

CHAPITRE 4
PPU DU BOULEVARD CHURCHILL



SECTION 1 LA MISE EN CONTEXTE

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

1103. L'un des objectifs du Plan d'urbanisme est de doter le territoire d'une structure commerciale et de service dynamique desservant la population longueuilloise à plusieurs échelles : régionale, municipale et locale. À cette dernière échelle, une offre commerciale de proximité est essentielle afin de créer des milieux de vie complets et éviter le recours systématique à l'automobile pour les besoins quotidiens des résidents.
1104. Depuis quelques années, l'offre commerciale de proximité vit une période d'ajustements avec tous les changements des habitudes de consommation (achats en ligne, notamment). Pour assurer le dynamisme des principales artères commerciales de proximité, le Plan d'urbanisme propose l'élaboration de PPU.
1105. Ces planifications détaillées visent notamment à identifier et dynamiser les tronçons dynamiques ou prometteurs, à encourager, dans un esprit de rationalisation et d'intégration d'une nouvelle clientèle, une requalification à des fins autres des portions moins dynamiques et à assurer un environnement urbain propice aux investissements privés.

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION

1106. Le boul. Churchill constitue le cœur communautaire et commercial de l'arrondissement de Greenfield Park, du moins pour la portion de cet arrondissement située au sud du boul. Taschereau. Le boul. Churchill a fait l'objet d'un PPU adopté en 2000 et d'un réaménagement complet de son emprise (chaussée, trottoirs, plantations, enfouissement des fils, etc.) en 2010. Ce nouveau PPU s'inspire notamment de ce document et le remplace. Il pourra être bonifié, le cas échéant, suite à l'élaboration et à l'adoption d'une planification détaillée des quartiers Taschereau dont le territoire (aire d'influence des points d'accès au transport collectif structurant) englobe le boul. Churchill.
1107. Le territoire visé par le PPU du boul. Churchill comprend les terrains bordant la portion du boul. Churchill comprise entre les arrière-lots des terrains limitrophes au boul. Taschereau et à l'avenue Victoria et englobe les terrains municipaux situés de part et d'autre de la rue Empire. Il est illustré à la carte 73.

Carte 73 : Le territoire visé par le PPU du boul. Churchill



SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU

1108. D'échelle plutôt locale, le boul. Churchill constitue, avec le chemin Saint-Charles et la rue Régent, l'un des trois liens véhiculaires nord-sud de l'arrondissement de Greenfield Park entre le boul. Taschereau et l'avenue Victoria. Il assure aussi la desserte de l'ensemble des secteurs résidentiels limitrophes par l'entremise des rues locales le traversant. Le boul. Churchill constitue également une voie de circulation importante au sein du réseau routier municipal et régional puisqu'il assure la connexion de cette partie de l'arrondissement à la R116 par le boul. Édouard.
1109. **L'activité résidentielle**, seule ou en mixité, est la principale activité en front du boul. Churchill. Les habitations multifamiliales dominent le paysage, suivies des habitations bifamiliales et trifamiliales. Quelques résidences unifamiliales sont également dispersées le long du boulevard.
1110. **L'activité commerciale** s'est principalement développée aux extrémités du boulevard, en bordure de l'avenue Victoria et du boul. Taschereau (hors PPU) et entre les rues Fairfield et Empire. Quelques commerces sont plutôt dispersés çà et là ou combinés à un usage résidentiel (commerce au rez-de-chaussée et logements à l'étage). L'offre commerciale est diversifiée et vise essentiellement une clientèle locale (fleuriste, dépanneur, restaurant, coiffure, dentiste, clinique médicale, etc.). Au cours des dernières années, une amélioration de l'apparence extérieure des commerces a été observée (vitrine, affichage, etc.) et seuls quelques locaux sont vacants. Le secteur ne présente pas de signe de dévitalisation commerciale.
1111. **L'activité institutionnelle** est très présente dans la portion centrale du boulevard, soit aux abords de la rue Empire. Les activités communautaires qu'on y retrouve s'articulent autour du noyau communautaire (bureau et mairie d'arrondissement, aréna, bibliothèque, parc, etc.), formant en quelque sorte le cœur de l'arrondissement.
1112. Le cadre bâti du boul. Churchill se compose principalement de bâtiments de gabarit moyen variant de deux à quatre étages. Sur l'ensemble du boulevard, l'architecture des bâtiments est d'esprit contemporain, de formes et de volumétries variées. Entre les rues Fairfield et Verchères, on remarque toutefois un ensemble résidentiel particulier d'influence « Boomtown » qui présente un intérêt de préservation et de mise en valeur. Globalement, le cadre bâti du boulevard est bien entretenu et un redéveloppement, essentiellement à des fins résidentielles, est observé depuis quelques années. Combiné avec le réaménagement récent du domaine public, ce cadre bâti dégage une image globale de qualité sur l'ensemble du boulevard.
1113. En 2010, l'ensemble de l'emprise du boul. Churchill a fait l'objet d'un réaménagement complet : enfouissement des réseaux aériens, reconfiguration des voies de circulation, élargissement des trottoirs, aménagement de pistes cyclables, plantations, aménagement de placettes, etc. Ce réaménagement donne une deuxième vie à cette artère et à ce quartier.
1114. **Les principales caractéristiques** du territoire visé par ce PPU sont les suivantes :
- Voie de circulation assurant un lien entre l'avenue Victoria et le boul. Taschereau et donnant accès à la R116 par le boul. Édouard;
 - Mixité des activités (résidentielle, institutionnelle et commerciale);
 - Concentration commerciale entre les rues Fairfield et Empire ainsi qu'aux extrémités du boulevard (hors PPU);
 - Présence de commerces de détail et de services traditionnels de proximité;
 - Activité institutionnelle présente dans la portion centrale du boulevard, formant le cœur de l'arrondissement (bureau et mairie d'arrondissement, bibliothèque, parc Empire, aréna, etc.);
 - Présence de bâtiments présentant un potentiel patrimonial;
 - Emprise du boulevard récemment refaite (rue, trottoirs, pistes cyclables, plantations, mobilier urbain, etc.) qui contribue à son image positive;
 - Cadre bâti vieillissant et insertions de projets de redéveloppement, essentiellement résidentiels (densité élevée).

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC

1115. Suite au portrait du territoire et à une analyse plus approfondie de ce dernier, les forces et les défis suivants se démarquent.

Tableau 58 : Les forces et défis du boul. Churchill

	1°	2°
	Forces	Défis
1°	<ul style="list-style-type: none"> a) Réfection totale du domaine public en 2010; b) Porte d'entrée de l'arrondissement de Greenfield Park; c) Cadre bâti relativement homogène quant à la volumétrie et à l'alignement des bâtiments; d) Offre commerciale de proximité assez dynamique; e) Présence d'un pôle communautaire identitaire; f) Proximité du boul. Taschereau et de son offre commerciale plus régionale; 	<ul style="list-style-type: none"> k) Maintien du dynamisme commercial dans un contexte de changement des habitudes de consommation; l) Densification résidentielle sensible afin d'accroître la vitalité commerciale du boulevard; m) Intégration des nouveaux projets dans la trame urbaine du boulevard et l'échelle du secteur; n) Offre commerciale complémentaire à celle du boul. Taschereau et de l'avenue Victoria;
2°	<ul style="list-style-type: none"> g) Proximité du boul. Taschereau et de l'avenue Victoria et de leur desserte efficiente en transport collectif (Lééo prévu sur le boul. Taschereau); h) Secteur identitaire pour les résidents de l'arrondissement de Greenfield Park; i) Artère commerciale de proximité située au cœur d'un quartier propice à la mobilité durable (à pied, à vélo, etc.); j) Présence de bâtiments présentant un potentiel patrimonial. 	<ul style="list-style-type: none"> o) Dispersion de l'offre commerciale sur l'ensemble du boulevard; p) Perte du patrimoine bâti existant; q) Cohabitation harmonieuse entre les différentes activités établies le long du boulevard; r) Offre adéquate en parcs et espaces verts dans un contexte de densification.

SECTION 2

LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DU BOUL. CHURCHILL

1116. **L'énoncé de vision propose la création d'un milieu de vie articulé autour d'une artère commerciale traditionnelle de quartier intégrant un noyau communautaire attractif**

1117. Cette vision d'aménagement repose notamment 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 matière 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 patrimoniaux sensibles. Elle s'inspire également du PPU adopté en 2000 et des 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 attractif grâce à une gamme et une mixité d'activités répondant aux besoins des 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

1118. Six 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 secteur et les interventions proposées par ce PPU. Chaque orientation est divisée en objectifs qui, à leur tour, proposent des actions de mise en œuvre.

1119. **Orientation 1 Des pôles d'activités bien définis et consolidés**

1120. Quoique majoritairement résidentiel, le boul. Churchill présente un noyau communautaire et commercial. Ces deux sous-pôles caractérisent ce boulevard et lui assurent un rôle unique dans la vie du quartier qu'il traverse. Cette première orientation vise à assurer le maintien de cette spécificité en assurant la mise en valeur de ces deux composantes identitaires dans un ensemble urbain cohérent.

1121. **L'objectif 1 vise à consolider les pôles d'activités et favoriser le dynamisme du boulevard.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Consolider le pôle communautaire dans une perspective d'en faire un lieu identitaire pour le quartier et l'arrondissement;
- b) Concentrer l'offre commerciale de proximité entre les rues Fairfield et Empire;
- c) Optimiser l'activité résidentielle sur les autres tronçons du boulevard.

1122. **Orientation 2 Un noyau communautaire identitaire**

L'un des plus importants noyaux communautaires de l'arrondissement se trouve sur le boul. Churchill. Composé notamment du bureau et de la mairie d'arrondissement, d'une bibliothèque, d'un aréna, d'une piscine, d'une placette et d'un parc, ce noyau est identitaire pour le quartier et l'arrondissement qu'il dessert. La mise en valeur du boulevard

doit pouvoir tirer profit de cet élément identitaire et pour ce faire, le PPU du boul. Churchill doit promouvoir son réaménagement dans une optique d'amélioration de l'ambiance, de l'offre communautaire et récréative et de la mobilité vers les secteurs limitrophes.

1123. **L'objectif 1 vise à créer un noyau communautaire fort et attrayant.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer l'émergence d'un noyau communautaire intégrant et mettant en valeur l'ensemble de ses composantes (bureau et mairie d'arrondissement, bibliothèque, aréna, parc Empire, placettes, affichage, etc.);
- b) Assurer la mise en valeur de la placette en y proposant des activités aptes à l'animer.

1124. **L'objectif 2 vise à faire du parc Empire un espace unificateur et identitaire.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Réaménager le parc Empire en assurant la cohésion de ses sous-ensembles, en diminuant l'impact de l'automobile (voie de circulation, aires de stationnement, etc.), en l'ouvrant davantage sur le boul. Churchill et le chemin Saint-Charles et en proposant des aménagements, un mobilier et un éclairage invitants;
- b) Aménager l'axe de la rue Empire dans un contexte piétonnier afin qu'il structure le pôle communautaire et les divers sous-ensembles du parc Empire et qu'il relie le boulevard au secteur du chemin Saint-Charles.

