locale, régionale et métropolitaine du site, de redonner un nouveau souffle à la place Charles-Le Moyne, de valoriser le pôle Longue-Rive et d'offrir à ses résidents, aux Longueuillois et aux visiteurs un milieu de vie complet à la fois durable, attrayant et accessible. Son approche intégrée se traduit par la réalisation des six grandes actions publiques qui suivent :

a) Une place publique centrale : l'Esplanade

b) Un Complexe culturel

c) Un grand espace riverain sur le Saint-Laurent

i. Un parc de plus de 35 ha;

ii. Une promenade en rive de plus de 4,5 km de longueur.

d) L'optimisation des sites occupés par le Terminus Longueuil et la station de métro

e) Deux axes à reconfigurer ou à compléter

i. La reconfiguration de la rue Saint-Charles O. au nord de la place Charles-Le Moyne qui mène vers le site patrimonial;

ii. Le prolongement du boul. La Fayette (échangeur) qui crée un lien multimodal vers le secteur de la Pointe.

f) Des liens actifs interquartiers à implanter

i. La passerelle entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe dans l'axe de l'Esplanade;

ii. La passerelle entre les secteurs du Cœur urbain et de Place Longueuil;

iii. Le lien dans l'axe du boul. Taschereau entre les secteurs de la Pointe et du Cœur urbain vers le pont Jacques-Cartier.

626. Ces grands projets collectifs rassembleurs, qui s'inspirent du concept d'acuponcture urbaine, constituent des gestes forts qui permettront de catalyser et de dynamiser le développement et le redéveloppement du centre-ville. Ils pourront se concrétiser notamment grâce à l'apport financier des gouvernements supérieurs (Complexe culturel, reconfiguration du réseau routier supérieur, optimisation du Terminus Longueuil, etc.) ou au potentiel foncier exceptionnel qu'offre le centre-ville qui engendrera de nouveaux revenus permettant d'assurer sa prospérité économique.

SECTION 2 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

627. Le projet d'aménagement conceptualise la vision du centre-ville et traduit, de manière générale, les grandes orientations et les axes d'intervention privilégiés. Il se décline en cinq volets. En premier lieu, le concept d'interventions structurantes illustre les grands principes d'aménagement qui guideront les interventions à réaliser dans l'ensemble du centre-ville. Le concept des espaces verts et publics présente, entre autres, les liens actifs interquartiers, les parcs et les espaces publics structurants du centre-ville et permet d'illustrer l'importance d'assurer la mise en réseau de ces espaces pour faire du centre-ville un milieu accessible et à échelle humaine. Le centre-ville étant aussi un pôle orienté vers le transport collectif, les interventions requises en matière de mobilité active, collective et routière sont présentées au concept de mobilité. Enfin, les concepts d'aménagement sectoriels viennent préciser les principes d'aménagements et les moyens de mise en œuvre de chacun des six secteurs du PPU. Pour compléter la vision, des éléments de composition et de signature sont suggérés afin d'assurer la cohérence des aménagements dans l'ensemble du centre-ville.

SOUS-SECTION I LE CONCEPT D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES

628. ### Une plaque tournante multimodale

629. Le centre-ville de Longueuil est une importante plaque tournante en transport collectif, en plus d'accueillir une clientèle se déplaçant à pied, à vélo ou en voiture. Une optimisation de la mobilité constitue un incontournable pour faire du centre-ville un milieu de vie, de travail et de loisir attrayant, agréable et durable. Cette optimisation passe notamment par un retissage du réseau des voies de circulation permettant de séparer la circulation locale de celle de transit, particulièrement lourde en périodes de pointe. L'amélioration de la fluidité et de l'offre en transport collectif ainsi que la bonification des aménagements visant à créer un environnement favorable et attrayant aux déplacements actifs constituent également des mesures prioritaires envisagées pour optimiser la mobilité durable du centre-ville.

630. ### Un centre-ville consolidé en un milieu mixte, compact et durable

631. Le centre-ville possède déjà les qualités d'un véritable centre urbain avec ses milieux habités, sa diversité d'activités et ses bâtiments de grande hauteur. Une consolidation et une revitalisation de ces acquis sont souhaitées en complémentarité, notamment avec une optimisation des terrains sous-utilisés et une amélioration de la qualité des aménagements favorisant des milieux à échelle humaine. En ce sens, le centre-ville se veut un environnement « marchable » axé sur les principes TOD, de ville compacte et d'écoquartier. Une forme urbaine plus compacte participe à la création d'une ville permettant aux résidents et visiteurs d'adopter un mode de vie plus durable.

Image 1 : Édifice du métro, inspiration de la Vision 2035

632. **L'activité résidentielle**

633. La capacité d'accueil du centre-ville (secteurs à requalifier et à consolider) offre un fort potentiel pour l'aménagement et le développement d'un milieu de vie unique à échelle humaine. Que ce soit par la requalification de vastes espaces de stationnement dans le secteur du Cœur urbain, par le développement de terrains vacants dans le secteur de la Pointe ou par la transformation d'espaces libérés grâce à la reconfiguration du réseau viaire dans le secteur de la Place Longueuil, une plus grande optimisation de l'occupation du sol permet de créer de nouveaux milieux de vie. Un seuil minimum de densité résidentielle de 110 log/ha est prescrit au Schéma pour l'aire d'influence de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et de 80 log./ha pour celle du mode TC structurant proposé dans le prolongement du métro.

Image 2 : Milieu de vie compact à Vancouver

634. En vue de concevoir un centre-ville socialement diversifié et d'accueillir une mixité de ménages (familles, étudiants, jeunes professionnels, aînés, etc.), une variété de typologies de logements est proposée, que ce soit en termes de taille, de mode de tenure ou d'abordabilité, le tout dans le respect des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité. Également, l'offre en logements abordable, social ou familial à implanter au centre-ville se fera en conformité avec le cadre réglementaire à être adopté à court terme en vertu des nouveaux pouvoirs prévus à la *LAU*. D'ici là, la Ville évaluera l'opportunité d'inclure une telle offre lors de transactions impliquant ses terrains. L'aménagement d'espaces de stationnement intérieurs permet d'optimiser l'occupation du sol, de réduire les îlots de chaleur et de rendre plus attrayant le secteur aux piétons. Les milieux de vie établis de plus faible densité présents dans les secteurs périphériques du centre-ville sont maintenus ou optimisés de façon encadrée, notamment en termes de typologie, d'implantation, de volumétrie ou d'architecture.

Image 3 : Typologie résidentielle variée à Chicago

635. **L'activité économique**

636. La mixité des activités contribue au dynamisme économique et social du centre-ville et permet de réduire les besoins de déplacement. L'activité commerciale principale est consolidée dans le secteur de la Place Longueuil. Des liens actifs structurants permettent aux piétons et cyclistes d'y accéder aisément et d'assurer une perméabilité optimale avec les secteurs avoisinants.

Image 4 : Terrasse du Federation Square à Melbourne

637. En complémentarité avec la Place Longueuil et le site patrimonial du Vieux-Longueuil voisin, certains bâtiments du Cœur urbain, en particulier autour de la station de métro et de l'Esplanade ou en front de la rue Saint-Charles O., accueillent aux rez-de-chaussées des commerces et services de proximité et de restauration stimulant l'animation de l'espace public. La mise en réseau des commerces du secteur du Cœur urbain par le réseau de passerelles inter-édifices permet au centre-ville de se démarquer et contribue à la spécificité du lieu. Par ailleurs, la revitalisation de la rue Sainte-Hélène consolide le commerce de proximité et permet de desservir le secteur du Pont et ses environs. Enfin, une offre commerciale de proximité desservant les résidents et les usagers des lieux est proposée sur une portion du secteur de la Pointe.

Image 5 : Une mixité d'activités, inspiration de la Vision 2035

638. La consolidation des activités de bureaux est assurée en privilégiant leur localisation aux abords des voies majeures de circulation et à proximité du métro afin de leur offrir accessibilité et visibilité. Ces activités se concentrent plus particulièrement dans les secteurs du Cœur urbain et du Collège et confirment la vocation multifonctionnelle du pôle.

Image 6 : Lieu favorisant la socialisation à Chicago

639. **L'activité communautaire**

640. La création d'un milieu vie complet implique une offre et une accessibilité en activités et services communautaires afin de répondre aux besoins et attentes des diverses clientèles du centre-ville. Pensons ici aux garderies, organismes communautaires, écoles ou aux organisations sociales et civiques.

Image 7 : Exemple d'école non conventionnelle, entrepôt Mac Donald à Paris

641. Le PPU du centre-ville reconnaît l'apport des organismes communautaires œuvrant au centre-ville et la nécessité de maintenir, voire bonifier cette offre. L'échelle de planification de ce PPU du est cependant trop globale pour localiser avec précision ces différents services et installations. Le PPU du centre-ville préconise plutôt une définition et une actualisation en continu avec les intervenants concernés des besoins anticipés afin d'assurer une offre et une localisation optimales des activités et services communautaires au centre-ville.

642. La compacité du développement du centre-ville assure une offre suffisante en espaces et locaux pour les activités et services communautaires requis. En matière d'établissements scolaires de proximité, le PPU du centre-ville préconise à court terme l'optimisation du pôle des écoles situé dans le secteur du boul. Desaulniers et des rues Préfontaine et Marquette (écoles Curé-Lequin/Saint-Jude et Saint-Jean-Baptiste et ex-école Notre-Dame-des-Écoles). Pour tenir compte du développement anticipé du centre-ville, notamment dans le Cœur urbain, les besoins à plus long terme seront évalués au moment opportun en concertation avec les institutions d'enseignement. Lorsqu'un site sera identifié pour un nouvel établissement scolaire de proximité, ce dernier pourra être intégré à ce PPU. Compte tenu de la compacité du développement préconisé au centre-ville, tout nouveau projet devra être novateur et tenir compte, dans son implantation, son architecture et ses aménagements, du contexte urbain dans lequel il s'insère, et ce, particulièrement dans le Cœur urbain. Néanmoins, les projets scolaires de type et de composition plus traditionnels pourront s'implanter dans les secteurs du centre-ville situés en périphérie du Cœur urbain.

Image 8 : Activités pour enfants et familles à Chicago

643. ## Une offre diversifiée en parcs et espaces verts

644. L'accessibilité à des espaces verts répondant aux divers besoins de la collectivité contribue non seulement à la qualité de vie des résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville, mais participe également à sa dimension durable et à son attractivité. Cette offre intègre naturellement les concepts d'accessibilité universelle et de visitabilité.

Image 9 : Vaste espace riverain, inspiration de la Vision 2035

645. **Un grand espace riverain unique dans la région**

646. La création d'un grand espace riverain d'une superficie d'environ 35 ha et d'une longueur de plus de 4,5 km, comparativement aux 13 ha et 26 ha qu'offrent respectivement le parc René-Lévesque à Lachine et le Vieux-Port de Montréal, donne accès aux résidents du centre-ville et à l'ensemble de la population longueuilloise à un espace récréatif et de détente unique, assure une accessibilité au fleuve et une mise en valeur des paysages fluviaux, contribuant ainsi à l'attractivité du centre-ville.

Image 10 : Événement sur l'Esplanade, inspiration de la Vision 2035

647. Ce grand espace riverain, composé du parc Marie-Victorin, d'une esplanade riveraine, d'un nouveau parc en rive et des marinas, offre une multitude d'ambiances : naturelle dans ses portions nord et sud, récréative et polyvalente dans le secteur du parc Marie-Victorin et au pied de la passerelle

du Cœur urbain, nautique dans le secteur des marinas, urbaine et animée dans sa portion esplanade riveraine. En tout temps, les rives et les écosystèmes présents sont protégés et mis en valeur.

Image 11 : Terrasses commerciales à Chicago

648. **Une place publique au centre du Cœur urbain : l'Esplanade**

649. L'Esplanade assure le dynamisme et l'animation du Cœur urbain. De par sa configuration, ses aménagements et son mobilier permanents ou éphémères, au gré des saisons, elle devient un lieu attractif de rassemblement et de destination lors d'événements et d'activités d'envergure. Polyvalente, elle joue également un rôle d'espace identitaire et de détente pour les résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville. Elle offre une expérience singulière à ses utilisateurs.

Image 12 : Pirrama Park à Sydney

650. L'aménagement de terrasses commerciales et de cafés ainsi qu'une répartition optimale des usages et l'ouverture des vitrines sur cet espace favorisent une animation continue et un attrait pour les passants à toute heure de la journée et en toutes saisons. Les parcours piétonniers conviviaux et les intersections sécuritaires optimisent la perméabilité entre l'Esplanade et les milieux de vie avoisinants.

651. **Un réseau complet de parcs et d'espaces verts**

652. La création de nouveaux parcs et d'espaces verts à même les milieux de vie proposés dans chacun des secteurs du centre-ville ainsi que le réaménagement et la revitalisation des parcs existants assurent une répartition optimale de ces espaces dans le centre-ville, et ce, dans le respect des ratios et recommandations proposés au Plan directeur des parcs et espaces verts.

Image 13 : Verdissement des emprises publiques à Chicago

653. La structuration d'un réseau de parcs et d'espaces verts variés et de qualité, reliés entre eux par un réseau piétonnier et cyclable convivial, contribue à renforcer la perméabilité interquartiers et à valoriser le sentiment d'appartenance des résidents au centre-ville et à la communauté longueuilloise. La mise en commun des espaces, notamment ceux situés sur certains toits et accessibles par le réseau de passerelles inter-édifices, est privilégiée afin de compléter l'offre en parcs et espaces verts.

654. L'accroissement des espaces dédiés au verdissement à même les emprises publiques et les cours d'école permet d'augmenter l'indice de canopée du centre-ville, ce qui agrémente non seulement la qualité des milieux de vie, mais contribue également à améliorer le confort des usagers et à stimuler les déplacements actifs.

Image 14 : Complexe culturel, inspiration de la Vision 2035

655. ## Un pôle de savoir et de culture

656. La création d'une centralité forte orientée autour de la culture, du divertissement et du savoir procure au centre-ville, et à la Ville de Longueuil, un rayonnement à l'échelle régionale et métropolitaine.

Image 15 : Campus universitaire, inspiration de la Vision 2035

567. **Les activités culturelles**

658. Le Cœur urbain sera un pôle culturel d'envergure grâce à la présence du Complexe culturel. Divers sites du centre-ville sont envisagés pour ce complexe. Peu importe le site retenu, ce complexe devient un équipement phare du centre-ville et sa programmation artistique vient consolider et confirmer la vocation de divertissement du centre-ville. La localisation et la

programmation du Complexe culturel doivent cependant assurer l'animation de l'Esplanade située à proximité.

659. **Les activités institutionnelles**

660. La consolidation de l'offre institutionnelle universitaire et collégiale permet au centre-ville de se démarquer et de maintenir son rôle de pôle du Savoir. L'implantation d'usages et d'activités complémentaires à l'activité institutionnelle en place renforce le dynamisme et la vitalité des lieux. La forte présence étudiante assure un achalandage et une animation en continu du centre-ville et des secteurs environnants.

Image 16 : Mise en valeur des vues fluviales à Chicago

661. ## Un accès au fleuve et aux paysages

662. Le fleuve Saint-Laurent constitue un attrait distinctif et exceptionnel de la ville. L'aménagement des secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin et la valorisation des berges du fleuve, notamment par la création du grand espace riverain, permettent d'offrir aux citoyens de Longueuil, aux résidents et travailleurs du centre-ville et aux visiteurs un accès privilégié aux paysages et au fleuve. Ces aménagements, qui intègrent les concepts d'accessibilité universelle et da visitabilité, permettent à tous un accès au fleuve.

Image 17 : Lien cyclable et piétonnier en rive

663. **Les liens actifs et les espaces publics**

664. Une passerelle connecte les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe et assure l'accessibilité aux rives du fleuve, d'une part et au métro, de l'autre. Une promenade piétonnière et cyclable est aménagée le long des berges reliant Longueuil aux villes limitrophes et permet de profiter des vues imprenables vers Montréal, le site patrimonial et le Cœur urbain. Les aménagements en rive privilégiant l'accès à l'eau, procurent à la collectivité un lieu récréatif et attrayant à proximité des milieux de vie.

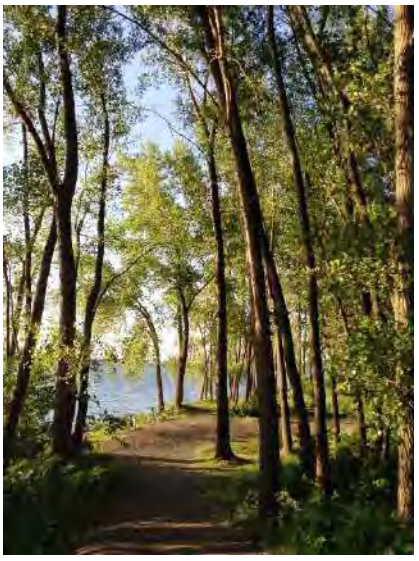


Image 18 : Parc Marie-Victorin à Longueuil

665. **Les paysages**

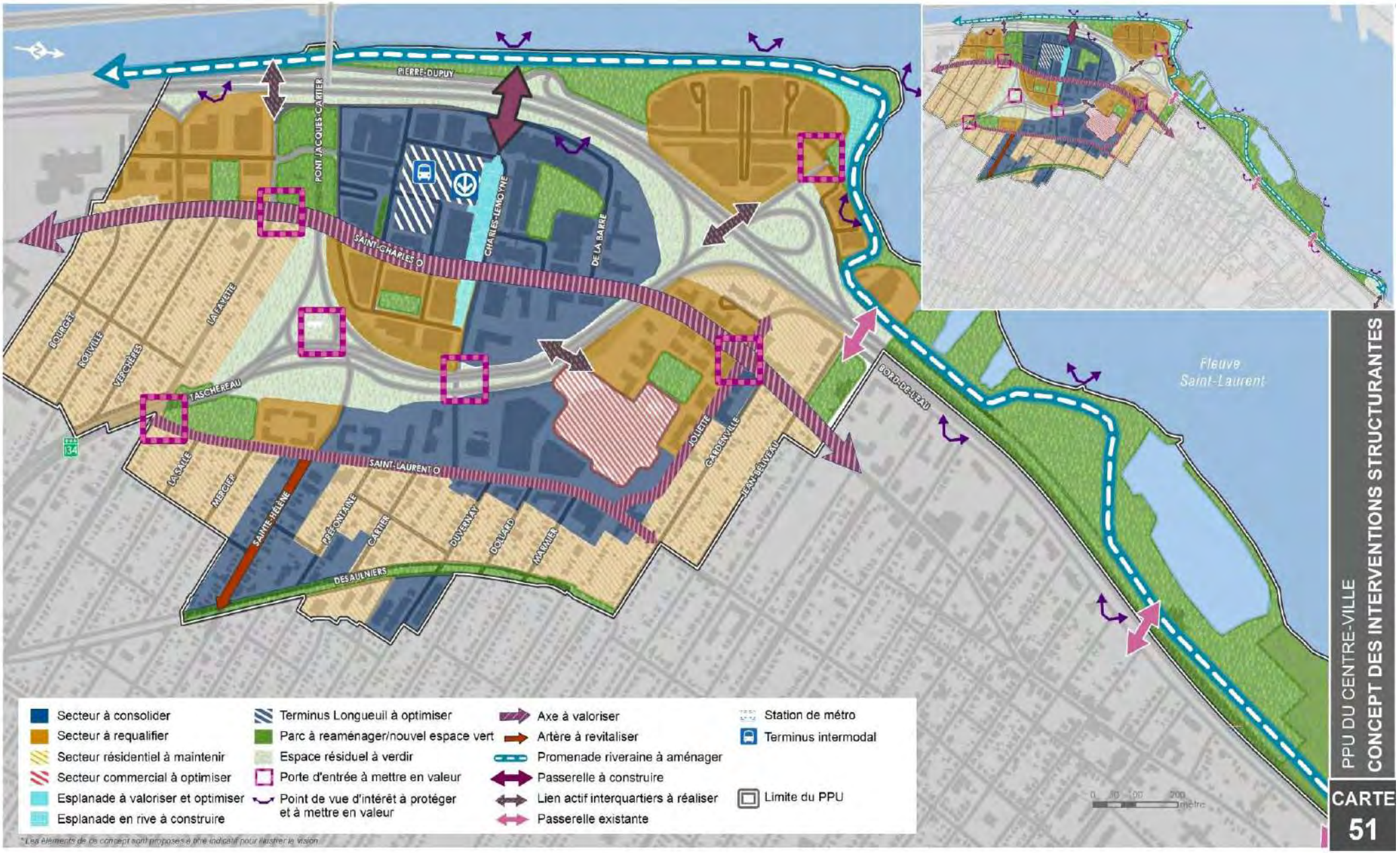
666. La protection et la mise en valeur des vues exceptionnelles sont assurées dans l'ensemble du centre-ville. Les aménagements et les constructions sont conçus de manière à tenir compte des vues (bâtiments en hauteur et espacés, tours effilées, etc.), depuis les bâtiments existants et à optimiser les percées visuelles vers les points de vue d'intérêt. Le centre-ville renouvelé constitue également un nouveau paysage identitaire pour l'ensemble des Longueuillois.

667. Même si elles ont été largement créées ou modifiées par l'activité humaine, les rives du fleuve présentent malgré tout un caractère « naturel » unique puisqu'elles, et son littoral (herbier aquatique), renferment des milieux écologiques ainsi qu'une faune et une flore d'intérêt, en particulier dans le secteur du Parc Marie-Victorin. La protection, l'amélioration et la mise en valeur de cet écosystème assurent un attrait unique au centre-ville et contribuent à y augmenter sa biodiversité.

668. **Les portes d'entrée**

669. L'aménagement des principales portes d'entrée du centre-ville marque de manière distincte le paysage et signale clairement aux piétons et aux automobilistes qu'ils se trouvent dans le centre-ville de Longueuil. Leur traitement soigné permet aux résidents et visiteurs qui pénètrent dans le pôle de ressentir et d'apprécier l'ambiance distinctive des lieux. Ces portes d'entrée deviennent également des points de repère dans l'espace.

Image 19 : Passerelle piétons-vélos et point de repère à Longueuil

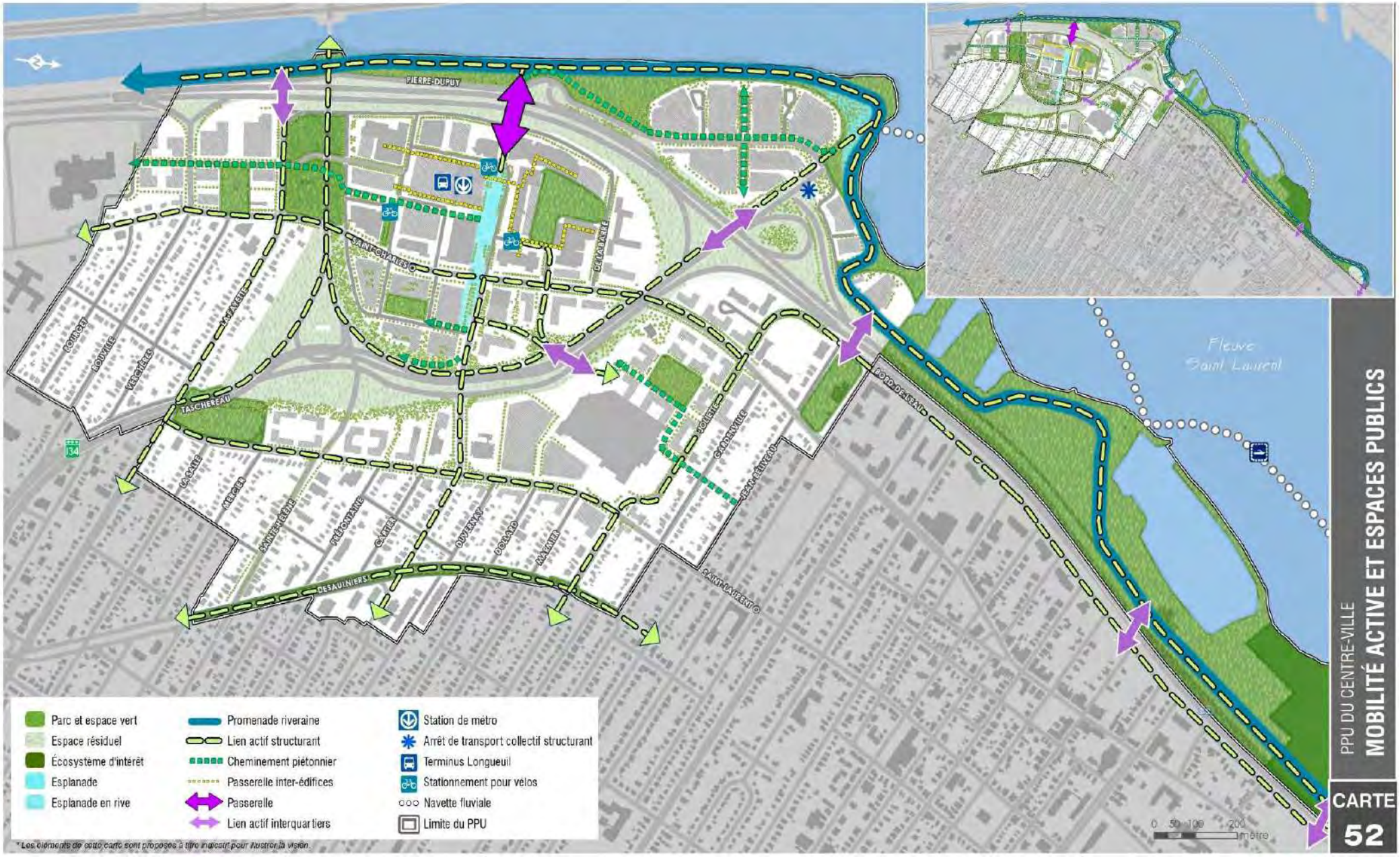


PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT DES INTERVENTIONS STRUCTURANTES

CARTE 51

Les éléments de ce concept sont proposés à titre indicatif pour illustrer la vision.



* Les éléments de cette carte sont proposés à titre indicatif pour illustrer la vision.

PPU DU CENTRE-VILLE

MOBILITÉ ACTIVE ET ESPACES PUBLICS

CARTE 52

SOUS-SECTION II LE CONCEPT DE MOBILITÉ

670. La structuration de la mobilité sous forme de concept est essentielle pour comprendre son importance dans le centre-ville. Cinq grandes conditions de réussite en termes de mobilité doivent être respectées pour créer un centre-ville attractif, dynamique et agréable : la perméabilité interquartiers (piétons, vélos, autos), la séparation de la circulation locale du réseau supérieur, la qualité des aménagements, l'efficience des transports collectif et actif et l'intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité.

671. De manière à favoriser une mobilité efficace et durable, les piétons, les cyclistes et le transport collectif doivent être positionnés au cœur des décisions d'aménagement. L'attractivité des modes de transports collectif et actif est tributaire des actions qui auront été posées en matière de mobilité. La reconfiguration de plusieurs voies de circulation et l'ajout de nouveaux liens actifs structurants concourent à un meilleur partage de l'espace de la rue et permettent de réduire la circulation de transit à l'intérieur des différents secteurs du centre-ville et d'encourager l'écomobilité.

672. ### La circulation piétonnière et cyclable

673. L'aménagement de nouveaux liens actifs structurants joue un rôle essentiel à l'égard de la perméabilité interquartiers en permettant aux piétons et cyclistes de franchir les imposantes barrières physiques que constitue le réseau routier supérieur. Un meilleur partage de l'espace public, l'intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité ainsi que la qualité et la convivialité des liens et des parcours proposés rendent attractifs et sécuritaires les déplacements actifs et concourent à leur plus grande utilisation vers les lieux générateurs de déplacements, les accès au transport collectif et les attraits offerts dans le centre-ville et ses quartiers limitrophes.

Image 20 : Aménagement d'espaces dédiés au transport actif

674. **Les parcours piétonniers et cyclables**

675. Plusieurs parcours sont aménagés afin d'offrir diverses alternatives aux piétons qui souhaitent se rendre aux différentes destinations et activités offertes améliorant ainsi l'interconnectivité entre tous les secteurs.

676. Les **parcours priorisant les piétons** sont :

a) Le lien piétonnier sécurisé entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe (passerelle);

b) Le lien piétonnier sécurisé entre les secteurs du Cœur urbain et du Collège;

c) Le lien piétonnier longeant la rue Pierre-Dupuy dans le secteur de la Pointe connectant celui-ci à la passerelle du Cœur urbain;

d) La passerelle passant au-dessus de la R134 entre les secteurs du Cœur urbain et la Place Longueuil;

e) La rue Gagnon connectant le secteur de la Place Longueuil au site patrimonial du Vieux-Longueuil.

Image 21 : Parcours piétonnier et lieu de repos, parc Millennium à Chicago

677. L'aménagement sécuritaire de voies cyclables utilitaires et récréatives dynamise le potentiel cyclable du centre-ville et de ses environs. Le long des axes routiers, de nouveaux liens cyclables conviviaux permettent de compléter le maillage du réseau de déplacements actifs structurant.

678. Les **parcours piétonniers et cyclables** sont :

a) Lien vers le pont Jacques-Cartier dans le prolongement de l'Esplanade;

b) Lien longeant le boul. Taschereau pour connecter le secteur de la Pointe aux secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil ainsi qu'au pont Jacques-Cartier;

c) Le long de la rue Saint-Charles O. afin de connecter le secteur du Collège au site patrimonial du Vieux-Longueuil et les secteurs avoisinants, en passant par le Cœur urbain;

d) Le long de la place Charles-Le Moyne et de la rue Marquette pour connecter les milieux de vie environnants au secteur du Cœur urbain;

e) Le long des rues Saint-Laurent O. et Joliette pour accéder aux secteurs avoisinants;

f) Le long du fleuve Saint-Laurent sous la forme d'une promenade riveraine afin d'assurer la connectivité du centre-ville au Sentier récréatif Oka – Mont-Saint-Hilaire entre les villes de Saint-Lambert et de Boucherville;

g) Le long du boul. La Fayette permettant une connexion à la promenade en rive le long du fleuve Saint-Laurent et au boul. Taschereau;

h) Le long de la rue du Bord-de-l'Eau O. optimisant les liens et parcours vers les passerelles donnant accès au secteur du Parc Marie-Victorin;

i) Le long du boul. Roland-Therrien par l'échangeur en place reliant ainsi la promenade en rive au pôle Roland-Therrien.

Image 22 : Voie cyclable et large trottoir à Chicago

Image 23 : Voie cyclable sur rue à Chicago

679. L'ensemble des secteurs bénéficie d'une augmentation de l'espace dédié aux piétons par l'aménagement de larges trottoirs agrémentés d'espaces de repos et d'un mobilier urbain adapté, de coins d'ombres et de végétation (haltes, bancs, placettes, petits parcs, etc.). Ces parcours, confortables et sécuritaires (éclairage adéquat, priorité aux intersections, etc.), sont aménagés de manière continue et respectent les principes d'accessibilité universelle.

680. Une signalisation claire et fonctionnelle des parcours cyclables et des attraits du centre-ville rend ces liens plus sécuritaires et augmente l'attractivité du transport actif.

Image 24 : Promenade en rive à Cairns en Australie

681. **Les stationnements pour vélos et autres équipements de mobilité active**

682. Afin de répondre à la demande, trois lieux stratégiques sont réservés à l'aménagement de stationnements pour vélos (support à vélos, vélostation, station de location de vélos Bixi, etc.), notamment aux pourtours du Terminus intermodal et de la station de métro :

a) À l'entrée de l'Esplanade (à proximité de la passerelle);

b) Le long de la rue D'Assigny;

c) À la sortie du Terminus Longueuil, près de la place Jean-Paul-Auclair (rue du Terminus).

Image 25 : Exemple de stationnement couvert pour vélos aux Pays-Bas

683. Dans les autres secteurs du centre-ville, une offre adéquate en supports à vélo ou autres équipements à proximité des lieux de destination (parcs, espaces verts, bureaux, établissements commerciaux tels la Place Longueuil, etc.) permet d'accommoder les cyclistes. Au besoin, de nouvelles stations de location de vélos sont ajoutées dans certains lieux stratégiques par exemple dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin.

Image 26 : Passerelle interquartiers à Rio de Janeiro

684. Les passerelles interquartiers et interédifices

685. Deux nouvelles passerelles piétons-cyclistes façonnent le paysage du centre-ville. Celles-ci accroissent l'accessibilité en transport actif entre les différents secteurs du pôle en permettant de franchir les barrières physiques que sont les axes autoroutiers. Ces passerelles, sécuritaires et confortables, tissent des liens entre :

a) Les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe;

b) Les secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil.

Image 27 : Exemple de passerelle à Madrid

686. La passerelle reliant le Cœur urbain au secteur de la Pointe se démarque par son design attrayant. Elle permet de prolonger l'espace public de l'Esplanade vers le parc en rive et le fleuve, offrant ainsi un panorama unique à ses usagers. Les passerelles existantes situées entre le parc Marie-Victorin et les quartiers résidentiels longeant les rues du Bord-de-l'Eau Ouest et Est sont rénovées et leur accessibilité universelle est assurée. D'autres passerelles pourraient s'ajouter pour soutenir les déplacements actifs si la demande le justifie.

687. L'aménagement d'un nouveau viaduc multimodal intégrant un axe piétonnier et cyclable dans l'axe du boul. La Fayette permet d'assurer la connectivité active entre les secteurs du Collège et de la Pointe. L'amélioration des liens actifs interquartiers passe aussi par le réaménagement du viaduc de la rue Saint-Charles O.

Image 28 : Plan concept de la passerelle du Pont de Nogent en France

688. Le réseau de passerelles inter-édifices façonne le paysage du Cœur urbain et contribue à sa signature. Elles relient différents bâtiments résidentiels, de bureaux et commerciaux ayant tous comme point de convergence la station de métro. Les passerelles actuelles sont modernisées, notamment par l'amélioration de leur accessibilité universelle, et de nouvelles pourraient s'ajouter afin d'optimiser le réseau intérieur et l'accessibilité aux différents immeubles du Cœur urbain. Leur planification devra cependant réduire les impacts possibles sur l'animation du domaine public, notamment en évitant de concurrencer les principaux axes de déplacements actifs au sol.

689. Le transport collectif

690. Le Terminus Longueuil et la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke occupent les sites de plus grande valeur du centre-ville. Le PPU propose prioritairement, et en concertation avec l'ARTM, une optimisation et une revitalisation des sites occupés par ces deux infrastructures de transport collectif, notamment par une occupation des droits aériens, tout en assurant une capacité déterminée par les autorités compétentes. Une facture visuelle distinctive est donnée à ses accès piétons afin d'en faire des points de repère dans le centre-ville. Cette distinction visuelle se concrétise par une signalétique, interactive et novatrice.

691. **Le transport collectif**

692. Le Terminus Longueuil et la station de métro réaménagés confirment leur rôle de plaque tournante structurante. L'implantation d'un mode TC structurant dans l'axe Est-Ouest assure une meilleure accessibilité au centre-ville à l'ensemble de la collectivité.

Image 29 : Facture visuelle distinctive du Terminus d'autobus à New York

693. Des interventions structurantes sont proposées sur les axes préférentiels de transport collectif afin d'assurer une accessibilité optimale au centre-ville à l'ensemble de la collectivité. Notons :

a) La mise en place d'un mode TC structurant desservant l'axe Est-Ouest ou du réseau rapide d'agglomération qui permet notamment de connecter le centre-ville aux quartiers Taschereau, au pôle de la Santé et à la station Panama du REM via le boul. Taschereau ainsi qu'au pôle Roland-Therrien et au Centre régional via le boul. Roland-Therrien;

b) Les voies réservées du boul. La Fayette et de la rue Saint-Charles O.;

c) Les études préalables, réalisées en concertation avec l'ARTM, menant au réaménagement de la rue du Terminus qui intégrera des mesures préférentielles pour le transport collectif, le cas échéant;

d) Les voies réservées du nouveau viaduc implanté dans l'axe du boul. La Fayette qui accueillent les circuits d'autobus empruntant la route 132 en direction du Terminus Longueuil.

Image 30 : Arrêt d'autobus aménagé à Chicago

694. Les voies réservées aménagées à même les rues du Bord-de-l'Eau O. et E. permettent également la desserte du secteur du Parc Marie-Victorin par les passerelles existantes. Quant au lien véhiculaire proposé vers le pôle Longue-Rive (viaduc La Fayette et prolongement de la rue Pierre-Dupuy), ce dernier pourrait accueillir une offre en transport collectif permettant de desservir les nouveaux milieux de vie et le parc Marie-Victorin dans l'attente du prolongement du métro.

Image 31 : Arrêt d'autobus à Chicago

695. Une optimisation du transport collectif par navette fluviale est également envisagée. De nouvelles escales ponctuent la rive du fleuve Saint-Laurent et permettent d'offrir de nouveaux accès aux différents attraits en rive et à Montréal, encourageant ainsi le transport actif vers Montréal, mais aussi au sein même de la ville de Longueuil.

696. **Les modes alternatifs et transfert modal**

697. L'intermodalité du centre-ville est assurée par une offre diversifiée de modes de transport et par une interconnectivité efficiente entre les infrastructures cyclables, piétonnières et de transport collectif. En plus du Terminus Longueuil et des parcours aménagés de manière favorable aux modes de déplacement actifs, des espaces dédiés aux taxis, à des stations d'autopartage ou de vélos en libre-service offrent divers choix de transport aux usagers et favorisent cette intermodalité.

Image 32 : Abribus original à Chicago

698. L'optimisation des trajets d'autobus et une attention particulière à l'aménagement des aires d'attente aux arrêts de bus concourent à rendre plus attractif le choix du transport collectif et à favoriser le transfert modal vers celui-ci dans l'ensemble des secteurs du centre-ville.

699. ## La circulation véhiculaire et la gestion du stationnement

700. ### Le réseau routier

701. Dans l'objectif de diminuer les nuisances engendrées (congestion) par le réseau viaire actuel et de positionner les usagers du transport collectif et actif au cœur des aménagements, un retissage du réseau de voies de circulation est essentiel. La reconfiguration des voies permet de séparer le réseau supérieur du réseau local, diminuant ainsi la circulation de transit dans le centre-ville. L'armature du réseau de déplacement est donc totalement repensée offrant des possibilités de requalification et de consolidation du tissu urbain.

702. Les interventions proposées au réseau routier structurant du centre-ville sont illustrées à la carte 53.

703. ### Les voies structurantes

704. La rue Saint-Charles O., entre la place Charles-Le Moyne et la rue Joliette est réaménagée en boulevard et constitue l'armature du réseau viaire interne du centre-ville. Celle-ci bénéficie d'interventions majeures permettant une meilleure fluidité du transport collectif vers l'extérieur du centre-ville et d'aménagements améliorant la connectivité active (parcours sécuritaires, confortables et conviviaux). Les rues Saint-Laurent O. et Joliette font également l'objet d'un réaménagement permettant d'intégrer les modes actifs à leur emprise. Un encadrement bâti rapproché de la rue permet d'accroître l'échelle humaine de ces axes routiers.

Image 33 : Boulevard intégrant les modes actifs sur l'avenue Prince à Ottawa

705. ### Le stationnement

706. Le centre-ville est le secteur de Longueuil le mieux desservi en transport collectif et les ratios de stationnement hors rue doivent s'arrimer avec cette offre de transport en place. Ainsi, dans un souci d'optimisation de l'espace, d'une meilleure intégration des stationnements et de la réduction des îlots de chaleur, les superficies dédiées au stationnement, notamment s'il est de surface, sont réduites et l'offre est dorénavant prioritairement intérieure (souterraine ou étagée).

Image 34 : Stationnement étagé Engelenschanze en Allemagne

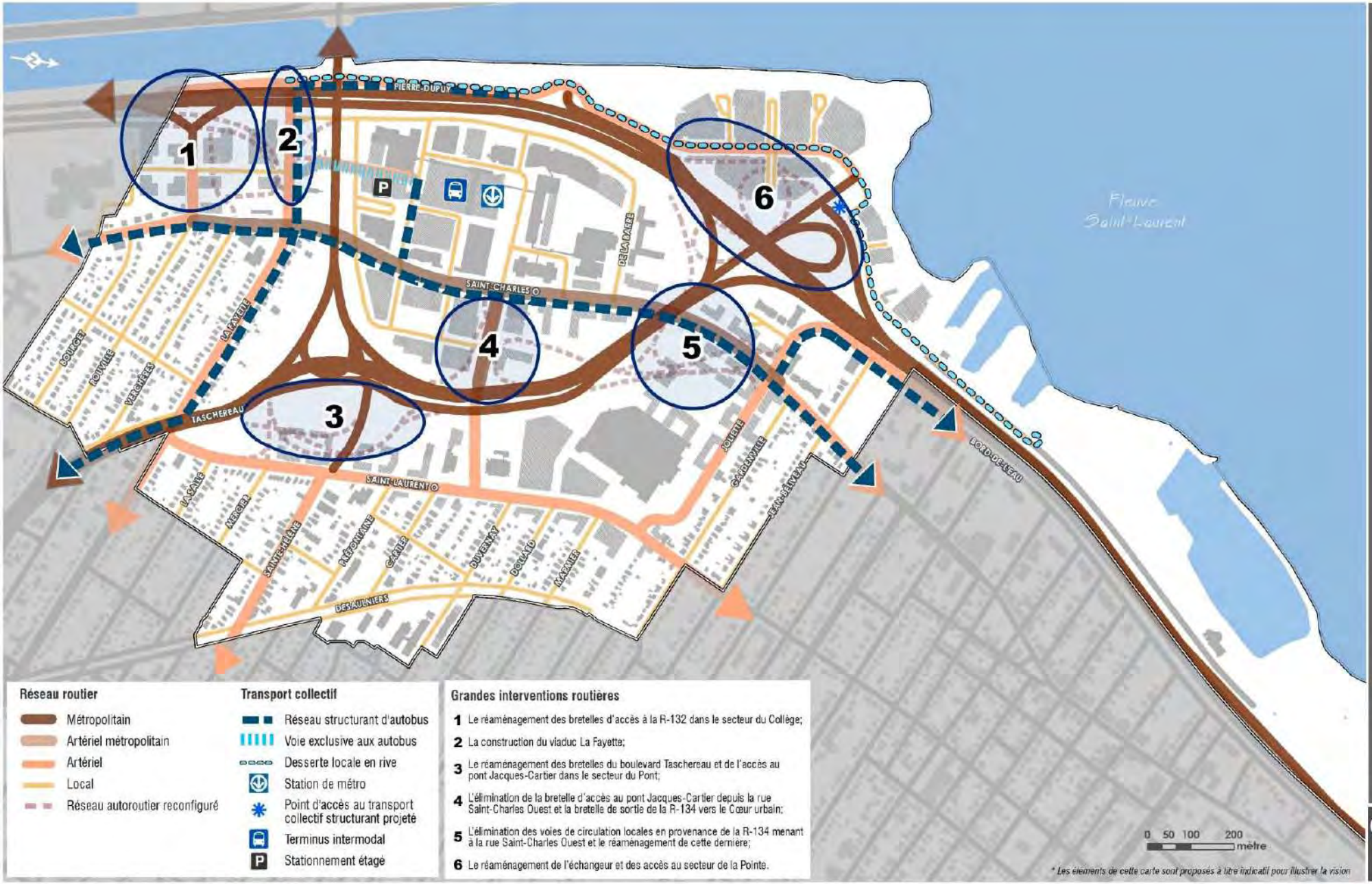
707. L'offre de stationnement est rééquilibrée en optimisant le parc existant, en bonifiant sa répartition et en mutualisant les cases de stationnement (publiques et privées) entre plusieurs activités selon les périodes de la journée. Une gestion intelligente et intégrée des espaces de stationnement privés et publics assure un meilleur rendement du flot véhiculaire à toute heure de la journée et améliore l'information aux usagers quant à leur disponibilité sur le site. Aucun ratio minimum de stationnement n'est proposé dans le Cœur urbain et des ratios réduits sont proposés dans les autres secteurs du centre-ville.

Image 35 : Exemple de cohabitation entre modes de transport, avenue Prince, Ottawa

708. La présence de bornes de recharge électrique dans les espaces publics et privés permet de stimuler l'utilisation des modes de transport durable.

