2021 2035

PLAN D'URBANISME DE LONGUEUIL

ANNEXE I DU RÈGLEMENT
CO-2021-1155

POUR UNE VILLE

• ACCUEILLANTE • PROSPÈRE • DURABLE •
• ATTRACTIVE • CONNECTÉE • OPTIMISÉE •

longueuil

NOUVEAU PLAN D'URBANISME DE LONGUEUIL

UNE VISION COMMUNE POUR CRÉER DES MILIEUX DE VIE ENVIABLES

Longueuil, une ville accueillante, prospère, durable, attractive, connectée et optimisée. Inspirée par cette orientation, la Ville s'est dotée de son tout premier Plan d'urbanisme unifié à l'échelle de son territoire. Cet important outil de planification définit les lignes directrices des règlements d'urbanisme et constitue la pierre d'assise qui guidera nos décisions dans les prochaines années afin que Longueuil puisse assumer pleinement son leadership en matière d'aménagement et de développement.

S'appuyant sur l'énoncé de vision stratégique 2035 élaboré avec la population, le Plan d'urbanisme représente le futur souhaité pour Longueuil, soit une ville où il fait bon vivre, travailler et se divertir dans un environnement sain, accessible et agréable. Concrètement, on y préconise un développement harmonieux du territoire, notamment par le maintien des milieux de vie établis, la protection du patrimoine, l'intégration de l'accessibilité universelle, l'optimisation des pôles économiques et l'amélioration de la mobilité. Des mesures favorisant une plus grande résilience et une adaptabilité aux changements climatiques, de même que des pratiques respectueuses de l'environnement y sont également incluses.

L'élaboration de ce Plan est le résultat d'un travail de collaboration avec la communauté à travers une démarche participative. Ainsi, je remercie les Longueuilloises et les Longueuillois qui ont contribué à enrichir notre réflexion. Finalement, je désire souligner l'engagement des membres de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable dans cet ambitieux Plan.

Sylvie Parent
Mairesse de Longueuil

« Ce nouveau Plan d'urbanisme permet de réunir tous les ingrédients pour doter Longueuil d'une personnalité distinctive et en faire une Ville exemplaire qui rayonne au-delà de ses frontières. Par une gestion territoriale responsable et moderne, je suis convaincu que ce Plan permettra aux citoyennes et aux citoyens de bénéficier, à terme, de milieux de vie exceptionnels. Merci à mes collègues du conseil et au personnel de la Ville. Je suis fier du travail que nous avons accompli ensemble. Au-delà de la crainte que peut susciter l'ampleur de la tâche, travailler sur un plan d'urbanisme, c'est rêver sa ville du futur, une ville ouverte à toutes et tous, propice à l'épanouissement de notre société. »

Steve Gagnon
Conseiller municipal
Président de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE I LE CONTEXTE

CHAPITRE 1 L'INTRODUCTION I-1.1

SECTION 1 LE CONTEXTE D'INTERVENTION I-1.1

SOUS-SECTION I L'ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE 2035 ..... I-1.2

SOUS-SECTION II UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET PARTICIPATIVE I-1.3

SECTION 2 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE I-1.4

CHAPITRE 2 LA LECTURE DU TERRITOIRE ET LES ENJEUX I-2.1

SECTION 1 LES MILIEUX DE VIE I-2.2

SOUS-SECTION I LA POPULATION I-2.2

SOUS-SECTION II LE CADRE BÂTI I-2.3

SOUS-SECTION III LES SERVICES À LA POPULATION I-2.4

SECTION 2 LES LIEUX D'EMPLOIS ET D'ACTIVITÉS I-2.7

SOUS-SECTION I LES SECTEURS D'ACTIVITÉS I-2.7

SOUS-SECTION II LES LIEUX D'EMPLOIS STRUCTURANTS I-2.8

SOUS-SECTION III LES LIEUX D'ACTIVITÉS COMMERCIALES I-2.12

SOUS-SECTION IV LES LIEUX D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES I-2.16

SECTION 3 LE MILIEU AGRICOLE ET L'AGRICULTURE URBAINE I-2.20

SOUS-SECTION I L'EXPLOITATION DES TERRES AGRICOLES I-2.20

SOUS-SECTION II L'AGRICULTURE URBAINE I-2.23

SECTION 4 LES LIEUX D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE ET L'ENVIRONNEMENT I-2.25