1125. **Orientation 3 Un cœur commercial de proximité dynamique**

1126. Entre les rues Fairfield et Empire, le boul. Churchill comporte une concentration commerciale de proximité, adjacente au noyau communautaire, qui participe à la mise en place d'un quartier moins dépendant aux déplacements véhiculaires pour les besoins de ses résidents. Le réaménagement récent du domaine public (trottoirs élargis, enfouissement des fils, plantations, mobilier, etc.) contribue à l'attractivité de ces commerces. Pour assurer la vitalité de ce cœur commercial, le PPU du boul. Churchill prône notamment une optimisation de la concentration en place, une requalification graduelle vers l'activité résidentielle des quelques commerces dispersés sur les autres tronçons du boulevard ainsi qu'une mise en valeur du cadre bâti.

1127. **L'objectif 1 vise à concevoir un noyau commercial de proximité intégré au noyau communautaire et au quartier qu'il dessert.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer la mise en place d'une promenade commerciale intégrée au noyau communautaire afin de créer un nœud commercial de proximité identitaire pour les résidents;
- b) Assurer la vitalité commerciale du boulevard en optimisant les secteurs où l'activité commerciale est dynamique (entre les rues Fairfield et Empire), en évitant la dispersion de l'activité commerciale sur les autres tronçons et en encourageant la transformation, vers l'activité résidentielle, des immeubles à vocation économique et communautaire implantés ailleurs sur le boulevard;
- c) Assurer une offre commerciale et de services diversifiée, spécifique et complémentaire à celle du boul. Taschereau et de l'avenue Victoria;
- d) Assurer la vitalité du domaine public en priorisant les activités commerciales animant les rez-de-chaussée (restaurants, terrasses, boutiques, etc.) et en y programmant des activités d'animation.

1128. **L'objectif 2 vise à prescrire un affichage sobre et à l'échelle du piéton.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer, par des dispositions normatives (zonage) et discrétionnaires (PIIA) la mise en place d'un affichage intégré à l'architecture des bâtiments et à l'échelle du piéton.

1129. **Orientation 4 La bonification de l'offre résidentielle dans le respect du milieu**

1130. Afin d'assurer la vitalité de l'offre commerciale en place ainsi que la rentabilité des infrastructures publiques, institutionnelles et de transport collectif desservant le secteur, le PPU du boul. Churchill préconise une bonification de l'offre résidentielle dans le respect de la capacité de support du milieu.

1131. **L'objectif 1 vise à consolider et bonifier la vocation résidentielle.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Favoriser la rénovation des bâtiments ainsi que la requalification des bâtiments à vocation économique et institutionnelle moins dynamiques;
- b) Assurer, par un cadre réglementaire adapté, la protection ou la mise en valeur des bâtiments présentant un potentiel patrimonial.

1132. **Orientation 5 Un cadre bâti de qualité**

1133. La rénovation ou le redéveloppement des bâtiments encadrant le boul. Churchill et le parc Empire doit se faire dans le respect de ses caractéristiques intrinsèques : volumétrie, alignement, architecture, etc. Pour ce faire, le PPU du boul. Churchill propose cette orientation spécifique.

1134. **L'objectif 1 vise à assurer l'intégration des projets de construction et d'amélioration.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer l'intégration des nouveaux projets à leur milieu récepteur par un cadre normatif adapté (hauteur, marges, etc.);
- b) Assujettir l'ensemble des propriétés du boulevard à l'approbation d'un PIIA lors de dépôts d'une demande de permis de construction ou de rénovation, notamment en ce qui concerne l'implantation des bâtiments et leur volumétrie, afin d'assurer une cohésion d'ensemble au boulevard et le respect du milieu d'insertion;
- c) Élaborer un guide de rénovation commerciale destiné aux propriétaires et commerçants (principes généraux, matériaux, affichage, exemples de devantures commerciales, aménagements paysagers, utilisation de l'emprise, éclairage, etc.);
- d) Évaluer la pertinence de mettre en place un programme d'aide à la rénovation et à la redynamisation des immeubles de l'ensemble du boulevard.

1135. **Orientation 6 Un milieu de vie centré sur la mobilité durable**

1136. La mise en place d'un quartier orienté vers la mobilité durable est l'une des principales attentes du Plan d'urbanisme. La trame orthogonale du secteur, la présence de commerces de proximité, d'une piste cyclable et d'une offre en transport collectif de qualité concourent vers la bonification du quartier durable en place.

1137. **L'objectif 1 vise à assurer une mobilité durable.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer l'accessibilité universelle et la visitabilité des aménagements et du mobilier sur l'ensemble du domaine public, notamment aux intersections;
- b) Assurer un partage de l'emprise priorisant les déplacements actifs et collectifs;
- c) Aménager l'axe de la rue Empire, en priorisant la mobilité active, afin de relier le boulevard au chemin Saint-Charles, permettant ainsi un meilleur accès au pôle communautaire et à la promenade commerciale pour les résidents des quartiers situés à l'ouest;
- d) Assurer des aménagements conviviaux pour les usagers du transport collectif à ses points d'accès;
- e) Assurer l'intégration d'aires de stationnement pour vélos aux endroits stratégiques sur le domaine public et dans les projets de plus grande d'envergure.

1138. **L'objectif 2 vise à prévoir des ratios de stationnement adaptés au contexte du boulevard.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Promouvoir la mobilité durable en n'exigeant pas de ratios de stationnement minimums pour les usages commerciaux de proximité;

- b) Prévoir des ratios de stationnement réduits pour les habitations multifamiliales et les usages institutionnels et récréatifs compte tenu de l'offre en transport collectif de qualité présente sur le boulevard ainsi que sur l'avenue Victoria et le boul. Taschereau (réseau rapide d'agglomération et projet du Léo);
- c) Assurer une gestion optimale du stationnement sur rue.

SECTION 3 LE CADRE DE GESTION

1139. **Les affectations du sol et les activités autorisées**
1140. 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.
1141. Churchill 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.

SECTION 4 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

1142. **Les interventions d'aménagement et de développement**

1143. Des balises d'aménagement sont proposées afin d'encadrer le développement et le redéveloppement immobilier ainsi que l'aménagement du domaine public du boulevard, le tout en concordance avec la vision et les orientations d'aménagement préconisées à ce PPU.

1144. Toute demande de permis de construction d'un immeuble situé à l'intérieur du territoire délimité à la carte 73 devra être assujettie à l'approbation d'un PIIA dont les objectifs et critères doivent répondre aux attentes de ce PPU.

1145. **Les balises d'aménagement**

1146. En matière de **développement**, les projets devront :

- a) Prévoir un cadre réglementaire adapté afin de protéger et mettre en valeur les bâtiments présentant un potentiel patrimonial, dont l'ensemble « Boomtown » implanté entre les rues Verchères et Fairfield, et d'assurer, le cas échéant, l'intégration de toute nouvelle construction.

1147. En matière de **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) Présenter une façade principale du bâtiment (accès piéton) face à la voie de circulation principale;
- c) Favoriser une localisation des stationnements en cours arrière ou à l'intérieur des constructions;
- d) Implanter les bâtiments afin que les quais et aires de manutention ne soient pas visibles depuis le boul. Churchill et le parc Empire.

1148. En matière de **d'architecture**, les projets devront :

- a) Être 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 architecturale sur l'ensemble du boulevard tout en prévoyant une cohésion sur l'ensemble de sa longueur;
- c) Assurer une architecture à échelle humaine et qui contribue à l'animation de l'espace public pour les bâtiments commerciaux ou mixtes;
- d) Éviter les murs aveugles le long d'une voie de circulation, notamment dans le noyau communautaire et la promenade commerciale;
- e) Éviter la présence de balcons, terrasses ou autres aménagements similaires aux rez-de-chaussée d'un bâtiment localisé dans la promenade commerciale sans mesures adéquates de séparation (muret, clôture, etc.);
- f) Présenter un traitement de l'ensemble des façades du bâtiment comme si elles étaient une façade principale en matière de composition et de qualité des matériaux employés;
- g) Favoriser la réduction de l'empreinte écologique du bâtiment (toits verts, panneaux solaires, énergie passive, etc.);
- h) Compenser leur densité et compacité, notamment s'ils sont résidentiels ou mixtes, en utilisant les toitures comme espaces communs (aire récréative, toit vert, agriculture urbaine, etc.);
- i) Intégrer les principes d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des projets;
- j) Dissimuler ou intégrer à l'architecture du bâtiment tout équipement mécanique et technique visible depuis une voie de circulation;
- k) Dissimuler les quais de manutention visibles depuis le boulevard ou le parc Empire.

1149. En matière **d'aménagement**, les projets devront :
- a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
 - 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;
 - i) Réduire, voire éviter, le nombre d'entrées charretières donnant sur le boul. Churchill;
 - j) Prévoir et intégrer l'espace requis pour la gestion des matières résiduelles et assurer sa dissimulation depuis une voie de circulation autre que le boul. Churchill, lorsque possible (sauf pour l'aire d'entreposage temporaire le jour de la cueillette);
 - k) Dissimuler les aires de stationnement et les quais de manutention visibles depuis une voie de circulation (muret, talus, plantations, etc.);
 - l) Prévoir un éclairage sécuritaire et qui ne contribue pas à la pollution lumineuse;
 - m) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales.
1150. En matière **d'affichage**, les projets devront :
- 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) Sur la promenade commerciale, proscrire les enseignes détachées;
 - c) Assurer une intégration des enseignes à l'architecture des bâtiments.
1151. En matière **d'aménagement du domaine public**, les projets devront :
- a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
 - b) Assurer un partage adéquat des emprises entre les modes de déplacements actifs, collectifs et véhiculaires et les aménagements paysagers. En matière de déplacements, les modes actifs et collectifs doivent être priorités;
 - c) Assurer la mise en valeur des points d'accès au transport collectif (abribus, support à vélos, mobilier urbain, plantations, signalisation, éclairage, etc.);
 - d) Assurer une architecture, un design et des aménagements de qualité (bâtiment, abribus, etc.);
 - e) Assurer la cohésion des interventions publiques sur l'ensemble du boulevard et sur les propriétés municipales (mobilier urbain, lampadaires, revêtements du sol, design, affichage corporatif, etc.) afin de maintenir sa signature actuelle;
 - f) Compléter le réaménagement du parc Empire selon les balises suivantes :
 - i. Assurer une cohésion d'ensemble aux sous-ensembles de ce parc (soccer, baseball, natation, etc.);
 - ii. Ouvrir le parc sur le chemin Saint-Charles et le boul. Churchill;
 - iii. Planter un axe de déplacements actifs structurant entre ses accès Churchill et Saint-Charles afin de relier les quartiers situés au nord-ouest au boulevard;
 - iv. Réduire l'impact de l'automobile en revoyant le partage de l'emprise de la rue Empire et en réaménageant le stationnement;
 - v. Intégrer l'agriculture urbaine;
 - vi. Augmenter le couvert arborescent du parc, notamment dans les aires de stationnement et près des surfaces de jeux synthétiques.

- g) Assurer la mise en place d'un réseau structuré de sentiers piétonniers et cyclables facilitant les déplacements entre les différentes composantes du boulevard et avec ses quartiers limitrophes, notamment l'avenue Victoria le chemin Saint-Charles et le boul. Taschereau;
- h) Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes aux principales intersections;
- i) Assurer la mise en place d'une signalisation adéquate afin d'orienter le piéton vers les différents points d'intérêt;
- j) Prévoir l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;
- k) Prévoir un éclairage sécuritaire s'harmonisant avec la signature choisie pour le quartier et ne contribuant pas à la pollution lumineuse;
- l) Assurer un verdissement optimal du domaine public;
- m) Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine;
- n) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales;
- o) Prévoir une identification des ensembles patrimoniaux significatifs.