709. ### La cohabitation entre les modes de transport

710. Un meilleur partage de l'emprise de la rue entre les divers utilisateurs de la voie publique est essentiel pour redonner au piéton la place qui lui revient et sécuriser l'ensemble des déplacements, peu importe le mode. L'interconnectivité entre le transport actif et le transport collectif, en particulier dans le secteur du Terminus Longueuil, est planifiée avec soin afin de favoriser la meilleure cohabitation possible. Une signalisation claire aux intersections et le long des voies de circulation et un aménagement approprié des surfaces communes (types de revêtement, séparation physique, etc.) permettent, notamment, de réduire les conflits entre les usagers et de contribuer à leur confort.



Réseau routier

- Métropolitain
- Artériel métropolitain
- Artériel
- Local
- Réseau autoroutier reconfiguré

Transport collectif

- Réseau structurant d'autobus
- Voie exclusive aux autobus
- Desserte locale en rive
- Station de métro
- Point d'accès au transport collectif structurant projeté
- Terminus intermodal
- Stationnement étagé

Grandes interventions routières

1. Le réaménagement des bretelles d'accès à la R-132 dans le secteur du Collège;
2. La construction du viaduc La Fayette;
3. Le réaménagement des bretelles du boulevard Taschereau et de l'accès au pont Jacques-Cartier dans le secteur du Pont;
4. L'élimination de la bretelle d'accès au pont Jacques-Cartier depuis la rue Saint-Charles Ouest et la bretelle de sortie de la R-134 vers le Cœur urbain;
5. L'élimination des voies de circulation locales en provenance de la R-134 menant à la rue Saint-Charles Ouest et le réaménagement de cette dernière;
6. Le réaménagement de l'échangeur et des accès au secteur de la Pointe.

** Les éléments de cette carte sont proposés à titre indicatif pour illustrer la vision*

PPU DU CENTRE-VILLE

HIÉRARCHIE ET MOBILITÉ ROUTIÈRES

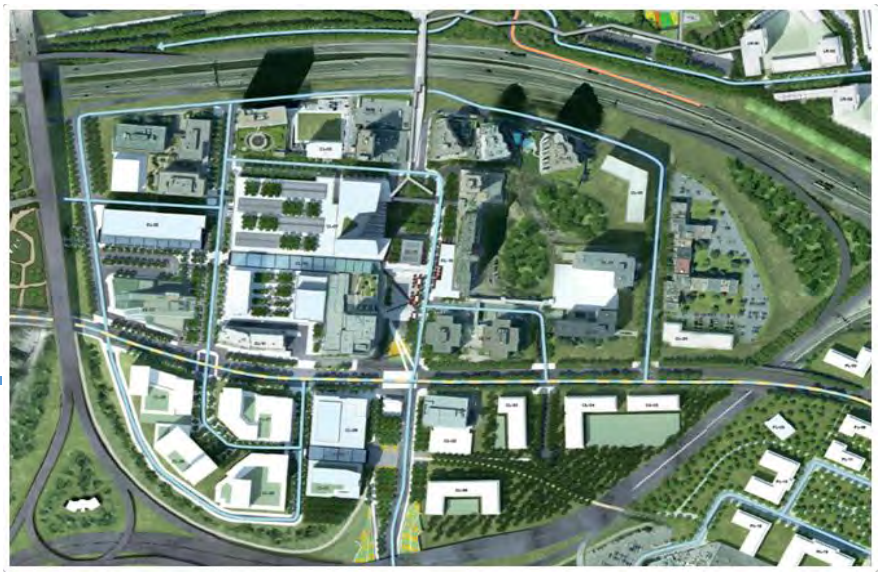
CARTE 53

SECTION 3 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT SECTORIELS

711 Les concepts d'aménagement sectoriels précisent les grands principes d'aménagement de chacun des six secteurs du centre-ville en cohérence avec les orientations et les axes d'interventions privilégiées au PPU. Des moyens de mise en œuvre sont proposés afin de renforcer leur identité et de guider les aménagements et les développements futurs.

Figure 8 : Une esquisse des six secteurs du centre-ville

SOUS-SECTION I LE SECTEUR DU CŒUR URBAIN



712. Le principe directeur est de faire du Cœur urbain un lieu de destination animé, recherché et effervescent.

713. **Les interventions dans le Cœur urbain en font un milieu diversifié, dynamique et attrayant. L'implantation de bâtiments résidentiels et de bureaux permet d'optimiser l'occupation du sol et de créer un milieu à la fois dense et compact répondant à une clientèle diverse. La présence de commerces et de restaurants au rez-de-chaussée des bâtiments ouverts sur l'espace public et une offre en services communautaires contribuent à rendre ce milieu vivant et humain. Le Complexe culturel, l'Esplanade et son prolongement vers le fleuve permettent d'accueillir des événements et des activités à l'année et dynamisent le secteur. Des espaces publics et des parcours actifs attractifs et confortables placent le piéton au cœur des aménagements.**

714. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur du Cœur urbain visent à :

a) Rendre attractif le Cœur urbain et susciter le sentiment d'appartenance de toute la collectivité par la réalisation des actions qui suivent :

i. Aménager une place publique polyvalente, l'Esplanade, dans l'axe de la place Charles-Le Moyne pour créer un lieu de convergence vivant;

ii. Garantir la qualité des aménagements de l'Esplanade et y atténuer les contraintes météorologiques et anthropiques (vent, îlot de chaleur, bruit autoroutier, etc.);

iii. Accroître l'indice de canopée et bonifier l'aménagement paysager de l'espace public afin d'offrir un environnement sain et attrayant;

iv. Garantir l'accessibilité universelle et la visitabilité dans la conception des aménagements et des constructions ainsi que dans le choix du mobilier;

v. Assurer l'animation de l'espace public à l'année par la tenue d'événements extérieurs;

vi. Favoriser l'ouverture sur le domaine public des façades commerciales, principalement sur l'Esplanade, et prévoir des usages contribuant à l'animation du lieu;

vii. Favoriser l'intégration des diverses formes d'art public dans l'espace public et les projets immobiliers;

viii. Favoriser l'intégration des piliers du pont au paysage en les mettant en valeur par un traitement visuel particulier (mise en lumière, art urbain ou autres).

b) **Optimiser l'espace** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Redévelopper, à des fins résidentielles ou mixtes, les terrains situés le long des axes routiers structurants, en particulier ceux occupés par des aires de stationnement;

ii. Privilégier un développement compact et à échelle humaine;

iii. Réduire de manière significative, voire éliminer, les superficies dédiées au stationnement de surface hors rue;

iv. Mettre en place une gestion intégrée des stationnements public et privé;

v. Aménager l'espace situé sous le tablier du pont Jacques-Cartier en espace public en collaboration avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain (SPJCC).

c) **Consolider la vocation de pôle du savoir et de la culture** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Construire un Complexe culturel qui participe à l'animation et à l'attractivité du centre-ville;

ii. Mettre en valeur la vocation institutionnelle du secteur par divers aménagements et une signalétique soulignant la présence du Complexe culturel et des universités ainsi que leur apport à la collectivité;

iii. Réaliser une étude d'opportunité permettant de définir l'offre optimale d'activités culturelles et commerciales du Cœur urbain en complémentarité avec celle de la rue Saint-Charles O. (site patrimonial), notamment.

d) **Prioriser le transport actif** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Construire une passerelle entre le Cœur urbain et le secteur de la Pointe dans le prolongement de l'Esplanade;

ii. Aménager une passerelle entre le Cœur urbain et la Place Longueuil pour favoriser la perméabilité interquartiers et l'accès aux commerces et services;

iii. Moderniser les passerelles inter-édifices existantes afin d'assurer leur intégration optimale au paysage ainsi que leur accessibilité universelle;

iv. Optimiser le réseau de passerelles inter-édifices en s'assurant qu'il ne nuise pas à l'animation du domaine public;

v. Prévoir l'aménagement de stationnements et d'abris pour vélos sécuritaires, modernes et durables;

vi. Assurer un traitement particulier aux intersections afin de les rendre sécuritaires et conviviales pour les piétons et cyclistes tout en participant à la signature du Cœur urbain;

vii. Aménager l'emprise de la rue D'Assigny en offrant des aménagements confortables et sécuritaires aux usagers des modes actifs et y prévoir un stationnement pour vélos;

viii. Aménager un lien actif sécuritaire dans l'axe de la R134 vers le pont Jacques-Cartier afin d'assurer la connectivité vers le secteur de la Pointe et vers Montréal;

ix. Prévoir des aménagements accessibles universellement et visitables;

Image 36 : Bâtiment résidentiel plus dense à Laval

Image 37 : Stationnement étagé à Chicago

Image 38 : Traverse sécuritaire pour piétons et cyclistes à Chicago

Image 39 : Place publique favorisant le repos au pied d'un basilaire à Chicago

Image 40 : Lien piétonnier sous un pont à Chicago

x. Implanter une signalisation de destination afin de faciliter le repérage et l'orientation des cyclistes, des piétons et des automobilistes;

xi. Sécuriser les cheminements piétonniers et prévoir des trottoirs de largeur confortable lors de l'ajout de nouvelles rues.

e) Optimiser les déplacements collectifs et consolider le Terminus Longueuil par la réalisation des actions qui suivent :

i. Revoir l'occupation du sol du Terminus Longueuil et de la station de métro en optimisant l'espace occupé par ces derniers et en développant leurs droits aériens, tout en assurant une capacité déterminée par les autorités compétentes, et en développant ses droits aériens;

ii. Aménager une voie réservée pour autobus vers le viaduc La Fayette afin d'optimiser les temps de parcours;

iii. Entamer les études préalables, en concertation avec l'ARTM, menant au réaménagement de la rue du Terminus qui intégrera des mesures préférentielles pour autobus vers la rue Saint-Charles O.;

iv. Prévoir un débarcadère au Terminus dans le secteur de la rue du Terminus et évaluer l'opportunité d'y inclure un stationnement étagé;

v. Assurer la connectivité du Terminus Longueuil avec le Léeo et le réseau rapide d'agglomération.

Image 41 : Terminus d'autobus étagé à Tokyo (Express Bus Terminal)

f) Assurer l'accessibilité à des espaces verts de qualité par la réalisation des actions qui suivent :

i. Réaménager le parc Gilles-Latulippe afin de créer un lieu de rencontre et de socialisation répondant aux besoins des résidents et d'augmenter sa visibilité. Favoriser sa connectivité à l'Esplanade;

ii. Confirmer la vocation de lieu de détente de l'Esplanade en bonifiant ses aménagements paysagers et sa canopée;

iii. Assurer la présence de façades transparentes sur le domaine public afin d'assurer son animation et améliorer le sentiment de sécurité de ses usagers;

iv. Intégrer et valoriser les projets d'agriculture urbaine à même les espaces verts et résiduels et dans les projets de développement;

v. Prévoir, à proximité des milieux résidentiels, une diversité d'espaces verts répondant aux divers besoins des résidents et compensant la compacité du Cœur urbain;

vi. Encourager la mise en réseau des espaces verts publics et des parcours piétonniers et cyclables;

vii. Préconiser, pour toutes nouvelles constructions, l'intégration de toits verts ou de placettes permettant de bonifier le réseau d'espaces verts du centre-ville;

viii. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

Image 42 : Parc du Mont-Royal à Montréal

Image 43 : Place publique articulée autour d'un aménagement paysager à Chicago

g) Assurer une offre commerciale et en services communautaires de proximité par la réalisation des actions qui suivent :

i. Optimiser l'offre commerciale intégrée au Terminus Longueuil, à la station de métro et à l'Université de Sherbrooke;

ii. Privilégier l'implantation d'activités commerciales d'animation et de restauration au rez-de-chaussée des bâtiments entourant l'Esplanade et le long de la rue Saint-Charles O.;

iii. Mettre en réseau les espaces commerciaux du Cœur urbain en tirant profit du réseau de passerelles inter-édifices;

iv. Assurer une offre en services communautaires de proximité adéquate pour desservir la population du centre-ville et adaptée au contexte particulier de ce dernier (implantation, architecture, etc.).

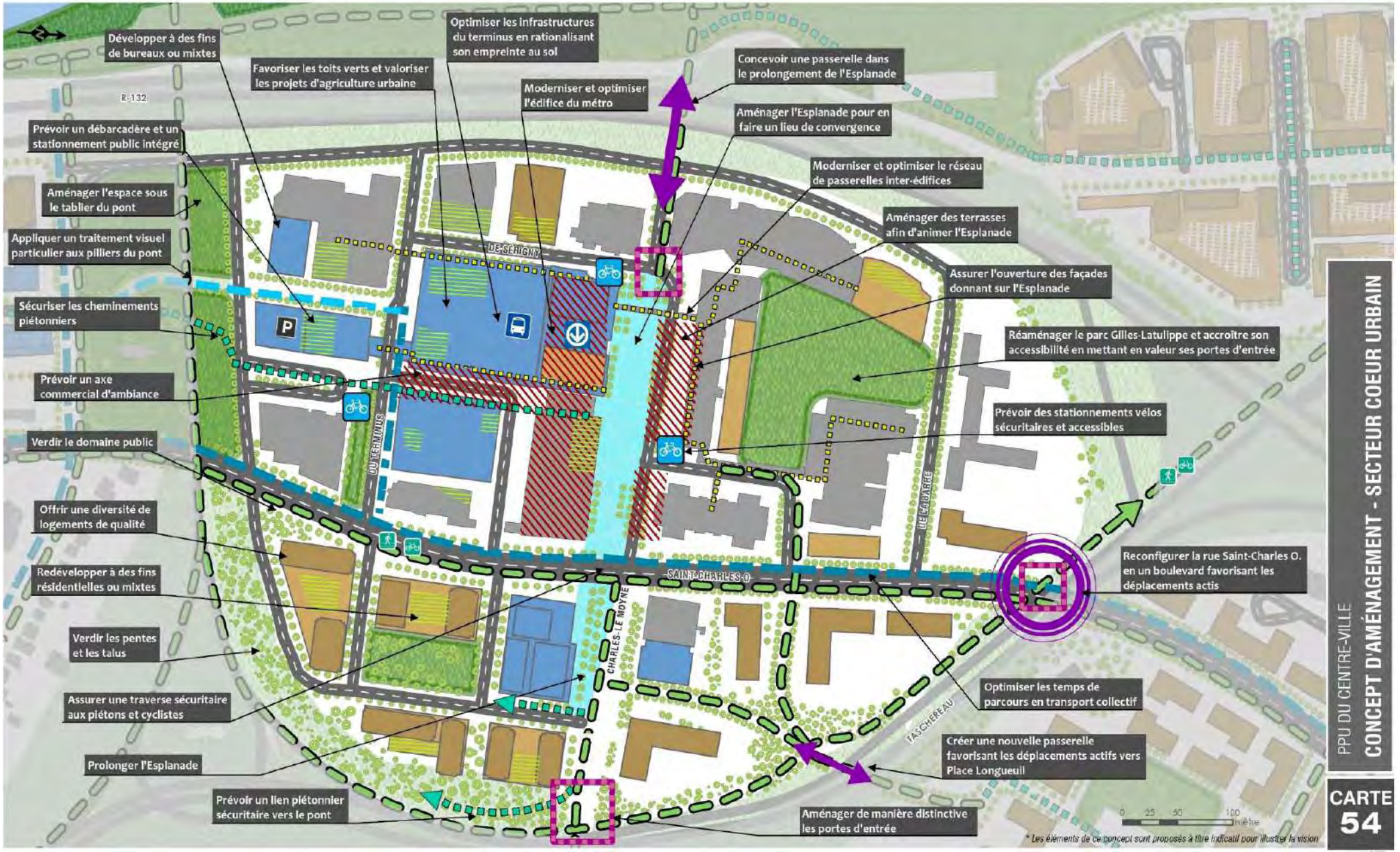
Image 44 : Terrasses commerciales à Chicago

h) Offrir une diversité de logements de qualité par la réalisation des actions qui suivent :

i. Assurer une offre variée de typologies résidentielles en termes de tenure, de taille et d'abordabilité afin d'attirer une clientèle diversifiée;

ii. Maintenir, voire bonifier, l'offre en logements locatifs du secteur;

iii. Encourager la revitalisation des bâtiments locatifs.



PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR COEUR URBAIN

CARTE 54

SOUS-SECTION II LE SECTEUR DE LA POINTE

715. Le principe directeur est d'aménager un milieu de vie unique unifiant le centre-ville avec les rives du Saint-Laurent.

716. **La Pointe est un secteur où s'intègrent nature et milieu de vie. Une passerelle la relie au Cœur urbain, facilitant ainsi les déplacements actifs vers la station de métro et les activités qu'offre le Cœur urbain. Un quartier majoritairement résidentiel, intégrant un encadrement paysager de qualité, permet d'accueillir de nouvelles habitations de grande hauteur dégageant les vues depuis les bâtiments existants mais avec des basilaires pour assurer l'échelle humaine. Une variété de typologies complète l'offre résidentielle du centre-ville en symbiose avec l'environnement. L'espace riverain, composé d'un parc d'envergure et d'une esplanade riveraine, en est la pièce maîtresse. La situation privilégiée de ce secteur, qui sait profiter des vues vers le fleuve, le centre-ville de Montréal et le Cœur urbain, en fait un lieu attrayant et unique.**

717. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur de la Pointe visent à :

a) Développer un nouveau quartier distinctif par la réalisation des actions qui suivent :

i. Construire un quartier majoritairement résidentiel compact et à échelle humaine;

ii. Revoir la configuration de l'échangeur pour optimiser les sites à redévelopper;

iii. Marquer l'extrémité de la pointe par l'implantation d'un bâtiment phare (élément architectural, hauteur ou autre);

iv. Favoriser un design et une implantation de bâtiments (tours effilées, espacement entre les bâtiments, etc.) tenant compte des vues existantes depuis le Cœur urbain et optimisant les percées visuelles des nouveaux résidents vers les paysages fluviaux, le Cœur urbain, le centre-ville de Montréal, les Montérégiennes, etc.;

v. Prévoir une architecture et des aménagements paysagers distincts pour donner un caractère unique au secteur;

vi. Offrir des espaces de détente permettant de profiter des vues vers le fleuve en aménageant des belvédères et autres aménagements attrayants;

vii. Assurer la présence de commerces et services de proximité répondant aux besoins des résidents ainsi que des commerces complémentaires à l'espace riverain, dont l'esplanade riveraine;

viii. Interdire l'implantation de panneaux-réclame autoroutiers.

Image 45 : Tours d'habitations en rive, inspiration de la Vision 2035

Image 46 : Quartier résidentiel compact en rive à Vancouver

b) **Créer un grand espace riverain avec accès au fleuve** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Assurer la propriété publique des rives et leur accessibilité par des aménagements appropriés;

ii. Créer un grand parc polyvalent au pied de la passerelle menant au secteur du Cœur urbain;

iii. Créer un réseau de parcs et d'espaces verts ou de places publiques offrant diverses ambiances reliés entre eux par une promenade en rive;

iv. Aménager une promenade riveraine offrant un mobilier et des aménagements permettant d'apprécier les paysages fluviaux;

v. Aménager une esplanade riveraine dans l'axe de la R134 et adjacente au nouveau milieu de vie;

vi. Assurer l'animation de l'esplanade riveraine, en favorisant notamment la présence de commerces (restaurants, cafés, etc.) au rez-de-chaussée ou en y accueillant des activités temporaires (cuisine de rue, événements, etc.);

vii. Prévoir, à proximité de l'esplanade riveraine et le long de la promenade riveraine, des aménagements favorisant les activités de contact au fleuve en toute saison (kayak, pêche, etc.);

viii. Prévoir l'aménagement paysager des espaces résiduels des infrastructures routières;

ix. Intégrer des aménagements réduisant les impacts sonores de la R132;

x. Assurer une connectivité entre l'espace riverain et les différentes composantes du milieu de vie proposé, en portant une attention à la création de liens actifs sécuritaires et conviviaux depuis les immeubles implantés de l'autre côté de la rue Pierre-Dupuy;

xi. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

Image 47: Espace public de type esplanade (Hunters Point Park) à New York

Image 48 : Agora en bordure du lac Michigan à Chicago

c) **Assurer la connectivité active vers les secteurs environnants** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Construire une passerelle permettant de relier l'Esplanade du Cœur urbain au secteur de la Pointe;

ii. Aménager un lien piétonnier confortable longeant la rue Pierre-Dupuy pour assurer la connectivité du milieu de vie vers la passerelle menant à la station de métro;

iii. Aménager un parcours piétonnier et cyclable sécuritaire et confortable le long de la R134 (boul. Taschereau) afin d'assurer un lien actif structurant vers le Cœur urbain, la Place Longueuil et le pont Jacques-Cartier (Montréal);

iv. Construire un viaduc multimodal dans l'axe du boul. La Fayette permettant de traverser la R132 jusqu'au secteur du Collège;

v. Réaménager la piste cyclable existante afin d'accroître la sécurité et le confort de ses usagers;

vi. Assurer la sécurité et le confort des parcours actifs par un éclairage d'ambiance et un mobilier urbain adéquats;

vii. Agrémenter les parcours piétonniers et cyclables d'arbres et d'aménagements paysagers attrayants;

Image 49 : Promenade en rive de la rivière Chicago à Chicago

viii. Aménager et mettre en valeur la porte d'entrée du secteur par un traitement particulier;

ix. Prévoir l'espace requis pour accueillir la nouvelle station de métro dans le secteur;

x. Évaluer l'opportunité d'offrir de nouveaux débarcadères à la navette fluviale.

Image 50 : Parc des Angéliques à Bordeaux

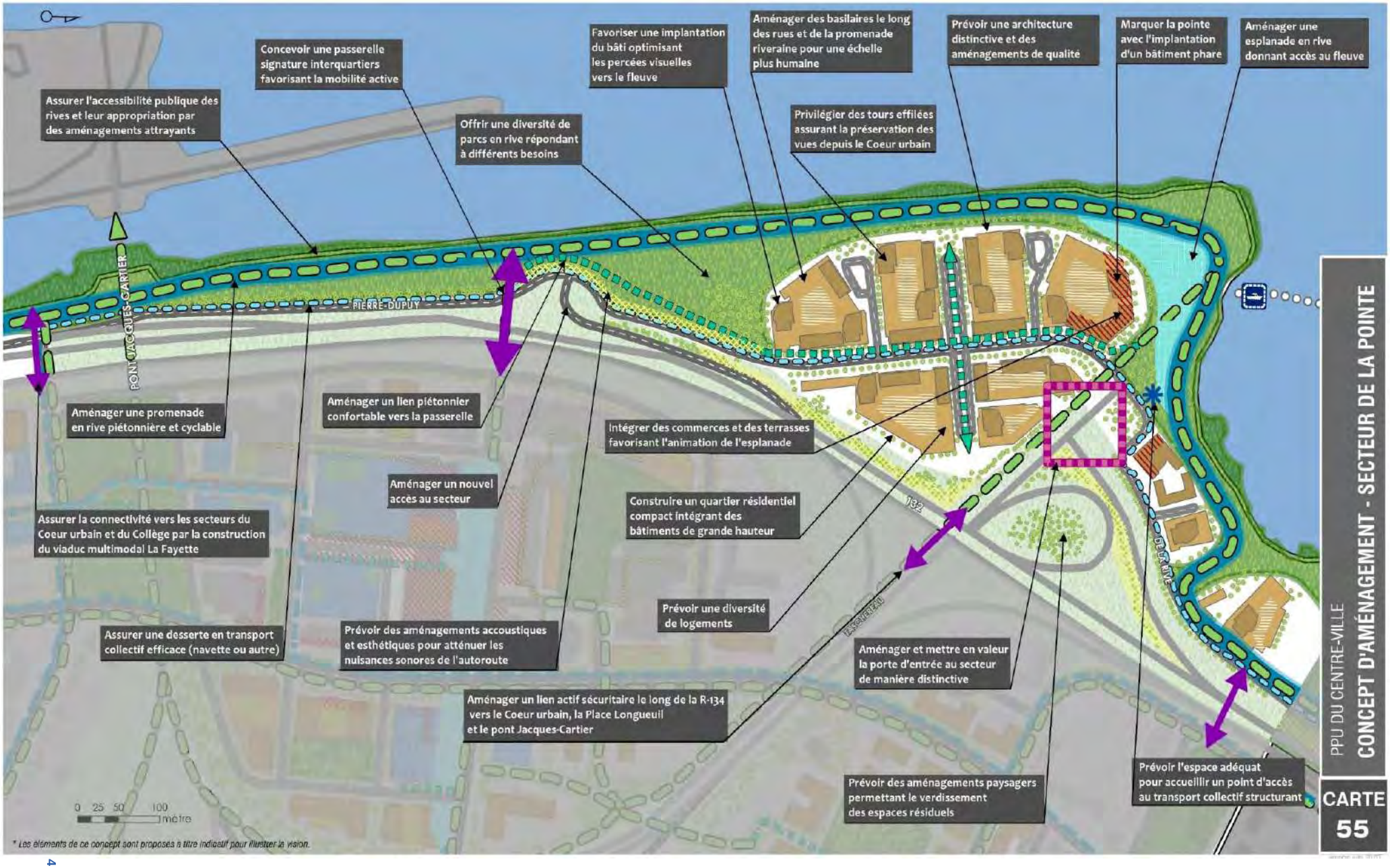
d) Assurer l'accessibilité du secteur par la réalisation des actions qui suivent :

i. Revoir la configuration du réseau routier pour assurer le lien véhiculaire vers et depuis le boul. La Fayette;

ii. Revoir la configuration de l'échangeur R134/R132 pour dégager des espaces voués au développement et optimiser la circulation et l'accessibilité dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin;

iii. Prévoir une offre en transport collectif (navette ou autre) efficiente permettant de desservir adéquatement le secteur en attendant l'arrivée d'un mode TC structurant;

iv. Élaborer une stratégie de stationnement pour les visiteurs et les résidents.



PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR DE LA POINTE

CARTE 55

SOUS-SECTION III LE SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN

718. Le principe directeur est de créer un parc en rive d'envergure, un héritage à partager par l'ensemble des Longueuillois.

719. **Principale composante du grand espace riverain, le secteur du Parc Marie-Victorin est une destination de nature et de récréation. Le fleuve Saint-Laurent inspire les aménagements qui le mettent en valeur au bénéfice de l'ensemble de la collectivité. Un parcours actif continu en rive permet d'assurer les liens vers les quartiers avoisinants et les divers parcs et espaces publics qui bordent cette promenade permettent d'apprécier le paysage et de profiter des lieux de manière attrayante et sécuritaire. Le réaménagement du secteur en un lieu récréatif offre aux citoyens un accès direct à l'eau. La mise en valeur du parc Marie-Victorin favorise son attractivité en offrant des espaces de détente de qualité à la collectivité.**

720. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur du Parc Marie-Victorin visent à :

a) **Faire profiter la collectivité de l'attrait exceptionnel du fleuve et de la nature** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Créer un grand parc en rive tourné vers le fleuve et intégré à l'espace riverain du secteur de la Pointe;

ii. Accroître la superficie récréative du parc Marie-Victorin en abolissant une partie du chemin de la Rive et en transformant les espaces dédiés au stationnement et à l'entreposage en espaces verts;

iii. Réaménager le parc Marie-Victorin en un lieu sécuritaire et confortable;

iv. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

v. Élaborer une stratégie de mise en valeur des berges à des fins publiques;

vi. Aménager une promenade riveraine piétonnière et cyclable attrayante;

vii. Renaturaliser les rives dégradées;

viii. Assurer la protection et la mise en valeur des écosystèmes naturels présents;

ix. Prévoir des aménagements favorisant les activités de contact au fleuve en toute saison (kayak, pêche, pêche blanche, patin, etc.);

x. Aménager des points d'accès aux berges pour favoriser les interconnexions entre le réseau vert et la Route bleue du Grand Montréal;

Image 51 : Aménagement en rive au Jack Evans Boat Harbour à Tweed Head

Image 52 : Sentier pédestre en rive

xi. Assurer la sécurité et le confort de la promenade riveraine par un éclairage d'ambiance et un mobilier adaptés;

xii. Évaluer l'opportunité d'offrir de nouveaux débarcadères à la navette fluviale;

xiii. Optimiser le potentiel de mise en valeur récréotouristique du parc et des autres espaces riverains en réalisant une étude d'opportunité et en assurant sa mise en œuvre;

xiv. Évaluer l'opportunité de bonifier le site du port de plaisance pour en faire un espace public inspirant;

xv. Intégrer une offre commerciale et de services adéquate répondant aux besoins des résidents et des clientèles récréotouristiques;

xvi. Agrémenter le parcours d'arbres et d'aménagements paysagers attrayants;

xvii. Intégrer dans le réaménagement du parc des interventions ou des aménagements réduisant les contraintes sonores associées à la R132;

xviii. Prévoir un lieu d'accueil des visiteurs du secteur du Parc Marie-Victorin.

b) Assurer la perméabilité du secteur avec les quartiers environnants par la réalisation des actions qui suivent :

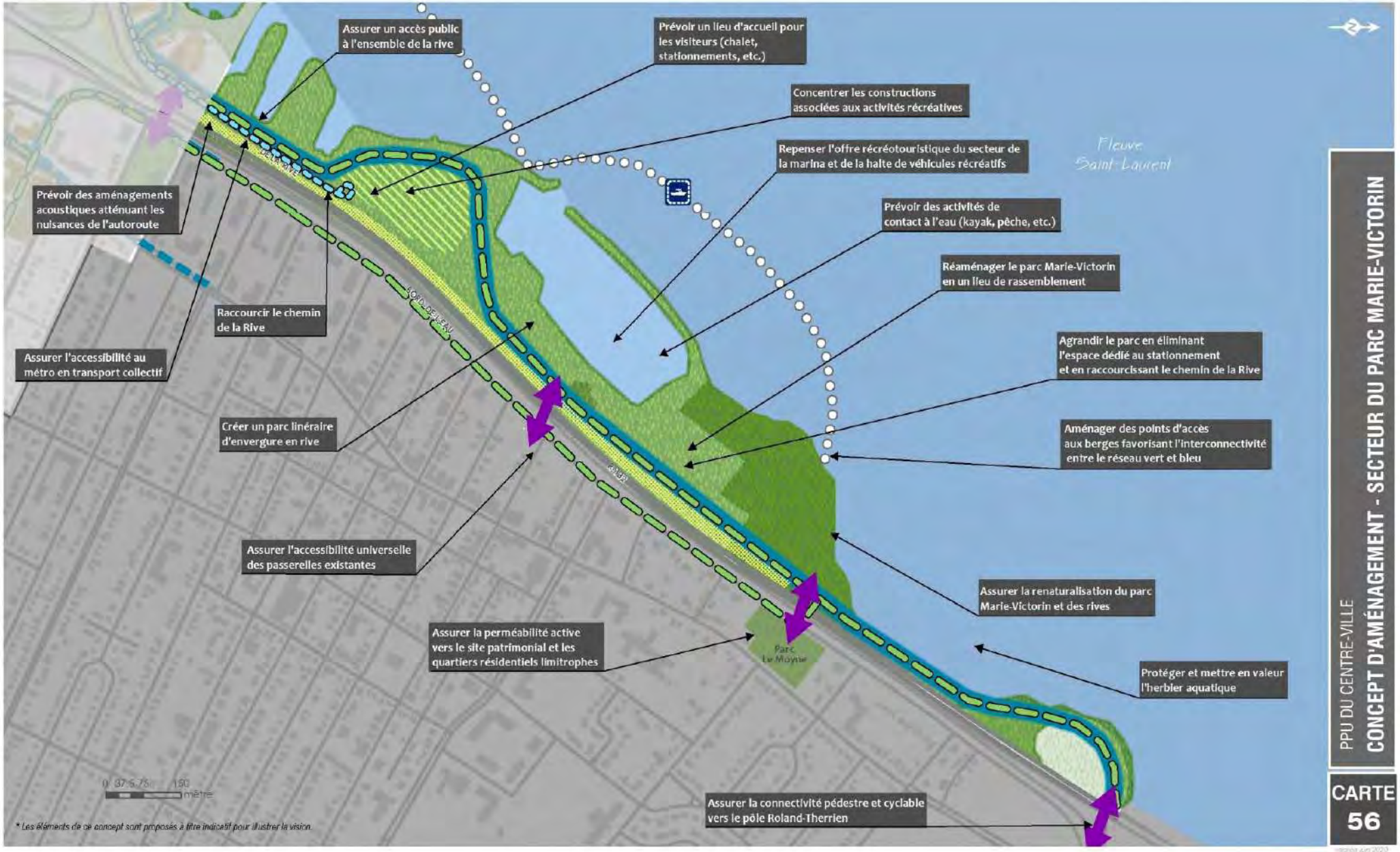
i. Assurer l'accessibilité universelle des passerelles existantes permettant de connecter le secteur du Parc Marie-Victorin aux parcours actifs du Vieux-Longueuil;

ii. Évaluer, le cas échéant, l'opportunité de proposer d'autres options qu'une passerelle advenant la construction d'un nouveau lien ou le réaménagement d'une passerelle franchissant la R132;

iii. Compléter le lien actif prévu à même le viaduc Roland-Therrien permettant de relier le secteur au pôle Roland-Therrien;

iv. Assurer l'accessibilité du secteur en transport collectif (navette ou autre).

Image 53 : Passerelle multimodes actifs au parc Marie-Victorin à Longueuil



PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN

CARTE 56

version juin 2020

SOUS-SECTION IV LE SECTEUR DE LA PLACE LONGUEUIL

721. Le principe directeur est de transformer un centre commercial traditionnel en un quartier multifonctionnel compact.

722. **Le secteur de la Place Longueuil devient un quartier mixte et habité reconnu pour sa complémentarité avec le Cœur urbain et la rue Saint-Charles O. Le centre commercial traditionnel est maintenu mais est redynamisé par une offre résidentielle implantée à même certains stationnement et les espaces récupérés suite à la reconfiguration de la rue Saint-Charles O. Les terrains sont optimisés par l'aménagement de stationnements intérieurs, offrant la possibilité de consolider l'activité commerciale et de services en bordure des rues ou l'introduction de bâtiments résidentiels ou mixtes, ce qui contribue à créer un quartier vivant à échelle humaine. La connectivité active vers le secteur du Cœur urbain, le site patrimonial et les quartiers environnants est maximisée par la passerelle piétonnière et cyclable traversant la R134 et divers autres liens actifs.**

723. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur de la Place Longueuil visent à :

a) Optimiser l'espace par la réalisation des actions qui suivent :

i. Retisser les portions moins dynamiques du centre commercial et les terrains récupérés grâce à la reconfiguration de la rue Saint-Charles O. en favorisant un redéveloppement à des fins résidentielles;

ii. Prévoir un parc central de quartier desservant le nouveau milieu de vie;

iii. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

iv. Réduire le stationnement de surface en privilégiant les stationnements étagés ou intérieurs;

v. Consolider la présence des commerces et services et favoriser leur implantation en bordure de la rue;

vi. Évaluer l'opportunité de repenser le centre commercial tout en s'assurant de maintenir une offre commerciale de proximité diversifiée;

vii. Redévelopper à des fins mixtes la rue Saint-Laurent O.

Image 54 : Bâtiment mixte à Toronto

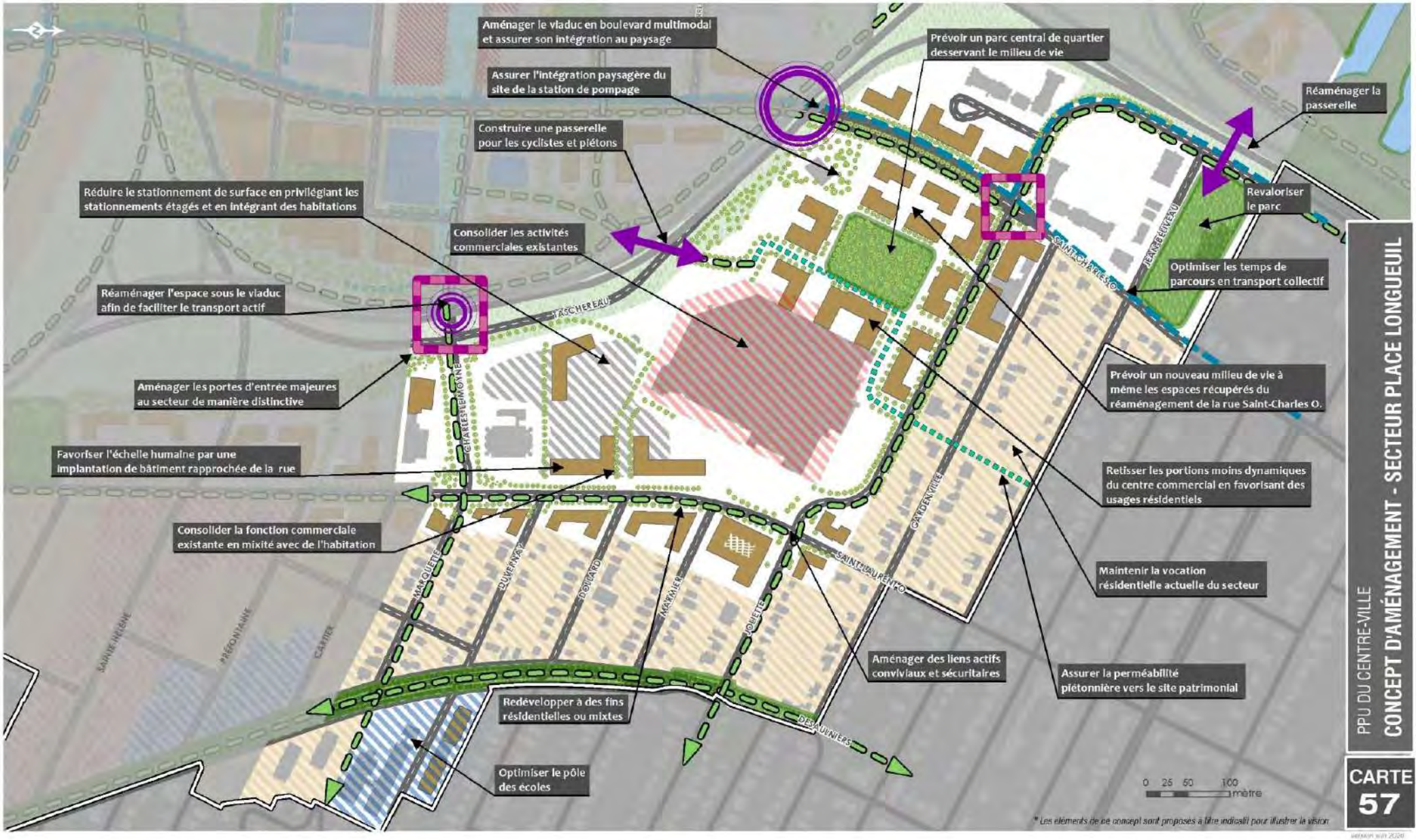
b) Accroître la connectivité active avec les secteurs limitrophes par la réalisation des actions qui suivent :

i. Aménager la rue Saint-Charles O. en boulevard intégrant les modes actifs;

ii. Construire une passerelle permettant de créer un lien piéton/cycliste structurant attrayant vers le Cœur urbain;

iii. Aménager des liens piétonniers et cyclables sécuritaires et confortables le long des rues Saint-Charles O., Joliette, Saint-Laurent. O et de la place Charles-Le Moyne;

iv. Optimiser les temps de parcours en transport collectif par des aménagements préférentiels pour le transport collectif.



PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR PLACE LONGUEUIL

CARTE 57

VERSION AVRIL 2020

SOUS-SECTION V LE SECTEUR DU COLLÈGE

724. Le principe directeur est de planifier un quartier multifonctionnel complémentaire aux activités institutionnelles et qui profite des vues vers le centre-ville de Montréal.

725. **Le secteur du Collège offre un grand potentiel de transformation. Un nouveau milieu de vie y est créé en complémentarité avec l'activité institutionnelle du Collège Champlain. Les vues et les paysages exceptionnels vers Montréal sont mis en valeur. Le développement résidentiel mixte à proximité de la rue Saint-Charles O. respecte l'échelle du quartier. Une modulation des volumes bâtis permet d'augmenter les hauteurs des bâtiments situés en bordure de l'autoroute. Des liens actifs sécuritaires permettent d'assurer la connectivité vers le Cœur urbain et le Terminus Longueuil.**

726. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur du Collège visent à :

a) **Créer un milieu de vie diversifié** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Revoir la gestion du stationnement hors rue afin de permettre le redéveloppement de ce secteur;

ii. Requalifier les terrains situés le long de la R132 à des fins mixtes;

iii. Privilégier des activités complémentaires à l'activité institutionnelle sur les terrains adjacents au Collège Champlain;

iv. Optimiser et valoriser les vues vers Montréal lors de la réalisation de projets résidentiels ou mixtes;

v. Réaménager le site de la station de pompage afin qu'il puisse jouer le rôle d'espace vert accessible;

Image 55 : Modulation des hauteurs d'un bâtiment à Vancouver

vii. Aménager, au cœur du nouveau milieu de vie, un nouveau parc de quartier desservant ses résidents et ceux du quartier résidentiel adjacent;

viii. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

ix. Aménager les espaces résiduels sous le pont et le viaduc La Fayette, notamment en y prévoyant des espaces récréatifs;

x. Atténuer les contraintes associées à l'autoroute et au poste d'Hydro-Québec par des mesures de mitigation adéquates;

xi. Interdire l'installation de panneaux-réclame autoroutiers le long du côté ouest (côté fleuve) de la R132.

b) Consolider la connectivité active vers le cœur urbain et les quartiers limitrophes par la réalisation des actions qui suivent :

i. Aménager une piste cyclable conviviale et sécuritaire entre les secteurs du Collège et du Cœur urbain se connectant au réseau cyclable de Saint-Lambert;

ii. Aménager des accès piétonniers sécuritaires et confortables vers le nouveau parc de quartier afin d'assurer son accessibilité;

iii. Aménager un lien actif (cyclable et piétonnier) dans l'axe du boul. La Fayette afin d'assurer la perméabilité et la connectivité entre les secteurs du Collège et de la Pointe;

iv. Consolider le lien actif sur le boul. La Fayette donnant accès au pont Jacques-Cartier;

v. Sécuriser l'intersection du boul. La Fayette et de la rue Saint-Charles O.;

vi. Planifier le réseau de voies réservées aux autobus de manière à limiter les contraintes aux piétons.

Image 56 : Œuvre «La Vélocité des lieux» à l'entrée de Montréal-Nord

c) Reconfigurer les entrées de ville par la réalisation des actions qui suivent :

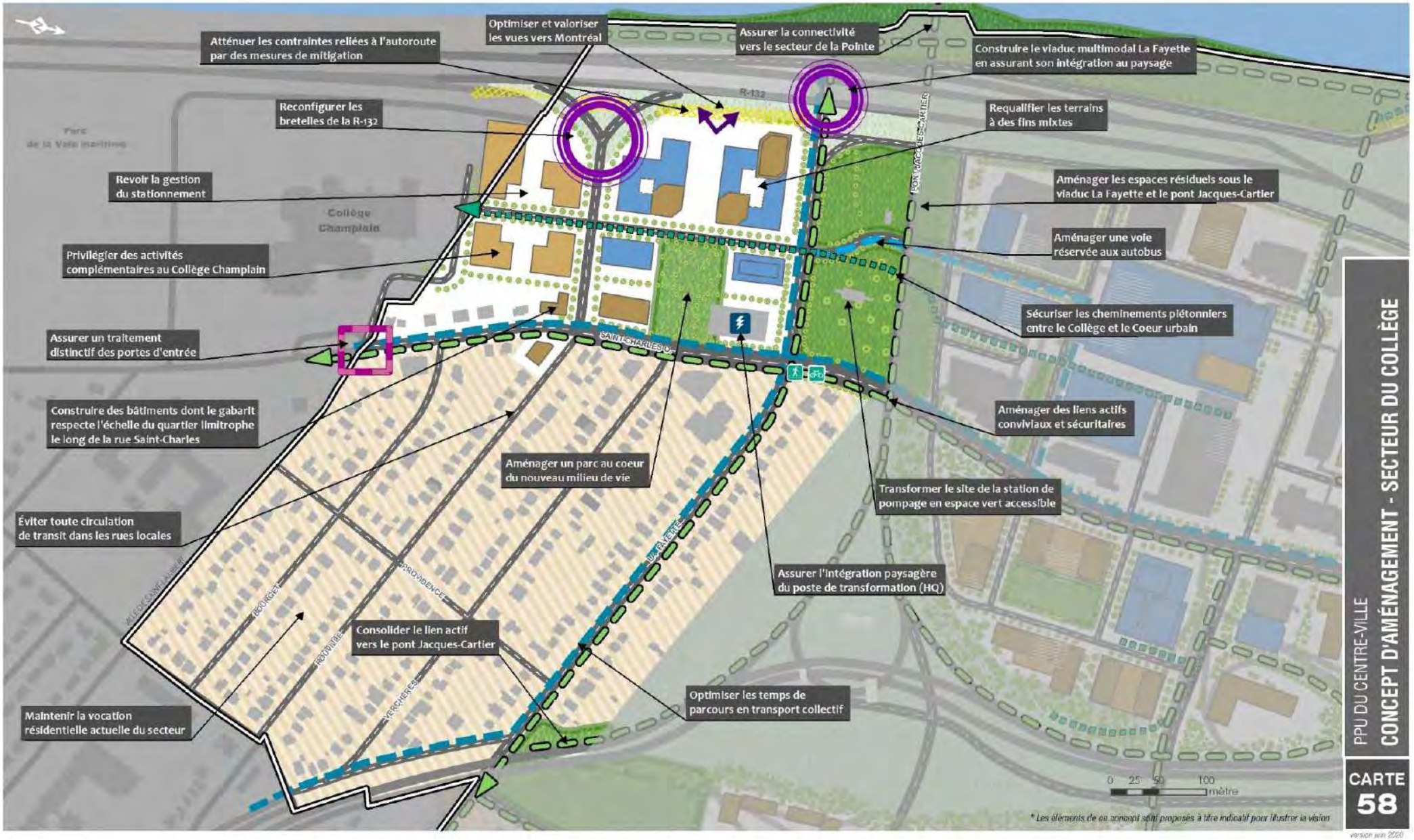
i. Construire le viaduc multimodal La Fayette/R132 vers le secteur de la Pointe en s'assurant de son intégration dans le paysage;

ii. Reconfigurer les bretelles de la R132 en s'assurant d'éviter la circulation de transit sur le réseau de rues locales (rue Rouville, notamment);

iii. Assurer un traitement distinctif des portes d'entrée du secteur du Collège;

iv. Favoriser une meilleure intégration du poste de transformation d'Hydro-Québec dans le paysage.