SOUS-SECTION I LA BIODIVERSITÉ I-2.25

SOUS-SECTION II LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS I-2.33

SOUS-SECTION III LA RESSOURCE EAU I-2.34

SOUS-SECTION IV LA QUALITÉ DE L'AIR I-2.36

SOUS-SECTION V LES MATIÈRES RÉSIDUELLES I-2.36

SOUS-SECTION VI LES SELS DE VOIRIE ET LES NEIGES USÉES I-2.36

SECTION 5 LES LIEUX D'INTÉRÊT PATRIMONIAL I-2.38

SOUS-SECTION I LE PATRIMOINE BÂTI I-2.38

SOUS-SECTION II LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE I-2.42

SOUS-SECTION III LE PATRIMOINE PAYSAGER I-2.45

SECTION 6 LA MOBILITÉ I-2.50

SOUS-SECTION I LE TRANSPORT ROUTIER I-2.50

SOUS-SECTION II LE TRANSPORT COLLECTIF I-2.53

SOUS-SECTION III LE TRANSPORT ACTIF I-2.56

SOUS-SECTION IV LE TRANSPORT FERROVIAIRE OU AÉRIEN I-2.59

SECTION 7 LES SITES VACANTS ET À TRANSFORMER I-2.60

PARTIE II LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

CHAPITRE 1 LA VISION 2035 DU PLAN D'URBANISME II-1.1

CHAPITRE 2 LES PRINCIPES CLÉS POUR UNE VILLE EXEMPLAIRE II-2.1

CHAPITRE 3 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE II-3.1

SECTION 1 ORIENTATION 1
UNE VILLE ACCUEILLANTE AU SERVICE DES LONGUEUILLOIS II-3.4

SECTION 2 ORIENTATION 2
UNE VILLE PROSPÈRE AXÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE DYNAMISME DE SES LIEUX D'ACTIVITÉS II-3.8

SECTION 3 ORIENTATION 3
UNE VILLE DURABLE DONT LES RESSOURCES SONT PRÉSERVÉES ET MISES EN VALEUR II-3.13

SECTION 4 ORIENTATION 4
UNE VILLE ATTRACTIVE GRÂCE À SES COMPOSANTES IDENTITAIRES II-3.18

SECTION 5 ORIENTATION 5
UNE VILLE CONNECTÉE PRIORISANT LA MOBILITÉ DURABLE II-3.22

SECTION 6 ORIENTATION 6
UNE VILLE OPTIMISÉE PAR UN DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUEMENT PLANIFIÉ II-3.26

CHAPITRE 4 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE II-4.1

SECTION 1 LE CONCEPT DES PÔLES STRUCTURANTS ET DES MILIEUX DE VIE II-4.3

SECTION 2 LE CONCEPT DE BIODIVERSITÉ ET DES CORRIDORS VERTS II-4.7

SECTION 3 LE CONCEPT RÉCRÉOTOURISTIQUE II-4.9

PARTIE III LE CADRE DE GESTION

CHAPITRE 1 L'OCCUPATION DU SOL III-1.1

SECTION 1 LES AFFECTATIONS DU SOL III-1.2

SOUS-SECTION I UNE APPROCHE BASÉE SUR LES MILIEUX DE VIE III-1.3

SOUS-SECTION II ACTIVITÉS AUTORISÉES OU PROHIBÉES ET DÉLIMITATION DES AIRES D'AFFECTATION DU SOL III-1.6

SOUS-SECTION III LES AFFECTATIONS DU SOL URBAINES III-1.8

SOUS-SECTION IV LES AFFECTATIONS DU SOL AGRICOLES III-1.20

SECTION 2 L'OCCUPATION OPTIMALE DU SOL III-1.29

SECTION 3 LES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL III-1.31

PARTIE IV LES PLANIFICATIONS

CHAPITRE 1 LES SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE IV-1.1

SECTION 1 LES AIRES D'INFLUENCE AU TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT IV-1.8