CHAPITRE 5

PPU DE LA GRANDE ALLÉE ET DU BOULEVARD ÉDOUARD



SECTION 1 LA MISE EN CONTEXTE

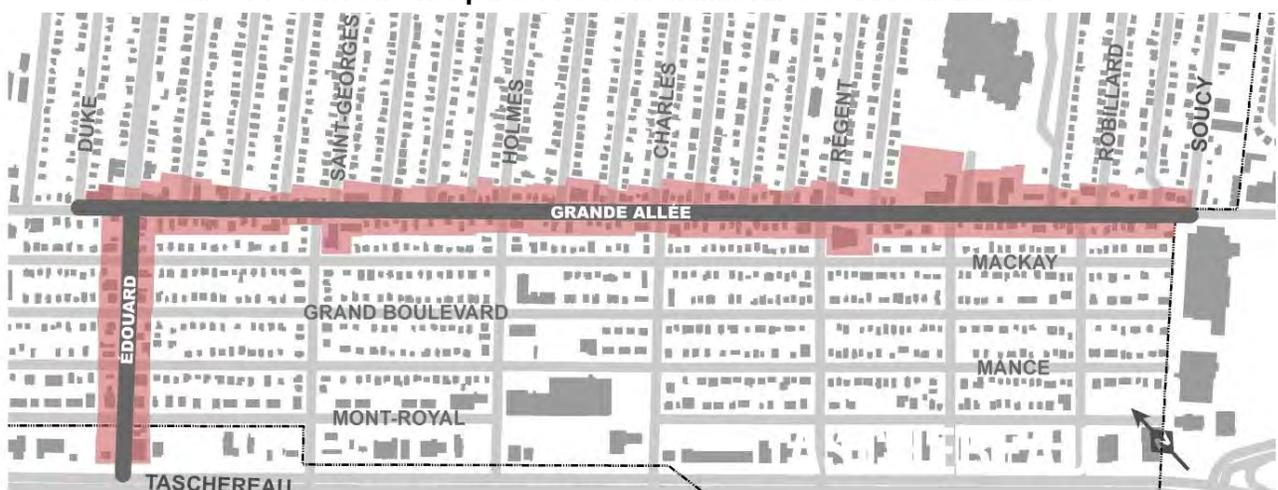
SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

1152. L'un des objectifs du Plan d'urbanisme est de doter le territoire d'une structure commerciale et de service dynamique desservant la population longueuilloise à plusieurs échelles : régionale, municipale et locale. À cette dernière échelle, une offre commerciale de proximité est essentielle afin de créer des milieux de vie complets et éviter le recours systématique à l'automobile pour les besoins quotidiens des résidents.
1153. Depuis quelques années, l'offre commerciale de proximité vit une période d'ajustements avec tous les changements des habitudes de consommations (achats en ligne, notamment). Pour assurer le dynamisme des principales artères commerciales de proximité, le Plan d'urbanisme propose l'élaboration de PPU.
1154. Ces planifications détaillées visent notamment à identifier et dynamiser les tronçons dynamiques ou prometteurs d'artères commerciales, à encourager, dans un esprit de rationalisation et d'intégration d'une nouvelle clientèle, une requalification à des fins autres des portions moins dynamiques et à assurer un environnement urbain propice aux investissements privés.

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION

1155. La Grande Allée et le boul. Édouard constituent le cœur commercial et communautaire du quartier Lafèche de l'arrondissement de Saint-Hubert. Le boul. Édouard a fait l'objet d'un réaménagement en 2019 et 2020 (nouveau partage de l'emprise, trottoirs élargis, plantations, mobilier urbain, etc.). Une telle intervention est également envisagée sur la Grande Allée (échancier à confirmer). Une portion du quartier Lafèche, qui intégrait ces deux voies de circulation, a fait l'objet d'un PPU adopté en 2012 à la suite d'une démarche de revitalisation urbaine. Ce PPU, qui ne vise que la Grande Allée et le boul. Édouard, s'inspire de ce document et le remplace. Il pourra être bonifié, le cas échéant, suite à l'élaboration et à l'adoption d'une planification détaillée des quartiers Taschereau dont le territoire (aire d'influence des points d'accès au transport collectif structurant) englobe le territoire de ce PPU.
1156. Le territoire visé par le PPU de la Grande Allée et du boul. Édouard comprend les terrains bordant la Grande Allée entre les rues Duke et Soucy et ceux bordant le boul. Édouard entre le boul. Taschereau et la Grande Allée. Ce territoire, qui englobe une portion du boul. Churchill est illustré à la carte 74.

Carte 74 : Territoire visé par le PPU de la Grande Allée et du boul. Édouard



SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU

1157. Dans cette portion de l'arrondissement de Saint-Hubert, la Grande Allée et le boul. Édouard constituent des axes de déplacements essentiellement locaux et présentant une offre commerciale et de service à dominante locale. Il est à noter que le boul. Édouard assure la connexion de cette partie de l'arrondissement au boul. Taschereau et à la R116. À ce niveau, le boul. Édouard joue également un rôle d'accessibilité véhiculaire régionale pour le quartier.

1158. L'analyse de l'armature commerciale

1159. celle des services courants. Cette situation s'explique en partie par la présence de nombreux dépanneurs. Pour leur part, les commerces et services de type semi-courant sont sous-représentés, et ce, même si la proportion de services de ce type y est trop importante par rapport à celle des commerces. L'occurrence trop forte de services semi-courants est principalement due à la présence d'un nombre élevé de salons de coiffure. Sur le boul. Édouard, une certaine carence en commerces et services semi-courants est observée. À l'opposé, on note une suroccurrence de commerces et services réfléchis et une sous-représentation de commerces de restauration et de divertissement.

En somme, l'analyse de l'armature commerciale de la Grande Allée et du boul. Édouard révèle certains créneaux commerciaux à renforcer (restauration et commerce de proximité) et d'autres à atténuer (atelier de mécanique automobile), mais n'apparaît pas à elle seule suffisante pour expliquer le manque de vitalité commerciale du secteur. Certes, ce manque de vitalité s'explique par la faiblesse de la variété de l'offre commerciale, mais celle-ci s'explique aussi par la concurrence commerciale à l'échelle régionale ainsi que par démographie, la morphologie et la qualité du paysage du secteur.

1160. L'analyse de la morphologie urbaine

1161. Le tissu urbain est composé d'une trame orthogonale aux îlots rectangulaires réguliers et supportant divers gabarits de bâtiments. Toutefois, les îlots situés au sud de la Grande Allée sont perpendiculaires à ceux qui se trouvent au nord. La Grande Allée est, en fait, l'espace de rencontre de deux trames distinctes. Les discontinuités qui ponctuent l'encadrement bâti de la Grande Allée sont largement tributaires de cette configuration de la trame : du côté nord, la Grande Allée est ponctuée de nombreuses intersections avec des rues perpendiculaires, alors que du côté sud, ce sont plutôt les nombreuses entrées charretières qui entraînent cette discontinuité. Bien que les îlots de la trame au sud de la Grande Allée soient longilignes, leur composition faite de bâtiments isolés n'offre pas de façade bâtie continue sur tout le côté sud de la rue. Quant aux têtes des îlots nord, qui composent la façade nord de la Grande Allée, ce sont soit des structures bâties isolées qui ont front sur rue, soit des bâtiments implantés en fond d'îlot ou encore des terrains vacants ou sous-utilisés.

1162. La morphologie du boul. Édouard diffère de celle de la Grande Allée et présente une structure plus hétérogène. Formé de quatre îlots sur ses deux faces est et ouest, ce boulevard est très peu encadré, du fait de l'implantation dominante des bâtiments en fond d'îlot ainsi que de la variété des gabarits. Ce sont les têtes des îlots rectangulaires qui composent son encadrement. La nature des bâtiments de type isolé, associée à la forme des îlots (têtes d'îlots et rues), confère au boulevard son manque d'encadrement (déséquilibre entre les pleins et les vides du tissu urbain dans ce secteur).

1163. Le cadre bâti et l'aménagement des terrains

1164. La Grande Allée et le boul. Édouard sont dominés par des bâtiments d'un à deux étages, principalement des maisons isolées et des édifices à un étage à toit plat ou en pente, mais on note également la présence de quelques bâtiments de trois étages et plus. Le rythme de la rue est déterminé par les modes variés des implantations des bâtiments (en front ou en fond d'îlot), par leurs gabarits (petites maisons unifamiliales, bâtiments commerciaux, etc.), par leur langage architectural ainsi que par les modes d'affichage. L'architecture du secteur manque de cohérence, car on y retrouve une typologie de bâtiments très hétérogène et une diversité de matériaux de revêtement d'intérêt et de qualité inégaux. Toutefois, certains édifices de facture contemporaine constituent des repères intéressants de par leur volumétrie articulée et dynamique. À l'opposé, on remarque également la désuétude de certains édifices. On note un manque d'entretien et de mise en valeur des édifices et de leurs abords. On observe aussi une piètre qualité de l'affichage et un manque général de sobriété marqué par la diversité des formes d'enseignes (poteau, murale, en

projection, socle, etc.). De plus, plusieurs commerces sont aménagés à l'intérieur de bâtiments résidentiels transformés. Les bâtiments sont généralement de structure isolée et sont alignés parallèlement à la rue. Les marges de recul varient substantiellement, entre 0,5 et 5 m. Toutefois, lorsque les bâtiments sont implantés au centre ou au fond du lot, la marge avant atteint au moins 9 à 10 m.

1165. Par ailleurs, l'aménagement des cours avant situés le long de la Grande Allée et du boul. Édouard est souvent déficient. Peu de cours avant sont gazonnées ou aménagées de façon conviviale et peu d'arbres y sont plantés. Plus particulièrement, les cours avant sont souvent utilisées par des espaces de stationnement, lesquels empiètent parfois dans l'emprise publique.

1166. **L'utilisation du sol**

1167. Les usages commerciaux sont principalement concentrés sur le boul. Édouard et sur la Grande Allée, entre la rue Duke et la rue Albert. On note une discontinuité de l'usage commercial le long de la Grande Allée en raison de l'importance qu'occupe l'activité résidentielle sur certains de ses tronçons. On observe aussi la présence d'usages incompatibles avec une vocation de rue commerciale d'ambiance, soit des commerces automobiles, et ce, tant sur le boul. Édouard que sur la Grande Allée.

1168. Plusieurs institutions autour desquelles la vie communautaire et éducative du quartier Laflèche s'articule ont pignon sur ou se trouvent à proximité de la Grande Allée (Centre Pierre-et-Bernard-Lucas, École secondaire Mgr-A.-M.-Parent, Caisse populaire, etc.).

1169. La très grande majorité du quartier Laflèche limitrophe à la Grande Allée et au boul. Édouard est occupée par l'activité résidentielle. On y retrouve une mixité de maisons unifamiliales et d'habitations de moyenne densité. Certaines habitations de plus forte densité sont localisées au sein des îlots à proximité du boul. Taschereau.

1170. On observe plusieurs stationnements aménagés en façade le long de la Grande Allée et du boul. Édouard. Les entrées charretières, nombreuses et souvent aménagées sur la pleine largeur du terrain, nuisent au caractère convivial et sécuritaire des déplacements actifs le long de ces deux axes. La présence d'un nombre assez élevé de locaux vacants corrobore au manque de dynamisme de ces deux artères commerciales de proximité.