Image 57 : Aménagement d'un parc sous un viaduc à San Diego (Chicano Park)



PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR DU COLLÈGE

CARTE 58

* Les éléments de ce concept sont proposés à titre indicatif pour illustrer la vision

version juin 2020

SOUS-SECTION VI LE SECTEUR DU PONT

727. Le principe directeur est d'optimiser l'occupation du sol à la sortie du pont et de marquer de manière distinctive cette porte d'entrée au territoire longueuillois.

728 **Le secteur du Pont est optimisé par la reconfiguration des bretelles du pont Jacques-Cartier. Le retissage du tissu urbain permet de construire de nouveaux bâtiments encadrant mieux la rue Saint-Laurent O. L'offre commerciale sur la rue Sainte-Hélène est complémentaire au secteur de la Place Longueuil. La porte d'entrée au territoire longueuillois offre une signature distinctive depuis le pont.**

729. Les **principes d'aménagement et moyens de mise en œuvre** proposés pour le secteur du Pont visent à :

a) **Consolider la rue Saint-Laurent O.** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Retisser à des fins principalement résidentielles les terrains bordant la rue Saint-Laurent O., en particulier les terrains récupérés grâce à la reconfiguration des voies d'accès du pont;

ii. Prévoir une volumétrie permettant de mieux encadrer la rue Saint-Laurent O., tout en s'assurant de l'intégration des nouveaux bâtiments avec ceux des milieux résidentiels existants;

iii. Moduler la volumétrie des bâtiments en augmentant graduellement les hauteurs vers le secteur du Cœur urbain;

iv. Mettre en valeur les espaces résiduels et les talus du pont, notamment par des aménagements paysagers;

v. Consolider à des fins majoritairement résidentielles ou mixtes les terrains déjà développés;

vii. Prévoir un lien cyclable le long de la rue Saint-Laurent O. permettant d'assurer la connectivité interquartiers;

viii. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

b) **Revitaliser la rue Sainte-Hélène** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Élaborer une stratégie de redynamisation de cette artère;

ii. Améliorer le cadre bâti afin de rendre plus attrayant le milieu de vie;

iii. Mettre en place des mesures de verdissement afin de réduire les îlots de chaleur et embellir l'espace public;

iv. Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

c) **Mettre en valeur la porte d'entrée au territoire longueuillois** par la réalisation des actions qui suivent :

i. Assurer un traitement distinctif de la porte d'entrée (art public, aménagement paysager ou autres) depuis le pont;

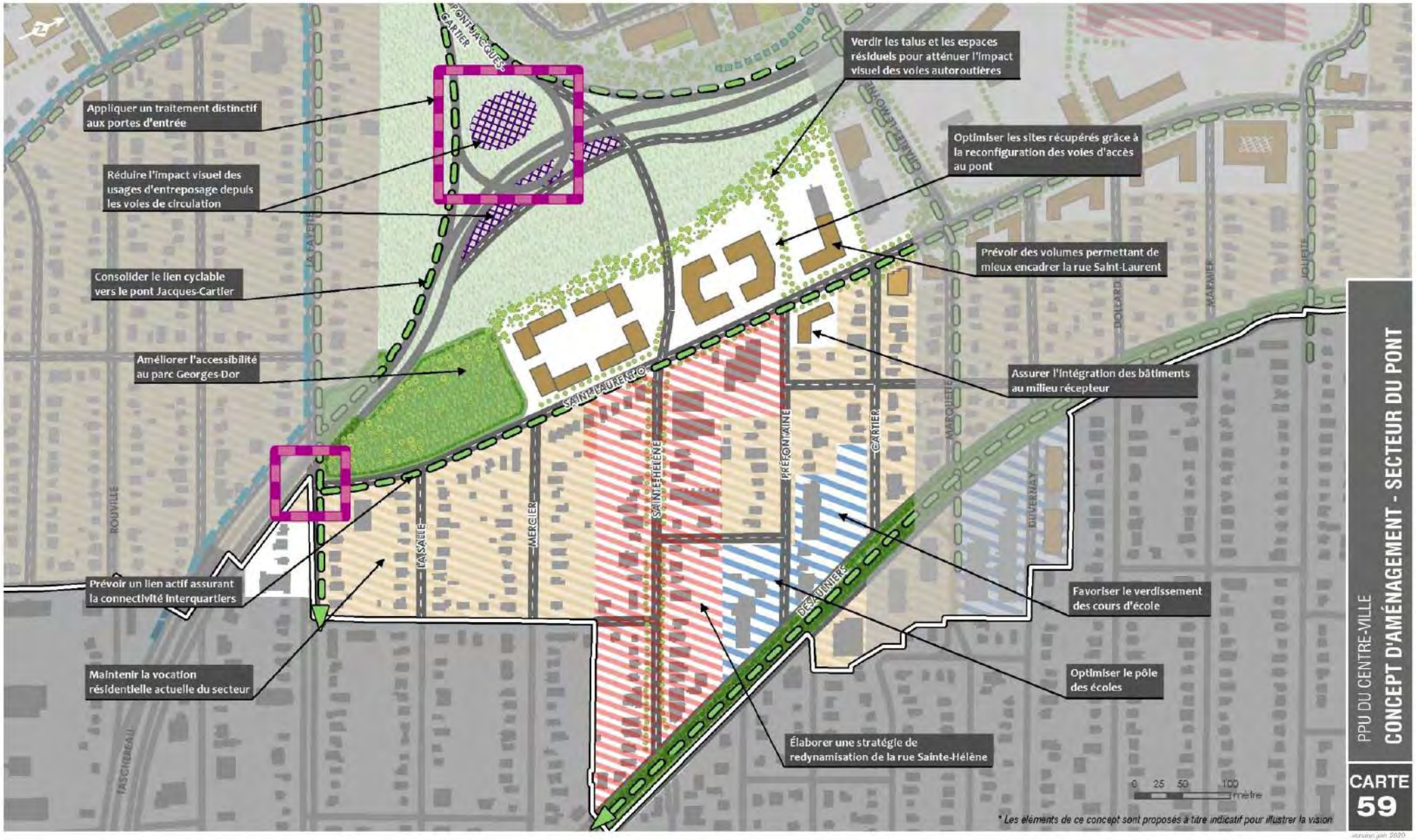
ii.. Réduire l'empreinte au sol des voies de circulation à la sortie du pont;

iii. Relocaliser ou dissimuler les aires d'entreposage de la SPJCC depuis les voies de circulation;

iv. Améliorer l'accessibilité au parc Georges-Dor;

v. Encadrer l'implantation des panneaux-réclame autoroutiers aux abords du pont.

Image 58 : Aménagement proposé pour l'entrée de ville à Montréal depuis le pont Jacques-Cartier



* *Les éléments de ce concept sont proposés à titre indicatif pour illustrer la vision*

PPU DU CENTRE-VILLE

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT - SECTEUR DU PONT

CARTE 59

version juin 2020

SECTION 4 LES ÉLÉMENTS DE COMPOSITION ET DE SIGNATURE URBAINES

730. Pour qu'un espace devienne attractif, l'amalgame d'impressions sensorielles est déterminant. Les éléments de composition urbaine jouent ce rôle et permettent de mieux structurer l'espace. Il s'avère donc essentiel d'identifier certains aspects qui participent à l'identité du centre-ville et qui visent à en faire un milieu unique et identitaire.

SOUS-SECTION I LE CADRE BÂTI

731. Les constructions contribuent, par leur alignement et volumétrie, à encadrer l'espace public, créant ainsi un environnement favorable aux activités humaines. Certaines activités, telles que le service à l'auto sont à proscrire, en particulier dans le Cœur urbain, puisqu'elles sont incompatibles avec un environnement favorisant la mobilité active.

Image 59 : Rez-de-chaussée dynamique, rue University à Toronto

732. L'échelle humaine guide l'élaboration des critères architecturaux et de design. L'architecture préconisée est actuelle, de qualité et offre une signature distinctive rendant plus attractif le centre-ville. En termes de hauteur et de volumétrie du bâti, une transition harmonieuse avec les quartiers limitrophes moins denses est assurée. Les bâtiments de grande hauteur sont disposés stratégiquement de manière à réduire leur impact climatique (vent, ombre, etc.) et contribuent à rendre le paysage urbain attrayant. Le choix de matériaux réfléchissants et l'utilisation de toits verts ou à albédo élevé concourent à réduire les îlots de chaleur du secteur. Les milieux de vie établis de plus faible densité sont maintenus. Toute optimisation de tels secteurs est encadrée, notamment en termes de typologie, d'implantation, de volumétrie, de densité ou d'architecture.

Image 60 : Terrasse ouverte sur la rue

733. Une attention particulière est accordée aux rez-de-chaussée des bâtiments. Dans certains secteurs, une offre variée en activités commerciales et en services communautaires est privilégiée pour répondre aux besoins de toutes les clientèles. L'interface entre les espaces extérieurs et intérieurs est optimisée, ce qui contribue à l'animation de l'espace public, notamment sur l'Esplanade, et les murs aveugles sont évités.

734. Les principes d'accessibilité universelle sont appliqués à la conception des bâtiments et de l'espace public pour en faire un milieu de vie accessible à tous.

Image 61 : Aménagements urbains à échelle humaine, rue Garibaldi à Lyon

Image 62 : Terrasses ombragées à Chicago

SOUS-SECTION II LES ESPACES PUBLICS ET LE MOBILIER

Image 63: Main Street Garden Park à Dallas

735. La transformation des sites sous-utilisés, par l'implantation de nouveaux bâtiments à vocation résidentielle, commerciale ou autres, combinée à la création d'espaces collectifs, permet d'accroître la compacité du centre-ville et favorise l'échelle humaine le rendant plus attrayant et dynamique.

736. Cette dimension humaine constitue l'un des principes clés guidant, notamment, l'aménagement de l'Esplanade et de son prolongement. Outre son accessibilité universelle ou sa visitabilité, plusieurs éléments doivent être considérés dans l'aménagement de cet espace public structurant pour le confort de ses usagers tels que les conditions d'ensoleillement, les effets éoliens environnants ou le bruit autoroutier. La durée des activités pratiquées sur place a également une incidence sur la vitalité du site et la qualité de vie de ses résidents, travailleurs et visiteurs.

737. Pour accroître le confort et l'attrait des piétons et transformer l'Esplanade en un lieu de rencontre attractif, la qualité, le design, l'accessibilité et la convivialité des aménagements et du mobilier urbain jouent un rôle de premier plan. Ce mobilier doit répondre aux besoins des diverses clientèles (repos, lecture, lunch, mobilité réduite, etc.) et aux impératifs de l'accessibilité universelle.

Image 64 : Place publique Jean-Paul-Riopelle, Quartier international à Montréal

738. Pour rendre l'Esplanade accueillante à toute heure de la journée et à l'année, le mobilier choisi, permanent ou temporaire, est novateur et contribue à l'identité du lieu. Sa flexibilité permet de s'adapter aux divers événements proposés.

739. La portion ouest de l'Esplanade est aménagée en espace vert et boisé offrant des aires ombragées aux usagers. Ce parc permet de faire le lien avec la passerelle vers le secteur de la Pointe.

740. Dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin, les nuisances sonores et visuelles associées au réseau routier supérieur constituent des éléments particuliers à considérer. Des aménagements optimisant le confort des usagers tout en mettant en valeur les vues et les paysages fluviaux sont favorisés le long de la promenade riveraine. Les éléments vent et eau et l'environnement naturel inspirent les aménagements et commandent un mobilier permettant de valoriser le potentiel paysager du site en toutes saisons : belvédères, aires de repos, de lecture, de jeux, etc.

Image 65 : Promenade Samuel-de-Champlain à Québec

741. L'ensemble des secteurs du centre-ville prévoit des parcs de quartier aménagés de manière à répondre aux besoins des résidents. Le mobilier, confortable et de qualité, et les aménagements s'harmonisent à celui de l'ensemble du centre-ville. Les liens cyclables et pédestres vers les quartiers limitrophes sont accessibles, conviviaux et offrent des aménagements attractifs (aire de repos, zones d'ombre, etc.).

742. Dans un souci d'harmonisation au sein de la centralité de ville (qui inclut également le secteur de la rue Saint-Charles O. et le pôle Roland-Therrien), une réflexion doit être menée quant au design et à la localisation des éléments de mobilier urbain utilitaire, culturel et paysager (poubelles, bancs, colonne d'affichage, abribus, etc.). Les objectifs à rencontrer : durabilité, design, encombrement minimal, alignement, cohérence d'ensemble. Le mobilier proposé doit exprimer l'identité du centre-ville, permettre l'animation commerciale et culturelle, susciter la rétention des clientèles, favoriser les déplacements actifs et faciliter l'hébergement des événements

Image 66 : Skatepark sous un viaduc à Stockholm

culturels. Une continuité dans le design du mobilier et l'aménagement de l'espace public doit se retrouver dans l'ensemble du centre-ville, de même qu'une certaine filiation avec les autres composantes de la centralité de ville.

743. Par ailleurs, l'aménagement des espaces résiduels est privilégié. Les espaces libres sous le futur viaduc du boul. La Fayette et le pont Jacques-Cartier offrent un potentiel d'aménagement. Ces endroits sont transformés en des lieux de récréation diminuant ainsi le sentiment d'insécurité, d'inconfort et de brisure qui leur sont associés. Plusieurs possibilités s'offrent à ces sites et pourront être évaluées selon les besoins de la collectivité et des résidents.

Image 67 : Mur d'escalade, parc Millennium à Chicago

SOUS-SECTION III LES PASSERELLES ET LES CHEMINEMENTS ACTIFS

744. Dans l'ensemble du centre-ville, les parcours actifs sont conçus de manière à être accessibles universellement et à optimiser le confort et la sécurité des utilisateurs en offrant, notamment, du mobilier favorisant le repos, l'accès à des aires ombragées et un éclairage adéquat. Des équipements novateurs aux intersections permettent de prioriser les utilisateurs du transport actif.

745. Le réseau de passerelles interquartiers est bonifié afin que l'ensemble de la collectivité ait accès aux divers secteurs du centre-ville en transport actif. Afin de relier le Cœur urbain au secteur de la Pointe, une passerelle au design unique, ayant tous les attributs pour devenir un point de repère identitaire, est aménagée. Sa forme permet de protéger ses utilisateurs des intempéries et de réduire son impact visuel depuis les immeubles résidentiels voisins et la qualité de son architecture rend attrayants les déplacements actifs.

Image 68 : Pont piétonnier à Vancouver

746. Une seconde passerelle piétonnière et cyclable est aménagée entre le Cœur urbain et le secteur de la Place Longueuil.

747. Le réseau de passerelles inter-édifices permettant de relier les divers bâtiments résidentiels et de bureaux entre eux et vers le métro constitue un élément architectural unique et identitaire du Cœur urbain. Sa revitalisation, basée sur des principes de modernité, de légèreté et d'accessibilité universelle est privilégiée afin d'offrir une expérience visuelle unique à toute la collectivité. De nouveaux liens pourraient être aménagés pour consolider cette spécificité du Cœur urbain. L'extension de ce réseau devra être intégrée au paysage en termes d'architecture, de design et d'éclairage et avoir un impact minime sur l'animation du domaine public.

Image 69 : Passerelle BP à Chicago

SOUS-SECTION IV LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES

748. Les composantes paysagères font partie intégrante de chaque aménagement et projet de développement réalisé dans le centre-ville. La plantation d'arbres le long des axes de déplacement permet notamment de diminuer les îlots de chaleur et de réduire les contraintes associées au vent. Elle permet également d'embellir et de mieux encadrer l'espace public, rendant plus agréables et attractifs les déplacements actifs. L'aménagement paysager des talus et des espaces résiduels concourent à bonifier la canopée de l'ensemble du secteur. Une attention particulière est apportée au design et à l'aménagement des espaces en favorisant une variété de végétaux et en

Image 70 : Passerelle au centre commercial Beaugrenelle à Paris

variant les ambiances afin d'offrir une expérience agréable et unique aux résidents et visiteurs.

749. Les parcs existants sont bonifiés en termes d'aménagement et de design et complétés par des espaces de récréation et de détente répondant aux besoins des diverses clientèles. Ces espaces verts sont reliés entre eux par des cheminements piétonniers et cyclables formant un réseau d'espaces verts publics intégrant, lorsque possible, des espaces privés. Les divers parcs en rive complètent l'offre et permettent à la collectivité de profiter des attraits qu'offrent le fleuve et ses paysages.

750. L'agriculture urbaine sous toutes ses formes, que ce soit les jardins communautaires, l'agriculture sur toits, la plantation d'arbres fruitiers ou la culture en bacs, est pratiquée à même les milieux de vie et contribue à l'embellissement urbain tout en favorisant les activités de socialisation et l'accessibilité à une nourriture locale de qualité.

Image 71 : Ruches au parc Millennium à Chicago

Image 72 : Rue Bloor à Toronto

Image 74 : Agriculture urbaine sur les toits

Image 75: Agriculture urbaine sur la High Line à New York

Image 73 : Milieu urbain et infrastructure verte à Lyon

Image 76 : Plaza Santa Barbara à Madrid

Image 77 : Fontaine et verdure à Chicago

SOUS-SECTION V LES AMÉNAGEMENTS ÉCORESPONSABLES

751. L'aménagement d'infrastructures vertes et de biorétention optimise la gestion des eaux de ruissellement. Les domaines public et privé utilisent la végétation de manière créative pour gérer efficacement les eaux de pluie et de fonte et augmenter le couvert végétal (toit vert, revêtement de sol perméable, bande filtrante, jardin de pluie, etc.). Ces diverses pratiques permettent de limiter les épisodes de surverses, d'alimenter la nappe phréatique, d'améliorer la qualité de l'air et de l'eau tout en contribuant au verdissement du centre-ville et à la réduction des îlots de chaleur.

Image 78 : Jardin de pluie à Montréal

752. La conception des bâtiments et les matériaux utilisés répondent à des critères de durabilité et de performance environnementale (toit vert ou à albédo élevé, matériaux réfléchissants, isolation réduisant la consommation d'énergie, maximisation des gains passifs d'énergie, réutilisation des eaux de pluie et des eaux grises, etc.). Des mesures de mitigation adéquates sont appliquées (matériaux de construction, rendement acoustique des portes et fenêtres, orientation des bâtiments et des pièces de vie, etc.) afin d'assurer un niveau de bruit acceptable dans les espaces intérieurs et extérieurs. Des aménagements adéquats (mur, écran végétal, etc.) permettent également d'atténuer les contraintes sonores et visuelles associées aux infrastructures routières.

Image 79 : Mur végétal à Chicago

753. Dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin, le respect de la plaine inondable et des rives du fleuve Saint-Laurent est assuré par une bande minimale de protection et par l'appropriation approximative des 25 premiers mètres de la berge à des fins publiques. L'ensemble écologique d'intérêt du parc Marie-Victorin et l'herbier aquatique présent dans le fleuve sont préservés et mis en valeur (centre d'interprétation ou autre). Les milieux sensibles en rive et dans le boisé du parc sont protégés. Les berges y sont réhabilitées et renaturalisées.

SOUS-SECTION VI L'ÉCLAIRAGE ET LA MISE EN LUMIÈRE

754. L'éclairage est optimisé dans l'ensemble du centre-ville afin d'accroître la sécurité des usagers et des résidents et de bonifier l'encadrement visuel des lieux, tout en réduisant son impact environnemental (pollution lumineuse). Les parcours piétonniers et cyclables ainsi que les espaces publics intègrent un système d'éclairage efficace qui contribue aussi à les mettre en valeur.

755. La mise en lumière joue un rôle de premier plan dans l'ambiance du centre-ville et participe à la définition de son identité. Les éclairages architecturaux uniques et novateurs qui mettent en valeur les éléments distinctifs des bâtiments sont privilégiés. La vocation de chaque lieu peut également être soulignée par l'utilisation d'un éclairage particulier.

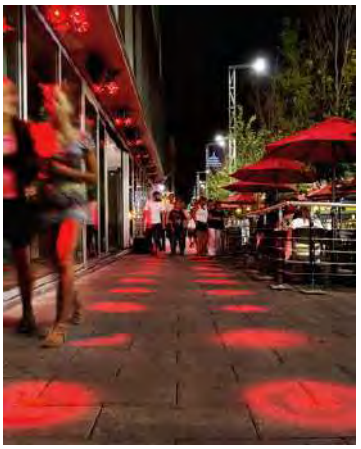
756. L'éclairage du domaine public et des édifices intègre des technologies et des produits d'éclairage efficaces. Un système d'animation scénographique et d'affichage culturel permet de mettre en valeur les spectacles et les événements du Cœur urbain et contribue à l'animation de l'Esplanade en toutes saisons. Un plan lumière permet de préciser la stratégie de mise en lumière de l'Esplanade et de son prolongement vers le Complexe culturel et de l'encadrer afin de limiter les effets de pollution lumineuse.

757. Un traitement artistique singulier mettant notamment en valeur les piliers du pont et des viaducs La Fayette et Saint-Charles O. ainsi que les passerelles piétonnières et cyclables est encouragé afin d'offrir une identité à ces lieux et accroître le sentiment de sécurité.

Image 80 : Projection lumineuse sous un

Image 81 : Luminaires de rue à Chicago

Image 82 : Place Émilie-Gamelin à Montréal



Images 83 et 84 : Quartier des spectacles à Montréal

SOUS-SECTION VII L'AFFICHAGE

758. L'affichage est contrôlé de manière à éviter sa surabondance et offrir au regard un paysage de qualité. L'harmonie en termes de gabarit, de style et de matériau est recherchée et encadrée par des lignes directrices. L'uniformisation de la signalisation est privilégiée pour assurer une plus grande efficacité de communication vissant l'ensemble des clientèles, en particulier celles malvoyantes ou malentendantes.

759. L'installation des panneaux-réclames autoroutiers est encadrée dans l'ensemble des secteurs du centre-ville à l'exception des secteurs de la Pointe, du Parc Marie-Victorin et du Collège où ils sont interdits le long de la R132 (côté ouest ou fleuve).

760. L'affichage dans le Cœur urbain se distingue par son caractère artistique, culturel et ludique qui permet de marquer la vocation culturelle de ce secteur. L'usage d'enseignes numériques et d'affichage dynamique contribue à son identité.

761. Des bornes de jalonnement dynamique des espaces de stationnement disponibles et des panneaux d'affichage électronique des activités offertes dans le centre-ville informent les visiteurs et les usagers en temps réel.

Image 86 : Affichage urbain moderne en France

Image 86 : Jalonnement dynamique à Québec

Image 87 : Panneaux signalétiques à Dublin

Image 88 : Mobilier urbain tactile en France

SOUS-SECTION VIII L'ART PUBLIC

762. L'art public permet au centre-ville de se démarquer et offre, plus particulièrement dans le Cœur urbain, une occasion de promouvoir sa vocation de pôle culturel et de divertissement. Les arts visuels sous toutes leurs formes y occupent une place importante, tant sur les domaines public que privé. Les sculptures, murales et autres formes d'expression artistique sont encouragées. Les œuvres proposées offrent aux visiteurs une variété d'expériences et d'échelles. Certaines œuvres monumentales exercent une fonction signalétique dans le paysage urbain, tandis que d'autres se laissent découvrir par un contact plus intime. Les œuvres existantes, notamment celles du parc Marie-Victorin, sont mises en valeur et actualisées.

763. Dans l'ensemble du centre-ville, l'installation permanente ou temporaire d'œuvres d'art permet de créer une expérience urbaine distinctive pour tous.

764. Aux portes d'entrée du centre-ville, un traitement particulier prévoyant l'intégration d'œuvres d'art permet de leur attribuer un caractère distinctif tout en jouant un rôle de point de repère dans la ville.

765. L'aménagement de supports et de stationnements pour vélos à proximité des lieux générant de l'achalandage encourage les déplacements actifs et l'intermodalité. Une intégration à leur environnement par un design original et moderne permet d'apporter un nouvel élément de signature au centre-ville, en particulier dans le secteur du Cœur urbain.

Image 89 : Les Girouettes à Shanghai

Image 90 : Exemple d'art public intégré au mobilier

Image 91: Calder's Flamingo à Chicago

Image 92: Whiteout de Erwin Redl. Madison Square à New York

Image 93 : Art public en Allemagne

Image 94 : Galerie d'art sous un viaduc à Chicago

Image 95 : Support à vélos originaux

Image 96: Crown Fountain à Chicago

SECTION 5 LE CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

SOUS-SECTION I LES AFFECTATIONS DU SOL ET LES FONCTIONS AUTORISÉES

766. Les affectations du sol définissent la vocation dominante des différentes portions du territoire visé par le PPU du centre-ville de façon à répondre à la vision, aux orientations et au projet d'aménagement retenu pour l'ensemble du centre-ville. Les seuils de densité résidentielle minimaux et le nombre d'étages prescrits pour certaines aires d'affectation du sol assurent l'optimisation de l'occupation du sol en réponse aux attentes du Schéma dans le respect de la capacité d'accueil du secteur et des milieux limitrophes.

767. Le PPU du centre-ville réfère directement aux affectations du sol (délimitation des aires d'affectation du sol, activités autorisées ou prohibées, critères, etc.) aux seuils de densité résidentielle minimums et au nombre d'étages définis précédemment au Plan d'urbanisme. Le PPU du centre-ville précise cependant, pour certaines aires d'affectation du sol, des critères qui s'ajoutent aux exigences spécifiques prévues ailleurs au Plan d'urbanisme.

768. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Résidentielle »

769. Dans l'aire d'affectation du sol RE-3.38 :

a) L'implantation d'une construction dans le secteur de la Pointe doit tenir compte des percées visuelles depuis les bâtiments résidentiels ou mixtes de la rue De La Barre.

770. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Mixte »

771. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.06 :

a) Les grandes surfaces commerciales, les services au volant, les postes d'essence ou les services de mécanique véhiculaire ne sont pas autorisés;

b) Tout projet de redéveloppement réalisé sur les terrains localisés à l'est de la rue Saint-Charles O. dans le secteur du Cœur urbain ou sur le terrain localisé au sud du boul. La Fayette dans le secteur du Collège doit intégrer un parc ou un espace vert s'inspirant des concepts d'aménagement illustrés aux cartes 54 et 58;

c) Aucun balcon, galerie, patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier ne peut être aménagé sur une façade faisant front à la rue Saint-Charles O., à l'Esplanade ou à la place Charles-Le Moyne.

772. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.14 :

a) Les services au volant, les postes d'essence ou les services de mécanique véhiculaire ne sont pas autorisés;

b) Aucun balcon, galerie, patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier ne peut être aménagé sur une façade faisant front à la rue Saint-Laurent O ou à la place Charles-Le Moyne.

773. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.15 :

a) Tout projet de redéveloppement intégrant la l'activité résidentielle doit prévoir un parc ou un espace vert s'inspirant du concept d'aménagement illustré à la carte 57;

b) Les grandes surfaces commerciales, les services au volant, les postes d'essence ou les services de mécanique véhiculaire ne sont pas autorisés;

c) Aucun balcon, galerie, patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier ne peut être aménagé sur une façade faisant front aux rues Saint-Charles O. ou Saint-Laurent O.

774. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.16 :

a) Les grandes surfaces commerciales, les services au volant, les postes d'essence ou les services de mécanique véhiculaire ne sont pas autorisés;

775. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.29 :

a) Les grandes surfaces commerciales, les services au volant, les postes d'essence ou les services de mécanique véhiculaire ne sont pas autorisés.

776. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Publique et institutionnelle »

777. Dans l'aire d'affectation du sol PI-3.16 ou PI-3.19 :

a) L'habitation de toutes catégories ou les services d'hébergement ne sont pas autorisés;

b) Seules les activités associées à l'enseignement scolaire primaire et secondaire sont autorisées comme usage principal sur les lots 2 630 692, 2 630 693 et 2 632 413.

778. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Espace vert et récréation »

779. Dans l'aire d'affectation du sol ER-3.39 :

a) Une aire souterraine de stationnement ou de manutention des marchandises ou des matières résiduelles est autorisée. Cette aire peut desservir une activité autre que celles autorisées dans l'aire d'affectation du sol et cette activité peut se trouver sur un autre terrain.

SOUS-SECTION II LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

780. Au fil des dernières années, le développement s'est accentué dans le centre-ville redynamisant particulièrement le Cœur urbain. Cependant, l'offre en superficies vacantes disponibles à des fins de développement demeure restreinte (lorsqu'on exclut les terrains occupés par des aires de stationnement). Ces opportunités de développement se concentrent principalement sur des terrains actuellement occupés par de vastes stationnements de surface (secteurs du Cœur urbain et du Collège) ou par des terrains vacants (secteur de la Pointe).

781. Le centre-ville recèle par ailleurs un grand potentiel de redéveloppement, soit une consolidation, une requalification ou une optimisation des superficies bâties. Ces terrains pourraient potentiellement être transformés et accueillir de nouveaux bâtiments à vocation résidentielle, commerciale, institutionnelle ou de bureau, mais également des espaces voués à la récréation et à la socialisation.

782. Les terrains à développer ainsi que les sites potentiels de redéveloppement sont identifiés à la carte 60.

783. Les projections de développement présentées au tableau 55 sont calculées en fonction des seuils de densité minimums prescrits au PPU du centre-ville. Elles permettent de démontrer le respect de l'atteinte des seuils minimums prescrits au Schéma pour ce secteur. En effet, si l'ensemble des sites identifiés à la carte 60 était développé à des fins résidentielles, environ 9 255 nouveaux logements pourraient être implantés dans le centre-ville. Ceci correspond à une densité nette de 235 log./ha ou brute de 280 log./ha, soit au-delà des seuils minimums prescrits au Schéma.

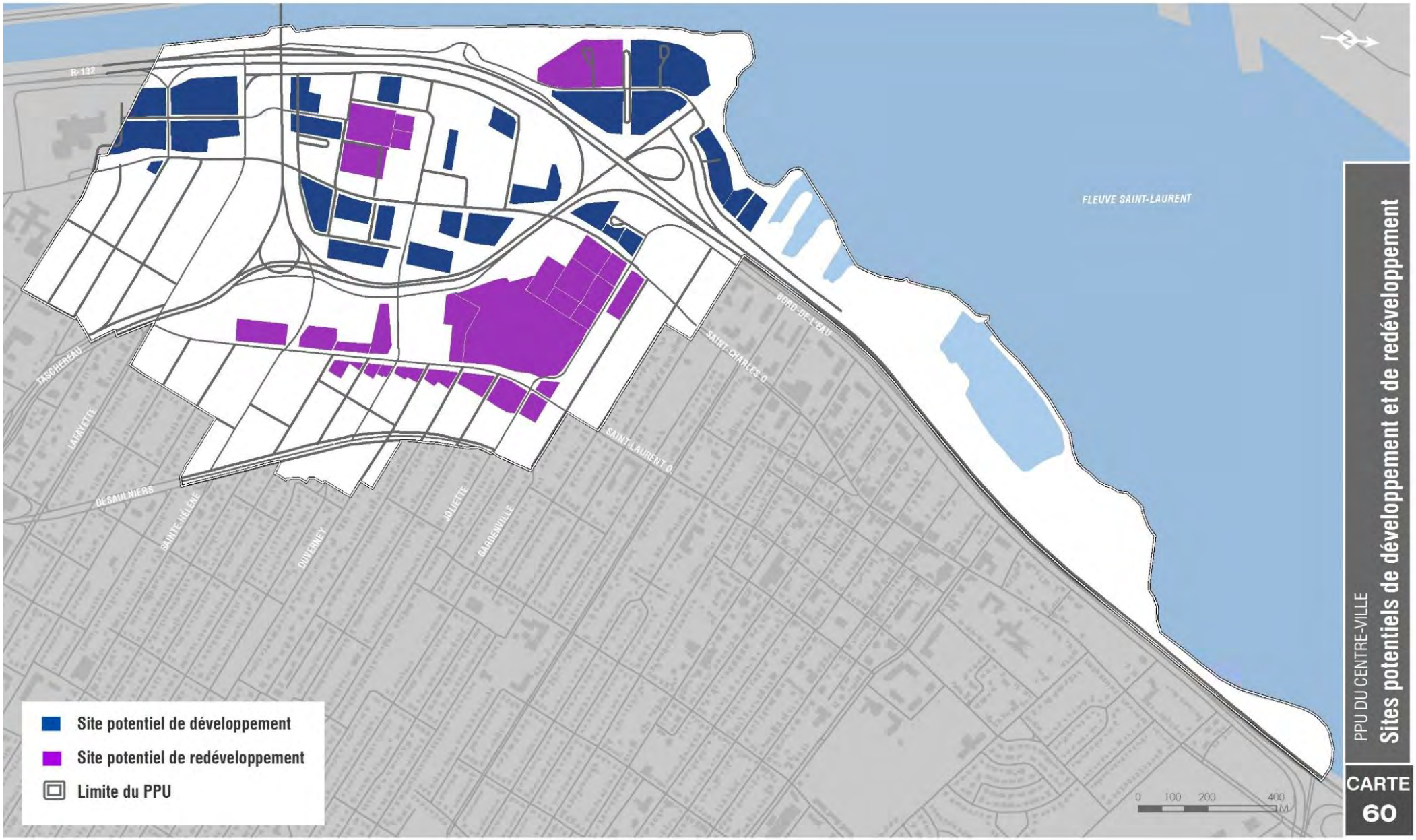
Tableau 55 : Les projections de développement résidentiel

	1˚	2˚	3˚	4˚	5˚	6˚
1˚	Aire d'affectation du sol	Sup. nette[1] (ha)	Sup. nette applicable [2] (ha)	Densité brute min. (log. /ha)	densité nette min. (log. /ha)	Logements potentiels
2˚	MX-3.06	13,8	10,2	350	438	4 210
3˚	MX-3.14	3,3	2,9	250	313	995
4˚	MX-3.15	4,9	4,9	100	125	630
5˚	MX-3.16	2,7	1,4	60	75	110
6˚	MX-3.20	2,6	1,7	180	225	385
7˚	RE-3.38	9,5	9,5	200	250	2 385
8˚	RE-3.39	0,8	0,8	75	94	75
9˚	RS-3.49	0,9	0,9	200	250	215
10˚	RE-3.50	1,0	1,0	200	250	250
11˚	**TOTAL**	**39,5**	**33,3**	**235**	**280**	**9 255**

[1] Compte tenu du contexte fortement urbanisé du centre-ville, des superficies nettes ont été utilisées puisque le réseau viaire est essentiellement en place. Pour les plus grands sites où l'aménagement de rues est requis, la superficie de ces dernières a été retirée (en se basant sur les concepts illustrés au PPU).

[2] Pour les sites de développement et de redéveloppement mixtes, une proportion de 50 % de la superficie de certains terrains a été retirée lors du calcul des densités.

784. Le concept d'aménagement préconisé par le PPU du centre-ville permet un potentiel d'implantation d'environ 150 000 m^2 de bureaux au sein du Cœur urbain.



PPU DU CENTRE-VILLE

Sites potentiels de développement et de redéveloppement

CARTE 60

SECTION 6 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

785. Les principes d'aménagement du domaine public

786. Cette section présente les principes d'aménagement qui guideront la planification, l'aménagement et le développement du domaine public du centre-ville. Certaines des balises plus spécifiques précisées aux sections suivantes devront également être prises en considération lors de la planification et l'aménagement du domaine public, en les adaptant, le cas échant.

787. Les principes relatifs à la **trame urbaine** sont :

a) Reconfiguration des accès et des sorties du réseau routier supérieur afin de séparer les circulations associées à ce réseau, de désenclaver le secteur de la Pointe et de retisser la trame urbaine du centre-ville en dégageant de nouveaux sites de développement;

b) Création d'un réseau de voies de circulation locales propre au centre-ville, favorisant la perméabilité des déplacements locaux et la mise en valeur des sites de développement;

c) Création d'un milieu de vie et d'emploi et d'un lieu de destination centré sur l'Esplanade;

d) Consolidation des liens actifs convergeant vers le Cœur urbain en optimisant la sécurité et le confort des usagers;

e) Optimisation de l'emprise dédiée aux transports actif et collectif par un partage équitable de la voie publique;

f) Traitement des intersections priorisant et sécurisant les déplacements actifs;

g) Perméabilité cyclable et pédestre dans le centre-ville, particulièrement vers le Cœur urbain, afin d'assurer une accessibilité optimale à l'ensemble des bâtiments et espaces publics;

h) Perméabilité cyclable et pédestre dans le secteur de la Pointe afin d'assurer une accessibilité à la promenade riveraine depuis la rue Pierre-Dupuy et le chemin de la Rive (accès prévus aux endroits stratégiques, notamment pour les résidents des bâtiments implantés de l'autre côté de ces voies de circulation);

i) Mesures de mitigation (design des intersections, feux, signalisation, etc.) limitant la circulation de transit dans les rues locales (telles rues Rouville et Pierre Dupuy).

788. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Intégration d'un mobilier urbain distinctif, mais en cohésion avec celui proposé dans les autres portions de la centralité de ville et respectant les principes suivants : durabilité, encombrement minimal, alignement, design et cohérence d'ensemble;

b) Sécurisation des espaces publics et des parcours actifs par des aménagements, une signalisation et un éclairage adéquats;

c) Intégration des notions d'accessibilté universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

d) Affichage dynamique du domaine public structurant pour l'animer et informer la population;

e) Dynamisation de l'Esplanade par l'introduction d'éléments et d'aménagements assurant son animation entre les grands évènements (terrasses, art public, fontaines, patinoire, etc.);

f) Programmation diversifiée tenant compte des attentes et besoins des résidents du centre-ville;

g) Création d'une identité propre au centre-ville par la disposition d'œuvres publiques (programmation permanente ou éphémère) et par le déploiement d'un plan lumière portant une signature distincte;

h) Mise en valeur d'espaces ciblés (tels sorties du métro, portes d'entrée du centre-ville, parvis du Complexe culturel) par un éclairage distinctif;

i) Mise en valeur et traitement distinctif des portes d'entrée de ville depuis le pont Jacques-Cartier et la R132 (art public, aménagement, etc.);

j) Optimisation des espaces vacants situés sous le pont Jacques-Cartier et du viaduc La Fayette, le cas échéant, à des fins publiques, récréatives, paysagères ou autres;

k) Mise en réseau des espaces publics et intégration, le cas échéant, des espaces privés commerciaux et institutionnels;

l) Mise en place d'éléments repères pouvant être perçus du fleuve;

m) Protection et valorisation des vues sur le fleuve et vers Montréal.

789. Les principes relatifs à la **mobilité** sont :

a) Intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité dans l'aménagement du domaine public;

b) Attention portée au design et à l'intégration des infrastructures et des équipements de transport (échangeur, abribus, etc.);

c) Modernisation des passerelles existantes traversant la R132 (accessibilité universelle et confort, notamment);

d) Actualisation, modernisation et déploiement du réseau de passerelles inter-édifices existant (accessibilité universelle, etc.) afin de renforcer cet élément signature du centre-ville;

e) Aménagement d'un parcours actif et récréatif continu en rive (promenade riveraine) reliant de manière sécuritaire, confortable et attractive le centre-ville au pôle Roland-Therrien, à Saint-Lambert et Boucherville (sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire);

f) Construction d'une passerelle dans le prolongement de l'Esplanade permettant de relier le Cœur urbain aux berges du fleuve (et au secteur de la Pointe);

g) Construction d'une passerelle assurant un lien actif direct et sécuritaire entre la Place Longueuil et le Cœur urbain et optimisation des accès (actifs) au centre commercial existant;

h) Réaménagement de la rue Saint-Charles O., entre l'Esplanade et la rue Joliette, en un boulevard intégrant les modes actifs;

i) Prolongement du boul. La Fayette (axe multimodal) vers le secteur de la Pointe;

j) Aménagement d'un lien piétonnier confortable longeant la rue Pierre-Dupuy pour assurer la connectivité active du secteur de la Pointe vers le Cœur urbain (et le métro);

k) Aménagement d'un lien actif sécuritaire le long de la R134 (boul. Taschereau) vers le pont Jacques-Cartier et les secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil;

l) Mise en œuvre d'un système de guidage dynamique des automobilistes vers les stationnements intérieurs mutualisés;

m) Embellissement des corridors de transport actif par des aménagements et du mobilier confortables;

n) Implantation d'une signalétique facilitant l'orientation des usagers dans l'ensemble centre-ville;

o) Attention portée à l'intégration des nouvelles infrastructures routières (viaducs La Fayette et Saint-Charles, notamment) au milieu récepteur;

p) Évaluation des lieux potentiels à la localisation de nouveaux débarcadères permettant d'accroître le nombre d'arrêts desservis par la navette fluviale;

q) Installation de bornes pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides.

790. Les principes relatifs à **l'environnement** sont :

a) Implantation d'infrastructures vertes en interaction avec les infrastructures grises (gestion des eaux de ruissellement, notamment);

b) Réhabilitation et renaturalisation des rives;

c) Protection et mise en valeur de l'herbier aquatique du parc Marie-Victorin ainsi que de l'ensemble des rives, de la faune et de la flore de l'écosystème riverain;

d) Gestion des plantes envahissantes et bonification de la biodiversité par des mesures adéquates de plantation et d'entretien.

791. Les principes relatifs au **verdissement** sont :

a) Amélioration de l'aspect visuel et du confort des usagers du domaine public par la plantation d'arbres et des aménagements paysagers offrant une qualité de vie accrue aux résidents et visiteurs du centre-ville;

b) Création d'un grand espace riverain proposant plusieurs ambiances : naturelle au parc Marie-Victorin, urbaine à la Pointe (esplanade), polyvalente au pied de la passerelle (vers Cœur urbain) et plus naturelle au sud de cette dernière;

c) Verdissement de l'Esplanade assurant une répartition équilibrée des zones d'ombre et de lumière;

d) Aménagement de parcs et d'espaces verts répondant aux besoins variés des résidents et des visiteurs (détente, loisirs, parc canin, etc.);

e) Intégration de l'agriculture urbaine sous toutes ses formes, en tenant compte du contexte du centre-ville, lors de la planification de nouveaux espaces verts ou du réaménagement de parcs existants. Compte tenu de la compacité du secteur, une offre adéquate en jardins communautaires ou collectifs doit être prévue;

f) Création de deux nouveaux parcs de quartier dans les secteurs du Collège et de la Place Longueuil;

g) Agrandissement du parc Marie-Victorin à même une partie du chemin de la Rive et des aires de stationnement et d'entreposage;

h) Concentration des activités d'accueil du parc Marie-Victorin (stationnement, bâtiment d'accueil, etc.) à son entrée pour maximiser son occupation à des fins récréatives;

i) Optimisation des espaces occupés par les marinas, les stationnements et la halte de véhicules récréatifs à des fins récréotouristiques (publiques);

j) Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité du parc Gilles-Latulippe, en portant une attention à ses accès, particulièrement depuis l'Esplanade;

k) Réalisation d'aménagements paysagers dans les espaces résiduels du réseau routier supérieur (talus, fossés, etc.) de façon qu'ils s'intègrent davantage au centre-ville et contribuent à son verdissement général;

l) Utilisation des espaces résiduels entre le boul. La Fayette et le pont Jacques-Cartier à des fins d'espace vert, voire récréatives;

m) Aménagements paysagers en bordure du réseau supérieur afin de diminuer leurs impacts visuel et sonore;

n) Transformation de l'aménagement paysager ceinturant la station de pompage de la Voie maritime en espace vert accessible;

o) Verdissement de la rue Sainte-Hélène afin d'en améliorer le paysage urbain et de réduire les effets d'îlot de chaleur.