SOUS-SECTION I LE SECTEUR DE LA RUE SAINT-CHARLES IV-1.8

SOUS-SECTION II LE BOULEVARD ROLAND-THERRIEN IV-1.11

SOUS-SECTION III LE BOULEVARD TASCHEREAU IV-1.16

SOUS-SECTION IV LE BOULEVARD JACQUES-CARTIER IV-1.23

SOUS-SECTION V LA ZONE AÉROPORTUAIRE IV-1.29

SOUS-SECTION VI LE BOULEVARD MOÏSE-VINCENT IV-1.32

CHAPITRE 2 LES AUTRES SECTEURS D'INTERVENTION IV-2.1

SECTION 1 LES ARTÈRES COMMERCIALES IV-2.2

SOUS-SECTION I LE CHEMIN DE CHAMBLY IV-2.2

SECTION 2 LES SECTEURS ANCIENS IV-2.4

SECTION 3 LA MISE EN VALEUR DE LA ZONE AGRICOLE IV-2.6

PARTIE V LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

CHAPITRE 1 LES DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES V-1.3

SECTION 1 LA COMPOSITION DU PLAN D'URBANISME V-1.4

SECTION 2 L'INTERPRÉTATION DES CARTES ET DU TEXTE V-1.4

SECTION 3 L'INDEX TERMINOLOGIQUE V-1.4

CHAPITRE 2 LES NORMES RELATIVES À L'OCCUPATION DU SOL V-2.1

SECTION 1 LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX AFFECTATIONS DU SOL ET AUX USAGES V-2.2

SOUS-SECTION I LA DÉLIMITATION DES ZONES ET LA DÉTERMINATION DES USAGES V-2.2

SOUS-SECTION II LES DISPOSITIONS APPLICABLES À CERTAINES AIRES D'AFFECTATION DU SOL V-2.3

SECTION 2 LES DENSITÉS ET LES HAUTEURS V-2.6

SOUS-SECTION I LES SEUILS DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE V-2.6

SOUS-SECTION II LA HAUTEUR DES BÂTIMENTS V-2.6

SECTION 3 LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES V-2.12

SOUS-SECTION I LES CONTRAINTES SONORES ASSOCIÉES AU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR OU À UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE V-2.12

SOUS-SECTION II LES CONTRAINTES SONORES ASSOCIÉES À L'AÉROPORT V-2.14

SOUS-SECTION III LES VIBRATIONS ASSOCIÉES À UNE VOIE FERRÉE PRINCIPALE V-2.15

SOUS-SECTION IV LES NORMES RELATIVES À LA SÉCURITÉ AUX ABORDS D'UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE V-2.16

SECTION 4 **LA GESTION DE L'URBANISATION V-2.17**
SOUS-SECTION I LA MOBILITÉ ACTIVE V-2.17
SOUS-SECTION II L'ENVIRONNEMENT V-2.18
SOUS-SECTION III L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE V-2.18
SOUS-SECTION IV LA QUALITÉ PAYSAGÈRE EN BORDURE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR V-2.19
SOUS-SECTION V L'ENFOUISSEMENT DES RÉSEAUX DE DISTRIBUTION V-2.19
SOUS-SECTION VI LES AIRES DE STATIONNEMENT POUR VÉHICULES V-2.19
SOUS-SECTION VII LES PLANTATIONS SUR UN TERRAIN V-2.21
SOUS-SECTION VIII LES ÉTUDES DE CIRCULATION PRÉALABLES V-2.22
SOUS-SECTION IX LA RÉDUCTION DES RATIOS DE CASES DE STATIONNEMENT DANS CERTAINS SECTEURS V-2.24
SOUS-SECTION X LES AIRES D'AGRÉMENT EXTÉRIEURES V-2.25
SOUS-SECTION XI LES BANDES TAMPONS V-2.25

CHAPITRE 3 **LES NORMES RELATIVES AUX TERRITOIRES D'INTÉRÊT V-3.1**
SECTION 1 **LES TERRITOIRES ET BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL, ARCHÉOLOGIQUE OU PAYSAGER V-3.2**
SOUS-SECTION I LES SITES ET BÂTIMENTS PATRIMONIAUX V-3.2
SOUS-SECTION II LES BÂTIMENTS À POTENTIEL PATRIMONIAL HORS SITE PATRIMONIAL V-3.2
SOUS-SECTION III LES SITES ARCHÉOLOGIQUES V-3.2
SOUS-SECTION IV LES PAYSAGES ET LES BÂTIMENTS AGRICOLES V-3.3
SECTION 2 **LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE V-3.4**
SOUS-SECTION I LES COUPES D'ARBRES DANS UN ÉCOSYSTÈME D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE. UN MILIEU À DOCUMENTER OU UN CORRIDOR FORESTIER MÉTROPOLITAIN V-3.4