1171. **Le réseau de circulation**

1172. On retrouve sur la Grande Allée quelques intersections asymétriques posant des problèmes de sécurité pour les déplacements actifs et motorisés, à savoir les intersections avec les rues Georges, Charles et Régent. La Grande Allée et le boul. Édouard représentent les deux principales voies de circulation du secteur. C'est d'ailleurs à leur intersection que l'on y retrouve les seuls feux de circulation. On compte également des feux clignotants sur la Grande Allée, à l'intersection des rues Georges, Holmes, Régent et du boul. Marie. Le secteur est connecté au boul. Taschereau par de nombreuses rues du réseau local et par le boul. Édouard. Ce même boulevard constitue aussi un lien direct vers la R116 et l'arrondissement de Greenfield Park (le boul. Édouard devenant le boul. Churchill dans ce dernier). En 2019 et 2020, le boul. Édouard a fait l'objet d'un réaménagement complet inspiré des interventions réalisées il y a quelques années sur le boul. Churchill.

1173. **L'emprise et l'encadrement de la Grande Allée**

1174. Malgré son statut d'artère, l'emprise de la Grande Allée est typique d'une rue locale avec une largeur d'approximativement 16 m. Les plantations d'alignement et le mobilier urbain sont inexistantes. Les lampadaires sont de type autoroutier (col de cygne) lorsqu'ils ne sont pas simplement ancrés à un poteau d'électricité. La desserte électrique, de type aérien, se fait du côté sud.

1175. La chaussée occupe 75 % de l'emprise (\pm 12 m). Le stationnement est autorisé en alternance d'un côté à l'autre de la chaussée. Au total, on compte environ 200 espaces de stationnement, disponibles sous certaines restrictions selon la journée. La chaussée compte deux voies, une dans chaque direction. Les trottoirs, réalisés en béton, sont d'une largeur variant de 1,2 à 1,6 m et se trouvent des deux côtés de cette voie de circulation. Pour être convivial, le rapport entre la distance séparant les bâtiments situés de part et d'autre d'une rue et la hauteur moyenne de ces bâtiments devrait idéalement se situer entre 1H et 3H (c'est-à-dire que la largeur du corridor doit correspondre ou être

maximalement trois fois plus importante que la moyenne de la hauteur des bâtiments qui la borde). Les gabarits des bâtiments implantés de part et d'autre de la Grande Allée permettent de conclure que globalement, son encadrement est adéquat et convivial pour le piéton. Toutefois, ce n'est pas le cas des terrains où les bâtiments sont implantés en fond de lot.

1176. **L'emprise et l'encadrement du boul. Édouard**

1177. Dans sa portion commerciale visée par ce PPU, le boul. Édouard réaménagé en 2019 et 2020 possède une configuration similaire à celle du boul. Churchill (trottoirs élargis à 2 m, une voie de circulation dans chaque direction, stationnement sur rue d'un côté, pistes cyclables unidirectionnelles dans chaque direction, plantations, etc.). Les lampadaires employés sont les mêmes que sur le boul. Churchill, ce qui confère à cet axe une certaine continuité visuelle. Même si les réseaux aériens n'ont pas été enfouis, cette intervention améliore grandement le paysage du boulevard. Pour être convivial, le rapport entre la distance séparant les bâtiments situés de part et d'autre d'une rue et la hauteur moyenne de ces bâtiments devrait idéalement se situer entre 1H et 3H (c'est-à-dire que la largeur du corridor doit correspondre ou être maximalement trois fois plus importante que la moyenne de la hauteur des bâtiments qui la borde). La forte présence de stationnements en cours avant ainsi que l'éloignement des bâtiments ne confèrent pas un encadrement optimal pour le piéton.

1178. **Le transport collectif**

1179. La Grande Allée et le boul. Édouard sont desservis par des circuits d'autobus donnant accès à la station de métro. Le secteur bénéficie tout de même de la proximité du boul. Taschereau où transitent plusieurs lignes d'autobus vers la station de métro et le terminus Panama et où le projet de Léo a été annoncé.

1180. **Les espaces publics et les liens actifs**

1181. Aucun espace public susceptible d'agir comme lieu de rassemblement ou de convergence n'est présent sur la Grande Allée ou le boul. Édouard. Une piste cyclable est aménagée depuis 2019 sur le boul. Édouard et le Plan directeur des déplacements cyclables prévoit une piste cyclable sur la Grande Allée.

1182. **Les principales caractéristiques**

1183. Les principales caractéristiques du territoire visé par ce PPU sont les suivantes :

- a) L'armature commerciale de la Grande Allée se rapproche davantage de la diversité commerciale idéale que celle du boul. Édouard. Une meilleure gestion des usages et des aménagements plus conviviaux (Grande Allée) permettraient d'y favoriser l'implantation de commerces et services de proximité sur ces deux artères;
- b) Discontinuité de l'encadrement bâti sur la Grande Allée et le boul. Édouard;
- c) La trame régulière est propice à une requalification des espaces urbains en respect avec la trame des îlots : affirmation des têtes d'îlots et alignement bâti en front de rue;
- d) L'aménagement des cours avant le long de la Grande Allée et du boul. Édouard est peu convivial et participe mal au paysage d'une rue commerciale;
- e) Globalement, l'architecture et les enseignes ne contribuent pas à la création d'un paysage de qualité;
- f) Manque de continuité et de vitalité commerciale sur la Grande Allée (trop grande diffusion de l'activité commerciale sur l'ensemble de cette artère);
- g) Manque d'espaces publics de socialisation;
- h) Problèmes de sécurité pour les déplacements aux intersections asymétriques;
- i) Bonne connexion du secteur au réseau artériel régional (R116 et boul. Taschereau);
- j) La largeur des trottoirs sur la Grande Allée est insuffisante pour permettre la plantation d'arbres en fosse ou en grille et ne favorise pas les déplacements piétonniers;
- k) Les nombreuses entrées charretières, souvent aménagées sur la largeur entière des terrains, rendent moins conviviaux les déplacements actifs et réduisent le nombre de cases de stationnement sur rue disponible;

- l) L'absence de mobilier urbain (Grande Allée) ne contribue pas positivement au paysage;
- m) La proximité de l'Hôpital Charles-Le Moyne engendre un besoin en stationnement et exerce une pression sur les espaces de stationnement sur rue ainsi que sur les terrains disponibles et sous-utilisés du secteur;
- n) Le secteur est desservi par plusieurs circuits d'autobus donnant accès à la station de métro. Une offre accrue est disponible sur le boul. Taschereau voisin.

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC

1184. Suite au portrait du territoire et à une analyse plus approfondie de ce dernier, les forces et les défis suivants se démarquent.

Tableau 59 : Les forces et défis de la Grande Allée et du boul. Édouard

	1 ^o	2 ^o
	Forces	Défis
1 ^o	<ul style="list-style-type: none"> a) Trame orthogonale bien structurée et présence de trottoirs qui favorisent les déplacements actifs; b) Présence de services communautaires et institutionnels, en particulier l'École Saint-Joseph, l'École secondaire Mgr-A.-M.-Parent et le Centre communautaire Pierre-et-Bernard-Lucas (situé à proximité); c) Concentration commerciale aux abords de la Grande Allée, entre les rues Duke et Holmes, et du boul. Édouard, entre le boul. Taschereau et la Grande Allée; d) Fort sentiment d'appartenance au quartier; e) Réfection du boul. Édouard en 2019 et 2020; f) Proximité de l'Hôpital Charles-Le Moyne (potentiel de retombées économiques); 	<ul style="list-style-type: none"> a) Présence d'usages contraignants ayant un impact négatif sur l'attractivité de ces artères; b) Présence de bâtiments implantés en fond de lot qui constitue une discontinuité dans l'encadrement bâti de la rue et contribue négativement au paysage; c) Aménagements déficients quant à la mise en réseau (liens actifs) et en valeur des différentes institutions; d) Concentration commerciale dans un rayon limité à l'intersection de la Grande Allée et du boul. Édouard. Les usages commerciaux sont par la suite parsemés à l'extérieur de cette section; e) Manque d'espaces publics (lieu de rassemblement); f) Aménagement peu convivial pour le piéton sur la Grande Allée (largeur des trottoirs insuffisante, entrées charretières nombreuses, absence de mobilier urbain et de plantations, aménagement des cours avant déficient, etc.);
2 ^o	<ul style="list-style-type: none"> g) Volonté d'implanter un système de transport collectif performant sur le boul. Taschereau (Léo); h) Potentiel de redéveloppement du boul. Taschereau déborde sur ces deux axes. 	<ul style="list-style-type: none"> g) Faible superficie des terrains le long de la Grande Allée et du boul. Édouard rend difficile la consolidation du milieu sans une remise en question de la gestion du stationnement; h) Aucun nouveau terrain à développer. La transformation de ces deux artères passera par le redéveloppement; i) L'implantation d'un mode TC structurant sur le boul. Taschereau devrait entraîner une densification de l'occupation résidentielle à ses abords qui pourrait entraîner une restructuration partielle de l'offre commerciale du boul. Taschereau vers le commerce local, qui viendrait alors concurrencer l'offre commerciale de la Grande Allée et du boul. Édouard; j) Bien que la présence de l'hôpital à proximité puisse générer des investissements, il est aussi une source de contraintes, particulièrement en ce qui a trait à la circulation et au stationnement; k) L'arrivée d'une nouvelle population présente un danger d'embourgeoisement susceptible de faire hausser la valeur foncière et d'exercer une pression sur le prix des logements.

SECTION 2

LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DE LA GRANDE ALLÉE ET DU BOUL. ÉDOUARD

1185. **L'énoncé de vision propose des artères repensées aux activités commerciale et communautaire optimisées, valorisées et connectées aux milieux de vie limitrophes qu'elles desservent**
1186. La vision d'aménagement de la Grande Allée et du boul. Édouard 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 matière 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 patrimoniaux sensibles. Elle s'inspire également du PPU adopté en 2012 et des principes des quartiers TOD, des villes compactes et des collectivités viables afin de concrétiser un milieu de vie qui répond aux caractéristiques qui suivent :
- Complexe où il est possible de vivre, travailler, consommer et se divertir;
 - Dont les composantes sont interconnectées par des réseaux de mobilité durable performants et sécuritaires;
 - Où l'augmentation de la densité et de la compacité du développement respectent les milieux de vie établis;
 - Dynamique et attrayant grâce à une gamme et une mixité d'activités répondant aux besoins des résidents et travailleurs;
 - 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;
 - Qui contribue à la baisse du niveau d'émission des GES.

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

1187. Trois 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 secteur et les interventions proposées à ce PPU. Chaque orientation est divisée en objectifs qui, à leur tour, proposent des actions de mise en œuvre.
1188. **Orientation 1 Des artères commerciales attractives et animées centrales à une véritable vie de quartier**
1189. Quoique fortement dévitalisée, l'offre commerciale et de services de proximité présente sur la Grande Allée et le boul. Édouard est caractéristique des anciens noyaux villageois qui composent aujourd'hui Longueuil. De telles concentrations contribuent activement à la vie de quartier. Elles font cependant face à de nombreux défis (changements dans les habitudes de consommation, concurrence des grands pôles commerciaux, locaux vacants, etc.). Cette première orientation vise à assurer le maintien de cette spécificité du quartier Laflèche en assurant la revitalisation de ces deux artères commerciales.
1190. Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Assurer par un contrôle réglementaire (usages autorisés, contingentement, etc.) la dominante commerciale et de services de desserte locale sur la Grande Allée, entre les rues Duke et Albert, et sur le boul. Édouard;
 - Autoriser les commerces et les services de desserte locale ainsi que les activités institutionnelles, seuls ou en mixité avec l'activité résidentielle, à l'intersection de la Grande Allée et de la rue Régent;
 - Interdire les commerces liés à l'automobile sur la Grande Allée et le boul. Édouard;
 - Encourager la transformation des autres tronçons de la Grande Allée vers l'activité résidentielle en y interdisant les activités commerciales et de services.