792. Les **études** à réaliser sont :

a) Évaluation du potentiel récréotouristique du secteur du parc Marie-Victorin (créneaux porteurs, etc.);

b) Évaluation des besoins en stationnements, en particulier dans le Cœur urbain;

c) Optimisation de l'accessibilité au centre-ville, de la fluidité du transport collectif vers et depuis le Terminus Longueuil, de la sécurité et du confort des déplacements actifs et l'évaluation des impacts du développement et des interventions proposées sur le réseau routier supérieur;

d) Optimisation de la desserte des véhicules de livraison et de la cueillette des ordures notamment dans le Cœur urbain.

793. Les balises générales d'aménagement

794. Cette section présente les balises qui traduisent les principes et les moyens de mise en œuvre du projet d'aménagement et qui guideront la planification, l'aménagement et le développement de l'ensemble du centre-ville. La règlementation d'urbanisme verra à traduire ces balises notamment en dispositions règlementaires ou, le cas échéant, en objectifs et critères de PIIA.

795. Les principes relatifs à la **trame urbaine** sont :

a) Retissage de la trame urbaine par une optimisation des sites occupés par les espaces de stationnement;

b) Intensification de l'occupation du sol (densité, compacité).

796. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Implantation assurant l'encadrement du domaine public et favorisant l'échelle du piéton, particulièrement en bordure de l'Esplanade, tout en laissant un espace suffisant pour la réalisation d'aménagements paysagers en bordure du domaine public;

b) Attention portée à l'impact des volumes de grande hauteur (implantation et orientation) sur l'ensoleillement des espaces dédiés aux piétons;

c) Attention portée à l'impact microclimatique des bâtiments de façon à réduire les effets éoliens dans les espaces publics dédiés aux piétons;

d) Modulation des hauteurs de bâtiment permettant d'assurer leur intégration avec les milieux de vie avoisinants;

e) Orientation et implantation des bâtiments tenant compte des contraintes sonores associées aux infrastructures routières;

f) Maintien des milieux de vie existants de plus faible densité ou encadrement de l'optimisation de tels secteurs, notamment en matière de typologie, d'implantation, de densité ou d'architecture.

797. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Aménagements conviviaux, sécuritaires et au design distinctif favorisant l'échelle du piéton et du cycliste;

b) Positionnement des aires de détente extérieures de manière à utiliser les bâtiments comme écran acoustique, réduisant ainsi leur exposition au bruit autoroutier;

c) Réduction des contraintes de bruit associées aux infrastructures autoroutières par des aménagements adéquats (mur, talus, écran végétal, etc.);

d) Conception d'aménagements extérieurs introduisant des bruits « positifs » (bruissement des feuilles, fontaines, etc.) contribuant ainsi à réduire la perception du bruit provenant du réseau routier supérieur;

e) Réduction de la vélocité du vent par l'ajout d'obstacles (arbres, bâtiments, écrans, etc.);

f) Intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité;

g) Aménagement d'une quantité suffisante de stationnements pour vélos;

h) Mise en place de mesures encourageant la mutualisation des espaces de stationnement;

i) Priorisation de l'aménagement de stationnements intérieurs;

j) Harmonisation de l'éclairage extérieur avec la signature souhaitée pour le centre-ville, tout en réduisant la pollution lumineuse;

k) Installation de bornes pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides;

l) Prise en compte de l'élément éolien dans les aménagements (sculpture, drapeau, etc.);

m) Réduction du nombre et de la largeur des entrées charretières donnant sur une piste cyclable;

n) Perméabilité des aménagements et des aires de stationnement pour une gestion optimale des eaux de pluie;

o) Mise en place de normes assurant une rétention écoresponsable des eaux de ruissellement et de fonte;

p) Intégration des aménagements privés à ceux du domaine public, notamment à l'Esplanade, au Complexe culturel, à l'esplanade riveraine et le long de la promenade riveraine (fluidité et continuité des aménagements);

q) Intégration de projets d'agriculture urbaine à même les aménagements.

798. Les principes relatifs à **l'architecture et au design** sont :

a) Conception architecturale durable (performance environnementale et rendement économique);

b) Facture architecturale contemporaine promouvant l'excellence;

c) Volumétrie du cadre bâti rythmée et modulée (basilaire, décrochés, etc.) à l'échelle du piéton et des quartiers limitrophes;

d) Traitement des façades latérales et arrière des bâtiments en cohérence avec la façade principale en matière de composition et de traitement;

e) Distinction dans le traitement des portions du bâtiment à vocations distinctes, tout en assurant une unité d'ensemble dans la composition architecturale pour tout bâtiment présentant une mixité de fonctions;

f) Animation des façades donnant sur le domaine public;

g) Matériaux de qualité promouvant l'excellence;

h) Utilisation judicieuse et harmonieuse de la mise en lumière des bâtiments, des constructions et des aménagements pour animer le centre-ville;

i) Mesures de mitigation lors de la conception des bâtiments et des aménagements implantés dans les zones de contraintes sonores associées au réseau routier supérieur;

j) Aires de services non visibles de la rue ou situées à l'intérieur du bâtiment;

k) Dissimulation de tout élément de mécanique du domaine public par un écran ou un aménagement paysager;

l) Aménagement d'une portion des stationnements intérieurs en structure étagée afin de permettre leur éventuelle conversion vers d'autres usages lorsque des cases ne seront plus requises;

m) Affichage sobre et de qualité graphique;

n) Affichage intégré à l'architecture des façades et tenant compte de la dynamique urbaine du milieu;

o) Harmonisation et cohérence de l'affichage des édifices à occupants multiples;

p) Aménagement de toits verts ou à albédo élevé (blanc ou gris);

q) Intégration des principes d'accessibilité universelle dans la conception des bâtiments et des aménagements.

799. Les principes relatifs au **verdissement** sont :

a) Réalisation d'aménagements attrayants notamment par la plantation d'arbres et des aménagements paysagers assurant une qualité de vie aux résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du centre-ville;

b) Plantation d'arbres de manière à bonifier la canopée urbaine;

c) Présence marquée d'espaces verts dans les projets de développement répondant aux besoins variés des résidents;

d) Réalisation d'aménagements paysagers en bordure du réseau routier supérieur et des espaces résiduels afin de diminuer leur impact visuel;

e) Privilégier l'aménagement d'espaces accessibles en bordure du domaine public;

f) Mise en réseau, lorsque possible, des espaces privés commerciaux et institutionnels avec les espaces publics du centre-ville;

g) Implantation d'infrastructures vertes en interaction avec les infrastructures grises (gestion des eaux de ruissellement et de fonte);

h) Diversification des essences dans les aménagements paysagers afin d'augmenter la biodiversité et créer des ambiances et des paysages variés;

i) Utilisation de végétaux adaptés au milieu;

j) Intégration de l'agriculture urbaine à même les projets de développement;

k) Intégration paysagère des aires de stationnement hors rue de surface.

800. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Mixité horizontale et verticale des usages, notamment dans le Cœur urbain;

b) Offre variée en habitations en matière de typologie et d'abordabilité en conformité avec la stratégie applicable à cet effet sur l'ensemble du territoire de Longueuil. D'ici l'adoption d'une telle stratégie, la Ville évaluera l'opportunité d'inclure une offre en logements abordables, sociaux ou familiaux lors des transactions impliquant ses terrains;

c) Offre optimale en services communautaires de proximité;

d) Articulation des commerces de proximité et d'ambiance (restaurants, terrasses, etc.) le long du domaine public pour favoriser son animation.

801. ## Les balises d'aménagement spécifiques

Les balises d'aménagement spécifiques s'ajoutent aux balises générales afin de guider plus précisément la planification, l'aménagement et le développement de chacun des six secteurs du centre-ville. Ceux-ci se distinguent par leur forme, leur vocation et les interventions qui y sont privilégiées, tout en demeurant en cohésion dans leur ensemble. La règlementation d'urbanisme verra, notamment, à traduire ces balises en dispositions règlementaires ou, le cas échéant, en objectifs et critères de PIIA.

802. ### Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Cœur urbain

803. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Cœur urbain visent la création d'une destination animée, recherchée et effervescente, d'un pôle intermodal où le piéton est au centre des décisions d'aménagement, d'un pôle culturel attractif et distinctif et d'un milieu de vie complet, de qualité, unifié avec le fleuve.

804. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Implantation des bâtiments encadrant le domaine public en réduisant les espaces résiduels entre les constructions;

b) Priorisation des espaces bénéficiant du meilleur ensoleillement pour l'installation de terrasses;

c) Éviter les entrées charretières et débarcadères le long de la rue Saint-Charles O. et de l'Esplanade;

d) Concentration des plus hauts bâtiments au centre du Cœur urbain et intégration harmonieuse dans le paysage;

e) Planifier des espaces publics en quantité et superficie suffisantes pour compenser la compacité du développement.

805. Les principes relatifs à **l'architecture et au design** sont :

a) Interdiction de murs aveugles au rez-de-chaussée des bâtiments face à l'Esplanade et à la rue Saint-Charles O.;

b) Ouverture des façades commerciales (vitrines) le long de l'Esplanade permettant un accès direct aux commerces et services et favorisant l'animation du domaine public. L'extension des activités commerciales vers l'extérieur (ex. : terrasses, placotoirs) est encouragée;

c) Orientation des façades des bâtiments vers le domaine public;

d) Encadrement de l'installation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier.

806. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Encadrement de l'installation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier;

b) Exiger dans tout nouveau projet que les cases de stationnement requises par la réglementation soient aménagées à l'intérieur du bâtiment.

807. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Accroissement de l'animation de l'espace public en favorisant des commerces et services générateurs d'activités au rez-de-chaussée des bâtiments de l'Esplanade et des bâtiments limitrophes au Terminus Longueuil;

b) Intégration d'habitations supplémentaires afin d'habiter davantage le Cœur urbain à l'extérieur des heures d'affaires;

c) Consolidation de la place accordée aux piétons en interdisant certains usages favorisant l'utilisation de l'automobile tels que les services à l'auto;

d) Limiter l'accroissement de l'offre commerciale aux sous-secteurs du Terminus Longueuil et de l'Esplanade.

808. ### Les balises d'aménagement spécifiques au secteur de la Pointe

Les balises d'aménagement spécifiques au secteur de la Pointe visent à la création d'un quartier résidentiel en rive unique et intégré à son environnement, doté d'une architecture distinctive, caractérisé par des aménagements paysagers remarquables et relié au Cœur urbain par une passerelle pour des liens actifs sécuritaires et confortables.

809. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Présence de bâtiments de grande hauteur (compacité) afin de préserver les vues depuis le Cœur urbain;

b) Implantation des bâtiments (tours effilées, distances entre les bâtiments) tenant compte des percées visuelles depuis le Cœur urbain;

c) Aménagement de basilaires le long des voies de circulation et de la promenade riveraine pour assurer une échelle humaine et limiter les contraintes sonores et de vent;

d) Orientation des bâtiments permettant d'optimiser les vues vers le fleuve et les autres points de vue d'intérêt;

e) Lotissement tenant compte de la création d'un parc, d'une esplanade et d'une promenade en rive.

810. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Proposer des aménagements réduisant les contraintes sonores associées au réseau routier supérieur;

b) Exiger dans tout nouveau projet que les cases de stationnement requises par la réglementation soient aménagées à l'intérieur du bâtiment;

c) Interdiction d'implantation de nouveaux panneaux-réclame autoroutiers.

811. Les principes relatifs à **l'architecture et au design** sont :

a) Signature architecturale s'inspirant du site et du milieu naturel et récréatif dans lequel le projet s'inscrit (projet dans un jardin);

b) Interdiction de murs aveugles au rez-de-chaussée des bâtiments face à l'esplanade riveraine;

c) Traitement architectural particulier du bâtiment situé sur la pointe (bâtiment phare);

812. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Habitations de typologie variée;

b) Offre de commerces et de services de proximité le long de l'esplanade riveraine desservant les résidents et les visiteurs;

c) Offre de services professionnels au rez-de-chaussée des bâtiments implantés le long de la rue Pierre-Dupuy;

d) Aucun logement en façade de la rue Pierre-Dupuy et du chemin de la Rive.

813. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Parc Marie-Victorin

814. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Parc Marie-Victorin visent la création d'un parc d'envergure métropolitaine tourné vers le fleuve doté d'un parcours actif continu en rive, de berges publiques accessibles et attractives. Un tel lieu devient un héritage collectif à partager.

815. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Restriction de construction se limitant à des bâtiments d'accueil et de loisirs répondant aux besoins des clientèles récréatives et culturelles;

b) Intégration des constructions au milieu récepteur à dominance naturelle et récréative.

816. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Proposer des aménagements réduisant les contraintes sonores associées au réseau routier supérieur;

b) Interdiction d'implantation de nouveaux panneaux-réclame autoroutiers.

817. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Commerces et services répondant aux besoins des clientèles du parc.

818. ## Les balises d'aménagement spécifiques au secteur de la Place Longueuil

819. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur de la Place Longueuil visent la création d'un quartier mixte axé sur la qualité de vie urbaine, un retissage de la trame urbaine, une connectivité piétons-cyclistes accrue avec le Cœur urbain et une activité commerciale consolidée.

820. Les principes relatifs à la **trame urbaine** sont :

a) Retissage des portions moins dynamiques du centre commercial à des fins résidentielles et développement des espaces récupérés suite à la reconfiguration de la rue Saint-Charles O.;

b) Encourager le redéveloppement des sites commerciaux en bordure de la rue Saint-Laurent O. (remembrement, optimisation, etc.).

821. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Intégration des nouveaux bâtiments aux milieux de vie adjacents;

b) Implantation au sol favorable à l'aménagement d'espaces verts (cours intérieures, notamment).

822. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Réduction des superficies dédiées au stationnement de surface hors rue;

b) Exiger que les cases de stationnement requises par la réglementation soient aménagées à l'intérieur du bâtiment;

c) Encadrement de l'implantation de tous nouveaux panneaux-réclame autoroutiers.

823. Les principes relatifs à **l'architecture et au design** sont :

a) Modulation des hauteurs du cadre bâti (croissance des hauteurs vers la rue Saint-Charles O.);

b) Rapprochement des bâtiments en frontage des rues Saint-Charles O., Joliette et Saint-Laurent O.

824. Les principes relatifs au **verdissement** sont :

a) Intégration d'îlots de verdure dans les aires de stationnement permettant de diminuer les îlots de chaleur;

b) Aménagement d'un parc de quartier desservant le nouveau milieu de vie;

c) Intégration de plantation d'arbres et d'aménagements paysagers en frontage du domaine public.

825. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Consolidation de l'offre commerciale et de services sur le site du centre commercial en complémentarité avec celle du Cœur urbain et de la rue Saint-Charles O.;

b) Création d'un milieu de vie complet;

c) Consolidation du pôle des écoles.

826. ## Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Collège

827. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Collège visent la création d'un quartier résidentiel qui profite de belles vues sur le centre-ville de Montréal, d'une intégration harmonieuse de l'échangeur La Fayette, d'un lien actif sécuritaire, habité et convivial entre le Collège Champlain et la station de métro.

828. Les principes relatifs à la **trame urbaine** sont :

a) Interdiction d'entrées charretières le long du boul. La Fayette entre la R132 et la rue Saint-Charles O.

829. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Orientation des bâtiments permettant d'optimiser les vues vers Montréal;

b) Intégration des bâtiments, particulièrement le long de la rue Saint-Charles O., par une modulation des hauteurs et des gabarits.

830. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Exiger dans tout nouveau projet que les cases de stationnement requises par la réglementation soient aménagées à l'intérieur du bâtiment;

b) Encadrement de l'implantation de nouveaux panneaux-réclame autoroutiers et interdiction d'implantation de tels panneaux le long du côté ouest (fleuve) de la R132.

831. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Implantation d'habitations et de bâtiments mixtes complémentaires à la fonction institutionnelle du secteur.

832. ### Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Pont

833. Les balises d'aménagement spécifiques au secteur du Pont visent la création d'une porte d'entrée accueillante et distinctive, un retissage à des fins résidentielles ou mixtes, une empreinte au sol réduite des voies de circulation et une rue Sainte-Hélène revitalisée.

834. Les principes relatifs à **l'implantation des constructions** sont :

a) Retissage à des fins résidentielles ou mixtes des terrains récupérés par la reconfiguration des voies d'accès au pont;

b) Encadrement de la rue Saint-Laurent O. par des bâtiments de plus grands volumes et une implantation près de la rue.

835. Les principes relatifs à **l'aménagement** sont :

a) Revitalisation du cadre bâti et des aménagements de l'espace public de la rue Sainte-Hélène;

b) Encadrement de l'implantation de nouveaux panneaux-réclame autoroutiers près des accès au pont;

c) Encourager la relocalisation ou, le cas échéant, la dissimulation, depuis les voies de circulation, des aires d'entreposage de la SPJCC.

836. Les principes relatifs au **verdissement** sont :

a) Verdissement des cours d'écoles.

837. Les principes relatifs aux **fonctions** à prévoir sont :

a) Consolidation de la vocation résidentielle de la rue Saint-Laurent O.;

b) Consolidation de la vocation commerciale de la rue Sainte-Hélène et introduction de la fonction résidentielle, le cas échéant;

c) Consolidation du pôle des écoles.

838. ## Le programme d'acquisition d'immeubles

839. La réalisation de la vision préconisée par le PPU du centre-ville nécessitera des interventions concertées de la part des partenaires publics et privés du secteur. La Ville se réserve le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre de ce PPU, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public, d'aménagement de nouveaux espaces publics, d'amélioration du cadre bâti, d'optimisation de terrains sous-utilisés ou de réhabilitation d'immeubles vacants, vétustes ou incompatibles.

840. Tous les immeubles situés dans le territoire du PPU du centre-ville peuvent faire l'objet d'acquisitions pour les fins prévues au premier alinéa.

- -

L'élaboration des plans directeurs d'aménagement et de développement durable des pôles de la Place Charles-Le Moyne et de Longue-Rive a été réalisée avec le concours du Fonds municipal vert, un fonds financé par le gouvernement du Canada et administré par la Fédération canadienne des municipalités. Ce PPU est en partie basé sur ces plans. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs, et la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada n'assument aucune responsabilité à leur égard.

- -

CHAPITRE 2

PPU DU PÔLE ROLAND-THERRIEN

SECTION 1 LA MISE EN CONTEXTE

SOUS-SECTION I LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT DURABLE

841. En octobre 2012, la Ville de Longueuil a élaboré un Plan directeur d'aménagement et de redéveloppement durable (PDARD) ainsi que des études connexes pour le pôle Roland-Therrien. En se dotant de cet outil de vision et de planification, la Ville souhaitait optimiser le redéveloppement et la mise en valeur de ce site stratégique dans une perspective de développement durable considérant, notamment, les principes d'un quartier TOD. Ce mandat s'inscrivait dans le cadre d'une démarche conjointe amorcée en février 2010 par Pratt & Whitney Canada, Développement économique Longueuil et la Ville de Longueuil.

842. L'élaboration du PDARD du pôle Roland-Therrien s'inscrivait dans le contexte d'une démarche se caractérisant par une approche de planification novatrice (planification citoyenne en amont de la conception professionnelle), une transversalité des expertises (urbanisme, génie, circulation, RTL, communications, etc.) et une approche intégrée (coordination au service de la vision).

843. Par la réalisation de ce PDARD, la Ville de Longueuil poursuivait les intentions suivantes :

a) Requalifier un secteur industriel en déclin en impliquant les citoyens à toutes les étapes de l'exercice de planification;

b) Planifier le redéveloppement de ce secteur en milieu de vie, en tenant compte des quartiers existants, selon les meilleures pratiques de développement durable pour en faire un projet exemplaire;

c) Créer un milieu de vie à échelle humaine lié au transport collectif et aux services de proximité;

d) Répondre à une variété de besoins en matière d'habitat et jeter les bases d'une communauté inclusive et responsable;

e) Relever le défi de l'équilibre fragile entre la viabilité économique et l'acceptabilité sociale du projet.

SOUS-SECTION II UNE FRICHE INDUSTRIELLE À FORT POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT

844. Une grande partie du pôle Roland-Therrien se caractérise par un passé industriel aujourd'hui révolu. Constituant le berceau de l'industrie aéronautique du Québec et notamment stimulé par l'économie de guerre, le paysage du pôle Roland-Therrien s'est grandement transformé pour y laisser l'empreinte industrielle d'aujourd'hui. Dans les années 1990, la fin du service ferroviaire qui traversait le secteur a affecté les industries qui avaient recours aux wagons pour le transport de marchandises.

845. L'étendue des propriétés de la Pratt & Whitney Canada, maintenant vacantes, et de la Ville de Longueuil offre, dans ce contexte, une opportunité majeure de redéveloppement pour le pôle Roland-Therrien.

846. Le pôle Roland-Therrien est l'une des composantes de la centralité de ville (avec le centre-ville et le secteur de la rue Saint-Charles). Il est au carrefour de la R132 et du boul. Roland-Therrien, et constitue l'une des principales entrées de ville. De manière plus spécifique, il est traversé par le boul. Roland-Therrien, une des principales artères de Longueuil, et s'inscrit en lien avec la R132 qui relie diverses communautés de la Rive-Sud. Il est à noter que CDPQi a mis sur pied un bureau de projet afin d'implanter un mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien qui desservira le pôle Roland-Therrien. D'ici l'implantation de ce mode TC structurant, un mode TC performant, soit le réseau rapide d'agglomération (Express-bus Roland-Therrien) dessert le pôle. Le pôle est traversé par plusieurs axes du réseau actif (cyclable) structurant de la Ville de Longueuil.

847. Ce pôle, qui bénéficie donc de nombreux atouts liés à sa localisation stratégique et à sa desserte optimale, est appelé à connaître une mutation profonde au cours des prochaines années.

SOUS-SECTION III UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION CITOYENNE

848. Si l'élaboration du PDARD découlait de nombreuses études urbanistiques, elle a également été basée sur une importante démarche de planification citoyenne.

849. C'est dans ce contexte que les citoyens et citoyennes, les entreprises et toutes les organisations intéressées ont été invités à participer aux différentes activités prévues à chacune des étapes de planification du PDARD du pôle Roland-Therrien (portion centrale). Diverses parties prenantes ont été rencontrées entre décembre 2012 et janvier 2013 afin de leur dévoiler les intentions de la Ville quant au site et recueillir leurs commentaires. En février 2013, les parties prenantes ont été conviées à une rencontre de présentation de l'ensemble de leurs commentaires. Les citoyens des quartiers voisins du site ont ensuite été invités à deux rencontres de discussion, les 14 et 20 mars 2013. Ces rencontres avaient pour but de présenter les intentions préliminaires de la Ville et d'échanger sur la connaissance du milieu. Les 1er et 22 mai 2013, une centaine de citoyens et parties prenantes ont répondu à l'invitation de la Ville de Longueuil à travailler sur des options de concept d'aménagement afin de dégager les composantes d'un concept préférable. Le 18 juin 2013, un tel concept était présenté, lequel a fait consensus. La dernière étape de ce processus consultatif s'est tenue le 22 février 2017 lors de l'assemblée publique de consultation portant sur le projet de règlement adoptant ce PPU.

SOUS-SECTION IV UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

850. ### Les objectifs et le territoire visé

851. Le PPU du pôle Roland-Therrien constitue le document de planification présentant la vision d'avenir pour ce secteur. Il permet de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les interventions futures de son développement, tant publiques que privées.

852. Le Schéma exige que les aires d'influence des points d'accès au transport collectif métropolitain structurant fassent l'objet d'une planification particulière intégrée aménagement/transport afin, notamment, d'assurer leur développement et redéveloppement de façon optimale. Le prolongement envisagé de la ligne 4 du métro ou l'implantation du Léeo génère de telles aires d'influence pour leurs futures stations.

853. Le PPU du pôle Roland-Therrien couvre la portion des aires d'influence des futurs points d'accès au mode TC structurant situés sur la rue d'Auvergne et le boulevard Roland-Therrien initialement prévus pour ce pôle. Il est à préciser que le PPU se base sur ces aires d'influence puisqu'elles englobent celles de tout éventuel mode TC struturant. Les portions des aires d'influence adjacentes non incluses à ce PPU seront traitées dans d'autres PPU. Puisque le seuil de densité résidentielle minimum exigé au Schéma (80 log./ha) pour l'ensemble de ces aires d'influence est le même, ce partage des aires d'influence répond donc aux attentes du Schéma.

854. Le territoire d'application du PPU, d'une superficie approximative de 260 ha, est illustré à la carte 61. Puisqu'essentiellement construit, le PPU se concentre sur le secteur central du pôle Roland-Therrien, qui est principalement voué au redéveloppement, qui est délimité par un trait rouge sur cette carte. À moins d'indication contraire, les descriptions, statistiques et dispositions qui suivent réfèrent à ce secteur central du territoire d'application. Le PPU propose également des dispositions pour les sites de redéveloppement potentiels situés en périphérie de ce secteur central.

Carte 61 : Territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien

SECTION 2 LA LECTURE DU TERRITOIRE

855. Cette section, issue du PDARD, résume les faits saillants du pôle Roland-Therrien.

856. Le portrait

857. Les principales caractéristiques du territoire visé par ce PPU sont :

a) Le pôle constitue un espace en mutation comportant une faible proportion de terrains dédiée à un usage résidentiel (878 logements et 1 756 résidents) ;

b) Le pôle est adjacent à deux quartiers de basse densité et de grande qualité (de Normandie et Bellerive).

c) Le pôle bénéficie d'une grande accessibilité par le réseau routier (R132, boul. Roland-Therrien, rues Saint-Charles E. et De Gentilly E., notamment) ;

d) Le pôle se trouve à moins de 500 m d'un pôle d'emplois majeur (parc industriel Marie-Victorin comprenant le site principal de Pratt & Whitney Canada avec ses 5 000 emplois) et d'un pôle institutionnel en éducation structurant constitué du Cégep Édouard-Montpetit (incluant une annexe de l'Université du Québec à Trois-Rivières) et de l'École secondaire Jacques-Rousseau ;

e) Plusieurs pôles commerciaux, institutionnels et secteurs d'emplois d'échelle régionale ou métropolitaine sont adjacents ou situés à courte distance du pôle : Centre régional, centre-ville, hôpitaux Charles-Le Moyne et Pierre-Boucher et aéroport de Montréal – Longueuil – Saint-Hubert ;

f) Le pôle ne compte offre peu de commerces et services de proximité étoffée, mais se trouve à proximité de la rue Saint-Charles O. et du Centre régional ;

g) Le pôle se trouve à proximité d'équipements publics de proximité : écoles primaires de Normandie et Pierre-D'Iberville, Complexe sportif et aréna Émile-Butch-Bouchard ;

h) Plusieurs espaces de récréation majeurs se trouvent à proximité du pôle : parcs-nature Michel-Chartrand et Marie-Victorin, parc Le Moyne et promenade René-Lévesque. Toutefois, le pôle est carencé en espaces verts et équipements collectifs de proximité.

858. Le cadre de planification

859. Le Schéma fixe des seuils de densité résidentielle minimaux applicables à l'intérieur des aires d'influence des points d'accès au transport collectif structurant. Dans le territoire visé par ce PPU, le Schéma identifie l'éventuel mode TC structurant et ses arrêts proposés dans l'axe du boul. Roland-Therrien comme corridor dictant de telles aires d'influence. Les scénarios de développement et de redéveloppement proposés par ce PPU devront assurer l'atteinte d'une densité résidentielle minimale brute de 80 log./ha. Si ce seuil intègre des principes favorables à la densification urbaine à proximité d'un tel mode TC, il ne reflète pas le plein potentiel de développement du pôle.

860. L'occupation du territoire

861. Les commerces et services sont concentrés du côté sud du boul. Roland-Therrien. Près de 60 % de l'offre est liée à la vente et aux services à l'automobile et aux commerces spécialisés, et s'adresse à une clientèle régionale. Le secteur compte peu de commerces de proximité destinés à répondre à la demande de la population locale. Les bureaux sont concentrés à l'intérieur de bâtiments situés du côté nord du boul. Roland-Therrien. De facture récente, ils sont de classe B ou B+ et entièrement occupés, principalement par des entreprises de services professionnels. De manière générale, le côté sud du boul. Roland-Therrien présente un tissu déstructuré alors que son côté nord, composé de bâtiments plus importants, est mieux structuré.

862. Les grandes activités industrielles, autrefois concentrées autour des rues d'Auvergne et du Parc-Industriel, sont désormais presque absentes du secteur, les principales usines et ateliers ayant cessé leurs activités ou étant sur le point de le faire. Plusieurs bâtiments de plus petites dimensions demeurent occupés (entreposage, ateliers municipaux, etc.), principalement en bordure de la rue du Parc-Industriel.

863. L'habitation demeure limitée dans le secteur. Elle se concentre dans quatre secteurs, en marge du boul. Roland-Therrien. Les 878 logements se concentrent principalement à l'intérieur de bâtiments comptant plus de huit

logements. La part occupée par les logements uni, bi et trifamiliaux demeure marginale, ceux-ci constituant 14 % de l'ensemble du parc résidentiel du secteur (120 logements).

864. Par la présence du Cégep et de la Pratt & Whitney Canada, le site est à proximité d'un pôle d'emploi et institutionnel où affluent plus de 5 000 employés et 7 100 étudiants par jour.

865. L'étude des densités construites actuelles du pôle démontre une sous-utilisation de sa capacité d'accueil en regard de sa localisation stratégique. Les espaces non construits du pôle, qui expliquent sa faible densité d'occupation du sol, occupent une superficie importante. Outre les espaces autrefois occupés par des bâtiments industriels, de nombreux espaces de stationnement sont présents. L'abondance de ces aires de stationnement et leur manque d'aménagement nuisent à la qualité du paysage et contribuent à la création d'îlots de chaleur urbains. Ces espaces offrent cependant un fort potentiel de redéveloppement.

866. Les vues potentielles sur le fleuve et l'île de Montréal (aux étages) ainsi que la proximité du parc Michel-Chartrand, du site patrimonial du Vieux-Longueuil, de la Route verte et du Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire représentent des potentiels à mettre en valeur dans le cadre du redéveloppement du pôle Roland-Therrien.

867. Le secteur d'étude ne comporte aucune contrainte naturelle majeure. Les contraintes anthropiques qui limitent le plus les possibilités de redéveloppement du pôle sont la contamination des terrains anciennement industriels (décontamination réalisée en 2018) et les contraintes sonores associées à la R132. Cette dernière représente également une barrière physique et coupe le pôle du fleuve et de la Route verte (et du sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire).

868. Le territoire du pôle Roland-Therrien est largement minéralisé et ne comporte aucun espace à l'état naturel ou susceptible d'accueillir une quelconque biodiversité.

869. ## Les conditions de transport et de circulation

870. Le pôle Roland-Therrien est desservi par un réseau routier qui inclut une artère (boul. Roland-Therrien), quatre collectrices (rues Saint-Charles E., De Gentilly E. et d'Auvergne et boul. Fernand-Lafontaine), des rues locales et un échangeur permettant d'accéder directement au réseau routier supérieur (R132) par le boul. Roland-Therrien. Le territoire élargi du PPU est également traversé par le chemin de Chambly. La gestion des flux routiers doit être revue afin de limiter les problématiques de congestion actuellement rencontrées.

871. Divers circuits d'autobus desservent le territoire et empruntent les principaux axes routiers du secteur. Ils permettent notamment de relier le pôle Roland-Therrien au Terminus Longueuil et à la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, donnant ainsi accès au réseau métropolitain du métro. Le réseau rapide d'agglomération implanté sur le boul. Roland-Therrien dessert directement le pôle. Les arrêts implantés dans le corridor Roland-Therrien assurent une connexion rapide entre le pôle et le Terminus Longueuil (ainsi qu'à la station de métro avec le centre-ville).

872. Le projet d'implantation d'un mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien proposera la localisation optimale des arrêts pour la desserte du pôle Roland-Therrien. À court terme, la présence du réseau rapide d'agglomération permet d'assurer une offre en transport collectif adéquate pour réaliser la vision de redéveloppement souhaitée pour ce secteur.

873. Plusieurs axes cyclables desservent le secteur : la Route verte et le Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire (en bordure du fleuve Saint-Laurent), les tronçons Roland-Therrien, Desaulniers, De Gentilly E., Fernand-Lafontaine et de Normandie complètent ce réseau structurant de déplacements cyclables (et actifs). Toutefois, aucun lien ne permet de traverser la R132 dans le territoire du PPU du pôle Roland-Therrien. La passerelle de Normandie se trouve cependant à proximité et un lien cyclable est prévu dans l'échangeur Roland-Therrien (ses accès restent à être aménagés).

SECTION 3 LES ENJEUX ET LES DÉFIS

874. L'analyse du territoire a permis d'identifier cinq enjeux desquels découlent des défis d'aménagement auxquels le PPU du pôle Roland-Therrien doit tenter de répondre.

875. Défi 1 : Un redéveloppement responsable et respectueux de la richesse collective à établir

876. Suite à la mise en disponibilité d'importantes superficies à des fins de développement et de redéveloppement, le pôle Roland-Therrien possède aujourd'hui un potentiel majeur de requalification et présente des opportunités d'optimisation. Ce défi vise à répondre à la question ***Comment tirer profit des opportunités de développement et de redéveloppement afin de maximiser le potentiel de mise en valeur du secteur?***

877. Les **principes découlant du défi 1** sont :

a) La réalisation d'un projet d'envergure et structurant par la mise en valeur, dans une première phase, des espaces disponibles au développement et au redéveloppement;

b) L'amélioration de la qualité du domaine public, dont la création d'un important parc central;

c) La création de nouvelles rues locales permettant de réduire la taille des îlots du pôle, d'accroître la perméabilité du site et de donner un accès plus facile au secteur par tous les modes de transport.

878. Défi 2 : Une identité à créer

879. Le pôle Roland-Therrien est un secteur qui s'est développé historiquement autour d'une activité industrielle à laquelle s'est greffée une activité commerciale et de services le long du boul. Roland-Therrien. La réussite de la vision dégagée au PDARD ne peut se faire sans la création d'un secteur à l'identité forte et distinctive. Ce défi vise à répondre à la question ***Comment transformer un secteur industrialo-commercial de faible densité en pôle urbain structurant de la Ville de Longueuil?***

880. Les **principes découlant du défi 2** sont :

a) La création d'une ambiance, d'un élément phare pour cette porte d'entrée à Longueuil;

b) La mise en valeur des portes d'entrée du pôle (intersection De Gentilly E./Roland-Therrien et boul. Roland-Therrien);

c) L'accroissement de la densité des nouvelles constructions selon une modulation qui respecte le milieu d'accueil (ex. : densité accrue en bordure du fleuve et de la R132 et plus faible en marge des secteurs résidentiels établis) et le principe d'alignement des constructions sur rue;

d) Le déploiement d'un quartier comportant une mixité d'usages, tant verticale qu'horizontale, et complémentaire, de par son offre commerciale, au secteur voisin de la rue Saint-Charles O;

e) La consolidation et la diversification des typologies résidentielles (dimensions, tenure, accessibilité, etc.);

f) La création d'un quartier dynamique, moderne et convivial intégrant des activités communautaires et de loisirs;

g) Le développement de projets architecturaux de qualité intégrant les principes du développement durable (matériaux, éclairage, consommation énergétique, etc.).

881. ## Défi 3 : Une desserte en transport à bonifier

882. La desserte en transport s'articule sur la présence de trois voies majeures de circulation : la R132, le boul. Roland-Therrien et le chemin de Chambly. Bien que le pôle Roland-Therrien soit desservi par plusieurs circuits d'autobus, il ne bénéficie pas, pour le moment, de la présence d'infrastructures de transport collectif structurantes. Ceci changera avec l'implantation envisagée d'un mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien. En attendant, le pôle sera desservi par le réseau rapide d'agglomération qui prendra de l'expansion au cours des années à venir. Cette offre adéquate en transport est essentielle compte tenu des importants générateurs de déplacements du territoire (Pratt & Whitney Canada, Cégep Édouard-Montpetit, École secondaire Jacques-Rousseau, développement anticipé, etc.). Ce défi vise donc à répondre aux questions ***Comment optimiser la desserte en infrastructures de transport, en lien avec la présence d'axes routiers majeurs et Comment tirer profit de l'arrivée prochaine d'infrastructures de transport collectif structurantes?***

883. Les **principes découlant du défi 3** sont :

a) L'intégration d'une offre adéquate en transports collectif et actif;

b) Le déploiement d'un réseau routier fonctionnel, sécuritaire et convivial, conciliant les besoins de l'ensemble des usagers et de l'accessibilité universelle : piétons, vélos, autobus, marchandises, automobiles;

c) L'accroissement du potentiel de redéveloppement du secteur (densification, mixité bureaux, commerces et résidences), en lien avec l'implantation des infrastructures de transport collectif structurantes suivantes :

   i. Mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien;

   ii. Réseau rapide d'agglomération (en service) vers le Terminus Longueuil (et la station de métro Longueuil – Université de Sherbrooke), la rue Saint-Charles O. et les autres secteurs stratégiques de Longueuil (Centre régional, boul. Taschereau, etc.);

d) Le déploiement d'un réseau de déplacements actifs continu et interrelié aux réseaux existants : création de liens piétonniers publics et privés, création de nouveaux aménagements cyclables et mise en place de carrefours routiers sécuritaires et conviviaux pour les piétons.

884. ## Défi 4 : Des contraintes à considérer

885. Le pôle Roland-Therrien présente plusieurs contraintes au développement généralement liées à la présence du réseau routier supérieur (R132) et à l'historique du site utilisé à des fins industrielles pendant des décennies. Bien que ces contraintes n'empêchent pas la mise en valeur du secteur, elles impliquent des limitations qui devront être prises en considération dans l'élaboration du concept. Ce défi vise à répondre à la question ***Comment réduire l'impact des contraintes physiques et anthropiques?***

886. Les **principes découlant du défi 4** sont :

a) La gestion des impacts liés au bruit autoroutier (R132);

b) L'amélioration des liens piétonniers et cyclables avec le fleuve Saint-Laurent et le réseau cyclable en rive (coupure créée par la R132);

c) La gestion des terrains contaminés (coûts liés à la décontamination);

d) La caractérisation des composantes du sol (capacité portante, profondeur du roc, etc.);

e) L'établissement d'interfaces adéquates avec les secteurs résidentiels limitrophes de plus faible densité, dont les secteurs de Normandie et Bellerive;

f) Le réaménagement du boul. Roland-Therrien incluant piste cyclable, trottoir, mobilier urbain et éventuellement le Léeo.

887. ## Défi 5 : Des sites de redéveloppement à optimiser en périphérie du pôle

888. En périphérie du secteur central du pôle Roland-Therrien, des sites pouvant potentiellement faire l'objet de projets de requalification ou de redéveloppement sont également identifiés : aires de stationnement, sites commerciaux dévitalisés, institutions publiques non requises, etc. Bien que le PPU du pôle Roland-Therrien ne prévoit aucune

programmation de redéveloppement pour ces sites, ils doivent être pris en considération puisque certains pourraient accueillir une activité résidentielle, seule ou en mixité. Ce défi vise à répondre à la question ***Comment assurer un redéveloppement optimal des sites localisés en périphérie du secteur central du pôle Roland-Therrien dans le respect de l'atteinte du seuil de densité résidentielle minimum prescrit au Plan d'urbanisme et de leur intégration dans leur milieu récepteur ?***

889. Les **principes découlant du défi 5** sont :

a) L'élaboration d'une planification particulière pour le terrain de Héroux-Devtek advenant sa requalification;

b) L'évaluation du potentiel de requalification ou d'optimisation des terrains commerciaux longeant le chemin de Chambly dans une perspective de consolidation stratégique de l'offre commerciale et d'intégration de logements;

c) L'évaluation du potentiel de requalification des grandes aires de stationnement, principalement celles du Cégep Édouard-Montpetit et de l'entreprise Pratt & Whitney Canada;

d) Le maintien des milieux de vie établis de faible densité.

SECTION 4 LA VISION

SOUS-SECTION I L'ÉNONCÉ DE VISION

890. La vision d'aménagement retenue répond aux grands enjeux et défis d'aménagement et de développement précédemment formulés. Cette vision constitue la ligne directrice qui guidera les orientations d'aménagement de même que les conditions de réalisation du pôle Roland-Therrien.

891. Fondée sur un exercice novateur de **planification citoyenne** réalisé en amont, la vision de **redéveloppement** du pôle roland-therrien projette la ville de longueuil à l'avant-scène des **milieux de vie exemplaires**.

892. le pôle roland-therrien redéfinit les critères en matière de **développement durable** en mettant les avancées des différentes **technologies vertes** au service du **bien-être** de ses résidents et des quartiers périphériques auxquels il est étroitement **maillé**.

893. ce quartier se distingue par sa **planification intégrée** des **transports actif et collectif**, ses aménagements intégrant les notions d'accessibilité universelle et de visitabilité, son réseau d'**infrastructures écoresponsables**, sa **mixité fonctionnelle** et sa **signature architecturale et paysagère unique**.

894. les yeux sont tournés vers ce nouveau **projet phare** du grand-montréal. un lieu **inclusif** et **ouvert** sur la collectivité longueuilloise. un modèle de **fierté** et de **réussite** pour les longueuilloises et Longueuillois.

SOUS-SECTION II LA VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

895. Le pôle Roland-Therrien sera un milieu de vie :

a) **Multifonctionnel, compact, complet et basé** sur les principes des quartiers TOD, des écoquartiers et des villes compactes et durables;

b) **Qui sera devenu une référence** en matière de requalification d'une friche industrielle par la qualité de ses aménagements, son intégration dans son milieu récepteur, sa cohésion urbanistique, architecturale et sociale et son échelle humaine;

c) **Inclusif** en offrant des logements s'adressant à des clientèles variées par leur typologie, dimension, prix ou mode de tenure, le tout en conformité au cadre réglementaire sur l'inclusion (logements social, abordable et familial) à être adopté par le conseil et en intégrant les notions d'accessibilité universelle et de visitabilité;

d) **Articulé autour d'un grand parc central** offrant une diversité d'activités, d'aménagements et d'ambiances (détente, agriculture urbaine, art urbain, etc.);

e) **Distinctif** par l'aménagement de ses espaces publics (plantations, mobilier urbain, détail et qualité des aménagements, etc.) et privés (plantations, toits verts, etc.);

f) **Assurant une offre variée d'emplois** (travail à domicile, bureaux, entreprises, etc.), **de commerces de proximité** (épicerie, bistros, garderie, etc.), de **services communautaires** et **d'institutions publiques** (écoles, cégep, etc.), et ce, à même le pôle ou à proximité;

g) **Connecté, par une offre en transport collectif variée** (mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien, réseau rapide d'agglomération, etc.), aux divers secteurs d'emplois, de commerce et de services de Longueuil, de l'agglomération et de la métropole, lui conférant ainsi un rayonnement et une connectivité uniques permettant à la majorité de ses résidents de ne pas recourir à leur voiture pour leurs déplacements quotidiens;

h) **Priorisant les déplacements actifs** par un réseau de trottoirs et de passages piétons accessible universellement et donnant accès aux différentes composantes du pôle, dont le transport collectif, et un réseau cyclable connecté aux réseaux cyclables nationaux, métropolitains, régionaux et locaux (Route verte, sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire, Roland-Therrien, Desaulniers, etc.);

i) **Novateur par l'intégration des principes du développement durable** (toits verts, bornes de recharge électriques, bâtiments éco-performants, ouvrages de biogénie assurant une gestion optimale et durable des eaux pluviales, etc.) et de la **Ville intelligente**;

j) **Faisant partie intégrante de la nouvelle centralité de ville** avec les pôles du centre-ville et de la rue Saint-Charles auxquels il est directement relié;

k) Qui, malgré son jeune âge, **présente une histoire** par sa proximité au site patrimonial du Vieux-Longueuil et son passé industriel;

j) **Assurant le maintien** des **milieux de vie établis** de faible densité;

k) **Complété par l'optimisation**, la revitalisation et la requalification **des sites de redéveloppement situés en périphérie** du secteur central du pôle Roland-Therrien.