PARTIE VI LES PROGRAMMES PARTICULIERS

CHAPITRE 1 **PPU DU CENTRE-VILLE VI-1.2**
SECTION 1 **LA VISION VI-1.2**
SOUS-SECTION I LA PRÉSENTATION GÉNÉRALE VI-1.2
SOUS-SECTION II LE DIAGNOSTIC ET LES DÉFIS VI-1.5
SOUS-SECTION III LA VISION ET LES ORIENTATIONS VI-1.9
SOUS-SECTION IV LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LEURS AXES D'INTERVENTION VI-1.9
SOUS-SECTION V L'APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT VI-1.11
SECTION 2 **LE PROJET D'AMÉNAGEMENT VI-1.12**
SOUS-SECTION I LE CONCEPT D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES VI-1.12
SOUS-SECTION II LE CONCEPT DE MOBILITÉ VI-1.19

SECTION 3 **LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT SECTORIELS** **VI-1.25**
SOUS-SECTION I LE SECTEUR DU CŒUR URBAIN VI-1.26
SOUS-SECTION II LE SECTEUR DE LA POINTE VI-1.31
SOUS-SECTION III LE SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN VI-1.35
SOUS-SECTION IV LE SECTEUR DE LA PLACE LONGUEUIL VI-1.38
SOUS-SECTION V LE SECTEUR DU COLLÈGE VI-1.41
SOUS-SECTION VI LE SECTEUR DU PONT VI-1.44

SECTION 4 **LES ÉLÉMENTS DE COMPOSITION ET DE SIGNATURE URBAINES** **VI-1.47**
SOUS-SECTION I LE CADRE BÂTI VI-1.47
SOUS-SECTION II LES ESPACES PUBLICS ET LE MOBILIER VI-1.48
SOUS-SECTION III LES PASSERELLES ET LES CHEMINEMENTS ACTIFS VI-1.49
SOUS-SECTION IV LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES VI-1.49
SOUS-SECTION V LES AMÉNAGEMENTS ÉCORESPONSABLES VI-1.51
SOUS-SECTION VI L'ÉCLAIRAGE ET LA MISE EN LUMIÈRE VI-1.52
SOUS-SECTION VII L'AFFICHAGE VI-1.53
SOUS-SECTION VIII L'ART PUBLIC VI-1.54

SECTION 5 **LE CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL** **VI-1.55**
SOUS-SECTION I LES AFFECTATIONS DU SOL ET LES FONCTIONS AUTORISÉES VI-1.55
SOUS-SECTION II LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER VI-1.56

SECTION 6 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-1.59**

CHAPITRE 2 **PPU DU PÔLE ROLAND-THERRIEN** **VI-2.1**

SECTION 1 **LA MISE EN CONTEXTE** **VI-2.2**
SOUS-SECTION I LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT DURABLE VI-2.2
SOUS-SECTION II UNE FRICHE INDUSTRIELLE À FORT POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT VI-2.2
SOUS-SECTION III UNE DÉMARCHE DE PLANIFICATION CITOYENNE VI-2.3
SOUS-SECTION IV UN PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME VI-2.3

SECTION 2 **LE LECTURE DU TERRITOIRE** **VI-2.5**

SECTION 3 **LES ENJEUX ET LES DÉFIS** **VI-2.7**

SECTION 4 **LA VISION** **VI-2.10**
SOUS-SECTION I L'ÉNONCÉ DE VISION VI-2.10
SOUS-SECTION II LA VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT VI-2.10
SOUS-SECTION III LES PRINCIPES EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE VI-2.11

SECTION 5 **LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LES OBJECTIFS DE REDÉVELOPPEMENT** **VI-2.12**

SECTION 6 **LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE** **VI-2.16**

SECTION 7 **LE CADRE DE GESTION** **VI-2.38**

SECTION 8 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-2.40**

CHAPITRE 3 **PPU DES QUARTIERS DE LA GARE** **VI-3.1**

SECTION 1 **LA MISE EN CONTEXTE** **VI-3.2**

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION VI-3.2

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION VI-3.3

SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU VI-3.4

SECTION 2 **LE DIAGNOSTIC** **VI-3.7**

SECTION 3 **LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT** **VI-3.8**

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DES QUARTIERS DE LA GARE VI-3.8

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT VI-3.8

SECTION 4 **LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE** **VI-3.13**