1191. **L'objectif 2 vise à améliorer le paysage de la Grande Allée et du boul. Édouard.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Revoir la géométrie et les aménagements de la Grande Allée en s'inspirant des interventions réalisées sur le boul. Édouard;
 - Encadrer les interventions sur le bâti et l'aménagement des terrains de la Grande Allée et du boul. Édouard par l'application du règlement sur les PIIA;
 - Aménager de façon distinctive les portes d'entrée du secteur commercial (intersection Grande Allée et boul. Édouard).
1192. **L'objectif 3 vise à améliorer l'offre en espaces publics de qualité.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Prévoir l'aménagement d'espaces publics de socialisation sur la Grande Allée et le boul. Édouard;
 - Relocaliser l'accès véhiculaire à l'école secondaire vers la rue Murray et récupérer cet espace pour créer une esplanade piétonne permettant de bonifier le parc-école Mgr-A.-M.-Parent et le relier à la Grande Allée.
1193. **L'objectif 4 vise à favoriser l'émergence d'un pôle communautaire et culturel mettant en valeur le site de l'École secondaire Mgr-A.-M.-Parent.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Consolider les abords de l'école secondaire comme localisation privilégiée pour l'implantation d'équipements culturels à l'échelle du quartier;
 - Entamer des discussions avec la Commission scolaire Marie-Victorin et la direction des écoles afin de leur présenter les objectifs de ce PPU et d'assurer la cohérence des interventions privées visant à piétonner le secteur et à verdir les espaces gris;
 - Évaluer l'opportunité, le cas échéant, d'installer un moyen de diffusion visible de la Grande Allée permettant d'annoncer les événements culturels et communautaires ayant lieu dans le quartier (colonne Morris, par exemple).
1194. **Orientation 2 La consolidation d'un secteur en transformation dans le respect de son milieu**
1195. La survie de l'offre commerciale et de service de proximité de la Grande Allée et du boul. Édouard passe notamment par une densification de l'offre résidentielle (nouvelle clientèle) et une rationalisation des espaces voués à l'activité commerciale et de services par une requalification à des fins résidentielles. Cette orientation vise une telle transformation dans le respect du milieu (attentes des résidents et intégration des projets).
1196. **L'objectif 1 vise à optimiser l'occupation du sol des espaces sous-utilisés.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Permettre une densification de l'activité résidentielle sur la Grande Allée et le boul. Édouard en encourageant les bâtiments mixtes avec logements aux étages dans les secteurs à dominante commerciale et l'activité résidentielle dans les secteurs voués à être transformés, le tout dans un souci d'intégration des projets dans leur milieu d'insertion;
 - Autoriser les bâtiments isolés, jumelés et contigus. Dans les secteurs à dominante commerciale, favoriser les bâtiments jumelés et contigus.
1197. **L'objectif 2 vise à assurer l'intégration des projets de construction et d'amélioration.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- Assurer l'intégration des nouveaux projets à leur milieu récepteur par un cadre normatif adapté (hauteur, marges, volumétrie, typologie, etc.);
 - Assujettir l'ensemble des propriétés de la Grande Allée et du boul. Édouard à l'approbation d'un PIIA lors de dépôts de demandes de permis de construction ou de rénovation afin d'assurer une cohésion d'ensemble, une animation favorable aux piétons ainsi que le respect du milieu d'insertion;
 - Élaborer un guide de rénovation commerciale destiné aux propriétaires et commerçants (principes généraux, matériaux, affichage, exemples de devantures commerciales, aménagements paysagers, utilisation de l'emprise, éclairage, etc.).

1198. **Orientation 3 Un milieu de vie centré sur la mobilité durable**

1199. La mise en place d'un quartier orienté vers la mobilité durable est l'une des principales attentes du Plan d'urbanisme. La trame orthogonale du secteur, la présence de commerces et services de proximité, d'une piste cyclable et d'une offre en transport collectif de qualité concourent vers la bonification du quartier durable en place.

1200. Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer l'accessibilité universelle et la visitabilité des aménagements et du mobilier sur l'ensemble du domaine public, notamment aux intersections;
- b) Assurer un partage de l'emprise priorisant les déplacements actifs et collectifs;
- c) Prévoir l'implantation d'un réseau cyclable sur la Grande Allée s'inspirant des interventions réalisées en 2019 et 2020 sur le boul. Édouard;
- d) Réaménager l'emprise de la Grande Allée en s'inspirant des interventions réalisées en 2019 et 2020 sur le boul. Édouard. Prévoir des ambiances différentes (à dominante commerciale ou résidentielle) selon la vocation du tronçon visé;
- e) Baliser les principales traverses de la Grande Allée et du boul. Édouard à l'aide d'un revêtement de sol particulier ou d'un marquage au sol, notamment aux portes d'entrée des secteurs commerciaux et aux intersections asymétriques;
- f) Assurer des aménagements conviviaux pour les usagers du transport collectif à ses points d'accès;
- g) Assurer l'intégration d'aires de stationnement pour vélos aux endroits stratégiques sur le domaine public et dans les projets de plus grande envergure.

1201. **L'objectif 2 vise à assurer une offre en espaces de stationnement répondant aux besoins des commerçants et adaptée au contexte.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer une gestion optimale du stationnement sur rue : maximiser les espaces de stationnement sur rue en les délimitant; limiter le nombre et la largeur des entrées charretières; encourager une mutualisation des accès véhiculaires et instaurer une distance minimale entre deux entrées charretières desservant un même terrain;
- b) Évaluer les besoins en stationnement du secteur et les impacts de l'Hôpital Charles-Le Moyne en matière de stationnement et revoir, le cas échéant, les modes de gestion du stationnement afin de trouver une solution durable à ses besoins en espace de stationnement;
- c) Saisir l'opportunité d'aménager un stationnement public sur la Grande Allée;
- d) Encourager le remembrement de terrains en vue de former des lots plus vastes permettant l'aménagement d'aires de stationnement hors rue, préférablement en cour arrière ou latérale.

1202. **L'objectif 3 vise à prévoir des ratios de stationnement adaptés au contexte.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Promouvoir la mobilité durable en proposant des ratios de stationnement minimums réduits pour certains usages commerciaux et de services de proximité;
- b) Prévoir des ratios de stationnement réduits pour les habitations multifamiliales compte tenu de l'offre en transport collectif de qualité présente sur le boul. Taschereau (réseau rapide d'agglomération et projet de Léo);
- c) Assurer une gestion optimale du stationnement sur rue.

SECTION 3 LE CADRE DE GESTION

1203. 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.
1204. Le PPU de la Grande Allée et du boul. Édouard 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.
1205. **Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Commerciale de proximité »**
1206. Dans l'aire d'affectation du sol CP-1-08 ou CP-1.13 :
- a) Le rez-de-chaussée d'un bâtiment construit après la date d'entrée en vigueur de la réglementation de concordance doit être occupé, en totalité ou en partie, par une activité de proximité de degré 0 ou I de compatibilité.
1207. Dans l'aire d'affectation du sol CP-1.08 :
- a) Au moins 60 % de la superficie totale de l'aire d'affectation du sol doit permettre uniquement des activités faisant partie des activités dominantes autorisées;
 - b) L'activité résidentielle doit être encouragée au rez-de-chaussée en façade d'un bâtiment de la Grande Allée au nord du boul. Édouard.

SECTION 4 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

1208. Les interventions d'aménagement et de développement

Des balises d'aménagement sont proposées afin d'encadrer le développement et le redéveloppement immobilier ainsi que l'aménagement du domaine public de la Grande Allée et du boul. Édouard, le tout en concordance avec la vision et les orientations d'aménagement préconisées à ce PPU.

1209. Toute demande de permis de construction visant un immeuble situé à l'intérieur du territoire délimité à la carte 74 devra être assujettie à l'approbation d'un PIIA dont les objectifs et critères doivent répondre aux attentes de ce PPU.

1210. Les balises d'aménagement

1211. 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) Présenter une façade principale du bâtiment (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 afin que les quais et aires de manutention ne soient pas visibles depuis la Grande Allée et le boul. Édouard.

1212. En matière **d'architecture**, les projets devront :

- a) Être 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 architecturale sur l'ensemble de la Grande Allée et du boul. Édouard tenant notamment compte de la dominante commerciale ou résidentielle du tronçon, tout en prévoyant une cohésion sur l'ensemble de sa longueur;
- c) Assurer une architecture à échelle humaine et qui contribue à l'animation de l'espace public pour les bâtiments commerciaux ou mixtes;
- d) Éviter les murs aveugles le long de la Grande Allée et du boul. Édouard, notamment dans les portions à dominante commerciale;
- e) Éviter la présence de balcons, terrasses ou autres aménagements similaires aux rez-de-chaussée d'un bâtiment localisé dans un tronçon à dominante commerciale sans mesure adéquate de séparation (muret, clôture, etc.);
- f) Favoriser la réduction de l'empreinte écologique du bâtiment (toits verts, panneaux solaires, énergie passive, etc.);
- g) Compenser leur densité et compacité, notamment s'ils sont résidentiels ou mixtes, 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.

1213. En matière **d'aménagement**, les projets devront :

- a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
- 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. Prioriser les cours avant;
- g) Réduire, voire éviter, le nombre d'entrées charretières donnant sur la Grande Allée et le boul. Édouard;
- h) Prévoir et intégrer l'espace requis pour la gestion des matières résiduelles et assurer sa dissimulation depuis une voie de circulation autre que la Grande Allée e le boul. Édouard, lorsque possible (sauf pour l'aire d'entreposage temporaire le jour de la cueillette);
- i) Dissimuler les aires de stationnement et les quais de manutention visibles depuis une voie de circulation (muret, talus, plantations, etc.);
- j) Prévoir un éclairage sécuritaire et qui ne contribue pas à la pollution lumineuse;
- k) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales.

1214. En matière **d'affichage**, les projets devront :

- 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) Proscrire les enseignes détachées;
- c) Assurer une intégration des enseignes à l'architecture des bâtiments.