SOUS-SECTION III LES PRINCIPES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

896. Un écoquartier TOD

897. Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien s'appuie sur les principes d'un écoquartier en épousant notamment ceux énoncés par l'organisme Vivre en ville dans sa Charte des écoquartiers.

898. Le pôle Roland-Therrien est déjà desservi par le réseau rapide d'agglomération. De plus, le projet de prolongement du métro ou du Léeo y prévoit des stations. Les points d'accès à un équipement de transport collectif structurant jouent un rôle majeur et reconnu quant au potentiel de développement et de redéveloppement qu'ils induisent sur leur milieu récepteur. Tout dans l'aménagement du pôle Roland-Therrien concourt à en faire un quartier TOD, soit un quartier à valeur ajoutée présentant de nombreux avantages, dont :

a) Le rétablissement d'un plus grand nombre de ménages et d'emplois à proximité des points d'accès au futur mode TC structurant projeté dans l'axe du boul. Roland-Therrien et du réseau rapide d'agglomération qui assure une offre de service et un achalandage accrus, permettant ainsi au transport collectif de mieux concurrencer l'automobile et réduisant, par le fait même, la congestion, la dépendance à l'automobile et les émissions de GES;

b) Une utilisation plus intensive du sol qui freine le développement de zones à plus faible densité en périphérie (étalement urbain) forcément dépendantes à l'automobile;

c) Un aménagement plus compact à même le tissu urbanisé permettant de réduire les besoins en infrastructures, réduisant ainsi les coûts associés à leur développement et entretien;

d) Un cadre bâti et un espace public favorables aux piétons faisant du transport actif une expérience agréable, pratique et sûre. L'espace public s'anime et le transport collectif devient plus attrayant;

e) La mise en place d'une diversité de typologies résidentielles, tant par la dimension, la tenure des logements que leur accessibilité, le tout en conformité avec l'éventuel cadre réglementaire sur l'inclusion (logements social, abordable et familial) à être adopté par le conseil;

f) L'aménagement d'une trame de rue orthogonale, un élément majeur de la planification de ce pôle, qui permet de faciliter la circulation de transit des véhicules et des piétons;

g) La mise en place d'un réseau et d'aménagements prônant des déplacements actifs et accessibles pour tous;

h) L'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

i) L'implantation de commerces et services de proximité, d'emplois et d'espaces publics conviviaux est également bénéfique pour les quartiers limitrophes au TOD.

899. Parallèlement au redéveloppement du pôle, certaines interventions publiques ciblées ainsi que l'optimisation et la requalification de sites localisés en périphérie du secteur central du pôle Roland-Therrien entraîneront une consolidation des activités commerciales, de services et d'emploi et en l'apport de nouveaux ménages. Ces interventions compléteront le développement du pôle comme écoquartier TOD.

900. Un écoquartier TOD n'est donc pas un simple quartier ou projet immobilier développé à proximité d'un point d'accès au transport collectif. Il s'agit d'un ensemble planifié visant à stimuler la fréquentation du transport collectif et l'attrait des déplacements actifs, à réduire l'omniprésence de l'automobile et, qui de plus, fournit une mixité de logements, d'emplois, de commerces et d'activités récréatives assurant une valeur ajoutée au nouveau quartier et aux quartiers limitrophes, créant ainsi un sentiment de communauté.

SECTION 5 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES OBJECTIFS DE REDÉVELOPPEMENT

901. Afin d'orienter le développement du territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien, quatre orientations d'aménagement sont proposées. Déclinées en objectifs, elles visent à guider l'aménagement du territoire et à fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux et à leurs partenaires de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets envisagés, dont celui du redéveloppement du pôle Roland-Therrien.

902. Ces orientations se veulent inclusives, regroupant un ensemble de thèmes (urbanisme, design urbain, développement immobilier, économique, social et durable). Elles ont également pour objectif d'assurer l'implication des citoyens dans toutes les étapes de mise en œuvre futures de ce grand projet de requalification urbaine.

903. Orientation 1 Concevoir un quartier durable doté d'une image distinctive

904. **L'objectif 1 vise à offrir un cadre bâti de qualité et à prévoir des bâtiments phares aux endroits stratégiques.** Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien offre l'opportunité de doter le quartier d'un cadre bâti de qualité répondant à de hauts niveaux d'exigence, notamment en matière d'implantation, de style architectural, de matériaux de revêtement extérieur, de traitement des cours avant (paysage), de mise en valeur des vues, d'affichage, de stationnement, d'aménagement du domaine public, d'éclairage et de végétation. De plus, des bâtiments phares seront implantés aux endroits stratégiques du pôle, notamment à ses points d'entrée et aux extrémités du parc central. Ce cadre bâti de qualité contribuera à l'image distinctive du lieu.

905. **L'objectif 2 vise à doter le quartier d'un mobilier urbain et d'aménagements de qualité.** Une image distinctive passe également par la qualité des aménagements et du mobilier urbain. À cet égard, le secteur présentera un parti d'aménagement paysager original qui contribuera à l'image de marque du secteur. Un mobilier urbain de qualité sera proposé pour l'ensemble du pôle et deviendra un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.). Une filiation avec le mobilier urbain du centre-ville et du secteur de la rue Saint-Charles est prévue afin d'assurer une certaine cohésion à l'intérieur de la centralité de ville. Finalement, cet objectif suppose également un traitement des interfaces avec le domaine public en fonction de leur échelle et des types d'usagers auxquels ils s'adressent (automobilistes, piétons, cyclistes). L'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier assurera la création d'un milieu de vie de qualité et accessible pour tous.

906. **L'objectif 3 vise à intégrer, pour l'ensemble des composantes du projet, des critères de développement durable reconnus par des organismes accréditeurs.** Le redéveloppement du pôle devra intégrer des normes d'aménagement en adéquation avec les critères de développement durable, et ce, notamment dans les secteurs de la gestion de l'eau, des terrains contaminés et des transports. La conception des bâtiments et les aménagements urbains, de même que le déploiement des infrastructures, seront pensés en conséquence et feront notamment appel aux meilleures techniques de biogénie.

907. **L'objectif 4 vise à réaliser un projet engendrant des retombées économiques pour la collectivité et les générations futures.** Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien permettra d'optimiser les retombées économiques pour la collectivité longueuilloise et les générations futures qui y habiteront. Dans ce contexte, cet objectif présuppose, notamment, que le projet de développement affichera une mixité d'activités, optimisera la densité et la compacité du site; intègrera une conception des infrastructures réduisant les coûts de construction et d'entretien sans sacrifier leur qualité et proposera une conception architecturale de haute qualité. L'objectif sous-tend aussi une participation de la Ville de Longueuil à la mise en place de diverses mesures propres à assurer les retombées économiques anticipées.

908. Orientation 2 Créer un milieu de vie, d'emplois et de loisirs diversifié, compact, perméable et convivial

909. **L'objectif 1 vise à retisser la trame urbaine et assurer la connectivité avec les quartiers limitrophes.** Historiquement utilisée à des fins industrielles pendant plusieurs décennies, la portion centrale du pôle Roland-Therrien est actuellement marquée par la présence de mégas-îlots et d'une trame de rues peu perméable. Le pôle s'inscrit en rupture avec les quartiers avoisinants, auxquels il fait dos. La création de nouveaux axes de déplacements (routiers, piétons et cyclables) qui s'inscriront en continuité avec ceux qui sont déjà existants constituera le premier geste à poser afin de retisser la trame urbaine, d'en faire un véritable quartier et de le relier aux quartiers avoisinants. Une attention particulière sera portée afin d'éviter la circulation de transit dans les milieux de vie établis limitrophes.

910. **L'objectif 2 vise à articuler le développement autour d'un réseau vert structurant.** Il s'agit ici de tirer profit de la superficie du site pour mettre en place un réseau vert structurant et invitant qui jouera le rôle d'élément centralisateur, de lieu de repos et de rassemblement, et ce, tant pour les résidents, les travailleurs que les visiteurs. Ce réseau vert sera déployé de manière à constituer le cœur du pôle Roland-Therrien et à permettre des liens vers les quartiers avoisinants. Il permettra également de donner accès aux différents équipements et infrastructures structurants du secteur et des environs (ex : mode TC structurant, réseau rapide d'agglomération, Cégep Édouard-Montpetit, etc.).

911. **L'objectif 3 vise à faire du pôle Roland-Therrien un modèle en matière de multifonctionnalité.** Pour devenir un milieu de vie modèle et complet, le pôle Roland-Therrien devra faire une large place à la mixité des activités. Ainsi, le secteur accueillera à la fois des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux, récréatifs, communautaires et institutionnels, qui pourront être regroupés à l'intérieur de bâtiments communs au gré des opportunités. La mixité des activités permettra d'optimiser la mise en valeur du secteur en faisant de celui-ci un lieu animé, attractif et dynamique et complémentaire, au niveau de l'offre commerciale, à la rue Saint-Charles O. La mixité devra également se traduire par la diversité des typologies résidentielles qu'on y retrouvera, celle-ci ouvrant la porte à une diversité de clientèles. La proximité de pôles d'emplois et de grands générateurs de déplacement à proximité du pôle et dans le territoire d'application de ce PPU participera à cette multifonctionnalité.

912. **L'objectif 4 vise à saisir les opportunités de densification, en complémentarité et en respect de l'existant.** Le déploiement des usages devra permettre de saisir les opportunités d'optimisation et de densification, en particulier le long du boul. Roland-Therrien et à proximité des sites prévus pour l'accueil des futurs points d'accès au futur mode TC structurant. La planification devra également assurer le maintien des milieux de vie établis de faible densité du pôle et des sites de redéveloppement localisés en périphérie du secteur central. Cet objectif se traduira au niveau des hauteurs des bâtiments dans un principe de modulation : des gabarits plus faibles seront privilégiés à proximité des secteurs résidentiels de plus faible densité alors que ceux-ci iront en augmentant au fur et à mesure que les bâtiments se rapprocheront des équipements de transport collectif structurant et s'éloigneront des milieux de vie établis.

913. **L'objectif 5 vise à réaliser un projet inclusif favorisant l'intégration sociale.** Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien se veut exemplaire à tous les égards. À ce titre, les aspects liés à l'intégration sociale sont considérés comme une composante à part entière de la démarche qui vise à établir les bases d'une communauté inclusive et responsable. Cet objectif devra notamment se traduire par une offre variée de typologie d'habitations aptes à desservir les besoins des diverses clientèles qui l'habiteront (personnes seules, jeunes ménages, familles, personnes âgées), comprenant également une part faite au logement social, abordable et familial, le tout en conformité à l'éventuel cadre réglementaire sur l'inclusion à être adopté par le conseil, et intégrant des critères d'accessibilité universelle à tous les aspects de la conception.

914. **L'objectif 6 vise à évaluer et encadrer la consolidation et la requalification des sites de redéveloppement localisés en périphérie du pôle.** En périphérie du secteur central du pôle Roland-Therrien, certains sites sous-exploités occupés par des activités incompatibles avec leur environnement ou en perte de vitalité sont présents. Certains de ces sites offrent un fort potentiel d'optimisation ou de requalification qui leur permettrait de participer à la création d'un plus grand quartier inspiré des principes TOD. Cet objectif devra notamment se traduire par une identification des sites à consolider et à requalifier, la définition de balises de redéveloppement afin d'assurer une intégration optimale des projets à leur milieu récepteur et le respect des seuils de densité et, finalement, par l'identification des interventions requises dans le domaine public pour compléter les aménagements proposés dans le pôle Roland-Therrien.

915. Orientation 3 Faire du pôle Roland-Therrien la référence en matière de mobilité durable

916. **L'objectif 1 vise à définir une trame de rues cohérente et favorable à l'écomobilité.** La mise en œuvre du pôle Roland-Therrien favorisera le déploiement d'une trame de rues cohérente qui, par sa configuration et ses aménagements, permettra un partage équitable entre les différents types d'utilisateurs. Les grands axes routiers existants (boul. Roland-Therrien, rues De Gentilly E. et Saint-Charles E.), tout en maintenant une vocation de transit, intégreront des trottoirs et des liens cyclables continus et invitants. Les autres axes (rues du Parc-Industriel et d'Auvergne et nouveaux liens véhiculaires prévus) joueront un rôle de desserte locale et leur gabarit sera conçu en conséquence. Ces axes prendront la forme de rues plus étroites laissant une place importante aux déplacements piétonniers et cyclistes.

917. **L'objectif 2 vise à optimiser la présence des infrastructures majeures de transport collectif.** Le pôle Roland-Therrien bénéficie depuis peu du réseau rapide d'agglomération qui emprunte l'axe du boul. Roland-Therrien. Caractérisé par une haute fréquence de passages et peu d'arrêts, ce type de système permet un accès rapide au Terminus Longueuil et à la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke. À plus long terme, l'implantation d'un mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien desservira le pôle. La Ville de Longueuil devra, dans la planification du développement et du pôle et de ses aménagements, optimiser la présence de ces infrastructures majeures de transport collectif et leur accessibilité et proposer un phasage de développement ne mettant pas en péril l'implantation de ces modes.

918. **L'objectif 3 vise à développer un réseau de transport actif complet, intégré et accessible universellement.** En complémentarité avec l'offre en transport collectif, le redéveloppement du pôle devra prévoir une offre en transport actif accessible universellement et favorable à la mobilité durable. En ce sens, le secteur intégrera un double réseau de pistes cyclables (utilitaire et récréatif), en plus d'offrir des parcours piétons qui amélioreront la circulation entre les îlots dont la perméabilité sera assurée par les nombreux cheminements piétonniers. Ce réseau de transport actif sera étroitement lié au réseau d'espaces verts et connecté aux réseaux existants et projetés des quartiers limitrophes.

919. **L'objectif 4 vise à réduire la dépendance à l'automobile.** Compte tenu de l'offre en transport collectif desservant le pôle qui est appelée à s'améliorer avec le temps, passant du réseau rapide d'agglomération (bus) au mode TC structurant proposé dans l'axe du boul. Roland-Therrien, de la mixité des activités proposée et de la volonté de faire de ce secteur un quartier durable, la diminution de la dépendance à l'automobile devient incontournable. Pour ce faire, des ratios réduits en matière de stationnement et établis en fonction de l'offre en transport collectif seront proposés au cadre réglementaire. Quant aux commerces prévus, ces derniers pourront être exemptés de fournir du stationnement.

920. Orientation 4 Concevoir un projet exemplaire en matière de développement durable pour le déploiement du réseau d'infrastructures

921. **L'objectif 1 vise à concevoir un réseau d'égout séparatif répondant aux besoins du projet.** Le pôle Roland-Therrien est actuellement desservi par un réseau d'égout (pluvial et sanitaire) combiné. Le redéveloppement du pôle rendra nécessaire la construction de nouvelles infrastructures pour assurer la desserte de ce projet d'envergure. Leur conception devra privilégier le passage d'un réseau combiné à celui d'un réseau séparatif. La séparation permettra de compenser l'ajout de débit sanitaire au réseau existant et de répondre aux nouvelles normes du MELCC en matière de gestion des débordements d'égout. En périphérie du secteur central du pôle, l'évaluation de la capacité des réseaux devra être évaluée avant tout projet de redéveloppement, notamment celui du site Héroux-Devtek.

922. **L'objectif 2 vise à proposer des ouvrages de gestion de la qualité des eaux pluviales traitées à la source.** Dans la perspective de réaliser un projet exemplaire en matière de développement durable, la protection de l'environnement s'avère un incontournable. Ainsi, le pôle Roland-Therrien devra intégrer, dans sa conception, diverses mesures permettant d'assurer une gestion optimale de la qualité des eaux pluviales *in situ*. Ce faisant, la planification et la conception des ouvrages intégreront les principes suivants de gestion de la qualité des eaux pluviales visant à :

a) Fournir un contrôle qualitatif en maximisant l'enlèvement des polluants associés à l'urbanisation ;

b) Proposer des techniques appropriées pour le site en fonction des contraintes physiques ;

c) Favoriser des techniques offrant un bon ratio coûts/bénéfices et un impact neutre ou positif sur l'environnement naturel et humain ;

d) Considérer au moment de la conception, le choix de la technique à privilégier en appréciant l'impact à long terme que son entretien doit représenter en termes de « fardeau acceptable » pour la collectivité.

923. **L'objectif 3 vise à assurer une gestion quantitative des eaux pluviales.** Dans une optique d'assurer la mise en place d'un milieu de vie durable, cet objectif vise à gérer efficacement les eaux de ruissellement, à assurer un niveau de service suffisant pour la collectivité et à mieux faire face à l'impact des changements climatiques.

SECTION 6 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

924. Le concept d'organisation spatiale (carte 62) soutient la vision de la Ville à l'égard de la mise en valeur du pôle Roland-Therrien. Ce pôle jouera un rôle majeur dans la définition de la Ville de Longueuil de demain parce qu'il

a) Fait partie intégrante de la nouvelle centralité de ville de Longueuil;

b) Est l'une des principales portes d'entrée du territoire;

c) Fera montre d'exemplarité en matière de planification urbaine et de mobilité durable;

d) Constituera un véritable milieu de vie avec tout ce que cela implique en matière de multifonctionnalité;

e) Se démarquera par son caractère unique et sa signature d'ensemble.

925. ## Un parc central « Signature »

926. Le pôle Roland-Therrien est caractérisé par son parc central qui traverse tout le site pour lier physiquement ou visuellement ce secteur au fleuve.

927. Ce parc « Signature » assure l'identité et l'animation du pôle ainsi que la connectivité de l'ensemble de ses déplacements actifs, notamment vers les points d'accès au transport collectif proposés. Son aménagement offre une opportunité de diversifier l'expérience de l'usager en créant des espaces universellement accessibles destinés aux différentes générations de population et en multipliant les activités qui peuvent y être pratiquées en toute saison (détente, activités physiques, agriculture urbaine, jeux d'enfants, promenade, etc.).

928. Au-delà de la rue Saint-Charles E., la perspective du parc central se termine sur un bâtiment phare ou sur un espace permettant d'accéder au paysage fluvial. L'implantation et l'architecture des constructions ainsi que l'aménagement de ce site localisé dans l'axe du parc central assureront un dégagement de la percée visuelle depuis ce dernier ou formeront un point focal. À la rue De Gentilly E., le parc se termine par une place publique répartie de part et d'autre de cette voie de circulation. Cette place permet notamment d'accéder au mode de transport collectif structurant et aux liens actifs vers le pôle institutionnel voisin (Cégep Édouard-Montpetit, École Jacques-Rousseau et complexe sportif) et les autres secteurs de Longueuil.

929. ## Un cœur de quartier vibrant

930. Le pôle Roland-Therrien devra accueillir à terme plus de 10 000 nouveaux résidents. Il s'agit d'une masse de population suffisante pour soutenir un noyau de commerces et de services animé.

931. Fernand-Lafontaine offre l'opportunité de créer une rue commerciale de quartier entre le boul. Roland-Therrien et le parc central. Cette rue à prédominance piétonnière est à l'échelle du quartier et l'aménagement de son emprise assure la flexibilité nécessaire pour y tenir une programmation d'événements (marché public, animation de rue, etc.) qui attirera non seulement les résidents du pôle, mais aussi ceux des quartiers environnants. Cet ensemble commercial constituera l'offre commerciale de proximité principale du pôle et sera également accessible depuis les quartiers et lieux d'emplois limitrophes.

932. Une offre commerciale ponctuelle pourra également s'implanter aux rez-de-chaussée des immeubles longeant le parc central afin d'animer ce dernier. En bordure de la rue Saint-Charles E., les rez-de-chaussée non résidentiels prioriseront plutôt les activités associées aux bureaux et aux services afin de ne pas concurrencer l'offre commerciale de la rue d'ambiance et de la rue Saint-Charles O. situées à proximité.

933. Aux intersections du chemin de Chambly et de la rue De Gentilly E., du boul. Roland-Therrien et de la rue Fréchette et du boul. Roland-Therrien et de la rue Bellerive (îlot Bellerive), de petites concentrations commerciales répondant à la clientèle voisine (résidents, étudiants, travailleurs, etc.) seront également proposées. Pour ces dernières, le concept envisage leur requalification dans une optique d'amélioration de leur cadre bâti et d'introduction de la l'activité résidentielle, le cas échéant. Pour l'îlot Bellerive, le concept prévoit son intégration à la place publique proposée à cette intersection. Ce site stratégique, qui doit profiter de sa forme unique et de sa localisation à proximité d'un point de convergence du transport collectif (mode TC structurant proposé ou réseau rapide d'agglomération) et actif structurant, complètera l'offre commerciale de proximité du pôle et des milieux de vie environnants.

934. Une offre communautaire implantée sur la rue d'ambiance ou ailleurs dans le pôle complètera l'offre en services de proximité du pôle ou des quartiers limitrophes, permettant ainsi la création d'un véritable milieu de vie complet. Une école primaire pourra être implantée sur un terrain situé à proximité du parc central, lorsque le centre de services scolaire aura déterminé la nécessité d'un tel établissement. La conception d'un tel bâtiment (architecture, clientèle, etc.) devra cependant tenir compte du concept de développement du pôle (compacité, mobilité durable, etc.).

935. ## Une consolidation de l'activité « Bureau »

936. Le côté nord du boul. Roland-Therrien, entre le boul. Marie-Victorin et la rue De Gentille E., est partiellement occupé par des immeubles à bureaux de 2 à 8 étages. Ce tronçon représente l'une des principales entrées de ville et est stratégiquement localisé pour accueillir plus d'immeubles à bureaux non seulement du côté nord, mais également du côté sud. Le concept propose une consolidation de cette activité qui générera de l'emploi tertiaire dans le secteur et contribuera à diversifier la base économique du quartier.

937. ## Un potentiel élevé de densification résidentielle

938. Selon les données du tableau 56, la densité globale moyenne brute proposée par le redéveloppement associé à la vision du PPU du pôle Roland-Therrien est d'environ 112 log./ha (115 log./ha dans le secteur central du pôle et 85 log./ha dans le secteur périphérique). Il s'agit d'un seuil plus élevé que le 80 log./ha inscrit au Schéma. Ce seuil est justifié par le potentiel de redéveloppement du pôle renforcé par sa desserte éventuelle par métro ou Léeo et sa desserte actuelle par le réseau rapide d'agglomération, d'autant plus que la majorité du pôle est relativement éloignée des quartiers résidentiels établis. Ce seuil assure également l'atteinte du seuil global prescrit de 80 log./ha pour l'ensemble du corridor associé au mode TC structurant proposé dans l'axe du boul. Roland-Therrien et permettra de compenser certaines densités moins élevées qui devront être appliquées dans des secteurs plus sensibles (site patrimonial, sites limitrophes à des quartiers existants de très faible densité, etc.). Cette densité sera atteinte en proposant un développement compact afin de conserver, pour les nouvelles constructions, des gabarits généralement de moyenne hauteur.

Tableau 56 : Les projection du développement résidentiel du pôle Roland-Therrien

1°	2°	3°	4°	5°	6°
Aire d'affectation du sol	**Superficie (ha)**	**Sup. pour le calcul de la densité[1] (ha)**	**Densité minimale brute (log./ha)**	**Densité minimale nette (log./ha)**	**Nombre de logements estimé**
Secteur central du pôle					
RE-3.42[2]	5,0	5,0	180	225	900
RE-3.43[2]	5,4	5,4	30	37,5	160
RE-3.44[3]	5,7	0,9	80	100	90
RE-3.45[2]	7,1	7,1	100	125	710
RE-3.52[2]	8,1	8,1	120	150	970
MX-3.11[4 5]	14,7	7,35	120	150	1 100
MX-3.19[4 5]	8,7	4.35	120	150	655
MX-3.20[2 4]	7	3,5	180	225	790
MX-3.21[4 5]	1,5	0,75	120	150	115
MX-3.30[4]	5,0	2,5	120	150	375
ER-3.43[6]	5,6	5,6	- -	- -	0
	Sous-total	**50,6**	**115**	**- -**	**5 865**
Secteur périphérique du pôle					
CP-3.11[4]	1,3	0,7	60	75	55
CP-3.12[4]	1,0	0,5	50	62,5	30
MX-3.17[3 4]	2,2	0,6	60	75	45
RE-3.25[7]	- -	0,7	- -	- -	110
RM-3.09[2]	4,8	4,8	80	100	385

21°		**Sous-total**	**7,3**	**85**	**- -**	**625**
22°		**Total PPU**	**57,9**	**112**	**- -**	**6 490**

1. Superficie de l'aire d'affectation du sol à considérer dans le calcul du nombre de logements puisque l'activité résidentielle y est autorisée ou parce qu'elle est occupée par une installation ou un aménagement de quartier
2. Puisque des voies de circulation sont proposées ou présentes dans l'aire d'affectation du sol, le nombre de logements est basé sur une densité brute.
3. Seuls les sites à redévelopper ont été considérés. Le nombre de logements est basé sur une densité nette.
4. Basé sur une hypothèse d'un projet de redéveloppement occupé à 50 % par l'activité résidentielle. Pour ce, le nombre de logements estimé est basé sur une densité nette et une superficie correspondant à la moitié de celle de l'aire d'affectation du sol.
5. Puisqu'aucune rue n'est prévue, le nombre de logements est basé sur une densité nette.
6. Superficie doit être considérée, car cet espace est un parc de quartier.
7. Seul un projet de cette aire d'affectation du sol a été considéré

939. ## Une volumétrie et une implantation intégrées au milieu d'insertion et à l'échelle du piéton

940. L'intégration à la réglementation de dispositions normatives ou d'objectifs et critères de PIIA relatifs à l'implantation, à la volumétrie et à l'intégration des nouvelles constructions devra permettre de remplir les conditions suivantes :

a) Assurer une intégration avec son milieu récepteur;

b) Marquer les espaces stratégiques du territoire, tels les extrémités du parc central et le boul. Roland-Therrien;

c) Encadrer le parc central de constructions d'une hauteur uniforme et à la juste échelle dans l'esprit des grandes avenues et promenades européennes;

d) Créer un quartier à l'échelle du piéton.

941. ## Une répartition optimisée des usages

942. Le concept mis de l'avant pour le pôle favorise à la fois la multifonctionnalité des usages sur les axes de transport à grand débit de circulation et le caractère très résidentiel d'un quartier réparti de part et d'autre du parc central.

943. Cette ségrégation simple exploite au mieux une localisation des usages qui priorise la visibilité en dépit des nuisances associées à la circulation tout en réservant à l'habitat un espace retourné vers l'intérieur et plus paisible.

944. En périphérie du secteur central du pôle, une concentration commerciale de proximité sur le chemin de Chambly et le boul. Roland-Therrien ainsi qu'une optimisation du pôle institutionnel du Cégep à des fins institutionnelles et du boul. Roland-Therrien et du secteur de la Pratt & Whitney Canada, à des fins économiques, seront proposées.

945. ## Un réseau de déplacements priorisant la mobilité active et l'accessibilité universelle

946. Le réseau des déplacements a été structuré de manière à favoriser les déplacements en mode actif (marche et vélo) sans exclure les déplacements automobiles.

947. La trame de rues et le réseau de passages piétons publics et semi-publics du pôle forment une grille très perméable et sécuritaire pour les déplacements piétons et cyclistes. Ces parcours sont connectés aux axes structurants du territoire et à ceux, plus locaux, des quartiers limitrophes. Les aménagements associés à ce réseau intègrent les notions d'accessibilité universelle et de visitabilité.

948. Le nouveau réseau de voirie proposé pour le pôle est très orthogonal, mais intègre des mesures d'apaisement de la circulation qui découragent le transit et accentuent la convivialité de l'espace piéton.

Un projet bénéficiant d'une excellente desserte en transport collectif

950. La densité résidentielle préconisée pour le développement du pôle Roland-Therrien nécessite une desserte en transport collectif. Ce pôle bénéficie déjà d'une telle desserte puisque le réseau rapide d'agglomération récemment mis en place le traverse (boul. Roland-Therrien). Son prolongement sur les rues du Bord-de-l'Eau E. et O. assurerait une connectivité entre le pôle Roland-Therrien et le secteur commercial de la rue Saint-Charles O. Par ailleurs, l'implantation d'un mode TC structurant dans l'axe du boul. Roland-Therrien prévoit la desserte du pôle. Les arrêts associés à ce mode de transport collectif renforceront le concept de TOD sur la base duquel le développement du pôle Roland-Therrien est fondé.

951. En périphérie du secteur central du pôle, la desserte en transport collectif est également performante puisque l'axe du chemin de Chambly représente l'un des principaux corridors de transport collectif de l'arrondissement du Vieux-Longueuil. De plus, la présence de nombreux CIT desservant le Cégep assure déjà un certain rayonnement de cette portion du territoire par transport collectif.

Une gestion revisitée du stationnement

953. La mise en œuvre d'un quartier TOD passe par une approche non traditionnelle du stationnement. Ainsi, la compacité proposée pour le pôle, liée à la proximité d'un réseau de transport collectif structurant performant, tend à justifier un plus faible ratio de stationnement hors rue pour l'ensemble des activités prévues. Certains usages (commerces de proximité, par exemple) pourraient même être exclus de fournir du stationnement. De plus, l'obligation d'aménager ces stationnements à l'intérieur des bâtiments, sauf pour quelques exceptions notamment en bordure du boul. Roland-Therrien (avec l'objectif de réduire leur impact visuel), réduira la présence de l'automobile dans le pôle.

954. La rue peut constituer un vaste réservoir de places pour le stationnement pour les visiteurs ou les résidents qui possèdent plus d'un véhicule.

Le secteur Héroux-Devtek : un second site de requalification potentielle

956. En périphérie du secteur central du pôle Roland-Therrien, le principal site de redéveloppement potentiel est le terrain occupé par l'entreprise Héroux-Devtek. Ce site d'environ 5 ha est enclavé à l'intérieur d'un secteur à dominante résidentielle et voisin du Cégep Édouard-Montpetit. Advenant la relocalisation de cette entreprise, tout projet de requalification de ce site devra faire l'objet d'une planification particulière répondant aux objectifs suivants :

a) Assurer le respect du seuil de densité résidentielle minimum prévu pour ce site;

b) Assurer une intégration des constructions avec son milieu récepteur, principalement avec les habitations de la rue de Normandie;

c) Maintenir la desserte en transport collectif du Cégep en prévoyant, notamment, un point d'accès à l'intersection des rues Thurber et De Gentilly E.

Une architecture, une implantation des bâtiments et des aménagements de qualité

958. Afin d'assurer une architecture et une implantation des bâtiments et des aménagements des sites d'une qualité à la hauteur des aspirations souhaitées pour ce secteur, l'ensemble du pôle Roland-Therrien et des sites de redéveloppement localisés en périphérie de son secteur central seront assujettis à la procédure d'un PIIA. Les objectifs et critères proposés devront assurer la mise en place des principes évoqués à ce PPU.

Un quartier durable

960. Bien qu'il ne constitue pas en soi une composante structurante du concept d'organisation spatiale, le développement durable a été au cœur du processus d'élaboration du concept de redéveloppement du pôle et a guidé des choix qui se traduisent dans l'organisation générale du site (densité résidentielle, multifonctionnalité, écomobilité, etc.).

961. Le développement d'un quartier durable entraîne aussi toute une réflexion sur la gestion des eaux pluviales dont le redéveloppement du pôle tiendra compte, et ce, tant au niveau de l'aménagement du système viaire que dans la conception des lots privés qui doivent intégrer *in situ* des systèmes de rétention des eaux de pluie.

Carte 62 : Concept d'organisation spatiale

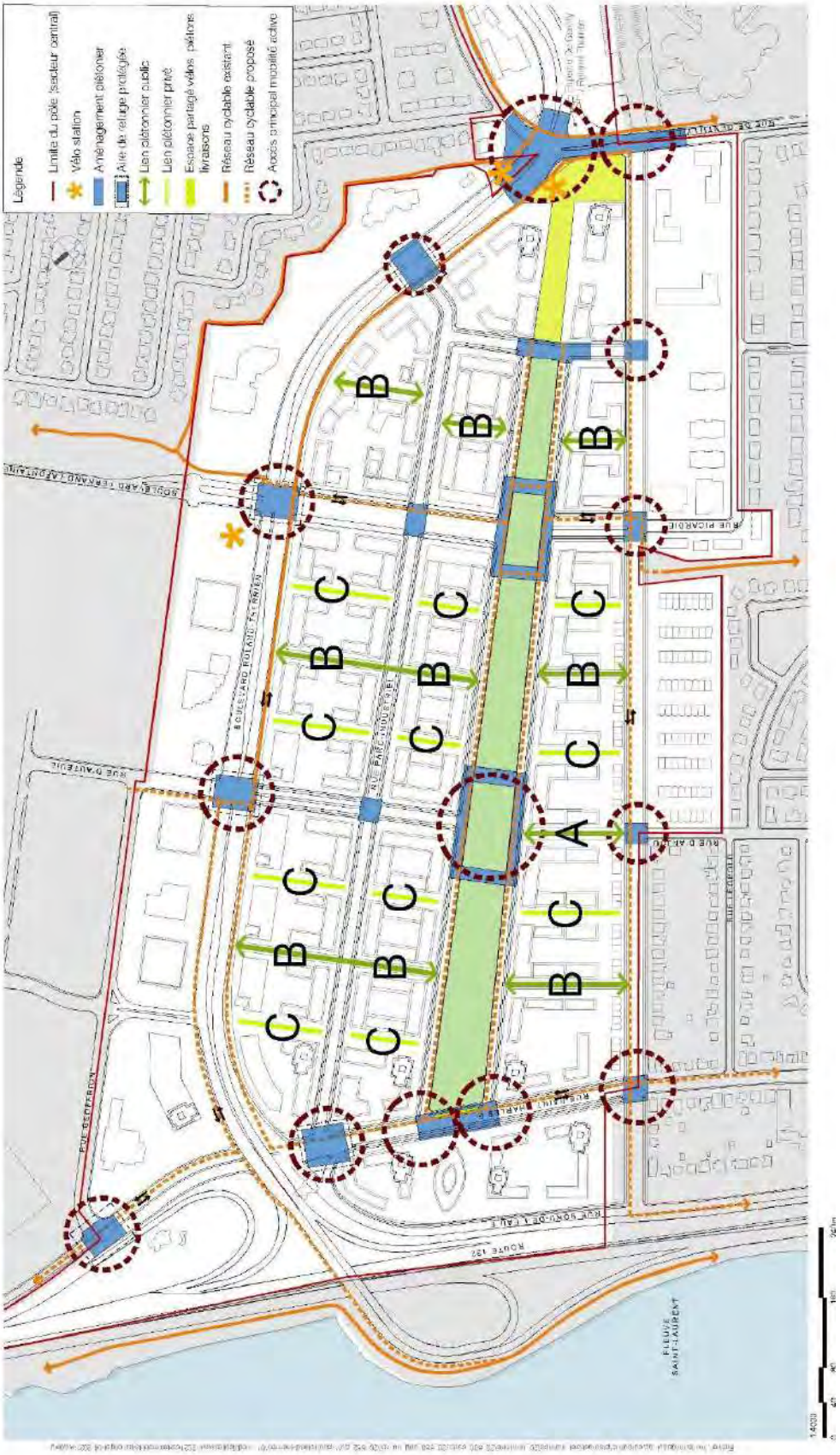
Carte 63 : Esquisse d'aménagement du secteur central

Carte 64 : Hauteur des constructions dans le secteur central

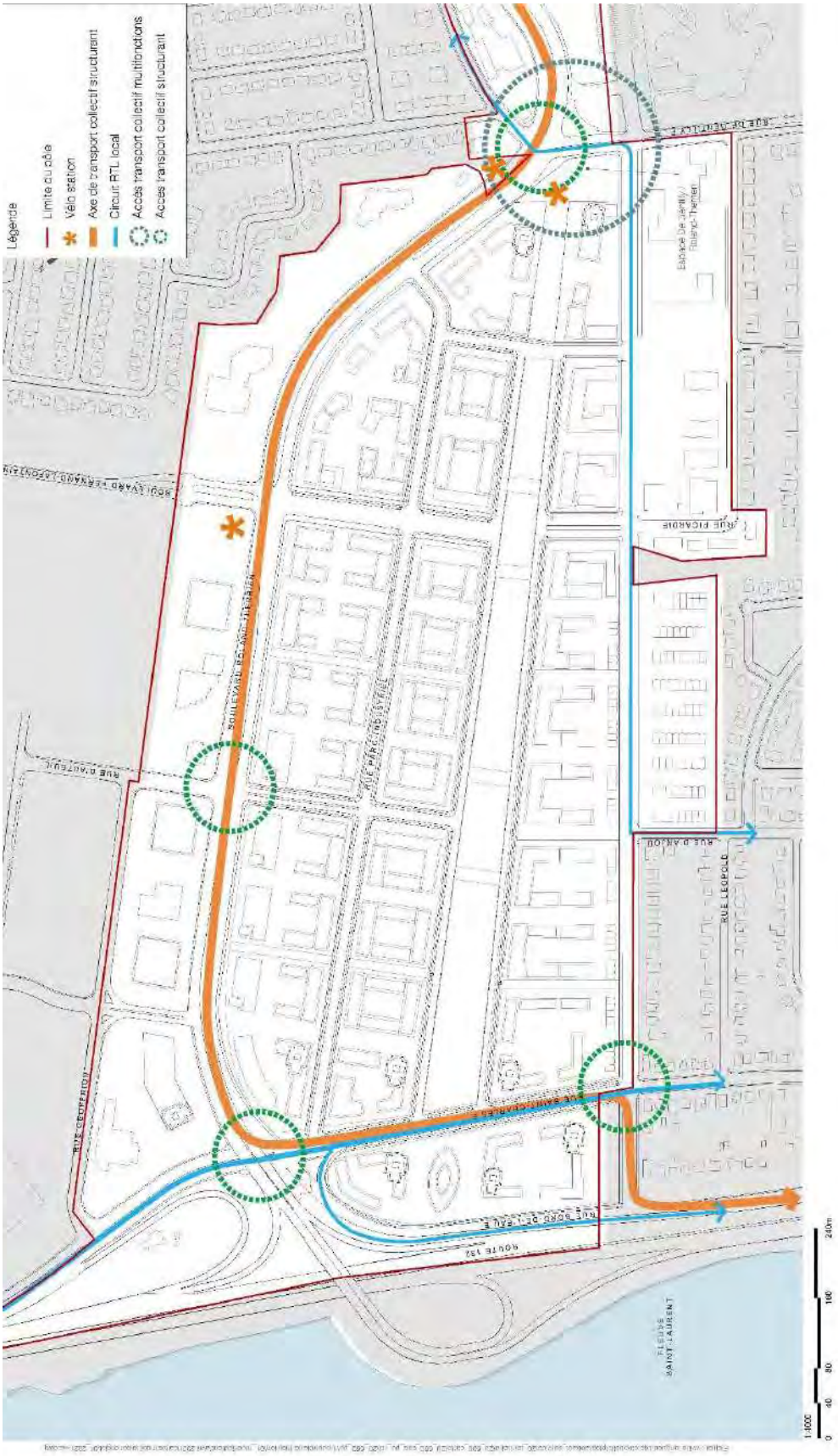
Figure 9 : Volumétrie proposée (secteur central)