1215. En matière **d'aménagement du domaine public**, les projets devront :

- a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
- b) Réaménager l'emprise de la Grande Allée selon les principes retenus pour le boul. Édouard, en proposant des approches distinctes pour les tronçons à dominante commerciale et résidentielle. Assurer un partage adéquat de l'emprise entre les modes de déplacements actifs, collectifs et véhiculaires et les aménagements paysagers. En ce qui concerne les déplacements, les modes actifs et collectifs doivent être priorités;
- c) Assurer la mise en valeur des points d'accès au transport collectif (abribus, support à vélos, mobilier urbain, plantations, signalisation, éclairage, etc.);
- d) Assurer une architecture, un design et des aménagements de qualité (bâtiment, abribus, etc.);
- e) Assurer la cohésion des interventions publiques sur l'ensemble de la Grande Allée et du boul. Édouard et sur les propriétés municipales (mobilier urbain, lampadaires, revêtements du sol, design, affichage corporatif, etc.) afin de maintenir sa signature actuelle;
- f) Aménager, en concertation avec la Commission scolaire Marie-Victorin, un espace de socialisation selon les balises suivantes :
 - i. Relocaliser l'accès véhiculaire du stationnement donnant sur la Grande Allée vers la rue Murray;
 - ii. Récupérer cet espace pour créer une esplanade piétonne, cœur du noyau institutionnel de la Grande Allée, qui donne accès aux écoles primaire et secondaire adjacentes et au parc-école voisin;
 - iii. Verdir cet espace pour créer un espace de fraîcheur;
 - iv. Implanter un axe de déplacements actifs structurant entre la Grande Allée, l'École secondaire Mgr-A.-M.-Parent et le parc-école voisin. Prévoir le mobilier urbain optimal (bancs, supports à vélos, etc.);
 - v. Installer une structure de diffusion des activités culturelles et communautaires du secteur (colonne Morris, par exemple);
 - vi. Réduire l'impact de l'automobile en isolant le stationnement de l'école secondaire par l'introduction de végétaux (arbres, haies, etc.);
 - vii. Intégrer l'agriculture urbaine;
 - viii. Augmenter le couvert arborescent du parc-école, de la cour de l'École Saint-Joseph et du stationnement de l'école secondaire afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains;
 - ix. Marquer la présence de cet espace par un pavage, une avancée du trottoir ou un marquage au sol distinct sur la Grande Allée;

- x. Rendre accessible cet espace à l'ensemble de la population.
- g) Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes aux principales intersections;
- h) Aménager des parcs, placettes ou autres espaces de socialisation sur la Grande Allée et le boul. Édouard;
- i) Évaluer la possibilité d'aménager une aire de stationnement publique desservant la portion commerciale de la Grande Allée;
- j) Assurer la mise en place d'une signalisation adéquate afin d'orienter le piéton vers les différents points d'intérêt;
- k) Prévoir l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;
- l) Prévoir un éclairage sécuritaire ne contribuant pas à la pollution lumineuse;
- m) Assurer un verdissement optimal du domaine public;
- n) Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine;
- o) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales.

CHAPITRE 6
PPU DE LA RUE SAINT-LOUIS



SECTION 1 LA MISE EN CONTEXTE

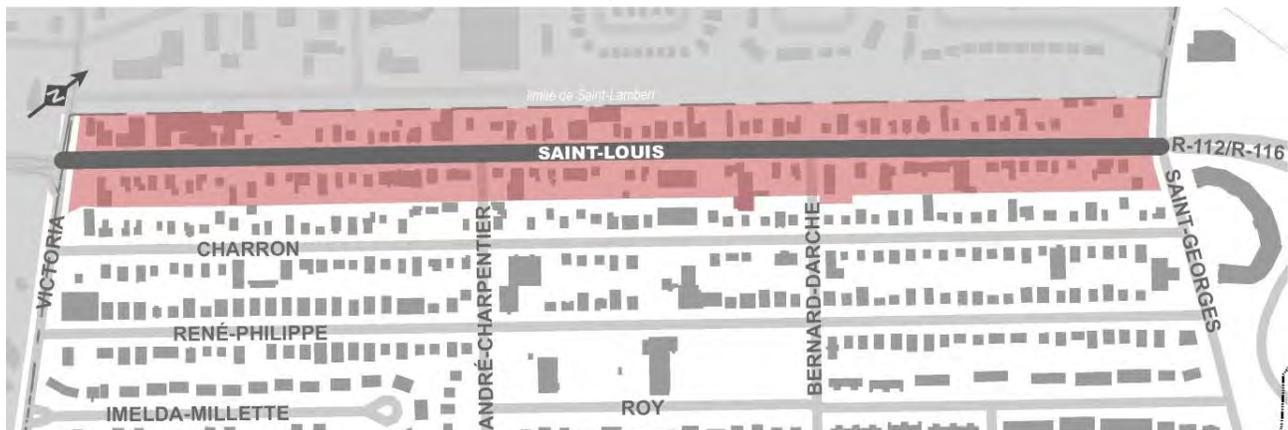
SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

1216. L'un des objectifs du Plan d'urbanisme est de doter le territoire d'une structure commerciale et de service dynamique desservant la population longueuilloise à plusieurs échelles : régionale, municipale et locale. À cette dernière échelle, une offre commerciale de proximité est essentielle afin de créer des milieux de vie complets et éviter le recours systématique à l'automobile pour les besoins quotidiens des résidents.
1217. Depuis quelques années, l'offre commerciale de proximité vit une période d'ajustements avec tous les changements des habitudes de consommations (achats en ligne, notamment). Pour assurer le dynamisme des principales artères commerciales de proximité, le Plan d'urbanisme propose l'élaboration de PPU.
1218. Ces planifications détaillées visent notamment à identifier et dynamiser les tronçons dynamiques ou prometteurs d'artères commerciales, à encourager, dans un esprit de rationalisation et d'intégration d'une nouvelle clientèle, une requalification à des fins autres des portions moins dynamiques et à assurer un environnement urbain propice aux investissements privés.

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION

1219. La rue Saint-Louis constitue le cœur commercial du quartier Le Moyne de l'arrondissement du Vieux-Longueuil. Une portion de ce quartier a fait l'objet d'un PPU adopté en 2012 à la suite d'une démarche de revitalisation urbaine. Ce PPU, qui ne vise que la rue Saint-Louis, s'inspire de ce document et le remplace.
1220. Le territoire visé par le PPU de la rue Saint-Louis comprend les terrains bordant la rue Saint-Louis entre les rues Victoria et Saint-Georges. Ce territoire est illustré à la carte 75. Une portion de ce territoire se trouve dans l'aire d'influence de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert.

Carte 75 : Territoire visé par le PPU de la rue Saint-Louis



SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU

1221. Dans cette portion de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, la rue Saint-Louis constitue un axe de déplacement régional et local qui présente une offre commerciale et de service à dominante essentiellement locale. Il est à noter que la rue Saint-Louis est une route nationale (R112) qui relie la R116 au pont Victoria. Cette réalité dicte la forme que peut prendre ce corridor de déplacements.

1222. L'analyse de l'armature commerciale

1223. Selon le PPU de 2012, une carence en commerces et services courants est observée sur la rue Saint-Louis. En ce qui concerne les commerces et services semi-courants, même si leur proportion totale est optimale, le nombre de services de cette typologie y est trop important par rapport à l'ensemble des commerces de la rue. Cette situation est explicable par la quantité élevée de salons de coiffure. Il y a également une importance relative trop élevée des commerces et services réfléchis. Finalement, la proportion de commerces de restauration et de divertissement est beaucoup trop faible.

1224. L'analyse de la morphologie urbaine

1225. Le grain bâti est homogène et la trame, structurée. Ainsi, le tissu urbain est composé d'une trame de facture résidentielle aux îlots rectangulaires réguliers et supportant divers gabarits de bâtiments de type principalement isolé, mais tous de deux étages. L'alignement du cadre bâti est généralement cohérent : le type d'implantation sur cette artère commerciale est assez urbain, soit principalement en front de rue, malgré quelques bâtiments implantés en fond de lot.

1226. Le cadre bâti

1227. L'architecture des bâtiments est plutôt hétéroclite et les usages résidentiels sont parsemés parmi les commerces. Il y a cependant une forte dominance de petits bâtiments de deux étages de style urbain en brique à toit plat. Certains de ces bâtiments, résidentiels d'origine, ont été transformés en commerces. Quelques bâtiments plus modernes, à caractère commercial, de gabarit plus important (largeur) et revêtus généralement de matériaux autres que la brique, comme le vinyle ou l'aluminium, sans référence au milieu existant sont également observés. Ces bâtiments se situent généralement à l'intersection de rues transversales. Un manque d'intégration de l'affichage commercial sur l'artère ainsi qu'un niveau d'entretien variable des bâtiments sont également observés.

1228. L'utilisation du sol

1229. La rue Saint-Louis constitue la seule véritable rue commerciale du secteur. Une certaine problématique de cohabitation entre les résidences et les usages commerciaux entre autres avec les commerces liés à l'automobile (vente de véhicules automobiles, garage, etc.) est observée. Il est à noter que le grossiste de fruits et légumes qui occupait une portion importante du tronçon (près de la rue Victoria) plus commercial de la rue et qui causait de nombreuses nuisances a été démoli en 2019. Un projet de construction d'un bâtiment mixte (commercial et résidentiel) est présentement à l'étude sur ce site. L'activité commerciale est diffuse en raison de l'activité résidentielle qui brise la continuité commerciale. Des concentrations commerciales sont cependant observées aux extrémités de la rue et à son centre. On note la présence de plusieurs salons de coiffure ainsi que la quasi-absence de restaurants. Ce manque de commerces et services de proximité nuit à l'attractivité commerciale de cette rue. Des espaces sous-utilisés (terrains et locaux vacants) propices à une requalification et restructuration urbaine sont présents. La présence de quelques bâtiments en fond de lot a généré l'aménagement de stationnements en cour avant de superficie importante qui créent une rupture dans la trame de rue et contribuent à réduire son attractivité. Les entrées charrières occupant la largeur complète de certains terrains accentuent cette problématique et réduisent le nombre de places de stationnement sur rue disponible.

1230. Le réseau de circulation

1231. La rue Saint-Louis est une route nationale (R112) relevant du MTQ. Toute proposition d'aménagement de son emprise devra être validée par ce ministère. La rue Saint-Louis constitue un accès au pont Victoria et à la R116. Elle

doit donc concilier son rôle d'artère de transit aux heures de pointe à celui de rue commerciale principalement de quartier pendant les heures d'ouverture des commerces. À ses extrémités, elle est traversée par l'avenue Victoria (dominante commerciale) et la rue Saint-Georges (dominante résidentielle). La présence du chemin de fer, qui traverse la rue Saint-Georges, génère d'importants problèmes de circulation lorsque de longs trains de marchandises traversent le passage à niveau. Cette entrave a d'ailleurs des répercussions sur la rue Saint-Louis qui connaît également des problèmes de circulation aux heures de pointe. La rue Saint-Louis qui est interdite au camionnage. Il est à noter que la rue Industrielle, qui se trouve sur le territoire de Saint-Lambert, longe en arrière-lot une partie des terrains. Si ceci peut représenter à première vue un atout pour le redéveloppement de certains terrains, la fluidité de la circulation ou une meilleure accessibilité à du stationnement sur rue (en réduisant le nombre d'entrées charretières), il en est autrement puisque la Ville de Saint-Lambert s'oppose pour le moment à la desserte véhiculaire de ces lots par cette rue.

1231. **L'emprise, son encadrement et les entrées charretières**

1232. Malgré son statut d'artère régionale, la rue Saint-Louis possède une emprise inférieure à celle normalement dévolue à ce type de voie de circulation, soit 18,3 m. Aucun arbre n'est planté à même l'emprise publique et à l'exception de lampadaires d'ambiance sur poteau ou accrochés aux poteaux électriques, on n'y retrouve aucun mobilier urbain distinctif. La rue n'a pas fait l'objet d'un enfouissement de fils électriques. La rue Saint-Louis comporte une voie pour la circulation et une voie pour le stationnement en chaque direction. Aux heures de pointe, l'une des voies pour le stationnement est utilisée à des fins de voie réservée (autobus et covoiturage). La chaussée, large d'environ 12 m, est typique d'une telle voie de circulation. Au total, environ 190 espaces de stationnement sont disponibles sous certaines restrictions selon la journée, mais sans parcomètre. Cependant, la largeur importante de certaines entrées charretières et leur nombre limitent les possibilités de stationnement sur rue. Cette situation s'explique par la forte présence de bâtiments à structure isolée et par certaines entrées charretières aménagées sur la largeur totale d'un terrain. Par conséquent, le parcours piétonnier est entravé et le stationnement sur rue limité. Les trottoirs, réalisés en béton, sont d'une largeur approximative de 1,5 m et se trouvent des deux côtés de la rue. Pour être convivial, le rapport entre la distance séparant les bâtiments situés de part et d'autre d'une rue et la hauteur moyenne des bâtiments devrait idéalement se situer entre 1H et 3H (c'est-à-dire que la largeur du corridor doit correspondre ou être maximale trois fois plus importante que la moyenne de la hauteur des bâtiments qui la bordent). Sur la rue Saint-Louis, ce rapport tombe généralement à l'intérieur de l'intervalle idéal (2H à 3H). Toutefois, ce n'est pas le cas des terrains où le bâtiment principal est implanté en fond de lot.

1233. **Le transport collectif**

1234. Même si des voies réservées sont aménagées et que la rue Saint-Louis représente la principale artère du secteur, aucun circuit local ne dessert directement cette dernière (un circuit emprunte un tronçon de la rue Charron voisine). Cependant, le secteur est connecté à ses extrémités, surtout à l'avenue Victoria où des circuits donnent accès à la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, à la gare de train de banlieue de Saint-Lambert et au terminus Panama. Les circuits desservant la rue Saint-Georges donnent accès à la station de métro et au terminus Panama. Ces derniers sont cependant tributaires du passage des trains de marchandises lorsque ceux-ci entravent le passage à niveau de la rue Saint-Georges (la fiabilité du service s'en trouve affectée de façon importante). Le secteur bénéficie tout de même de la proximité du boul. Taschereau où transitent plusieurs lignes d'autobus vers la station de métro et le terminus Panama et où un mode performant est en planification.

1235. **Les espaces publics et les liens actifs**

1236. Les trottoirs, d'une largeur d'environ 1,5 m, gagneraient à être élargis. On ne retrouve pas de voies cyclables sur la rue Saint-Louis et aucun axe cyclable n'est prévu dans l'axe de la rue Saint-Louis dans le Plan directeur des déplacements cyclables (des axes sont cependant prévus sur l'avenue Victoria et la rue Saint-Georges). Malgré la présence d'un quartier résidentiel limitrophe situé sur le territoire de Saint-Lambert, ce dernier est isolé de la rue Saint-Louis par un talus sur près de la moitié de la longueur de la rue. Sur l'autre moitié de cette longueur, cet espace est occupé par la rue Industrielle (également à Saint-Lambert). Aucun lien actif officiel ne permet de relier ce secteur résidentiel à la rue Saint-Louis. Des sentiers officiels sont cependant observés à quelques endroits, ce qui démontre

la nécessité d'officialiser certains liens. Aucun espace vert ou de socialisation n'est aménagé sur la rue Saint-Louis. Le parc de l'école Saint-Maxime ainsi que le parc Génération se trouvent cependant à proximité.

1237.

Les principales caractéristiques

1238.

Les principales caractéristiques du territoire visé par ce PPU sont les suivantes :

- a) Porte d'entrée importante à ses deux extrémités;
- b) Peu de commerces de proximité et de restauration et surreprésentation de certains types de commerces, notamment les salons de coiffure;
- c) Revitalisation de la rue passe par l'instauration de conditions favorisant l'occupation des locaux par des commerces et services de proximité;
- d) Trame généralement bien structurée malgré certaines implantations en fond de lot. La faible superficie des terrains rend difficile l'aménagement d'aire de stationnement et d'espace vert sur les terrains privés;
- e) Présence d'un caractère architectural d'origine (volumétrie, matériaux, détails architecturaux, etc.) à mettre en valeur;
- f) L'alignement du cadre bâti est bien structuré, malgré quelques bâtiments implantés en fond de lot qui pourraient faire l'objet d'une reconstruction;
- g) La présence d'enseignes commerciales détachées peu adaptées aux piétons et la qualité générale de l'affichage nuisent à l'attrait commercial de la rue;
- h) Une réflexion s'impose sur la méthode de gestion ainsi que la localisation et l'aménagement des stationnements;
- i) La longueur de la rue et la présence de tronçons résidentiels coupent la continuité commerciale à plusieurs endroits, réduisant l'attractivité commerciale de la rue;
- j) Tout réaménagement de l'emprise est conditionnel à une approbation du MTQ;
- k) Le passage de longs trains de marchandises au passage à niveau de la rue Saint-Georges, qui bloque la circulation automobile et les transports collectifs et actifs pendant une longue durée, peut quelques fois se répercuter jusque sur la rue Saint-Louis;
- l) Opposition de la Ville de Saint-Lambert quant à la desserte véhiculaire de certains lots par la rue Industrielle;
- m) Isolement de la rue Saint-Louis des quartiers résidentiels lambertois voisins malgré la présence de sentiers informels;
- n) Les trottoirs ne sont pas suffisamment larges pour contenir des plantations en fosse ou en grille et jouer un rôle optimal, surtout dans les tronçons à dominante commerciale;
- o) Règle générale, la rue présente un encadrement favorisant la convivialité des déplacements piétonniers;
- p) Manque d'espaces verts et de socialisation;
- q) Bonne desserte en transport collectif aux extrémités de la rue Saint-Louis, mais portion centrale mal desservie;
- r) Absence de liens cyclables.

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC

1239. Suite au portrait du territoire et à une analyse plus approfondie de ce dernier, les forces et les défis suivants se démarquent.

Tableau 60 : Les forces et défis de la rue Saint-Louis

	1°	2°
	Forces	Défis
1°	<ul style="list-style-type: none"> a) Trame orthogonale bien structurée et présence de trottoirs qui favorisent les déplacements actifs; b) Fort sentiment d'appartenance au quartier; c) Concentration commerciale; d) Potentiel d'achalandage commercial étant donné son rôle de route de transit vers et depuis le pont Victoria (vers et depuis la R116); e) Présence à proximité d'un pôle communautaire regroupant plusieurs organismes jouant un rôle important dans la communauté; f) Homogénéité, continuité et caractère architectural d'origine sont dignes d'intérêt; g) Présence de l'activité sur et aux environs de la rue renforce son marché local. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Présence d'usages contraignants ayant un impact négatif sur son attractivité (en particulier les commerces liés à l'automobile); b) Aménagements déficients quant à la mise en réseau (liens actifs) vers le pôle communautaire et certains secteurs résidentiels voisins; c) Manque d'espaces publics de socialisation; d) Aménagement peu convivial pour le piéton (largeur des trottoirs insuffisante, importance des entrées charretières, absence de mobilier urbain et de plantations, manque au niveau de l'aménagement des cours avant, etc.); e) L'arrivée d'une nouvelle population présente un danger d'embourgeoisement; f) Besoin en logements sociaux; g) Structure isolée des bâtiments, implantation en fond de lot de certains bâtiments et éparpillement des commerces nuisent à la continuité commerciale; h) Offre en stationnement sur rue limitée, surtout aux heures de pointe; i) Faible superficie et profondeur des terrains rendent difficile la consolidation du milieu sans remettre en question le mode de gestion du stationnement à l'échelle de la rue; j) Rue sous la juridiction du MTQ qui subit un flot de circulation important aux heures de pointe; k) Absence d'une desserte directe par le réseau cyclable; l) Position de la Ville de Saint-Lambert quant à la création de liens véhiculaires (rue Industrielle) et actifs vers son territoire.
2°		

SECTION 2

LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DE LA RUE SAINT-LOUIS

1240. **L'énoncé de vision propose une rue à l'activité commerciale de proximité optimisée, valorisée et connectée aux milieux de vie qu'elle dessert**

1241. La vision d'aménagement de la rue Saint-Louis 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 matière 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 patrimoniaux sensibles. Elle s'inspire également du PPU adopté en 2012 et des 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 des 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

1242. Trois 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 secteur et les interventions proposées à ce PPU. Chaque orientation est divisée en objectifs qui, à leur tour, proposent des actions de mise en œuvre.

1243. **Orientation 1 Une artère commerciale attractive et animée centrale à une véritable vie de quartier**

1244. L'offre commerciale et de services de proximité présente sur la rue Saint-Louis est caractéristique des anciens noyaux villageois qui composent aujourd'hui Longueuil. De telles concentrations contribuent activement à la vie de quartier. Elles font cependant face à de nombreux défis (changements dans les habitudes de consommation, concurrence des grands pôles commerciaux, locaux vacants, etc.). Cette première orientation vise à assurer le maintien de cette spécificité du quartier Le Moyne en assurant la revitalisation de son artère maîtresse.

1245. **L'objectif 1 vise à consolider le dynamisme commercial en rationalisant les superficies dédiées à ces activités.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer par un contrôle réglementaire (usages autorisés, contingentement, etc.) la dominante commerciale et de services de desserte locale dans trois sous-secteurs stratégiques : près de l'avenue Victoria et de la rue Saint-Georges et dans le secteur des rues André-Charpentier et Bernard-Darce;
- b) Interdire les commerces liés à l'automobile;
- c) Encourager la transformation des autres sous-secteurs vers l'activité résidentielle en y interdisant les activités commerciales et de services;

- d) Renforcer le potentiel de redéveloppement de certains terrains en autorisant, sur le côté nord-ouest de la rue, des bâtiments de plus grande hauteur;
- e) Évaluer la possibilité de créer une association des commerçants afin de déterminer et mettre en œuvre des mesures favorisant la vitalité commerciale (événements, outils publicitaires, signalétique commune, entretien des bâtiments, etc.).

1246. **L'objectif 2 vise à améliorer le paysage urbain.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Encourager le MTQ à réaménager l'emprise de la rue Saint-Louis (trottoirs suffisamment larges dans les tronçons à dominante commerciale, plantations, mobilier urbain, etc.). Prévoir des ambiances différentes (à dominante commerciale ou résidentielle) selon la vocation du tronçon visé;
- b) Encadrer les interventions sur le bâti et l'aménagement des terrains par l'application du règlement sur les PIIA;
- c) Aménager ou planifier de façon distinctive les portes d'entrée du secteur commercial (intersections avec l'avenue Victoria et la rue Saint-Georges) ainsi que les liens vers le nœud communautaire (intersections avec les rues André-Charpentier et Bernard-Darche).

1247. **L'objectif 3 vise à améliorer l'offre en espaces publics de qualité.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Prévoir l'aménagement d'espaces publics de socialisation, notamment près des intersections avec l'avenue Victoria et des rues Saint-Georges, André-Charpentier et Bernard-Darche.

1248. **Orientation 2 La consolidation d'un secteur en transformation dans le respect de son milieu**

La survie de l'offre commerciale et de service de proximité de la rue Saint-Louis passe notamment par une densification de l'offre résidentielle (nouvelle clientèle) et une rationalisation des espaces voués à l'activité commerciale et de services par une requalification à des fins résidentielles. Cette orientation vise cette transformation dans le respect du milieu (attentes des résidents et intégration des projets).

1249. **L'objectif 1 vise à optimiser l'occupation du sol des espaces sous-utilisés.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Permettre une densification de l'activité résidentielle en encourageant les bâtiments mixtes avec logements aux étages dans les secteurs à dominante commerciale et l'activité résidentielle dans les secteurs voués à être transformés, le tout dans un souci d'intégration des projets dans leur milieu d'insertion.