Carte 65 : Occupation du sol dans le secteur central

Carte 66 : Déplacements actifs dans le secteur central



Carte 67 : Transport collectif dans le secteur central



Carte 68 : Interventions sur le réseau routier dans le secteur central

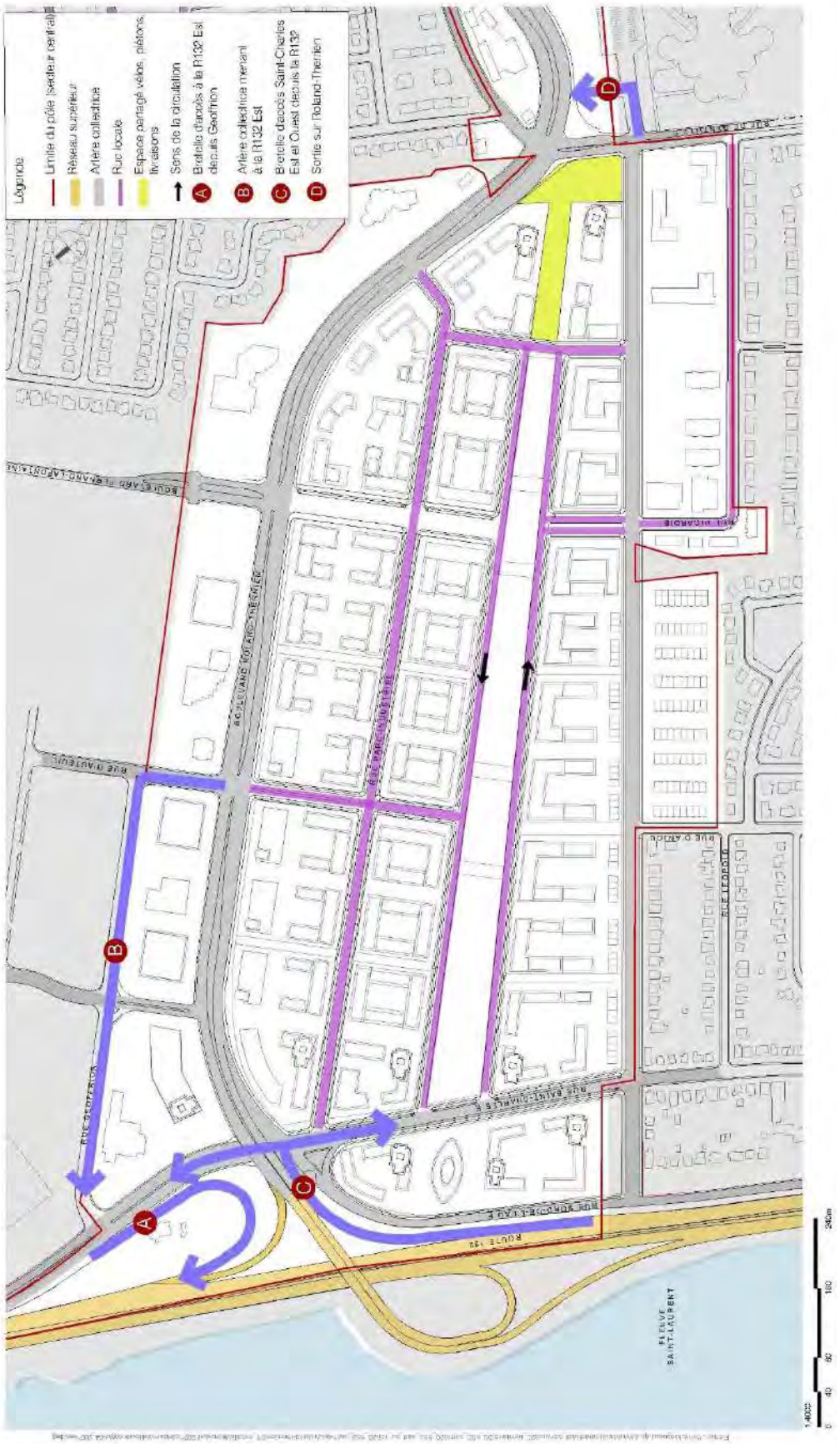


Figure 10 : Coupe type – Esplanade, secteur commercial avec place centrale

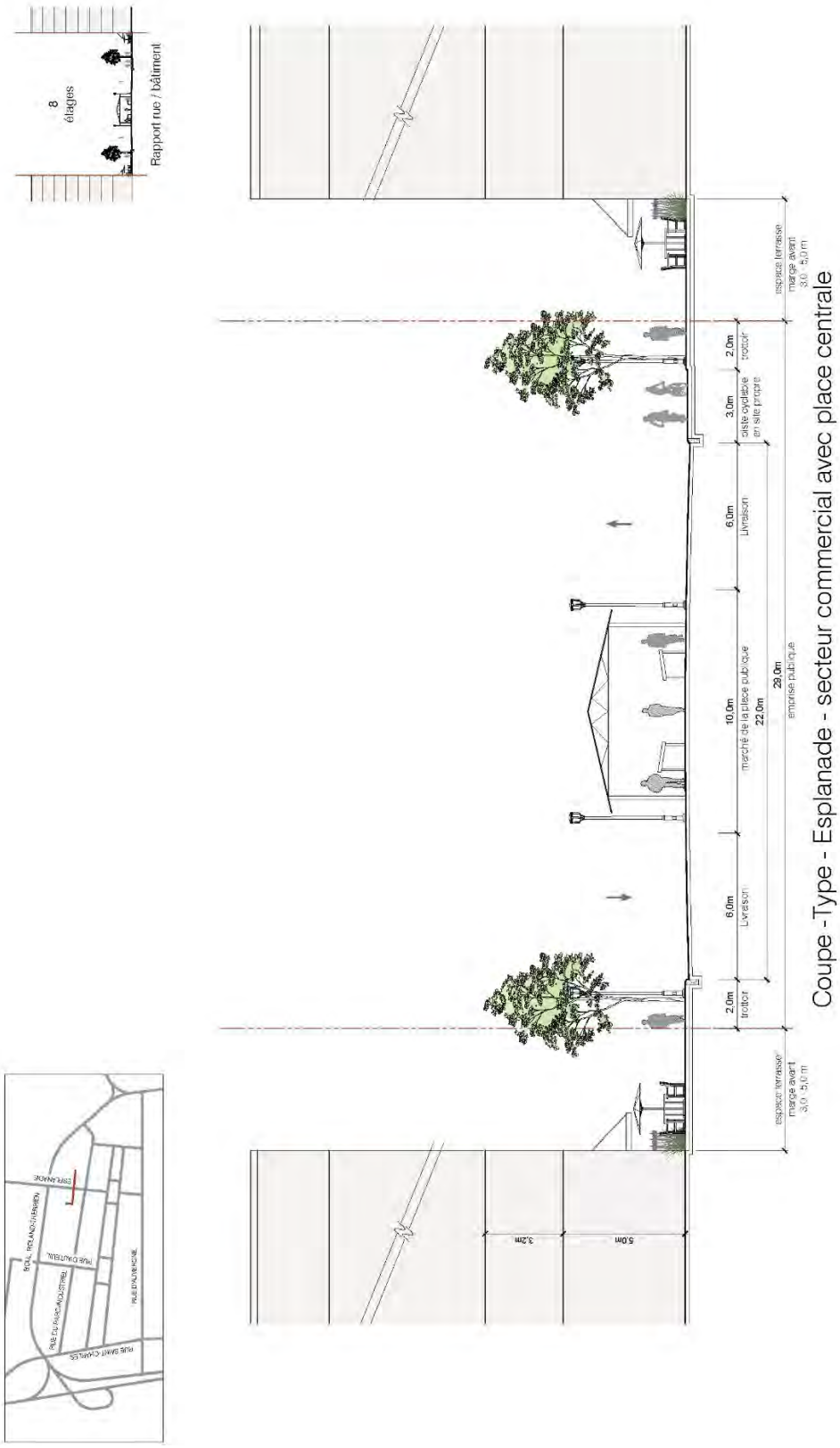


Figure 11 : Coupe type – Esplanade, secteur commercial avec mail central

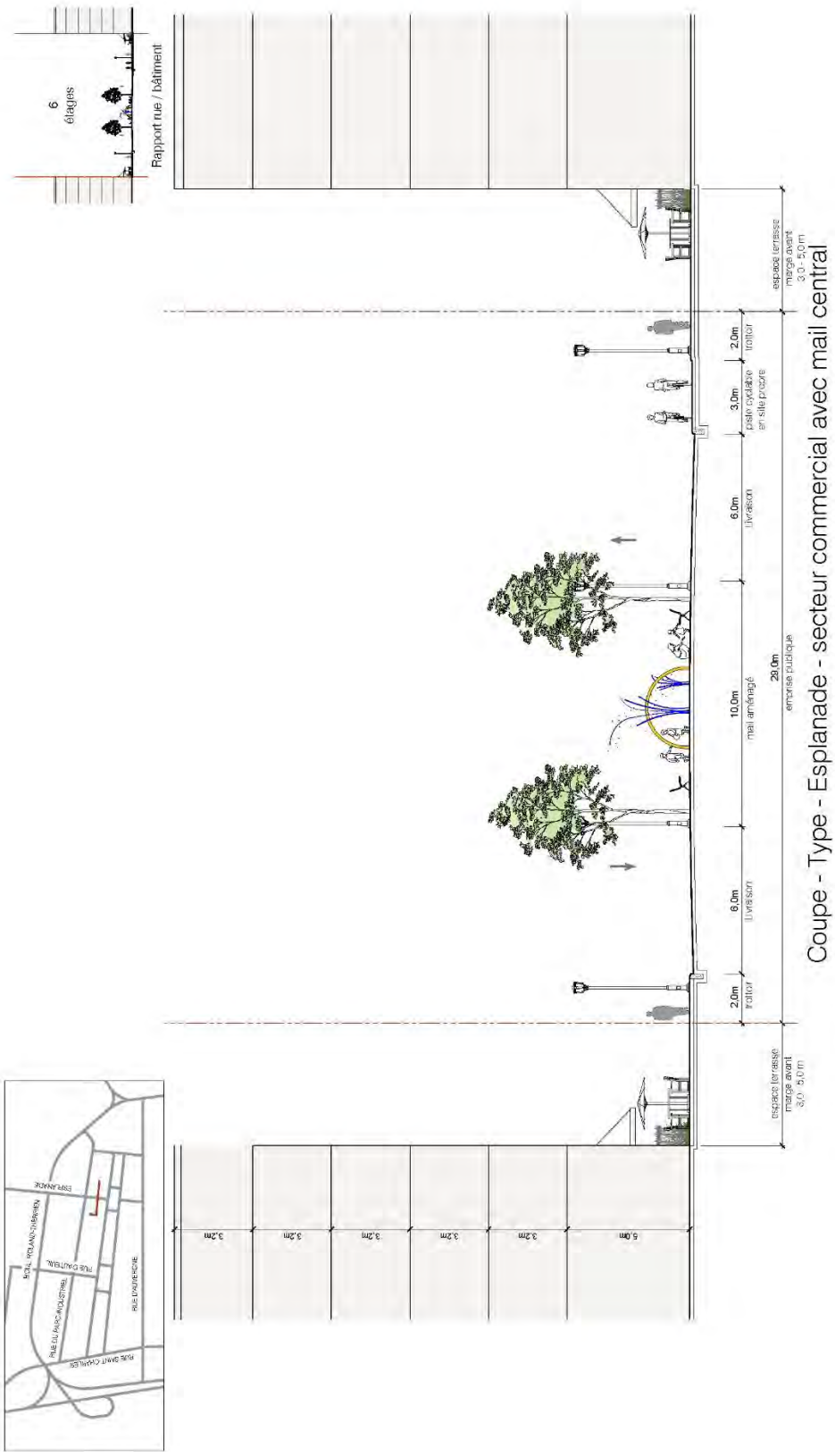


Figure 12 : Coupe type – Esplanade, secteur résidentiel avec mail central

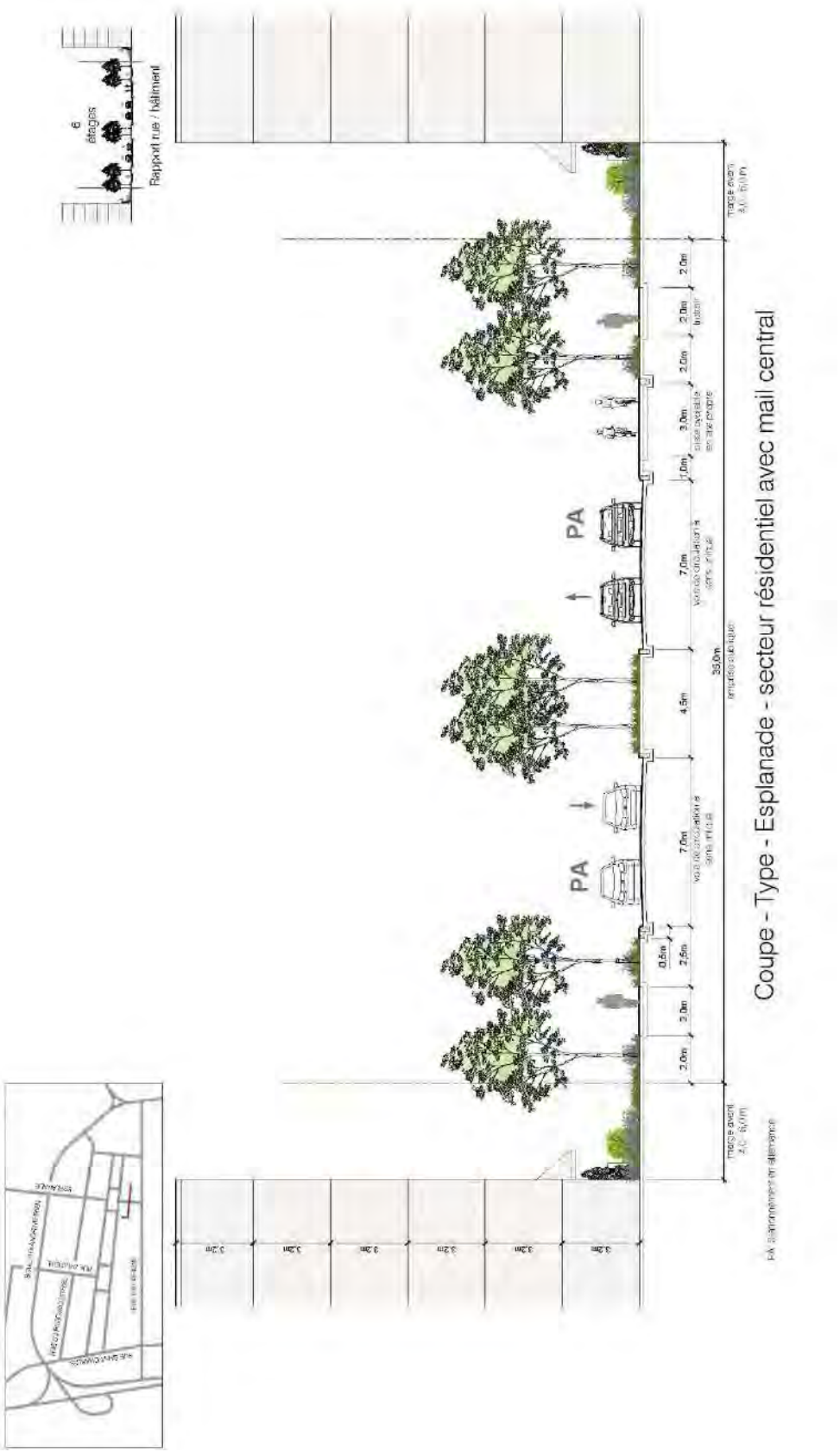


Figure 13 : Coupe type – Boulevard avec parc central

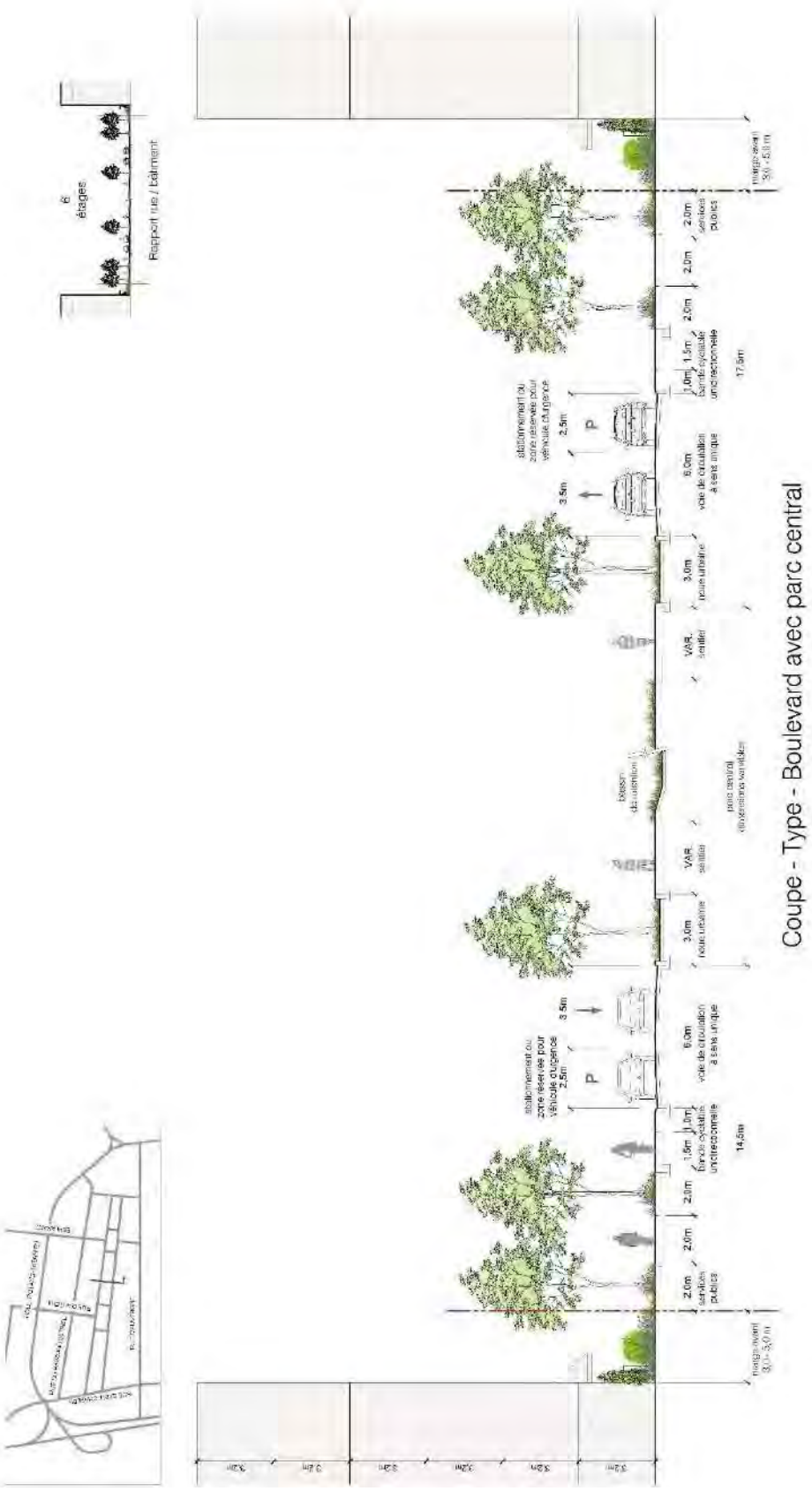


Figure 14 : Coupe type – Rue locale à double sens

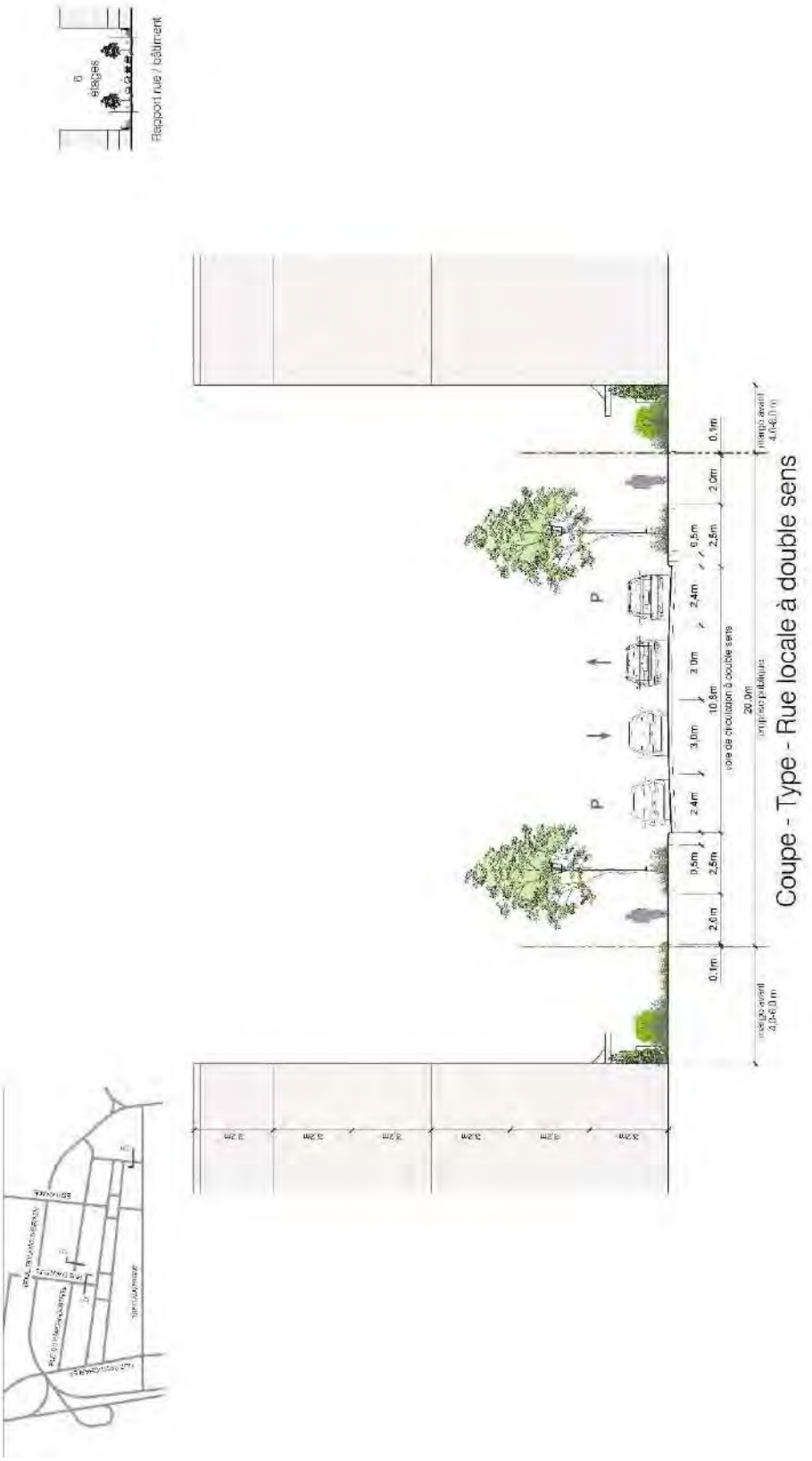


Figure 15 : Coupe type – Rue d'Auteuil

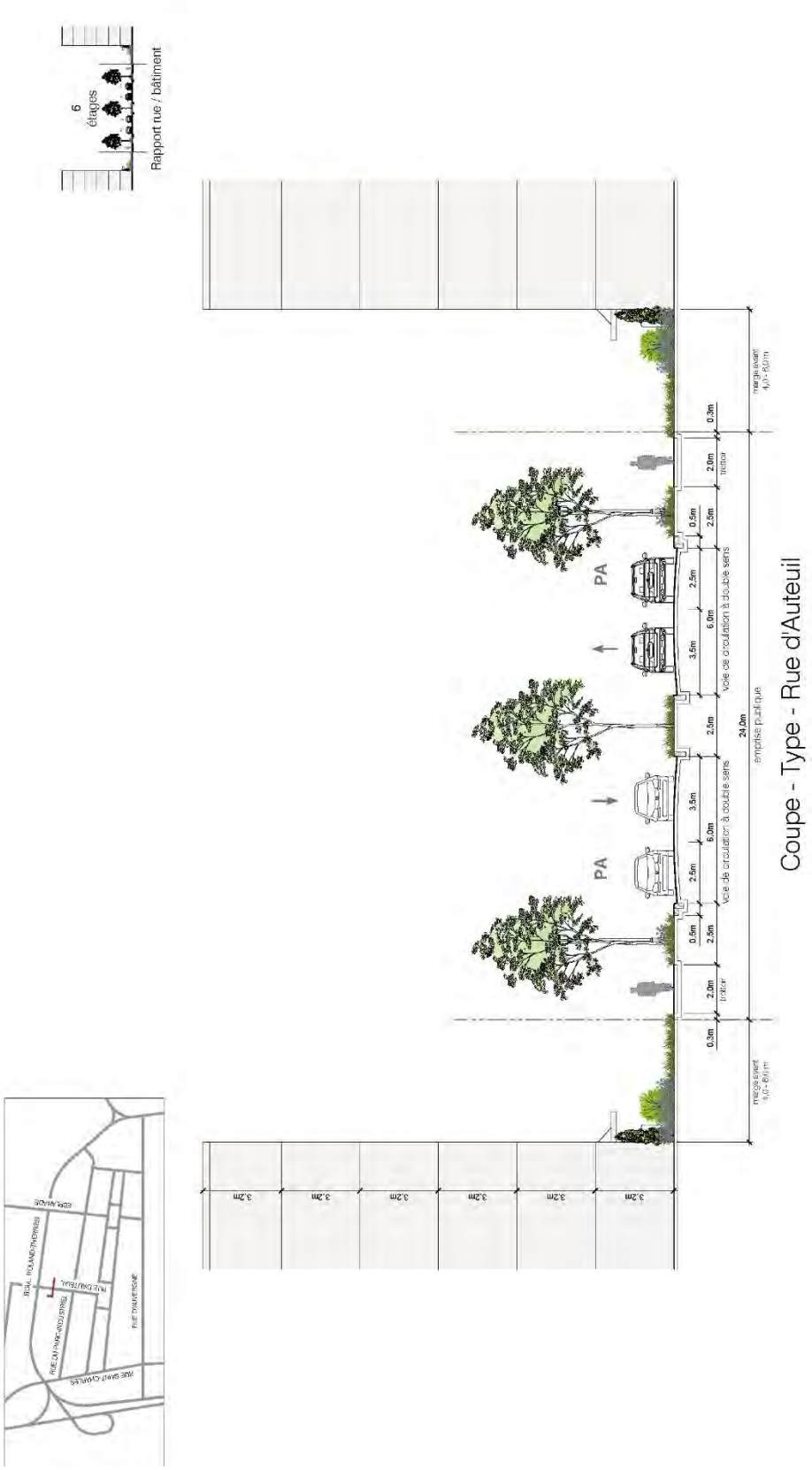


Figure 16 : Coupe type – Rue d'Auvergne

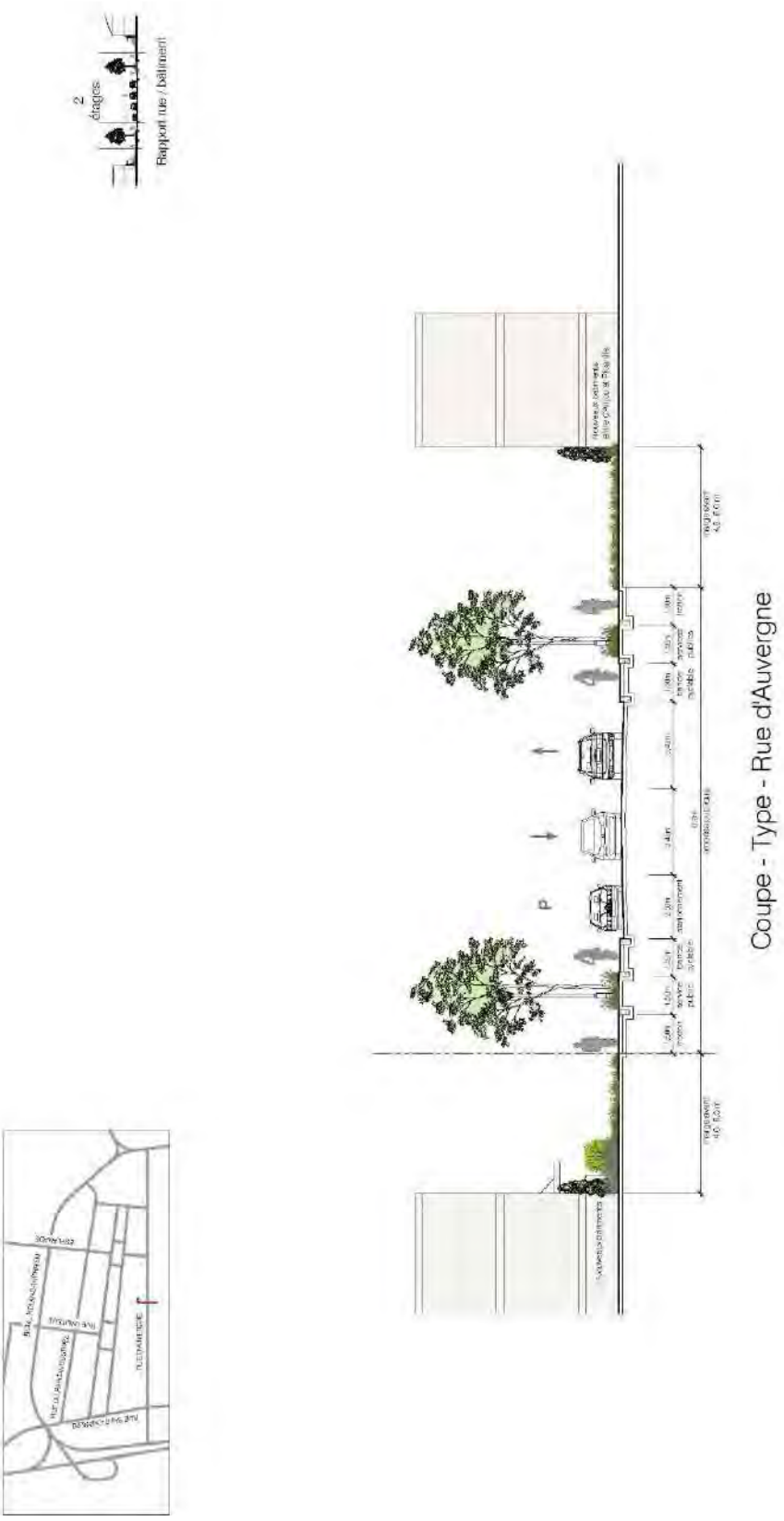


Figure 17 : Coupe type – Rue Saint-Charles Est

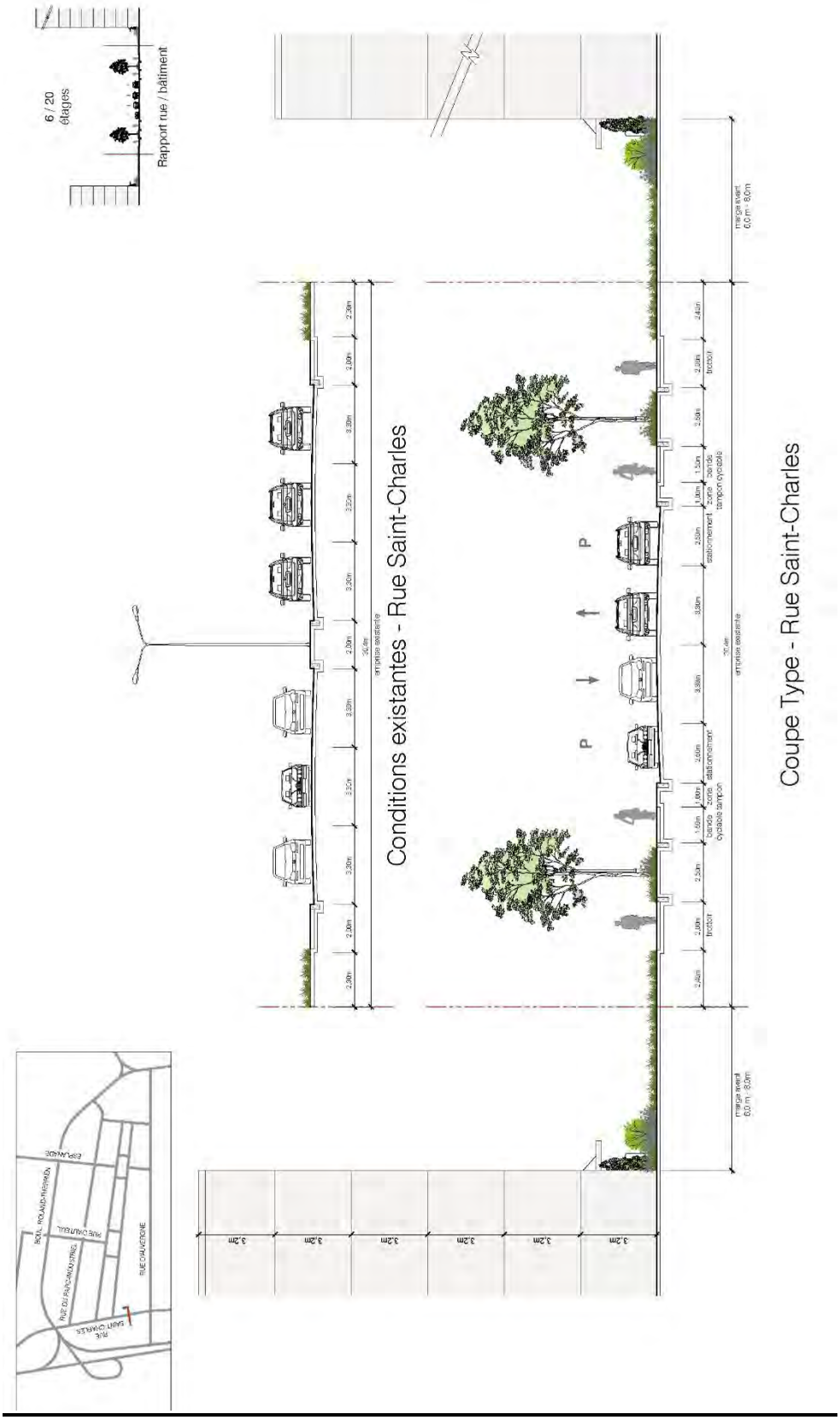


Figure 18 : Coupe type – Boulevard Roland-Therrien

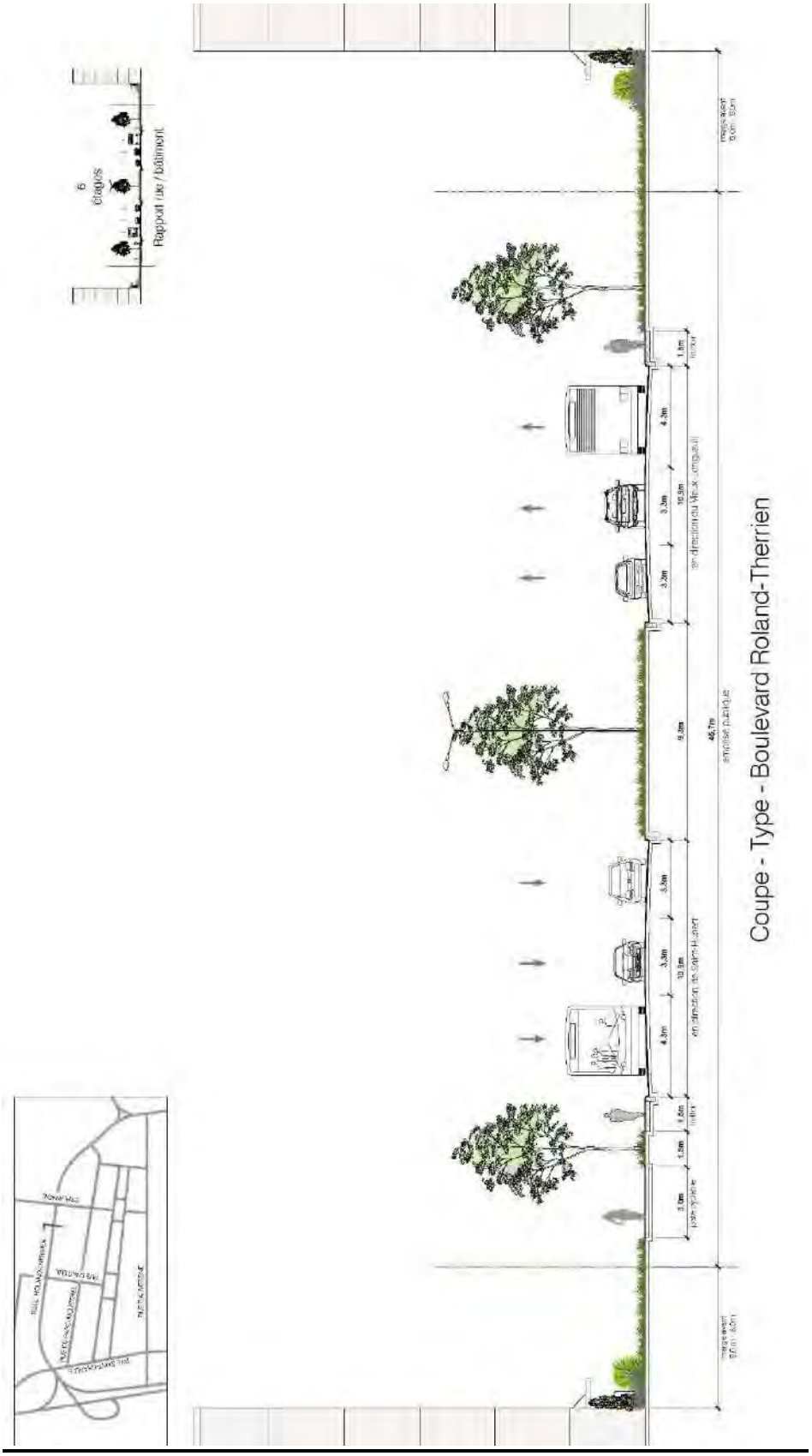
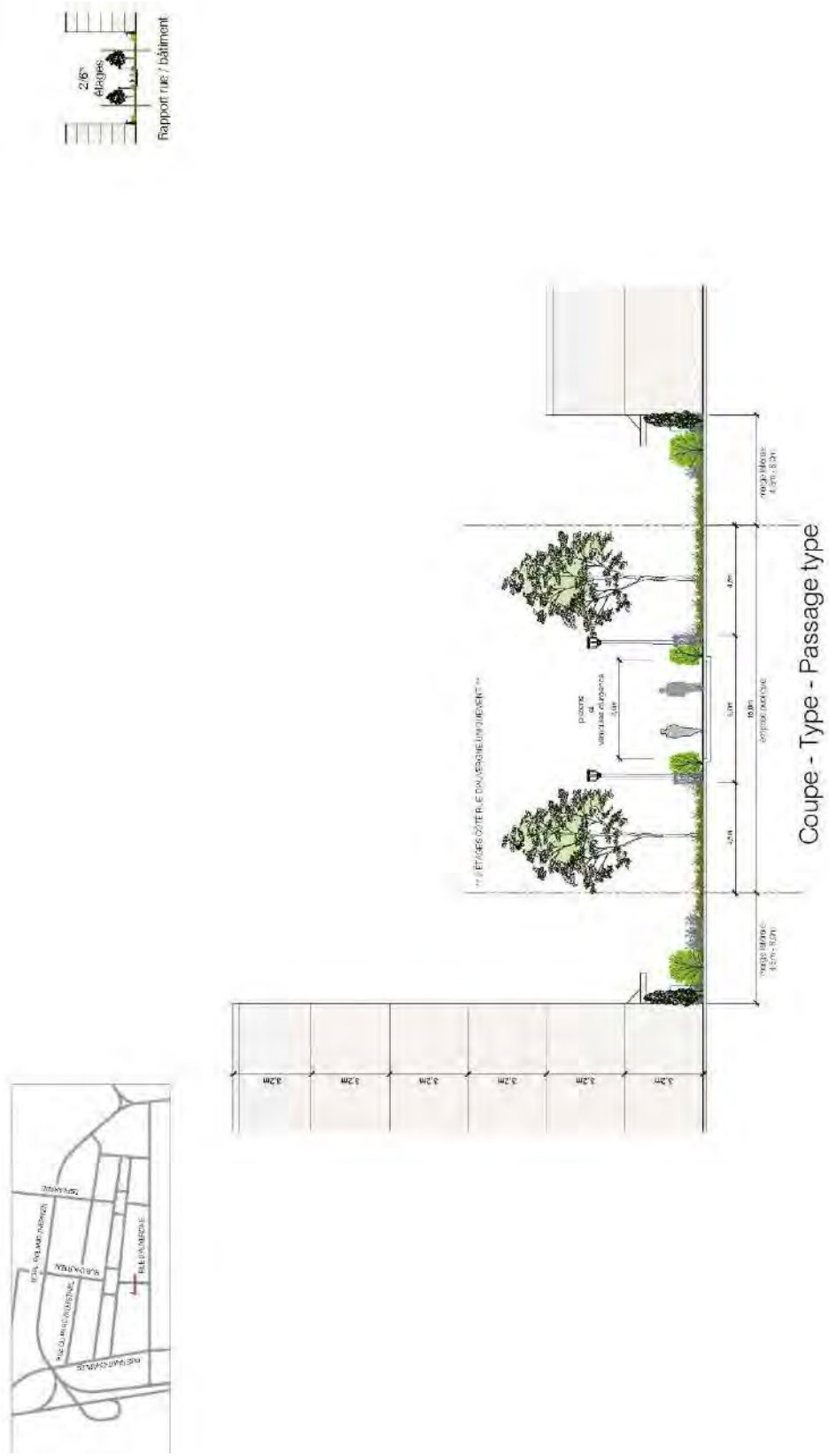


Figure 19 : Coupe type – Passage type



SECTION 7 LE CADRE DE GESTION

962. Les affectations du sol et les activités autorisées

963. Les affectations du sol définissent la vocation dominante des différentes portions du territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien de façon à répondre à la vision, aux orientations et au projet d'aménagement retenu pour l'ensemble du pôle. Les seuils de densité résidentielle minimaux et le nombre d'étages prescrits pour certaines aires d'affectation du sol assurent l'optimisation de l'occupation du sol en réponse aux attentes du Schéma dans le respect de la capacité d'accueil du secteur et des milieux limitrophes.

964. Le PPU du pôle Roland-Therrien réfère directement aux affectations du sol (délimitation des aires d'affectation du sol, activités autorisées ou prohibées, critères, etc.), aux seuils de densité résidentielle minimums et au nombre d'étages définis précédemment au Plan d'urbanisme. Le PPU du pôle Roland-Therrien précise cependant, pour certaines aires d'affectation du sol, des critères qui s'ajoutent aux exigences spécifiques prévues ailleurs au Plan d'urbanisme.

965. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Résidentielle »

966. Dans l'aire d'affectation du sol RE-3.45 ou RE-3.52 :

a) Une offre commerciale de proximité n'est autorisée que sur une façade donnant sur une rue longeant le parc central ou sur la rue d'ambiance prévue dans le prolongement du boul. Fernand-Lafontaine. La superficie maximale de cette offre est limitée à 500 m^2 par bâtiment;

b) Pour assurer la mise en place des liens piétonniers de type C identifiés à la carte 66 « Déplacements actifs (secteur central) », une marge latérale minimale de 7,5 m doit être prévue à la réglementation d'urbanisme.

967. Dans l'aire d'affectation du sol RE-3.42 :

a) Une offre commerciale de proximité n'est autorisée que sur une façade donnant sur une rue longeant le parc central. La superficie maximale de cette offre est limitée à 500 m^2 par bâtiment;

b) Des activités de bureau ou de service professionnel sont autorisées aux étages inférieurs le long de la rue Saint-Charles E ou de la rue du Bord-de-l'Eau E;

c) Tout projet implanté dans l'axe du parc central doit se démarquer par son architecture (bâtiment phare) ou assurer un accès visuel au fleuve;

d) Pour assurer la mise en place des liens piétonniers de type C identifiés à la carte 66 « Déplacements actifs (secteur central) », une marge latérale minimale de 7,5 m doit être prévue à la réglementation d'urbanisme.

968. Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Mixte »

969. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.11 ou MX-3.21 :

a) Une offre commerciale de proximité n'est autorisée que sur une façade donnant sur le parc central ou son prolongement vers la rue De Gentilly E. ou sur la rue d'ambiance aménagée dans l'axe du boul. Fernand-Lafontaine;

b) Une offre commerciale de toute catégorie, sauf un regroupement commercial suprarégional, favorisant les commerces de proximité doit être implantée de part et d'autre de la rue d'ambiance aménagée dans l'axe du boul. Fernand-Lafontaine;

c) Une offre commerciale de toute catégorie, sauf un regroupement commercial suprarégional, est autorisée sur le côté sud du boul. Roland-Therrien. Pour ces commerces, une aire de stationnement extérieure peut être aménagée en cours arrière ou latérale, mais doit être visuellement dissimulée de toute voie de circulation;

d) Pour assurer la mise en place des liens piétonniers de type C identifiés à la carte 66 « Déplacements actifs (secteur central) », une marge latérale minimale de 7,5 m doit être prévue à la réglementation d'urbanisme;

d) Aucun patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier, ne peut être aménagé sur une façade faisant front au boul. Roland-Therrien;

970. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.19 :

a) Les activités de bureau et de service professionnel doivent être priorisées, mais :

i. Une offre commerciale peut être autorisée au rez-de-chaussée;

ii. Une offre résidentielle peut être autorisée mais préférablement en mixité;

b) Une aire de stationnement extérieure peut être aménagée en cours arrière ou latérale, mais doit être visuellement dissimulée de toute voie de circulation;

c) Aucun patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier, ne peut être aménagé sur une façade faisant front au boul. Roland-Therrien.

971. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.30 :

a) Une offre commerciale de toute catégorie, sauf un regroupement commercial suprarégional, est autorisée;

b) Le zonage doit encourager l'implantation de projets mixtes;

c) L'offre commerciale doit contribuer à l'animation de l'espace public aménagé à l'intersection de la rue De Gentilly E. et du boul. Roland-Therrien;

d) Aucun patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier, ne peut être aménagé sur une façade faisant front au boul. Roland-Therrien.

972. Dans l'aire d'affectation du sol MX-3.31 :

a) Une aire de stationnement extérieure peut être aménagée en cours arrière ou latérale, mais doit être visuellement dissimulée de toute voie de circulation;

b) Aucun patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier, ne peut être aménagé sur une façade faisant front au boul. Roland-Therrien.

SECTION 8 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

973. Le programme d'acquisition d'immeubles

974. La réalisation de la vision préconisée par le PPU du pôle Roland-Therrien nécessitera des interventions concertées de la part des partenaires publics et privés du secteur. La Ville se réserve le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre de ce PPU, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public, d'aménagement de nouveaux espaces publics, d'amélioration du cadre bâti, d'optimisation de terrains sous-utilisés ou de réhabilitation d'immeubles vacants, vétustes ou incompatibles.

975. La Ville décrète donc, par ce PPU, un programme d'acquisition d'immeubles. Tous les immeubles situés dans le territoire du PPU du pôle Roland-Therrien peuvent faire l'objet d'acquisitions pour les fins prévues au premier alinéa.

- -

L'élaboration du Plan directeur d'aménagement, de développement et de redéveloppement durable du pôle Roland-Therrien a été réalisée avec le concours du Fonds municipal vert, un fonds financé par le gouvernement du Canada et administré par la Fédération canadienne des municipalités. Ce PPU est en partie basé sur ce plan. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs et la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada n'assument aucune responsabilité à leur égard.

- -

CHAPITRE 3

PPU DES QUARTIERS DE LA GARE

SECTION 1 LA MISE EN CONTEXTE

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

976. Le Schéma exige l'élaboration de planifications particulières intégrées aménagement/transport pour les aires d'influence des axes et des points d'accès au transport collectif structurant métropolitain. L'aire d'influence de la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert est identifiée comme un de ces secteurs devant faire l'objet d'une telle planification intégrée.

976. Le but d'une telle planification est, notamment, d'assurer une optimisation du développement des zones urbaines afin de garantir une clientèle au transport collectif, de rentabiliser les investissements publics en matière d'infrastructures publiques et de transport et de réduire le bilan GES de la collectivité en misant prioritairement sur de tels secteurs multifonctionnels et bien desservis en transport collectif. Dans cette aire d'influence, le Schéma exige un seuil de densité résidentielle brute minimum de 80 logs. /ha.