1250. **L'objectif 2 vise à assurer l'intégration des projets de construction et d'amélioration.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :

- a) Assurer l'intégration des nouveaux projets à leur milieu récepteur par un cadre normatif adapté (hauteur, marges, volumétrie, typologie, etc.);
- b) Assujettir l'ensemble des propriétés à l'approbation d'un PIIA lors de dépôts d'une demande de permis de construction ou de rénovation afin d'assurer une cohésion d'ensemble, la préservation des composantes patrimoniales en place, une animation favorable aux piétons ainsi que le respect du milieu d'insertion;
- c) Élaborer un guide de rénovation commerciale destiné aux propriétaires et commerçants (principes généraux, matériaux, affichage, exemples de devantures commerciales, aménagements paysagers, utilisation de l'emprise, éclairage, etc.);
- d) Assurer par un cadre réglementaire adapté, la protection et la préservation des caractéristiques architecturales distinctives de la rue Saint-Louis (volumétrie, typologie, matériaux, détails architecturaux, etc.).

1251. **Orientation 3 Un milieu de vie centré sur la mobilité durable**

1252. La mise en place d'un quartier orienté vers la mobilité durable est l'une des principales attentes du Plan d'urbanisme. La trame orthogonale du secteur, la présence de commerces et services de proximité, d'une piste cyclable (rue Saint-Georges) et d'une offre en transport collectif de qualité (avenue Victoria et rue Saint-Georges) concourent vers la bonification du quartier durable en place.

1253. **L'objectif 1 vise à assurer une mobilité durable.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- a) Assurer l'accessibilité universelle et la visitabilité des aménagements et du mobilier sur l'ensemble du domaine public, notamment aux intersections;
 - b) Assurer un partage de l'emprise priorisant les déplacements actifs et collectifs;
 - c) Évaluer la possibilité d'implanter une piste cyclable sur la rue Saint-Louis;
 - d) Évaluer, en concertation avec la Ville de Saint-Lambert, la possibilité d'aménager des liens actifs entre la rue Saint-Louis et les milieux de vie lambertois limitrophes;
 - e) Baliser les principales traverses à l'aide d'un revêtement de sol particulier ou d'un marquage au sol, notamment aux portes d'entrée des sous-secteurs à dominante commerciale (avenue Victoria et rue Saint-Georges) et aux intersections des rues André-Charpentier et Bernard-Darche (liens vers le nœud communautaire);
 - f) Assurer des aménagements conviviaux pour les usagers du transport collectif à ses points d'accès;
 - g) Assurer l'intégration d'aires de stationnement pour vélos aux endroits stratégiques sur le domaine public et dans les projets de plus grande envergure;
 - h) Évaluer, avec la Ville de Saint-Lambert, la possibilité d'utiliser la rue Industrielle pour la desserte des terrains situés sur le côté nord-ouest de la rue afin d'y assurer le maintien de la fluidité de la circulation.
1254. **L'objectif 2 vise à assurer une offre en espaces de stationnement répondant aux besoins des commerçants et adaptée au contexte.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- a) Assurer une gestion optimale du stationnement par :
 - i. La maximisation des espaces de stationnement existants en les délimitant clairement;
 - ii. La diminution du nombre ou de la largeur des entrées charretières;
 - iii. Le recours à la mutualisation des accès véhiculaires;
 - iv. L'instauration d'une distance minimale entre deux entrées charretières d'un même terrain;
 - b) Réaliser une étude identifiant de manière objective les besoins en stationnement en prenant en compte les impacts de la circulation de transit aux heures de pointe;
 - c) Saisir l'opportunité d'aménager une ou des aires de stationnement publiques desservant les tronçons à dominante commerciale pour augmenter leur accessibilité et attractivité.
1255. **L'objectif 3 vise à prévoir des ratios de stationnement adaptés au contexte.** Pour ce faire, il propose les gestes qui suivent :
- a) Promouvoir la mobilité durable en proposant des ratios de stationnement minimums réduits pour certains usages commerciaux et de services de proximité;
 - b) Prévoir des ratios de stationnement réduits pour les habitations multifamiliales compte tenu de l'offre en transport collectif de qualité présente sur la rue Victoria et la rue Saint-Georges;
 - c) Assurer une gestion optimale du stationnement sur rue.

SECTION 3 LE CADRE DE GESTION

1256. Les affectations du sol définissent la vocation dominante des différentes portions du territoire visé par le PPU de la rue Saint-Louis 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. Il est à noter qu'une portion de l'aire d'influence de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert touche une portion du territoire visé par ce PPU.
1257. Le PPU de la rue Saint-Louis 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.
1258. Une portion du territoire visé par ce PPU est située dans l'aire d'influence de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert. Il est à préciser que ce territoire ne compte aucun terrain structurant à transformer (carte 17). Cependant, puisque le site de l'ancien grossiste (aire d'affectation du sol CP-3.01) a été rendu disponible au redéveloppement à la suite de la démolition de ce dernier en 2019, un seuil de densité résidentielle brut minimum plus élevé est proposé dans cette aire d'affectation du sol. Pour les autres aires d'affectation du sol, les seuils minimums respectent le milieu en place (voir tableau 49). Ces seuils permettent de répondre aux attentes du Schéma quant à la mise en valeur des sites structurants à transformer ainsi qu'au respect des milieux établis ne présentant pas de tels sites.
1259. **Les dispositions particulières applicables à certaines aires d'affectation du sol « Commerciale de proximité »**
1260. Dans l'aire d'affectation du sol CP-3.01 ou CP-3-02 :
- Le rez-de-chaussée d'un bâtiment construit après la date d'entrée en vigueur de la réglementation de concordance doit être occupé, en totalité ou en partie, par une activité de proximité de degré 0 ou I de compatibilité;
 - Dans l'aire d'affectation du sol CP-3.02, les dispositions du sous-paragraphe a) s'appliquent au moins à un terrain localisé à l'intersection des rues Saint-Louis et Saint-Georges.
1261. Dans l'aire d'affectation du sol CP-3.18 :
- Au moins 60 % de la superficie totale de l'aire d'affectation du sol doit permettre uniquement des activités faisant partie des activités dominantes autorisées.

SECTION 4 LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

1262. **Les interventions d'aménagement et de développement**

1263. Des balises d'aménagement sont proposées afin d'encadrer le développement et le redéveloppement immobilier ainsi que l'aménagement du domaine public de la rue Saint-Louis, le tout en concordance avec la vision et les orientations d'aménagement préconisées à ce PPU.
1264. Toute demande de permis de construction visant un immeuble situé à l'intérieur du territoire délimité à la carte 75 doit être assujettie à l'approbation d'un PIIA dont les objectifs et critères doivent répondre aux attentes de ce PPU.

1265. **Les balises d'aménagement**

1266. En matière **d'implantation**, les projets devront :
- 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;
 - Présenter une façade principale du bâtiment (accès piéton) face à la voie de circulation principale;
 - Favoriser une localisation des stationnements en cours arrière ou latérale ou à l'intérieur des constructions;
 - Implanter les bâtiments afin que les quais et aires de manutention ne soient pas visibles depuis la rue Saint-Louis.
1267. En matière **d'architecture**, les projets devront :
- Être exemplaires en termes d'architecture, de composition des façades, de qualité des matériaux utilisés et d'intégration dans leur milieu récepteur;
 - Assurer une diversité architecturale sur l'ensemble de la rue tenant notamment compte de la dominante commerciale ou résidentielle du tronçon, tout en prévoyant une cohésion sur l'ensemble de sa longueur;
 - Assurer la protection et la mise en valeur des caractéristiques architecturales propres à la rue Saint-Louis (volumétrie, typologie, architecture, matériaux, détails architecturaux, etc.) et s'en inspirer pour les nouveaux projets;
 - Assurer une architecture à échelle humaine et qui contribue à l'animation de l'espace public pour les bâtiments commerciaux ou mixtes;
 - Éviter les murs aveugles, notamment dans les portions à dominante commerciale;
 - Éviter la présence de balcons, terrasses ou autres aménagements similaires aux rez-de-chaussée d'un bâtiment localisé dans un tronçon à dominante commerciale sans mesure adéquate de séparation (muret, clôture, etc.);
 - Favoriser la réduction de l'empreinte écologique du bâtiment (toits verts, panneaux solaires, énergie passive, etc.);
 - Compenser leur densité et compacité, notamment s'ils sont résidentiels ou mixtes, en utilisant les toitures comme espaces communs (aire récréative, toit vert, agriculture urbaine, etc.);
 - Intégrer les principes d'accessibilité universelle et de visitabilité dans la conception des projets;
 - Dissimuler ou intégrer à l'architecture du bâtiment tout équipement mécanique et technique visible depuis une voie de circulation.
1268. En matière **d'aménagement**, les projets devront :
- Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
 - Dissimuler ou intégrer à l'aménagement tout équipement mécanique ou technique visible depuis une voie de circulation;
 - Compenser leur densité ou compacité plus élevée, 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. Prioriser les cours avant;
- g) Réduire, voire éviter, le nombre d'entrées charretières donnant sur la rue Saint-Louis;
- h) Prévoir et intégrer l'espace requis pour la gestion des matières résiduelles et assurer sa dissimulation depuis une voie de circulation, lorsque possible (sauf pour l'aire d'entreposage temporaire le jour de la cueillette);
- i) Dissimuler les aires de stationnement et les quais de manutention visibles depuis une voie de circulation (muret, talus, plantations, etc.);
- j) Prévoir un éclairage sécuritaire et qui ne contribue pas à la pollution lumineuse;
- k) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales.

1269. En matière **d'affichage**, les projets devront :

- 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) Proscrire les enseignes détachées;
- c) Assurer une intégration des enseignes à l'architecture des bâtiments.

1270. En matière **d'aménagement du domaine public**, les projets devront :

- a) Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle;
- b) Réaménager l'emprise de la rue Saint-Louis, en concertation avec le MTQ, en proposant des approches distinctes pour les tronçons à dominante commerciale et résidentielle. Assurer un partage adéquat de l'emprise entre les modes de déplacements actifs, collectifs et véhiculaires et les aménagements paysagers. En ce qui concerne les déplacements, les modes actifs et collectifs doivent être priorités;
- c) Évaluer la possibilité d'implanter un circuit d'autobus desservant l'ensemble de la rue Saint-Louis;
- 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 (bâtiment, abribus, etc.);
- f) Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes aux principales intersections;
- g) Marquer et sécuriser, pour les déplacements actifs, les portes d'entrée aux sous-secteurs à dominante commerciale, notamment aux intersections de l'avenue Victoria et de la rue Saint-Georges;
- h) Marquer et sécuriser les traverses des rues André-Charpentier et Bernard-Darche menant au cœur communautaire du quartier;
- i) Aménager des parcs, placettes ou autres espaces de socialisation, en priorisant les sous-secteurs à dominante commerciale;
- j) Évaluer la possibilité d'aménager une piste cyclable dans l'axe de la rue Saint-Louis;
- k) Évaluer la possibilité d'aménager une ou des aires de stationnement publiques desservant les sous-secteurs à dominante commerciale;
- l) Assurer la mise en place d'une signalisation adéquate afin d'orienter le piéton vers les différents points d'intérêt;
- m) Prévoir l'installation de bornes pour la recharge des véhicules électriques;
- n) Prévoir un éclairage sécuritaire ne contribuant pas à la pollution lumineuse;
- o) Assurer un verdissement optimal du domaine public;
- p) Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine;
- q) Intégrer des systèmes de gestion des eaux pluviales.