977. Ce chapitre présente le PPU des quartiers de la gare.

Image 97 : Projet multifamilial récemment construit sur le chemin de Chambly

Image 98 : Échangeur Saint-Hubert (pont ferroviaire)

Image 99 : Hôtel de ville de Longueuil

Image 100 : Le marché public de Longueuil

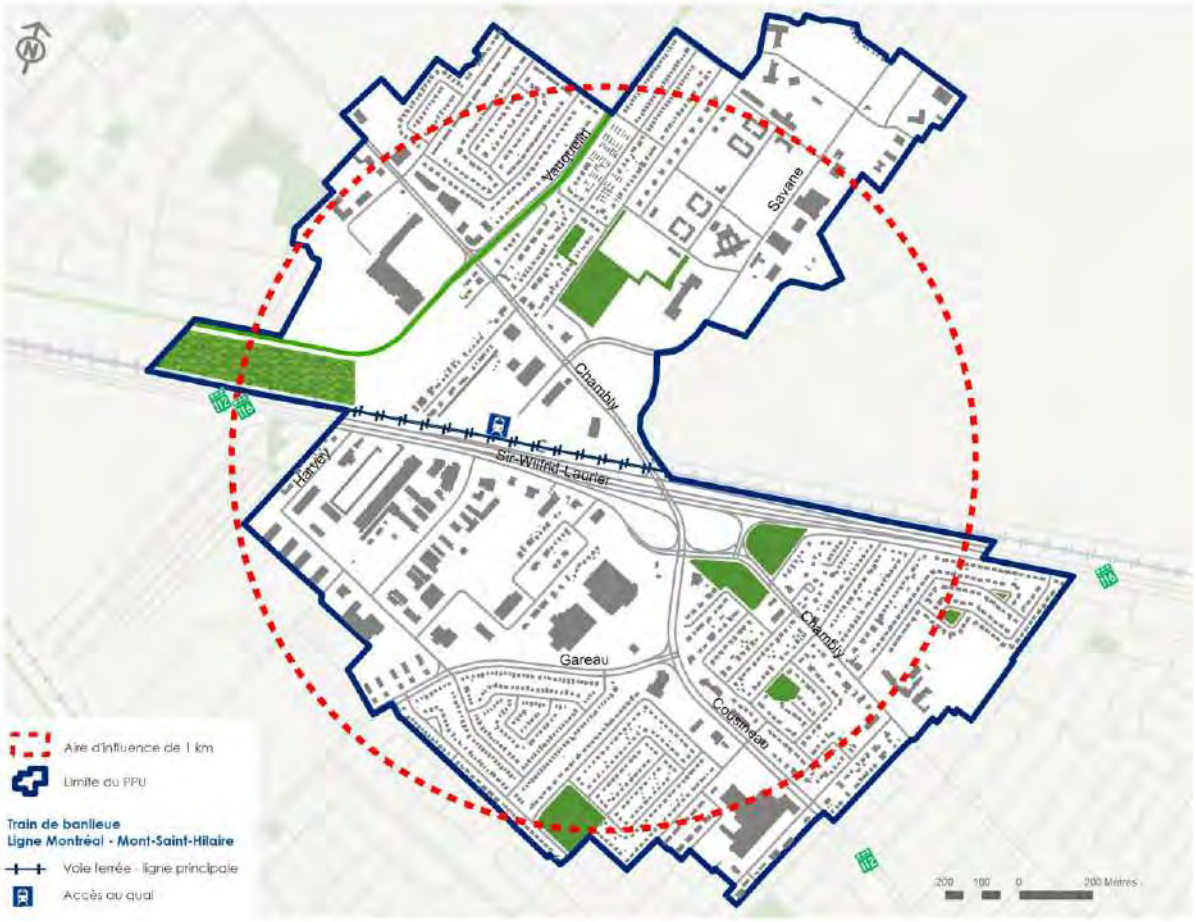
Image 101 : Piste cyclable en site propre

Image 102 : Le train de banlieue en gare

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION

978. Le territoire visé par le PPU des quartiers de la gare englobe l'ensemble de l'aire d'influence (rayon de 1 000 m centré sur les quais) de la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert. Certaines portions de cette aire d'influence ont été retirées de ce territoire, car ils étaient sans potentiel de développement ou de redéveloppement ou pour fins de cohésion territoriale (terrains occupés par les pistes de l'aéroport, par exemple). Des portions retranchées sont cependant intégrées à d'autres planifications du Plan d'urbanisme lorsque requis pour fins de concordance au Schéma. Ce territoire est identifié à la carte 69.

Carte 69 : Territoire visé par le PPU des quartiers de la gare



979. Ce territoire compte plusieurs composantes structurantes : la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert (train de banlieue), le pôle civique notamment composé de l'hôtel de ville et de l'École hôtelière de la Montérégie, le parc Roméo-Vachon, l'aéroport Montréal – Longueuil – Saint-Hubert, le parc industriel Pilon, le noyau villageois de Saint-Hubert et le marais Darveau. La R116 et la voie ferrée, deux infrastructures structurantes, constituent une barrière importante séparant ce territoire en deux entités : les quartiers de la gare. L'aéroport voisin est également une composante structurante qui influence la planification des quartiers de la gare.

980. En matière d'accessibilité et de visibilité, la position centrale des quartiers de la gare par rapport à l'ensemble du territoire longueuillois représente un facteur favorable à son attractivité puisque les principaux axes de transport le traversent : la R116, les chemins de Chambly et de la Savane, les boul. Cousineau et Vauquelin et la Route verte. De plus, sa position stratégique en bordure de grandes infrastructures de transport en fait une porte d'entrée importante au territoire longueuillois. La cohésion de son développement et de son redéveloppement est essentielle dans ce contexte.

SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU

981. Les activités dominantes des quartiers de la gare sont résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles. Cette mixité d'activités représente un atout pour ces quartiers puisqu'elle permet un milieu de vie complet.

982. Les secteurs résidentiels des quartiers de la gare sont variés de par leur forme, densité, typologies et architecture. Même si certains secteurs présentent des signes de dévitalisation, l'offre résidentielle globale y est généralement de qualité et de densité faible à moyenne (de 10 à 60 log./ha), avec certains projets plus denses (jusqu'à 225 log./ha). Un redéveloppement est en cours dans la portion nord, soit près de l'hôtel de ville et sur les terrains autrefois occupés par les Halles de Longueuil. Ces projets résidentiels sont uniquement composés d'habitations multifamiliales dont la densité varie de 50 à 225 log./ha.

983. Au niveau institutionnel, le pôle civique centré sur l'hôtel de ville de Longueuil se trouve le long du chemin de la Savane, près du chemin de Chambly. Un second pôle institutionnel, composé de l'Église de Saint-Hubert et du Centre montérégien de réadaptation occupe une portion du chemin de Chambly, au cœur du noyau villageois de Saint-Hubert. Les quartiers de la gare renferment également plusieurs écoles, dont l'École hôtelière de la Montérégie sur le chemin de la Savane, l'École Paul-Chagnon sur le chemin de Chambly ainsi que l'Académie et le Collège Marie-Laurier sur la rue Leckie. D'autres écoles (Georges-Étienne-Cartier, Charles-Le Moyne, De Maricourt et une nouvelle prévue dans le quartier Vert urbain) se trouvent en périphérie des quartiers de la gare.

984. L'offre commerciale des quartiers de la gare est variée. Dans sa portion nord, elle se concentre le long du chemin de Chambly et est fortement déstructurée. On y trouve une gamme variée de commerces, allant du commerce de proximité aux concessionnaires automobiles. Dans sa portion sud, elle est principalement localisée le long du boul. Cousineau et du chemin de Chambly. À l'intersection des boul. Cousineau et Sir-Wilfrid-Laurier se trouve une concentration de grandes surfaces commerciales. L'autre grand pôle commercial du boul. Cousineau est le Complexe Cousineau. Autrefois dynamique et cœur de la vie du quartier, ce centre commercial est largement dévitalisé et attend sa requalification. Sur les autres portions du boul. Cousineau, l'offre commerciale est variée et assez dynamique. Un noyau commercial plus traditionnel est implanté le long du chemin de Chambly, près de l'église paroissiale. Certains commerces persistent toujours sur la montée Saint-Hubert et rappellent son passé commercial dont le processus de transformation vers une vocation résidentielle est pratiquement complété.

985. Les quartiers de la gare comptent également des activités industrielles puisque des portions du parc industriel Pilon et de la zone aéroportuaire se trouvent dans l'aire d'influence de la gare intermodale. Ces secteurs industriels, dont certaines portions sont dévitalisées et en attente de redéveloppement, sont essentiellement occupés par des industries générales.

986. Les principaux espaces verts des quartiers sont les parcs Roméo-Vachon (soccer), Joseph-Paré (jeux d'enfants), du village militaire, Saint-Nazaire (soccer), du Patriote-Joseph-Vincent (rouli-roulant) et Perras. D'autres parcs et espaces verts importants (Fonrouge, Racine et Pierre-Laporte) sont situés aux limites du quartier ou à proximité de ce dernier. Une portion du marais Darveau, un milieu d'intérêt confirmé et protégé, est localisée en bordure de la voie ferrée, au nord de cette dernière.

987. Les réseaux de transport collectif

988. Aux heures de pointe, la gare intermodale donne accès au réseau de train de banlieue vers (le matin) et depuis (l'après-midi) le centre-ville de Montréal. En période hors pointe, il n'y a pas de service de train, sauf pour un retour depuis le centre-ville de Montréal en après-midi. Le service de train de banlieue est en sens unique, ce qui veut dire que le matin les gens en provenance du Montréal ne peuvent utiliser le train pour se rendre à Longueuil et que le soir, les Longueuillois ne peuvent se rendre au centre-ville en train. La gare intermodale est desservie par deux stationnements incitatifs totalisant plus de 600 cases implantées de part et d'autre du chemin de Chambly. La majorité des usagers du train de banlieue utilise ces stationnements pour accéder au train. L'arrivée de résidences à proximité et l'implantation de mesures préférentielles, dont des voies réservées sur le chemin de Chambly et sur le boul. Cousineau, tendent à améliorer les temps de parcours en bus vers la gare et à augmenter la part modale en transport collectif vers cette gare. Un terminus d'autobus est aménagé à la gare, mais n'est pas utilisé pour le moment puisque la congestion sur le chemin de Chambly empêche son utilisation. Les arrêts du RTL desservant la gare sont pour le moment sur le chemin de Chambly, à l'intersection du chemin de la Savane.

989. Le réseau de transport collectif par bus qui dessert les quartiers de la gare est relativement efficace les jours de la semaine. Les différents circuits permettent en effet de se déplacer vers et depuis plusieurs points sur le territoire de Longueuil ou des villes voisines, les principales destinations étant la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, le Cégep Édouard-Montpetit, le terminus Panama (future station du REM) et les Promenades St-Bruno. L'axe du chemin de Chambly, au nord de la R116, est en effet l'un des corridors les mieux desservis de Longueuil en bus.

990. Un réseau rapide d'agglomération, soit un service express d'autobus, est prévu dans l'axe des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin. Une fois totalement implanté, il permettra de relier la gare intermodale à la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, palliant ainsi l'absence d'un service de train de banlieue en période hors pointe et son offre de service en sens unique. Un tel réseau permet d'asseoir la planification des quartiers de la gare selon les principes d'une véritable aire TOD puisqu'une offre structurante en transport collectif serait présente en tout temps pour les desservir. Pour le moment, ce réseau rapide ne dessert qu'une portion du boulevard Roland-Therrien.

991. La portion sud des quartiers de la gare bénéficie d'un circuit d'autobus vers le Terminus centre-ville de Montréal via le boul. Gareau. Ce circuit est intéressant puisqu'il constitue une offre supplémentaire en transport collectif vers Montréal, mais aussi parce que contrairement au train de banlieue, le trajet est également offert le matin depuis le Terminus centre-ville. Ce circuit est utile à la desserte des pôles d'emplois du quartier, notamment le parc industriel Pilon. Une fois le REM en opération, ce circuit pourrait donner accès à sa station Panama. Pour assurer la mise en place d'un quartier selon les principes TOD, il est donc essentiel de maintenir ce lien, voire le bonifier.

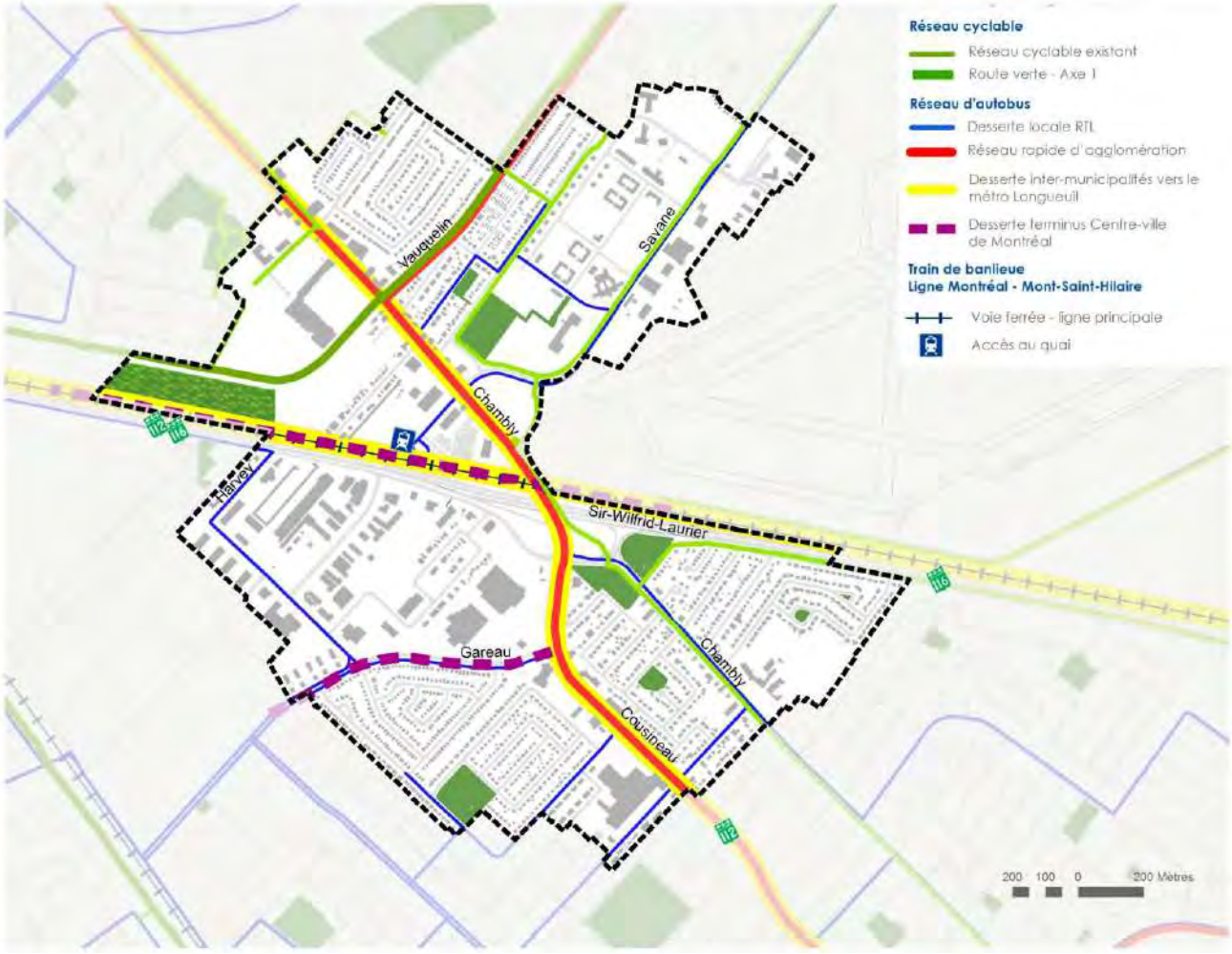
992. ## Les réseaux de déplacements actifs

993. Les quartiers de la gare sont bien desservis en axes de déplacements actifs structurants. La Route verte, qui traverse la portion nord des quartiers, contribue à la connectivité, à la visibilité et à l'animation des quartiers de la gare. Des voies cyclables structurantes, principalement en site propre, sont implantées ou projetées le long des chemins de Chambly et de la Savane, des boul. Cousineau, Gareau, Julien-Lord, Losch et Vauquelin et de l'avenue Thibault. Ce réseau, qui dessert les principaux points d'intérêt des quartiers, dont la gare intermodale, et qui permet une connectivité vers les secteurs voisins, assure une bonne base au réseau de déplacements actifs qui doit caractériser un quartier TOD.

994. ## Les infrastructures de transport

995. Les quartiers de la gare sont bien pourvus en matière d'infrastructures de transport structurantes : aéroport, voie ferrée, R116 et boul. Cousineau (R112). Ces dernières, qui constituent un atout indéniable pour la visibilité, l'accessibilité et la connectivité des quartiers, génèrent cependant d'importantes contraintes (sonores, vibrations, sécurité, barrière physique, congestion, etc.) qui doivent être prises en considération dans leur planification et mise en valeur.

Carte 70 : Les réseaux de transport collectif et actif



996. Les terrains contaminés

997. Le passif industriel de certaines portions des quartiers de la gare fait en sorte que des terrains contaminés sont présents. Ils ne représentent cependant pas des contraintes majeures au développement ou au redéveloppement du secteur. Les normes et lois en vigueur s'appliqueront, le cas échéant, lors de la mise en valeur des immeubles concernés.

998. La capacité et l'état des réseaux urbains

999. Les quartiers de la gare sont un territoire urbanisé qui fera l'objet de projets de développement et redéveloppement. Si le remplacement des activités ou le redéveloppement des terrains peuvent présenter peu d'enjeux sur les réseaux existants (petits projets ponctuels), dans certains cas, ces réseaux peuvent présenter des limitations pour les projets de plus grande envergure. La capacité des réseaux urbains devra donc être prise en considération lors de la planification plus détaillée de projets et de leur approbation. Les différents règlements d'urbanisme de mise en œuvre du PPU (zonage, PPCMOI, PIIA, ententes relatives aux travaux municipaux, etc.) devront tenir compte de cette problématique et assurer la capacité des réseaux ou la faisabilité de leur optimisation avant l'approbation de projets d'envergure.

SECTION 2 LE DIAGNOSTIC

1000. Suite au portrait du territoire et à une analyse plus approfondie de ce dernier, les forces et les défis qui se démarquent sont précisés au tableau 57.

Tableau 57 : Les forces et défis des quartiers de la gare

1° Forces	2° Défis
a) Situé à la croisée d'infrastructures de transport structurantes; b) Une des portes d'entrée de Longueuil; c) Fort potentiel de développement et de redéveloppement; d) Quartier multifonctionnel (activités résidentielles, commerciales, institutionnelles et industrielles); e) Pôle civique (hôtel de ville, École d'hôtellerie de la Montérégie, etc.); f) Desserte diversifiée en transport collectif (train de banlieue, voies réservées, etc.); g) Réseau cyclable structurant; h) Offre diversifiée en parcs et espaces verts; i) Noyau villageois de Saint-Hubert; j) Potentiel de créer un milieu de vie contribuant à la baisse d'émission de GES.	a) Réseau autoroutier (bruit, pollution, congestion, barrière); b) Contraintes générées par les infrastructures de transport (bruit, hauteurs limitées, etc.); c) Barrière créée (connectivité déficiente) par la R116 et la voie ferrée et congestion de l'échangeur Saint-Hubert aux heures de pointe; d) Perception associée aux portions déstructurées et dévitalisées du quartier; e) Développement d'un quartier TOD axé sur une offre de service limitée de train de banlieue; f) Restructuration du cadre bâti le long des principales voies de circulation, notamment le chemin de Chambly; g) Cohabitation entre les activités résidentielles et économiques et les infrastructures de transport; h) Améliorer la vitrine autoroutière de la R116; i) Mise en place d'un réseau de mobilité durable efficace, interconnecté, accessible et sécuritaire; j) Offre adéquate en parcs et espaces verts dans un contexte de densification; k) Mise en valeur des parcs industriels; l) Développer un quartier cohérent de part et d'autre de la R116 et centré sur la gare; m) Requalification de certains immeubles à des fins résidentielles compte tenu des contraintes anthropiques en place.

SECTION 3 LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DES QUARTIERS DE LA GARE

1001. La vision d'aménagement des quartiers de la gare repose sur les orientations et principes du Plan d'urbanisme définis aux chapitres précédents et ceux véhiculés dans les autres plans et politiques de la Ville de Longueuil, notamment en termes de mobilité durable, d'optimisation du territoire construit, de création de milieux de vie complets, de renforcement des pôles structurants et de protection des ensembles écologiques sensibles.

1002. **L'énoncé de vision des quartiers de la gare vise à développer un secteur qui profite de ses atouts pour devenir un milieu de vie multifonctionnel attrayant, accessible et connecté vers Montréal, le centre-ville et ses quartiers environnants. Ces « nouveaux » quartiers accueillent logements, commerces, services et emplois afin d'offrir aux citoyens un milieu de vie complet et dynamique.**

1003. La planification des quartiers de la gare s'appuie également sur les principes des quartiers TOD, des villes compactes et des collectivités viables afin de concrétiser un milieu de vie qui répond aux caractéristiques qui suivent :

a) Complet où il est possible de vivre, travailler, consommer et se divertir;

b) Dont les composantes sont interconnectées par des réseaux de mobilité durable performants et sécuritaires;

c) Où l'augmentation de la densité et de la compacité du développement respectent les milieux de vie établis;

d) Dynamique et attrayant grâce à une gamme et une mixité d'activités répondant aux besoins de ses résidents et travailleurs;

e) Qui génère, de par l'offre et la qualité des espaces publics, dont les parcs et espaces verts, une identité et un sentiment d'appartenance;

f) Qui contribue à la baisse du niveau d'émission des GES.

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

1004. Quatre orientations sont proposées afin de concrétiser cette vision. Toutes complémentaires les unes des autres, elles assurent un environnement favorable à la mise en place d'un milieu de vie durable et forment le cadre de référence pour le réaménagement du quartier et les interventions proposées par ce PPU. Chaque orientation est divisée en objectifs qui, à leur tour, proposent des actions de mise en œuvre.

1005. Orientation 1 Un développement qui se structure en faveur de la mobilité durable

1006. Le développement d'un quartier TOD débute par une structuration de ses réseaux de déplacements (véhiculaires, collectifs et actifs) et une accessibilité durable optimale à ses principales composantes, notamment vers ses points d'accès au transport collectif et ses aires commerciales, de services et d'emplois. Pour que les quartiers de la gare répondent à ces principes, d'importantes interventions sur les réseaux de déplacements ainsi que sur l'offre en transport collectif sont de mise. Ces interventions feront des quartiers de la gare un milieu de vie plus perméable, attrayant, sécuritaire, à plus faible émission de GES et durable.

1007. **L'objectif 1 vise à développer et optimiser les infrastructures de transport collectif.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Optimiser l'utilisation de l'emprise des voies de circulation par un meilleur partage de cette dernière entre les différents modes de transport, en priorisant les transports collectif et actif (voies réservées, mesures préférentielles, pistes cyclables, trottoirs, etc.);

b) Encourager Exo afin de bonifier l'offre de desserte en train de banlieue;

c) Mettre en place une offre en transport collectif complémentaire au train de banlieue, tels que le prolongement du réseau rapide d'agglomération de l'axe Roland-Therrien et le maintien du lien performant par bus sur le

boul. Gareau vers la future station Panama du REM, pour relier en tout temps les quartiers de la gare aux infrastructures de transport collectif structurantes (métro, REM et train de banlieue);

d) Adapter, en concertation avec le RTL, l'offre en transport collectif en fonction de l'augmentation de la demande liée au développement des quartiers de la gare afin de les relier efficacement aux importants générateurs de déplacement du territoire (pôles commerciaux et d'emplois, institutions, etc.).

1008. **L'objectif 2 vise à assurer un environnement convivial et sécuritaire aux déplacements actifs.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Compléter le réseau de pistes cyclables prévu au Plan directeur des déplacements cyclables afin de faciliter l'accès aux points d'accès au transport collectif, aux pôles d'emplois, aux commerces et services et autres grands générateurs de déplacements des quartiers de la gare;

b) Relier le réseau cyclable des quartiers de la gare à la Route verte pour desservir la gare et le pôle civique;

c) Aménager des liens piétonniers agréables et sécuritaires vers les points d'accès au transport collectif et les aires d'activités;

d) Aménager un trottoir sur les deux côtés des nouvelles voies de circulation véhiculaires et au moins un le long des voies existantes lors de leur réfection majeure;

e) Prévoir, lors du réaménagement des grandes intersections, l'aménagement de carrefours sécuritaires pour les déplacements actifs;

f) Prévoir des aires de stationnement pour vélos dans les projets d'envergure et les points d'accès au transport collectif structurant;

g) Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier.

1009. **L'objectif 3 vise à faciliter l'accessibilité aux différents secteurs des quartiers de la gare et la connectivité entre ces derniers.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Encourager le MTQ et le CN afin d'optimiser la capacité de l'échangeur Saint-Hubert, ou encore développer des alternatives;

b) Aménager à même l'échangeur Saint-Hubert un lien actif (cyclable et piétonnier) sécuritaire, confortable et agréable afin d'assurer une connectivité durable entre les portions nord et sud des quartiers de la gare;

c) Planifier et réaliser le prolongement du boul. Julien-Lord jusqu'au boul. Jacques-Cartier O. (portion hors PPU) et de la rue Patrick jusqu'au boul. Julien-Lord;

d) Assurer une gestion optimale des stationnements hors rue afin de limiter leur nombre et superficie;

e) Améliorer la perméabilité des projets de développement et de redéveloppement avec les milieux voisins;

f) Prévoir un tracé des voies de circulation qui facilite la circulation et les liens entre les différents secteurs des quartiers de la gare et préservant un niveau de quiétude et de sécurité pour leurs résidents;

g) Créer un nouveau lien nord-sud dans l'axe des boul. Kimber/Maricourt connecté au boul. Sir-Wilfrid-Laurier et traversant éventuellement la R116 afin de désengorger l'échangeur Saint-Hubert (hors PPU);

h) Mettre en place un réseau d'espaces publics et verts reliés entre eux par des parcours piétonniers et cyclables et connecté aux parcs et espaces verts existants.

1010. ## Orientation 2 Un développement optimisé tenant compte de son milieu récepteur

1011. Les quartiers de la gare comptent de nombreux milieux de vie établis à maintenir ainsi que des secteurs plus dévitalisés ou déstructurés en attente de requalification. Pour ces secteurs plus dévitalisés ou déstructurés, compte tenu de la présence d'un point d'accès au transport collectif structurant, les projets qui s'y réaliseront devront être optimisés afin, notamment, d'assurer la rentabilité des investissements publics en matière de transport collectif et d'infrastructures publiques ainsi que de l'offre commerciale et communautaire présente ou projetée. Ces projets tiendront compte des contraintes environnementales en place, des milieux de vie établis et de la volonté de créer un milieu de vie complet et durable.

1012. **L'objectif 1 vise à optimiser l'occupation du sol.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Revoir la vocation des terrains occupés par les commerces de grande surface implantés à l'intersection des boul. Cousineau et Sir-Wilfrid-Laurier lors de leur redéveloppement éventuel. Y préconiser l'activité industrielle en front du boul. Sir-Wilfrid-Laurier, commerciale ou mixte en front du boul. Cousineau et résidentielle en front du boul. Gareau;

b) Compléter les projets résidentiels en cours dans le secteur sud des quartiers de la gare;

c) Planifier le développement des terrains vacants limitrophes au futur boul. Julien-Lord à des fins résidentielles de plus haute densité;

d) Planifier le redéveloppement des grands ensembles commerciaux dévitalisés à des fins résidentielles ou mixtes (à dominante résidentielle) de plus haute densité;

e) Limiter l'empreinte au sol des aires de stationnement hors rue, notamment celles des stationnements incitatifs de la gare intermodale;

f) Encourager Exo à optimiser l'utilisation du stationnement incitatif en permettant une mutualisation des cases de stationnement en période hors pointe;

g) Évaluer la pertinence de mettre en place un programme d'aide à la rénovation et à la redynamisation des immeubles.

1013. **L'objectif 2 vise à développer le secteur en fonction des caractéristiques du milieu.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Assurer le maintien des milieux de vie établis;

b) Assurer une intégration des projets d'optimisation à leur milieu récepteur, notamment en termes de typologie, d'implantation, de volumétrie ou d'architecture;

c) Tenir compte de la capacité actuelle et future des réseaux urbains (aqueduc, égout, routes, transport collectif, etc.) en élaborant une stratégie de développement et de redéveloppement;

d) Tenir compte des contraintes d'aménagement et de développement, notamment par une répartition des activités sur le territoire, en évitant l'ajout de logements dans une courbe isophonique supérieure à NEF25, l'aménagement de bandes tampon, l'implantation des constructions, la réalisation d'aménagements acoustiques ou un cadre réglementaire adapté;

e) Tirer profit des composantes naturelles du quartier, dont le marais Darveau, pour enrichir la qualité de vie des résidents du quartier ou atténuer les nuisances occasionnées par les infrastructures de transport.

1014. **L'objectif 3 vise à favoriser une diversification sociale.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Diversifier l'offre résidentielle en prévoyant une variété de typologies répondant à différentes clientèles, notamment en logement social, abordable et familial, le tout en conformité avec le cadre réglementaire à cet effet adopté par le conseil.

1015. Orientation 3 Un milieu de vie complet où cohabitent logements, commerces, services et emplois

1016. Les quartiers de la gare comptent déjà une grande mixité d'activités : quartiers résidentiels, pôles d'emplois, commerces et services, etc. Cette mixité est garante d'un milieu de vie complet, répondant aux principes TOD et apte à réduire les émissions de GES puisque les déplacements actifs y sont possibles. Un tel milieu de vie peut être attrayant, pourvu qu'une cohabitation harmonieuse entre les différentes activités existantes et proposées soit prévue. Les quartiers de la gare vivent de multiples changements depuis quelques années : immeubles requalifiés ou nouveaux bâtiments, nouveaux commerces, gare intermodale et ses stationnements réaménagés, École hôtelière de la Montérégie, etc. Ce redéveloppement transforme projet par projet les quartiers de la gare en un milieu de vie plus structuré. Les interventions à venir doivent poursuivre cette structuration de l'espace et prévoir des mesures d'intégration et de cohabitation entre les activités.

1017. **L'objectif 1 vise à optimiser l'offre en services communautaire, institutionnel et commercial.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Consolider les nœuds commerciaux de proximité implantés aux abords de la gare intermodale et du noyau villageois de Saint-Hubert;

b) Prévoir, en concertation avec les autorités compétentes, les équipements communautaires de proximité (écoles, services aux citoyens, etc.) nécessaires à une desserte adéquate des milieux de vie en fonction de l'évolution des quartiers de la gare.

1018. **L'objectif 2 vise à localiser stratégiquement les activités économiques génératrices d'emplois.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Concentrer l'activité commerciale sur le chemin de Chambly, près de la gare intermodale et dans le noyau villageois de Saint-Hubert, sur la rue Patrick et le boul. Cousineau. Y assurer une continuité commerciale aux rez-de-chaussée des bâtiments;

b) Consolider les pôles d'emplois de la zone aéroportuaire (chemin de la Savane) et du parc industriel Pilon en y accueillant des entreprises compatibles et des bureaux (chemin de la Savane).

1019. **L'objectif 3 vise à assurer une cohabitation harmonieuse et une qualité des interfaces entre les milieux de vie et les secteurs d'activités.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Encourager la relocalisation des commerces et entreprises problématiques ou incompatibles;

b) Interdire les murs aveugles le long des voies de circulation;

c) Dissimuler les aires de manutention ou d'entreposage depuis un espace public ou une voie de circulation, notamment la R116 et la Route verte;

d) Éviter l'implantation des aires de stationnement en façade des bâtiments;

e) Prévoir une répartition des usages économiques de manière à limiter les zones en conflit avec les usages plus sensibles (activité résidentielle par exemple) ou l'aménagement de bandes tampons adéquates, le cas échéant;

f) Assurer la création de vitrines routières et autoroutières de qualité, notamment par un encadrement adéquat des emprises, des activités compatibles, une qualité architecturale des constructions, des aménagements paysagers et un contrôle de l'affichage.

1020. Orientation 4 Un quartier où la qualité de ses composantes favorise l'émergence d'un sentiment d'appartenance

1021. Plusieurs éléments peuvent affecter le sentiment d'appartenance d'une personne envers son milieu de vie : la manière dont l'espace est occupé, la qualité des aménagements ou la perception qu'elle a de son environnement immédiat. Pour assurer un milieu de vie de qualité et la création d'un tel sentiment d'appartenance, l'aménagement des quartiers de la gare propose des actions ciblant la réalisation de projets de qualité ainsi que la création de lieux de rencontres et d'espaces publics animés, vivants et sécuritaires. L'aménagement et le réaménagement des espaces récréatifs permettront aux résidents des projets résidentiels plus compacts de profiter d'espaces récréatifs de proximité polyvalents répondant à leurs besoins. L'intégration et la pratique de l'agriculture urbaine contribueront également à l'embellissement des quartiers de la gare tout en favorisant les activités de socialisation et l'accessibilité à une alimentation saine produite localement.

1022. **L'objectif 1 vise à concevoir un espace public central identitaire, animé et rassembleur.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Aménager un espace public central de part et d'autre du chemin de Chambly, à l'intersection du chemin de la Savane et de la rue Patrick, servant de point pivot entre la gare intermodale, les commerces et services de proximité et le pôle civique.

b) Assurer l'intégration des notions d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des aménagements et du mobilier de cet espace.

1023. **L'objectif 2 vise à privilégier des aménagements favorisant la création d'un milieu de vie distinctif et d'un sentiment d'appartenance.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Élaborer une stratégie de mise en valeur des entrées de villes et des principales intersections des quartiers de la gare, dont l'échangeur Saint-Hubert et les intersections Chambly/Savane, Chambly/Vauquelin, Cousineau/Gareau et Cousineau/Saint-Hubert;

b) Intégrer des pratiques et concepts innovants dans l'aménagement des lieux publics et privilégier l'installation d'un mobilier urbain contribuant à la définition du caractère identitaire du quartier;

c) Profiter du réalignement de la rue Bishop pour doter l'hôtel de ville d'une véritable esplanade et sécuriser cette intersection;

d) Mettre en valeur le parc Roméo-Vachon afin d'en faire un lieu de rencontre polyvalent pour les résidents;

e) Protéger et mettre en valeur les vues et les paysages d'intérêt bordant le quartier, dont ceux en direction des Montérégiennes;

f) Mettre en valeur les immeubles d'intérêt, tant de jour que de soir;

g) Encadrer l'affichage en favorisant le recours aux enseignes à l'échelle du piéton, notamment dans les secteurs commerciaux et de services.

1024. **L'objectif 3 vise à assurer une qualité environnementale dans le développement et l'aménagement du quartier.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

a) Mettre en place des mesures de verdissement afin d'augmenter l'indice de canopée globale des quartiers de la gare;

b) Encourager la réalisation de projets écoresponsables et durables;

c) Intégrer des normes de gestion durable des eaux pluviales dans les projets;

d) Assurer le maintien et la mise en valeur du marais Darveau.

SECTION 4 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

1025. Le concept d'organisation spatiale illustre et définit les principes découlant de la vision et des orientations d'aménagement énumérées précédemment. Il traduit les enjeux et les objectifs à concrétiser ainsi que les composantes principales et sa dynamique interne. Une schématisation de ce concept est illustrée à la carte 71.

1026. ## Des milieux de vie complets, compacts et durables

1027. Les quartiers de la gare sont scindés en deux par une barrière physique créée par la R116 et la voie ferrée et dont le seul point de traverse se situe à l'échangeur Saint-Hubert. Les secteurs nord et sud des quartiers de la gare affichent deux réalités urbaines différentes, mais complémentaires.

1028. Le secteur nord est caractérisé par la présence de la gare intermodale, du pôle civique et d'une offre commerciale de proximité implantée le long du chemin de Chambly. L'aéroport voisine ce secteur. Les projets résidentiels (redéveloppement de sites dévitalisés ou requalification de sites incompatibles, développement de terrains vacants, insertions ponctuelles, etc.) optimisent l'occupation du sol, structurent l'espace, s'intègrent à leur milieu récepteur et assurent la mise en place d'un milieu de vie cohérent qui encourage la mobilité durable. L'offre commerciale de proximité est concentrée aux rez-de-chaussée des bâtiments implantés sur le chemin de Chambly et la rue Patrick, autour et à proximité de l'espace public central, et profite de la proximité de la gare intermodale et des nouveaux projets résidentiels. Sur les autres portions du chemin de Chambly, la conversion des sites commerciaux vers des bâtiments résidentiels ou mixtes est encouragée. La redynamisation des terrains industriels de l'aéroport est assurée par l'arrivée de nouveaux projets intégrant bureaux et industries compatibles aux milieux de vie limitrophes et à la présence de l'hôtel de ville. Le pôle des écoles implanté sur la rue Leckie est consolidé. Quant aux parcs et espaces verts, l'offre est augmentée par un nouvel espace vert localisé à l'intersection des chemins de Chambly et de la Savane (l'espace public central) et par un autre espace vert à être planifié à même le redéveloppement des immeubles situés à l'ouest du chemin de Chambly. L'ensemble composé par l'espace public central, le parc Roméo-Vachon, le nouvel espace vert, la zone commerciale de proximité et le pôle civique constituera le cœur du secteur nord des quartiers de la gare.

Image 103 : Écoquartier axé sur le transport actif à Paris

Image 104 : Bâtiment mixte avec retrait au dernier étage à Arlington

1029. Le secteur sud est notamment caractérisé par le noyau villageois de Saint-Hubert mis en valeur et la requalification de grands ensembles commerciaux vers une activité résidentielle, commerciale, mixte ou économique. Comme pour le secteur nord, le redéveloppement des sites dévitalisés assure une optimisation de l'occupation du sol, structure l'espace, s'intègre dans son milieu récepteur et assure la mise en place de milieux de vie cohérents qui encouragent la mobilité durable. Le parc industriel Pilon est mis en valeur, notamment par un redéveloppement des terrains incompatibles ou sous-développés et l'intégration d'un espace vert et d'aménagements invitants pour ses travailleurs. Une attention particulière est accordée à sa vitrine donnant sur la R116 et le boul. Sir-Wilfrid-Laurier. Une répartition adéquate des usages et des dispositions normatives assure la cohabitation de ce parc industriel avec les milieux résidentiels voisins. Les parcs Saint-Nazaire et du

Image 105 : Redéveloppement d'un centre commercial en un bâtiment mixte à Montréal

Patriote-Joseph-Vincent sont réaménagés afin de répondre aux besoins des résidents et réduire les contraintes sonores associées à la R116 et au chemin de fer. Une offre commerciale de proximité est maintenue le long du boul. Cousineau et dans le noyau villageois de Saint-Hubert.

1030. Des axes de déplacements repensés

1031. Les prolongements du boul. Julien-Lord jusqu'au boul. Jacques-Cartier O. et de l'axe Maricourt/Kimber jusqu'aux boul. Sir-Wilfrid-Laurier et Julien-Lord précisés au chapitre 3 de la partie II permettent de décongestionner l'échangeur Saint-Hubert. Le prolongement de la rue Patrick jusqu'au boul. Julien-Lord assure une meilleure accessibilité à la gare intermodale, pour tous les modes de déplacements, notamment par le réseau rapide d'agglomération.

Image 106 : Partage d'une emprise publique à Lyon

1032. Des voies réservées et autres mesures préférentielles sont proposées sur le chemin de Chambly, les boul. Cousineau, Julien-Lord et Vauquelin ainsi que sur la rue Patrick. La desserte de la gare intermodale par le réseau rapide d'agglomération (notamment via les boul. Roland-Therrien et Vauquelin et la rue Patrick) ainsi que la bonification du lien de transport collectif avec la future station Panama du REM et le Léeo proposé sur le boul. Taschereau (qui emprunte notamment le boul. Gareau) assurent la connectivité en tout temps des quartiers de la gare au réseau de transport collectif métropolitain (métro, REM et train de banlieue) et pallient l'offre réduite en train de banlieue. L'optimisation de l'échangeur Saint-Hubert facilite également la fluidité des déplacements collectifs.

Image 107 : Éclairage d'un viaduc à Montréal

1033. Un réseau de déplacements actifs, connecté aux réseaux existants et universellement accessible, structure les quartiers de la gare et assure une accessibilité efficace vers les milieux de vie et les principaux points d'intérêt du quartier, dont la gare intermodale, les aires commerciales et de services, les parcs et espaces verts et les pôles d'emplois. Ce réseau incite les résidents des quartiers de la gare à se mouvoir de façon active. Un lien direct de ce réseau avec la Route verte permet une desserte de la gare intermodale et du pôle civique et offre aux utilisateurs des vues sur les composantes attrayantes du secteur (aéroport, collines Montérégiennes, etc.).

1034. Une barrière atténuée

1035. La barrière créée par la R116 et la voie ferrée est atténuée par des interventions structurantes sur les réseaux de déplacements.

Image 108 : Talus végétalisé en Suisse

1036. La première est le prolongement identifié précédemment de l'axe Kimber/Maricourt jusqu'au boul. Sir-Wilfrid-Laurier, en un premier temps, et jusqu'au futur boul. Julien-Lord, en un second temps. Ce second prolongement est rendu possible grâce à la construction d'un pont d'étagement au-dessus de la R116 et de la voie ferrée. Ces prolongements permettent de diminuer la pression véhiculaire sur l'échangeur Saint-Hubert en permettant de l'éviter pour certains déplacements et en créant un nouveau lien entre les arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil.

1037. L'optimisation de l'échangeur Saint-Hubert permet d'y intégrer un corridor de déplacements actifs confortable et sécuritaire qui assure une interconnexion entre les deux grands secteurs des quartiers de la gare et une accessibilité active à la gare depuis le secteur sud. L'infrastructure de l'échangeur et du pont du CN ainsi que ses talus et espaces

libres sont mis en valeur par de l'art public, un éclairage d'ambiance et des aménagements paysagers afin de réduire leur impact et rendre agréable le passage de ces infrastructures. Toute intervention sur l'échangeur priorise les déplacements actifs et collectifs universellement accessibles.

1038. Des composantes mises en valeur

1039. Les quartiers de la gare intègrent des composantes uniques : un pôle civique, un aéroport, un noyau villageois, des vues imprenables sur les Montérégiennes (monts Saint-Bruno et Saint-Hilaire, notamment) et des sites ayant un potentiel archéologique.

1040. L'aménagement d'une véritable esplanade face à l'hôtel de ville et la requalification des immeubles industriels dévitalisés qui lui font face à des fins institutionnelles, de bureaux ou d'entreprises compatibles avec la vocation institutionnelle de l'hôtel de ville optimisent et mettent en valeur le pôle civique. La consolidation de l'offre commerciale de proximité du noyau villageois de Saint-Hubert, le réaménagement de l'emprise du chemin de Chambly et la protection et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux et des terrains renfermant un potentiel archéologique font de ce dernier l'un des lieux d'ambiance des quartiers de la gare. Finalement, l'aménagement d'un nouvel espace vert face au parc Roméo-Vachon (et intégré à l'espace public central) permet de mettre en valeur les vues vers les activités de l'aéroport et des collines Montérégiennes.

1041. Un espace public central identitaire comme lieu de rencontres et porte d'entrée

1042. L'accès à la gare intermodale en mode actif se fait principalement depuis l'intersection des chemins de Chambly et de la Savane et de la rue Patrick. Cette intersection stratégique, puisque située à proximité du pôle civique et porte d'entrée à Longueuil, est mise en valeur par la création d'un espace public central.

Image 109 : Place publique végétalisée axée sur la détente

1043. Ce nouvel espace aménagé de part et d'autre du chemin de Chambly met en relation les composantes structurantes du secteur (gare intermodale, pôle civique, voies cyclables et piétonnes, commerces et services de proximité, etc.) et assure l'animation de cette portion des quartiers de la gare. L'aménagement de cet espace, l'architecture des bâtiments l'encadrant, son animation et son mobilier urbain en font un lieu identitaire, un point de repère et de rencontres pour les résidents de ce secteur, mais aussi pour l'ensemble des résidents des quartiers de la gare.

1044. Sa portion est majoritairement composée d'un espace vert polyvalent aménagé à même le terrain vacant voisin du stationnement incitatif, dégage une ambiance de détente et assure la mise en valeur des collines Montérégiennes et des activités aéroportuaires. Cette portion de l'espace public central est complémentaire au parc Roméo-Vachon voisin et est reliée aux secteurs limitrophes par les voies cyclables implantées sur les chemins de Chambly et de la Savane et la route de l'Aéroport.

Image 110 : Place publique minéralisée en Allemagne

1045. Sa portion ouest est plus minéralisée compte tenu de son encadrement par des bâtiments. Cette portion de l'espace public central, qui assure la mise en valeur de l'accès piéton vers la gare, est encadrée par des bâtiments offrant commerces et services de proximité. Les bâtiments (nouvelle construction ou rénovation) encadrant cet espace présentent une signature architecturale distincte et l'intègrent dans leur composition. Des commerces d'animation sont priorisés en front de cet espace central public. Cette portion de l'espace central est reliée au reste du quartier par la piste cyclable de la rue Patrick et des chemins de Chambly et de la Savane.

1046. Un développement qui tient compte des contraintes anthropiques

1047. Le redéveloppement des quartiers de la gare tient compte des contraintes anthropiques présentes, notamment celles associées aux infrastructures de transport. Ainsi, la répartition des activités, la définition de dispositions normatives et l'approbation de certains projets sont basées sur les contraintes sonores, de sécurité et de vibrations associées à l'aéroport, au réseau routier supérieur et aux infrastructures ferroviaires. Une attention particulière est portée aux terrains occupés par le Costco (secteur sud) et les concessionnaires automobiles (secteur nord). Leur éventuel redéveloppement devra tenir compte des contraintes liées à l'aéroport (cônes d'approche, courbes isophoniques, etc.). Pour cette raison, un redéveloppement à des fins économiques est préconisé pour certains de ces terrains.

Image 111 : Projet d'écoquartier en France

1048. Des aménagements à l'échelle humaine et intégrés aux milieux existants

1049. Le PPU des quartiers de la gare mise sur une intégration des nouveaux bâtiments dans leur milieu récepteur. Une attention particulière est portée à l'échelle humaine des projets. Des balises d'aménagement assurent l'encadrement et l'animation de l'espace public, la hauteur des constructions et leur intégration dans leur milieu d'insertion.

1050. L'aménagement de nouveaux parcs et d'espaces verts ainsi que le réaménagement de ceux existants et des voies de circulation principales, qui intègrent des aménagements encourageant la mobilité active (larges trottoirs, pistes cyclables, plantations, mobilier urbain, etc.), les investissements dans le quartier et la fierté de la population.

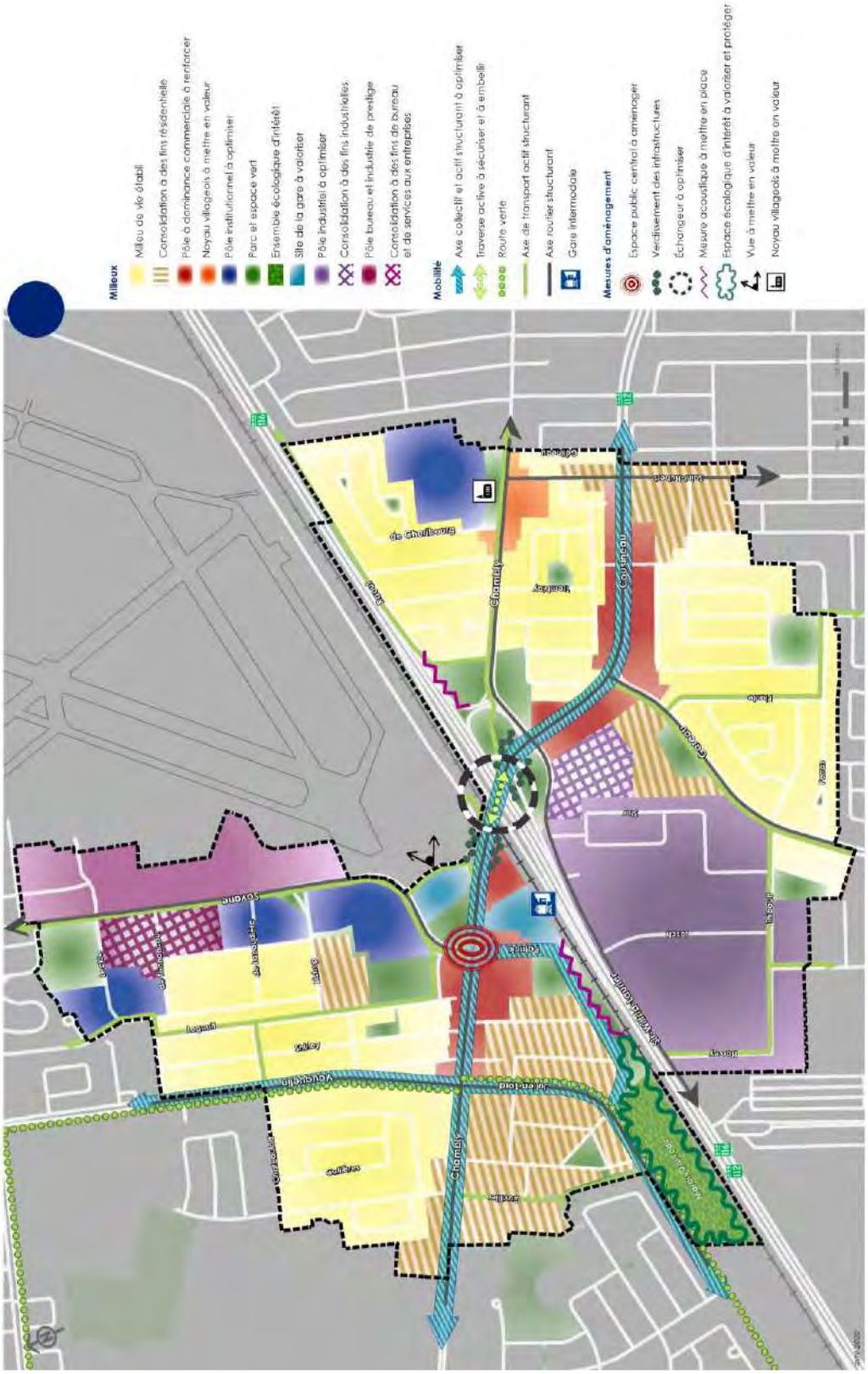
Image 112 : Espace vert en milieu urbain à Chicago

1051. L'interconnexion des parcs et espaces verts

1052. Les axes piétonniers et cyclables structurent le milieu et assurent la mise en réseau des parcs, espaces verts et places publiques du quartier. Ce réseau facilite l'accessibilité à ces espaces et à la gare intermodale, accentue les liens de voisinage et incite les résidents à l'utiliser pour leurs déplacements à l'intérieur des quartiers de la gare.

Image 113 : Sentier urbain

Carte 71 : Concept d'aménagement



SECTION 5 LE CADRE DE GESTION

1053. Les affectations du sol définissent la vocation dominante des différentes portions du territoire visé par ce PPU de façon à répondre à la vision, aux orientations et au projet d'aménagement retenus. Les seuils de densité résidentielle minimaux et le nombre d'étages prescrits pour certaines aires d'affectation du sol assurent l'optimisation de l'occupation du sol en réponse aux attentes du Schéma dans le respect de la capacité d'accueil du secteur et des milieux limitrophes.

1054. Le PPU des quartiers de la gare réfère directement aux affectations du sol (délimitation des aires d'affectation du sol, activités autorisées ou prohibées, critères, etc.) aux seuils de densité résidentielle minimums et au nombre d'étages définis précédemment au Plan d'urbanisme. Le PPU des quartiers de la gare précise cependant, pour certaines aires d'affectation du sol, des critères qui s'ajoutent aux exigences spécifiques prévues ailleurs au Plan d'urbanisme.

1055. ## Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Résidentielle »

1056. Dans l'aire d'affectation du sol RE-1.32 ou RE-3.34 :

a) Tout projet d'ensemble devra prévoir l'intégration d'un parc ou d'un espace vert respectant les principes évoqués au concept d'aménagement illustré à la carte 71.

1057. ## Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Résidentielle mixte »

1058. Dans l'aire d'affectation du sol RM-3.10 :

a) Tout projet de redéveloppement doit prioriser l'activité résidentielle;

b) Aucun balcon, galerie ou autre construction similaire accessible depuis un logement ne peut être aménagé au rez-de-chaussée d'une façade faisant front au chemin de Chambly.

1059. Dans l'aire d'affectation du sol RM-1.06 :

a) Tout projet de redéveloppement doit prioriser l'activité résidentielle;

b) Aucun balcon, galerie ou autre construction similaire accessible depuis un logement ne peut être aménagé au rez-de-chaussée d'une façade faisant front au boul. Cousineau.

1060. ## Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Mixte »

1061. Dans l'aire d'affectation du sol MX-1.03 :

a) L'activité résidentielle n'est pas autorisée sur les lots 2 200 613 et 2 200 662. Un redéveloppement à des fins industrielles compatibles doit être privilégié;

b) Tout projet de redéveloppement doit prioriser l'activité résidentielle le long du boul. Gareau;

c) Tout projet de redéveloppement doit prioriser l'activité commerciale le long du boul. Cousineau, du moins au rez-de-chaussée;

d) Aucun balcon, galerie ou autre construction similaire accessible depuis un logement ne peut être aménagé au rez-de-chaussée d'une façade faisant front au boul. Cousineau;

e) Tout projet devra prévoir l'intégration d'un parc ou d'un espace vert respectant les principes évoqués au concept d'aménagement illustré à la carte 71.

1062. Dans l'aire d'affectation du sol MX-1.14 :

a) La réglementation d'urbanisme doit favoriser une occupation commerciale d'au moins une portion du rez-de-chaussée d'un bâtiment faisant face au chemin de Chambly;

b) Aucun balcon, galerie, patio, terrasse ou autre construction similaire du rez-de-chaussée ou du sous-sol, accessible depuis un logement et qui ne sert pas d'accès à ce dernier ne peut être aménagé sur une façade faisant front au chemin de Chambly;

c) Tout projet devra prévoir l'intégration de l'espace public central respectant les principes évoqués au concept d'aménagement illustré à la carte 71.

SECTION 6 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

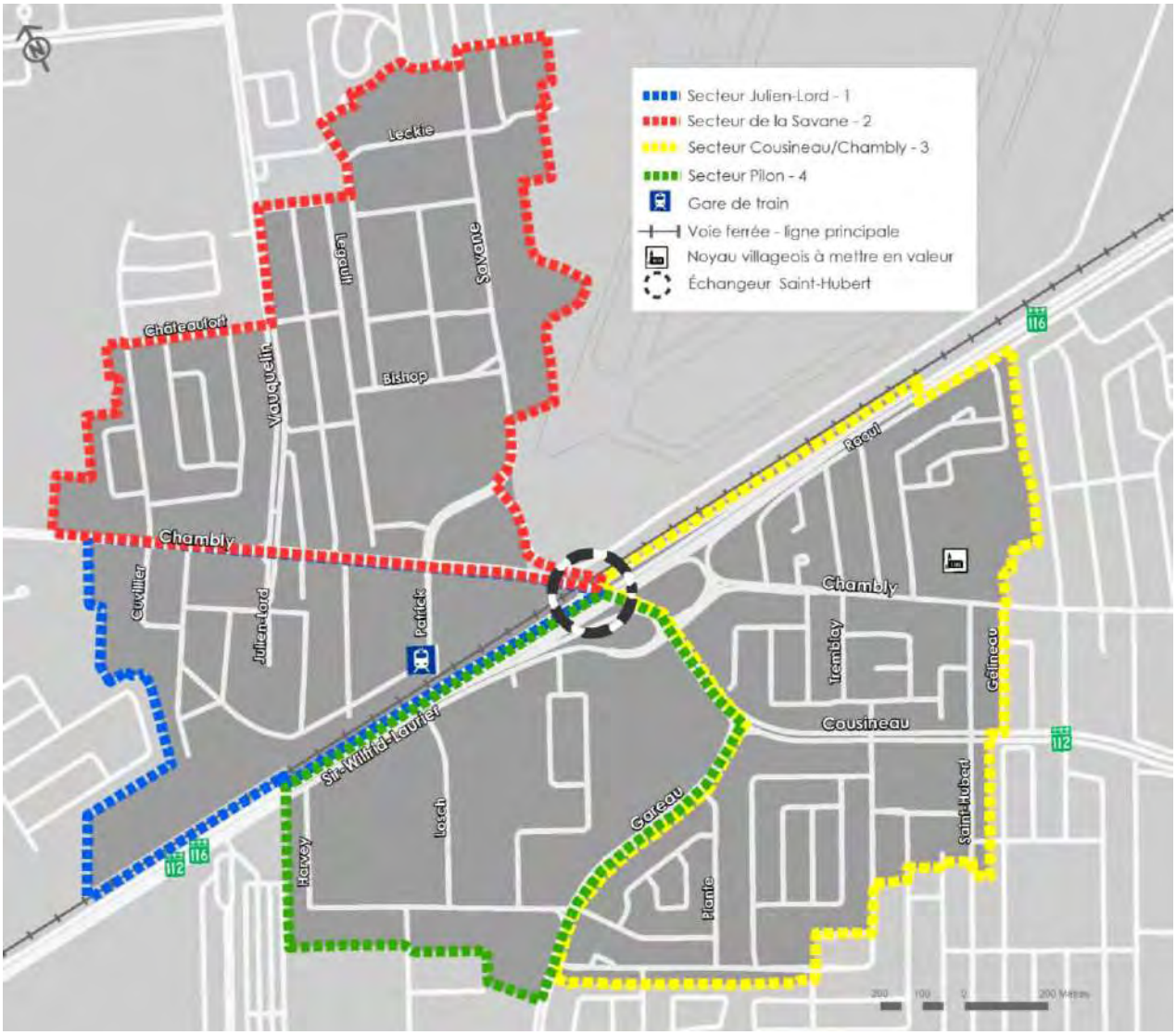
1063. Les interventions d'aménagement et de développement

1064. La dispersion de la croissance est coûteuse pour une collectivité. Le Schéma a comme objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux logements vers les aires d'influence des axes et points d'accès au transport collectif structurant. L'optimisation des immeubles préconisée au PPU des quartiers de la gare répond directement à cet objectif.

1065. Le territoire du PPU des quartiers de la gare est divisé en quatre secteurs définis en fonction de leur contexte et des principales voies de circulation. Des balises générales applicables à l'ensemble de ces secteurs sont proposées, de même que des balises plus spécifiques pour chacun de ces secteurs. Ces balises permettent d'encadrer le développement et le redéveloppement immobilier ainsi que l'aménagement du domaine public, le tout en concordance avec les orientations et la vision d'aménagement du quartier préconisées au PPU des quartiers de la gare.

1066. Les immeubles situés à l'intérieur du territoire délimité à la carte 72 devront être assujettis à la procédure d'un PIIA dont les objectifs et critères doivent répondre aux attentes de ce PPU.

Carte 72 : Les secteurs d'aménagement



1067. Les balises d'aménagement générales

1068. Les balises de cette section s'appliquent à l'ensemble des secteurs du PPU des quartiers de la gare.

1069. En matière de **lotissement**, les opérations cadastrales devront :

a) Prévoir un lotissement optimisant la compacité du développement et respectant le milieu dans lequel s'insère le projet;

b) Assurer la perméabilité des déplacements en intégrant toute nouvelle voie de circulation avec celles existantes et en comblant, le cas échéant, les ruptures observées dans la trame viaire (alignement des rues, sentiers piétons interquartiers, etc.), du moins au niveau de la mobilité active;

c) Assurer la mise en place d'un réseau structuré de sentiers piétonniers et cyclables facilitant les déplacements entre les milieux de vie, assurant l'accessibilité au transport collectif, dont à la gare intermodale, et aux autres points d'intérêt du quartier (zones commerciales, écoles, pôles d'emplois, etc.) et mettant en réseau les parcs et espaces verts du quartier;

d) Prévoir les emprises et servitudes requises pour l'enfouissement des réseaux des services d'utilités publiques (électricité, câble, téléphone, etc.) lorsque ces derniers doivent être enfouis.

1070. En matière **d'implantation**, les projets devront :

a) Encadrer le domaine public en rapprochant les bâtiments des limites de terrain avant, tout en assurant une marge de recul suffisante tenant compte de la vocation principale du bâtiment, respectant le cadre bâti environnant et laissant un espace adéquat pour la plantation d'arbres;

b) Implanter la façade du bâtiment avec l'accès piéton face à la voie de circulation principale;

c) Favoriser une localisation des stationnements en cours arrière ou latérale ou à l'intérieur des constructions;

d) Implanter les bâtiments à vocation économique afin que les quais et aires de manutention et d'entreposage ne soient pas visibles d'une voie de circulation;

e) Tenir compte du cadre bâti des milieux de vie établis, notamment en termes de typologie, d'implantation, de volumétrie ou d'architecture;

f) Considérer les impératifs liés à la présence des servitudes existantes (cônes d'approche, utilités publiques, etc.);

g) Considérer les contraintes anthropiques (bruit, vibrations et sécurité) associées aux infrastructures de transport (répartition des activités, bâtiments-écrans, etc.).

1071. En matière **d'architecture**, les projets devront :

a) Assurer la réalisation de projets exemplaires en termes d'architecture, de composition des façades, de qualité des matériaux utilisés et d'intégration dans leur milieu récepteur;

b) Assurer une diversité dans les constructions d'un même projet tout en assurant une cohésion à l'intérieur de ce dernier;

c) Assurer une architecture à échelle humaine et qui contribue à l'animation de l'espace public pour les bâtiments commerciaux ou mixtes, notamment ceux implantés le long du chemin de Chambly, du boul. Cousineau et de la rue Patrick;

d) Éviter les murs aveugles le long d'une voie de circulation, notamment dans un secteur commercial et de services de proximité et le long d'un axe de déplacements actifs structurant;

e) Traiter l'ensemble des façades du bâtiment, à l'exception d'un bâtiment industriel, comme si elles étaient une façade principale en termes de composition et de qualité des matériaux employés;

f) Favoriser la réduction de l'empreinte écologique du bâtiment (toits verts, panneaux solaires, énergie passive, etc.);

g) Compenser la densité et la compacité du projet, notamment s'il est résidentiel ou mixte, en utilisant les toitures comme espaces communs (aire récréative, toit vert, agriculture urbaine, etc.);

h) Intégrer les principes d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des projets;

i) Dissimuler ou intégrer à l'architecture du bâtiment tout équipement mécanique et technique visible depuis une voie de circulation;

j) Dissimuler les quais de manutention visibles depuis une voie circulation.

1072. En matière **d'aménagement,** les projets devront :

a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité;

b) Dissimuler ou intégrer à l'aménagement tout équipement mécanique ou technique visible depuis une voie de circulation;

c) Compenser la densité ou la compacité plus élevée du projet, le cas échéant, par un aménagement adapté (aire récréative accrue, organisation de l'espace, plantations plus importantes, etc.);

d) Prévoir des plantations le long des portions aveugles d'un mur longeant une voie de circulation;

e) Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine;

f) Assurer un verdissement optimal du terrain, notamment les grandes aires pavées, afin d'augmenter l'indice de canopée et réduire les îlots de chaleur urbains;

g) Favoriser le regroupement, la mutualisation et l'interconnectivité des aires de stationnement;

h) Assurer un aménagement des aires de stationnement facilitant les déplacements piétons;

i) Réduire, voire éviter, le nombre d'entrées charretières donnant sur une piste cyclable ou un trottoir;

j) Prévoir l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;

k) Prévoir et intégrer l'espace requis pour la gestion des matières résiduelles et assurer sa dissimulation depuis une voie de circulation (sauf pour l'aire d'entreposage temporaire le jour de la cueillette);

l) Dissimuler les aires de stationnement, les quais de manutention et les aires d'entreposage visibles depuis une voie de circulation (muret, talus, plantations, etc.);

m) Concevoir la bande tampon exigée en tenant compte, dans sa composition (muret, clôture, plantations, etc.), de l'activité économique et de ses impacts sur l'usage résidentiel;

n) Prévoir un éclairage sécuritaire et qui ne contribue pas à la pollution lumineuse;

o) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales;

p) Favoriser une gestion sur le site des déblais en les intégrant à l'aménagement du terrain et respectant les niveaux des terrains voisins.

1073. En matière **d'aménagement du domaine public**, les projets devront :

a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle et de visitabilité;

b) Assurer un partage adéquat des emprises entre les modes de déplacements actifs, collectifs et véhiculaires et les aménagements paysagers. En termes de déplacements, les modes actifs et collectifs doivent être priorisés;

c) Aménager un trottoir sur chacun des côtés d'une nouvelle voie de circulation et au moins un sur celles déjà existantes et qui n'en comptent pas lors de leur réaménagement;

d) Assurer la mise en valeur des points d'accès au transport collectif (abribus, support à vélos, mobilier urbain, plantations, signalisation, éclairage, etc.);

e) Assurer une architecture, un design et des aménagements de qualité pour les infrastructures et équipements de transport (échangeur, gare, terminus, abribus, etc.);

f) Assurer une cohésion des interventions publiques dans l'ensemble du quartier (mobilier urbain, lampadaires, revêtements du sol, design des rues et trottoirs, affichage corporatif, etc.) permettant de doter ce dernier d'une signature;

g) Consolider les équipements récréatifs et les parcs existants et en prévoir de nouveaux, le cas échéant, afin de répondre aux besoins des résidents du quartier;

h) Aménager un espace public central à l'intersection des chemins de Chambly et de la Savane et de la rue Patrick intégrant les balises suivantes :

   i. Donner une signature à cet espace en y prévoyant des aménagements, des matériaux, un mobilier urbain, un éclairage et une signalisation de qualité afin d'en faire un espace invitant et de marquer cette porte d'entrée au quartier;

ii. Isoler cet espace de la circulation véhiculaire avoisinante et sécuriser les traverses piétonnes sur les chemins de Chambly et de la Savane et la rue Patrick;

iii. Prioriser, dans sa portion est, les aménagements prônant les activités récréatives et de loisirs extensives mettant en valeur les vues vers les collines Montérégiennes et les activités aéroportuaires;

iv. Prioriser, dans sa portion ouest, des aménagements plus minéralisés facilitant l'accès à la gare intermodale et aux commerces et services de proximité implantés à sa périphérie;

v. Unifier les portions est et ouest par un pavage et marquage au sol uniformes;

vi. Assurer une connectivité active entre cet espace et la gare intermodale, les stationnements incitatifs et les réseaux cyclables limitrophes.

i) Assurer la mise en place d'un réseau structuré de sentiers piétonniers et cyclables facilitant les déplacements entre les milieux de vie, assurant l'accessibilité au transport collectif, dont à la gare intermodale, et aux autres points d'intérêt du quartier (zones commerciales, écoles, pôles d'emplois, etc.) et mettant en réseau les parcs et espaces verts du quartier;

j) Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes aux principales intersections;

k) Assurer la mise en place d'une signalisation adéquate afin d'orienter le piéton vers les différents points d'intérêt;

l) Prévoir l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;

m) Prévoir un éclairage sécuritaire s'harmonisant avec la signature choisie pour le quartier et ne contribuant pas à la pollution lumineuse;

n) Assurer un verdissement optimal du domaine public en concertation avec les organismes concernés (MTQ, CN, etc.), le cas échéant;

o) Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine;

p) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales lors de la construction d'une nouvelle voie de circulation, la réfection d'une voie existante ou l'aménagement d'un parc ou d'un espace vert.

1074. En matière **d'affichage** :

a) Assurer un affichage sobre, en nombre et superficie, et à l'échelle du piéton, notamment le long des secteurs commerciaux et de services de proximité;

b) Assurer une intégration des enseignes à l'architecture des bâtiments.

1075. Les interventions et les balises d'aménagement spécifiques par secteur

1076. Les balises d'aménagement spécifiques s'ajoutent aux balises générales afin de guider plus précisément la planification, l'aménagement et le développement de chacun des quatre secteurs des quartiers de la gare qui se distinguent par leur forme, leur vocation et les interventions qui y sont privilégiées, tout en demeurant en cohésion dans leur ensemble. La règlementation d'urbanisme verra notamment à traduire ces balises en dispositions règlementaires ou, le cas échéant, en objectifs et critères de PIIA.

1077. Le secteur Julien-Lord

1078. Ce secteur est caractérisé par la présence de terrains vacants, d'une structure commerciale peu cohérente composée de bâtiments de dimension et qualité variables, d'enclaves résidentielles comportant des usages incompatibles, de la gare intermodale et du marais Darveau. Une piste cyclable structurante (Route verte) traverse le secteur et permet de relier le chemin de Chambly à la passerelle traversant la R116. L'emprise pour le prolongement du boul. Julien-Lord est déjà prévue. Certaines portions de ce secteur sont très affectées par les contraintes associées aux infrastructures de transport (cônes d'approche, bruit, vibration, sécurité). Un certain redéveloppement en cours depuis quelques années confirme la renaissance de ce secteur : le projet résidentiel Les cours de la gare (anciennes Halles de Longueuil), construction de la gare intermodale et réaménagement de ses stationnements incitatifs, réfection du chemin de Chambly (dernière phase prévue 2020) intégrant notamment une voie réservée, rénovation de certains bâtiments, etc.

1079. L'importante superficie de terrains vacants et la possibilité de requalification de certains ensembles commerciaux représentent un potentiel indéniable pour compléter la transformation de ce secteur largement déstructuré en un ensemble urbain cohérent, durable et viable.

1080. Pour ce secteur, le PPU des quartiers de la gare préconise les interventions suivantes :

a) Prolongement du boul. Julien-Lord jusqu'au boul. Jacques-Cartier O. et de la rue Patrick jusqu'au boul. Julien-Lord. Ces nouvelles voies de circulation, qui intègrent des voies réservées ou des mesures préférentielles pour le transport collectif et des voies cyclables, assurent une meilleure accessibilité à la gare intermodale, permettent de décongestionner le chemin de Chambly et le développement de nouveaux sites;

b) Aménagement d'une voie réservée sur le chemin de Chambly entre le boul. Julien-Lord et l'échangeur Saint-Hubert;

c) Parachèvement du projet Les cours de la gare et planification du développement des terrains limitrophes à des fins résidentielles de moyenne à haute densité, en assurant une perméabilité entre ces projets et le futur boul. Julien-Lord, l'intégration des bâtiments avec les résidences de la rue Rigaud et l'aménagement d'un espace vert central relié au parc Racine. Les axes de déplacements actifs assurent des liens rapides et sécuritaires vers la gare, les arrêts d'autobus et les pôles de destination (commerces et services, école, etc.) ainsi qu'une interconnectivité entre les milieux de vie. La planification de ces terrains doit tenir compte d'une requalification éventuelle du centre commercial voisin (lotissement, accès, implantation des constructions, etc.);

d) Requalification, à des fins résidentielles ou mixtes (le long du chemin de Chambly), le centre commercial implanté à l'intersection du chemin de Chambly et du boul. Julien-Lord. La structuration de ce projet de redéveloppement doit assurer l'encadrement des voies de circulation et être interconnectée avec les milieux de vie voisins;

e) Aménagement de la portion ouest de l'espace public central à l'intersection du chemin de Chambly et de la rue Patrick;

f) Rénovation et redéveloppement des bâtiments commerciaux situés dans la zone commerciale et de services de proximité du chemin de Chambly (entre la rue Patrick et le boul. Julien-Lord);

g) Relocalisation des commerces et entreprises incompatibles avec la vision de redéveloppement des quartiers de la gare afin de permettre leur requalification en respect des attentes de ce PPU;

h) Planification et réalisation d'un lien cyclable avec la Route verte desservant la gare intermodale;

i) Optimisation de l'échangeur Saint-Hubert, notamment par l'intégration d'un corridor de déplacements actifs sécuritaire et confortable, de mesures préférentielles pour le transport collectif, d'un éclairage d'ambiance et le verdissement de ses talus et espaces résiduels.

1081. Les **balises encadrant le développement** visent à :

a) Prévoir des hauteurs de bâtiment plus élevées en bordure du boul. Julien-Lord afin d'assurer le respect du seuil minimal de densité exigé pour cette aire d'influence au transport collectif structurant;

b) Prévoir une volumétrie des bâtiments s'intégrant au milieu récepteur, notamment pour les bâtiments implantés le long du chemin de Chambly (entre la rue Patrick et le boul. Julien-Lord) et de la rue Desautels;

c) Encadrer l'espace public central par des commerces et services générant un achalandage et une animation de l'espace en tout temps (terrasses, kiosques, etc.).

1082. Les **balises encadrant l'aménagement du domaine public** visent à :

a) Prévoir une emprise suffisante pour la rue Patrick afin d'assurer une accessibilité optimale à la gare intermodale en transport collectif et actif;

b) Prévoir un nouvel espace vert, lors de la planification plus détaillée du développement des terrains vacants situés entre le projet Les cours de la gare et la rue Patrick, répondant aux besoins de la nouvelle clientèle anticipée;

c) Aménager une bande tampon acoustique entre les nouveaux projets résidentiels et la voie ferrée en tirant profit de la présence du marais Darveau.

1083. ## Le secteur de la Savane

1084. Ce secteur est caractérisé par la présence de quartiers résidentiels établis, du pôle civique, d'écoles (rue Leckie) et de terrains industriels dévitalisés (chemin de la Savane). La construction de l'hôtel de ville et de l'École hôtelière de la Montérégie a créé un pôle civique qui dynamise ce secteur. En effet, les anciens bâtiments militaires localisés près de l'hôtel de ville ont fait l'objet d'un redéveloppement résidentiel (encore en cours de réalisation). Si d'anciens bâtiments militaires localisés près de la rue Leckie ont été rénovés et sont maintenant occupés par des bureaux ou entreprises compatibles, d'autres sont en attente d'une revitalisation ou requalification. Certains immeubles industriels longeant le chemin de la Savane, dont certains sont occupés par des studios cinématographiques, sont vétustes et en attente de requalification. Une offre commerciale, quoique déstructurée, se trouve sur le chemin de Chambly, entre le chemin de la Savane et le boul. Vauquelin. Ce secteur fait le lien avec les résidences de la base militaire (village militaire), notamment via la piste cyclable longeant le chemin de la Savane et le parc aménagé pour les militaires. Cet espace vert, qui n'est pas une propriété de la Ville, est adjacent aux écoles de la rue Leckie. Le principal parc du secteur demeure cependant le parc Roméo-Vachon qui se trouve dans le pôle civique. Une piste cyclable structurante longe le chemin de la Savane et une autre sera aménagée le long du chemin de Chambly dans le cadre de la dernière phase de réaménagement prévue en 2020. Le stationnement incitatif de la gare intermodale a récemment été réaménagé.

1085. Des portions de ce secteur sont très affectées par les contraintes anthropiques associées aux infrastructures de transport (cônes d'approche et bruit) et par la congestion de l'intersection des chemins de Chambly et de la Savane.

1086. La possibilité de requalification de certains immeubles représente un potentiel indéniable pour transformer ce secteur, largement déstructuré le long des chemins de Chambly et de la Savane, en un ensemble urbain cohérent, durable et viable.

1087. Pour ce secteur, le PPU des quartiers de la gare préconise les interventions suivantes :

a) Réaménagement du tronçon du chemin de la Savane situé au nord de la rue Bishop, en prévoyant un trottoir sur l'ensemble du tronçon compris entre la route de l'Aéroport et la rue Bishop (côté ouest), afin d'assurer une continuité avec sa portion sud, de mettre en valeur le pôle civique ainsi que les terrains à vocation économique à requalifier et d'améliorer la fluidité des déplacements de tous types;

b) Aménagement de la portion est de l'espace public central, à l'intersection du chemin de Chambly et du chemin de la Savane, à même la partie vacante du terrain occupée par le stationnement incitatif;

c) Parachèvement de l'implantation d'une piste cyclable le long du chemin de Chambly;

d) Planification et aménagement d'un lien avec la Route verte le long du chemin de la Savane permettant de desservir l'hôtel de ville et l'École hôtelière de la Montérégie;

e) Révision de l'alignement de la rue Bishop, à l'intersection du chemin de la Savane, et récupération de l'espace pour l'aménagement une esplanade face à l'hôtel de ville;

f) Parachèvement du redéveloppement des anciens immeubles militaires à des fins résidentielles (rues Lanaudière, Laperrière, de Niverville et Legault);

g) Requalification à des fins économiques (bureaux, institutions et industries compatibles à la vocation résidentielle du secteur) des immeubles localisés sur le côté ouest du chemin de la Savane (voisins de l'hôtel de ville) et sur les rues de Tonnancour et Leckie;

h) Requalification à des fins économiques (bureaux et industries compatibles à la présence de l'hôtel de ville) des immeubles localisés du côté est du chemin de la Savane (zone aéroportuaire);

i) Rénovation ou redéveloppement des bâtiments commerciaux situés dans la zone commerciale et de services de proximité du chemin de Chambly (entre le chemin de la Savane et le boul. Vauquelin);

j) Requalification à des fins résidentielles ou mixtes, des terrains commerciaux situés sur le chemin de Chambly au nord du boul. Vauquelin;

k) Consolidation du regroupement d'écoles de la rue Leckie en tirant profit de la présence du parc voisin;

l) Bonification de l'offre en parcs et espaces verts en utilisant les espaces résiduels autour de l'hôtel de ville et en tirant profit du parc du village militaire;

m) Révision de l'aménagement des parcs existants afin de répondre aux attentes des résidents et travailleurs du quartier. Entamer les discussions requises afin d'optimiser l'utilisation du parc du village militaire;

n) Amélioration de la connectivité active depuis et vers le village militaire en utilisant le parc du village militaire comme point de rencontre;

o) Optimisation de l'échangeur Saint-Hubert, notamment par l'intégration d'un corridor de déplacements actifs sécuritaire et confortable, de mesures préférentielles pour le transport collectif, d'un éclairage d'ambiance et le verdissement de ses talus et espaces résiduels.

1088. Les **balises encadrant le développement** visent à :

a) Retenir les emprises requises pour le réaménagement du chemin de la Savane;

b) Assurer des projets de qualité et en cohérence (volumétrie, implantation, matériaux, etc.) avec la proximité de l'hôtel de ville sur les terrains à vocation économiques situés près du pôle civique (chemin de la Savane et rues Leckie et de Tonnancour);

c) Exiger que l'ensemble des opérations soit fait à l'intérieur, sauf pour le stationnement de véhicules et les activités de manutention, et interdire l'entreposage extérieur pour les usages industriels.

1089. Les **balises encadrant l'aménagement du domaine public** visent à :

a) Réaménager le parc Roméo-Vachon afin de créer un espace polyvalent répondant aux besoins des résidents et travailleurs du quartier;

b) Assurer la connectivité entre les parcs Roméo-Vachon et Joseph-Paré et le nouvel espace public central.

1090. Le secteur Cousineau/Chambly

1091. Ce secteur est caractérisé par la présence du noyau villageois de Saint-Hubert sur le chemin de Chambly, du boul. Cousineau et de son offre commerciale diversifiée et assez bien structurée (commerces de proximité, concessionnaire automobile, bureaux, etc.). Les quartiers résidentiels du secteur sont relativement homogènes et ne présentent aucun potentiel de redéveloppement. Il en est tout autrement pour le Complexe Cousineau et la montée Saint-Hubert, autrefois les pôles commerciaux principaux du secteur, maintenant fortement dévitalisés. Le noyau villageois de Saint-Hubert, caractérisé par l'église de Saint-Hubert, le centre de réadaptation et quelques immeubles patrimoniaux, commerces et restaurants, occupe une portion du chemin de Chambly. L'espace vert situé face à l'église, partiellement occupé par un stationnement, pourrait jouer un rôle dans la dynamisation du noyau villageois (à l'instar du parc Saint-Mark sur la rue Saint-Charles O.). Quelques bâtiments vétustes ou occupés par des usages incompatibles avec ce noyau offrent un potentiel de redéveloppement, principalement à des fins résidentielles. Jouant le rôle de porte d'entrée de ce secteur, les parcs du Patriote-Joseph-Vincent (planchodrome) et Saint-Nazaire (soccer) sont localisés sur le chemin de Chambly près de la R116. Ils sont affectés par les contraintes sonores associées à la R116. Une voie réservée sera aménagée sur le boul. Cousineau entre le boul. Gareau et l'échangeur Saint-Hubert (direction nord) en 2019 afin de pallier la problématique de congestion de ce dernier. La gestion du stationnement est également un enjeu sur le chemin de Chambly au niveau de l'attractivité de ses commerces, car le stationnement sur rue n'est pas toujours possible. Cette section pourra être bonifiée suite à l'élaboration d'un PPU pour le tronçon du chemin de Chambly située entre la rue Gélineau et le boul. Cousineau.

1092. Pour ce secteur, le PPU des quartiers de la gare préconise les interventions suivantes :

a) Aménagement d'une voie réservée sur le boul. Cousineau, entre le boul. Gareau et l'échangeur Saint-Hubert (direction nord);

b) Aménagement d'un axe cyclable le long du boul. Cousineau;

c) Mise en valeur du noyau villageois de Saint-Hubert en :

   i. Protégeant, par un cadre réglementaire adéquat les bâtiments et les terrains présentant un potentiel patrimonial ou archéologique;

   ii. Encourageant la rénovation des façades commerciales;

   iii. Encourageant la relocalisation des activités incompatibles et le redéveloppement de ces sites à des fins résidentielles;

iv. Entamant les discussions requises afin de transformer l'espace situé face à l'église et au centre de réadaptation en un espace contribuant à l'animation du noyau villageois;

v. Assurant la mise en place d'aménagements adaptés au contexte particulier lors de la réfection de ce tronçon du chemin de Chambly;

vi. Planifiant une gestion optimale du stationnement (ententes de mutualisation, aménagement d'un stationnement public, etc.);

d) Maintien d'une vocation commerciale et de services ou mixte pour les terrains implantés le long du boul. Cousineau;

e) Redéveloppement, à des fins résidentielles ou mixtes, du site actuellement occupé par le Complexe Cousineau;

f) Redéveloppement à des fins résidentielles des bâtiments commerciaux implantés le long de la montée Saint-Hubert;

g) Réalisation d'aménagements réduisant les nuisances associées aux contraintes autoroutières et ferroviaires, notamment pour les parcs aménagés en bordure de la R116.

1093. Les **balises encadrant le développement** visent à :

a) Prévoir un cadre réglementaire adapté pour le noyau villageois de Saint-Hubert (PIIA, zonage, etc.) afin de protéger et mettre en valeur les bâtiments présentant un potentiel patrimonial ainsi que les terrains présentant un potentiel archéologique et assurer l'intégration des nouvelles constructions.

1094. Les **balises encadrant l'aménagement du domaine public** visent à :

a) Tenir compte du contexte patrimonial du noyau villageois de Saint-Hubert lors de la réfection du chemin de Chambly;

b) Prévoir une identification des ensembles patrimoniaux et archéologiques significatifs;

c) Proposer des interventions afin de réduire les nuisances associées aux contraintes autoroutières et ferroviaires, tel le prolongement de l'écran acoustique le long de la rue Raoul et à même le parc du Patriote-Joseph-Vincent.

1095. Le secteur Pilon

1096. Ce secteur est caractérisé par la présence d'un regroupement de commerces de grande surface implanté à l'intersection des boul. Cousineau, Gareau et Sir-Wilfrid-Laurier. Le parc industriel Pilon occupe la majorité de la superficie de ce secteur. Ce parc industriel, qui renferme principalement des industries générales, présente une image compatible à sa période d'industrialisation (implantation et architecture des bâtiments, caractère hétéroclite, etc.). On y recense certains usages industriels plus contraignants et des activités incompatibles, tel que des résidences et un motel. Sa vitrine sur le boul. Sir-Wilfrid-Laurier (visible depuis la R116) est largement déstructurée. Ce constat s'améliore cependant depuis quelques années suite à la réalisation de projets de construction et de rénovation de bâtiments à vocation économique (nouveau cadre réglementaire). La congestion de l'échangeur Saint-Hubert aux heures de pointe ainsi que les contraintes anthropiques associées aux infrastructures de transport représentent des défis importants à la mise en valeur de ce secteur. Cependant, le potentiel de redéveloppement associé aux terrains occupés par les commerces de grande surface et la présence d'un pôle d'emplois représentent des avantages indéniables. Compte tenu de la rareté grandissante des terrains à vocation industrielle sur le territoire et de la présence de contraintes aéroportuaires dans une portion de ce secteur, il pourrait être possible d'agrandir le parc industriel Pilon à même une portion des terrains occupés par les commerces de grande surface, advenant leur redéveloppement.

1097. Pour ce secteur, le PPU des quartiers de la gare préconise les interventions suivantes :

a) Requalification des terrains occupés par les commerces de grande surface;

b) Aménagement d'un nouvel espace vert répondant aux besoins des nouveaux résidents du secteur lors du redéveloppement des terrains occupés par les commerces de grande surface;

c) Consolidation du parc industriel Pilon en :

i. relocalisant les usages incompatibles;

ii. attirant davantage d'entreprises génératrices d'emplois afin de profiter de la proximité d'une main-d'œuvre, d'une offre en transport collectif performante et de grands axes de déplacement;

iii. aménageant un nouvel espace vert dans le secteur des rues Star et Thibault répondant aux besoins des travailleurs du parc industriel;

d) Amélioration de la vitrine autoroutière du parc industriel Pilon par un zonage adéquat (usages cohérents à cette localisation) et un encadrement de l'implantation et de l'architecture des bâtiments et de l'aménagement des terrains;

e) Maintien de l'offre d'un lien direct et efficace en transport collectif le long du boul. Gareau vers le Terminus centre-ville (et éventuellement la station Panama du REM et le Léeo proposé sur le boul. Taschereau);

f) Aménagement d'une piste cyclable le long des boul. Cousineau, Gareau et Losch et de l'avenue Thibault;

g) Aménagement d'une voie réservée le long du boul. Cousineau;

h) Optimisation de l'échangeur Saint-Hubert, notamment par l'intégration d'un corridor de déplacements actifs sécuritaire et confortable, de mesures préférentielles pour le transport collectif, d'un éclairage d'ambiance et le verdissement de ses talus et espaces résiduels.

1098. Les **balises encadrant le développement** visent à :

a) Préconiser les vocations suivantes lors de la requalification des terrains occupés par les grandes surfaces :

i. Industrielle (compatible) pour les sites ayant front sur le boul. Sir-Wilfrid-Laurier;

ii. Résidentielle pour les sites ayant front sur le boul. Gareau;

iii. Commerciale ou mixte ayant front sur le boul. Cousineau;

iv. Parc de voisinage le long de la rue Gareau;

b) Prévoir des normes encadrant l'implantation et l'architecture des bâtiments ainsi que l'aménagement des terrains en bordure du boul. Sir-Wilfrid-Laurier;

c) Exiger que l'ensemble des activités soit fait à l'intérieur des bâtiments, sauf pour le stationnement de véhicules et les activités de manutention, et interdire l'entreposage extérieur pour les usages économiques en bordure du boul. Sir-Wilfrid-Laurier.

1099. Les **balises d'aménagement du domaine public** visent à :

a) Prévoir l'aménagement d'un nouveau parc ou espace vert de quartier près du boul. Gareau lors du redéveloppement des terrains occupés par les commerces de grande surface;

b) Aménager au moins un trottoir lors du réaménagement des rues du parc industriel Pilon;

c) Porter une attention particulière au verdissement du parc industriel Pilon, notamment par la création d'aménagements conviviaux pour ses travailleurs (parc ou placette de voisinage, haltes, etc.);

d) Continuer la mise en valeur à des fins paysagères des espaces résiduels de l'échangeur Saint-Hubert afin de créer une entrée de ville distinctive.

1100. Le programme d'acquisition d'immeubles

1101. La réalisation de la vision préconisée par le PPU des quartiers de la gare nécessitera des interventions concertées de la part des partenaires publics et privés du secteur. La Ville se réserve le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre de ce PPU, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public, d'aménagement de nouveaux espaces publics, d'amélioration du cadre bâti, d'optimisation de terrains sous-utilisés ou de réhabilitation d'immeubles vacants, vétustes ou incompatibles.

1102 Tous les immeubles situés dans le territoire du PPU des quartiers de la gare peuvent faire l'objet d'acquisitions pour les fins prévues au premier alinéa.

- -

Ce PPU est en partie basé sur une vision de développement et de redéveloppement de l'aire d'influence de la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert réalisée dans le cadre d'une aide financière octroyée par la CMM et le Secrétariat à la région métropolitaine du ministère du Conseil exécutif pour une démarche de conception d'un projet novateur de démonstration dans une aire TOD. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs, et la CMM et le Secrétariat à la région métropolitaine n'assument aucune responsabilité à leur égard.

- -