SECTION 5 **LE CADRE DE GESTION** **VI-3.18**

SECTION 6 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-3.19**

CHAPITRE 4 **PPU DU BOULEVARD CHURCHILL** **VI-4.1**

SECTION 1 **LA MISE EN CONTEXTE** **VI-4.2**

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION VI-4.2

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION VI-4.2

SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU VI-4.3

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC VI-4.4

SECTION 2 **LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT** **VI-4.5**

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DU BOUL. CHURCHILL VI-4.5

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT VI-4.5

SECTION 3 **LE CADRE DE GESTION** **VI-4.9**

SECTION 4 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-4.10**

CHAPITRE 5 **PPU DE LA GRANDE ALLÉE ET DU BOULEVARD ÉDOUARD** **VI-5.1**

SECTION 1 **LA MISE EN CONTEXTE** **VI-5.2**

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION VI-5.2

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION VI-5.2

SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU VI-5.3

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC VI-5.6

SECTION 2 **LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT** **VI-5.7**

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DE LA GRANDE ALLÉE ET DU BOUL. ÉDOUARD VI-5.7

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT VI-5.7

SECTION 3 **LE CADRE DE GESTION** **VI-5.10**

SECTION 4 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-5.11**

CHAPITRE 6 **PPU DE LA RUE SAINT-LOUIS** **VI-6.1**

SECTION 1 **LA MISE EN CONTEXTE** **VI-6.2**

SOUS-SECTION I LE CONTEXTE DE PLANIFICATION VI-6.2

SOUS-SECTION II LE TERRITOIRE D'INTERVENTION VI-6.2

SOUS-SECTION III LA LECTURE DU MILIEU VI-6.3

SOUS-SECTION IV LE DIAGNOSTIC VI-6.6

SECTION 2 **LA VISION ET LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT** **VI-6.7**

SOUS-SECTION I LA VISION 2035 DE LA RUE SAINT-LOUIS VI-6.7

SOUS-SECTION II LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT VI-6.7

SECTION 3 **LE CADRE DE GESTION** **VI-6.10**

SECTION 4 **LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE** **VI-6.11**

LES ANNEXES

ANNEXE 1 **PLAN D'ACTION** **A1.1**

ANNEXE 2 **BIBLIOGRAPHIE ET CRÉDITS** **A2.1**

ANNEXE 3 **CLASSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LONGUEUIL** **A3.1**

ANNEXE 4 **ILOTS DÉSTRUCTURÉS** **A4.1**

LES CARTES

Carte 1 Longueuil dans la CMM I-1.5

Carte 2 Longueuil au sein de l'agglomération de Longueuil I-1.5

Carte 3 Principaux services à la population I-2.6

Carte 4 Pôles d'emplois et axes économiques I-2.11

Carte 5 Structure commerciale I-2.15

Carte 6 Territoire et activités agricoles I-2.22

Carte 7 Écosystèmes d'intérêt écologique et milieux à documenter I-2.28

Carte 8 Milieux humides et ensembles boisés I-2.29

Carte 9 Canopée urbaine longueuilloise I-2.32

Carte 10 Îlots de chaleur urbains I-2.33

Carte 11 Ressources patrimoniale et archéologique I-2.47

Carte 12 Site patrimonial du Vieux-Longueuil I-2.48

Carte 13 Paysages d'intérêt patrimonial I-2.49

Carte 14 Réseau routier et diagnostic I-2.52

Carte 15 Réseau de transport collectif I-2.55

Carte 16 Réseau de déplacement actif I-2.58

Carte 17 Secteurs à développer ou à transformer I-2.62

Carte 18 Concept pôles structurants et milieux de vie II-4.11
Carte 19 Concept biodiversité et corridors verts II-4.13
Carte 20 Concept récréotouristique II-4.15
Carte 21 Les affectations du sol III-1.27
Carte 22 Contraintes sonores (réseau routier supérieur et aéroport) III-1.34
Carte 23 Contraintes associées aux infrastructures ferroviaires III-1.35
Carte 24 Contraintes anthropiques III-1.36
Carte 25 Les secteurs de planification intégrée IV-1.2
Carte 26 Le secteur de la rue Saint-Charles IV-1.7
Carte 27 Concept d'aménagement du secteur de la rue Saint-Charles IV-1.9
Carte 28 Le secteur Roland-Therrien Centre IV-1.10
Carte 29 Concept d'aménagement du pôle multifonctionnel Michel-Chartrand IV-1.12
Carte 30 Le secteur Roland-Therrien Est IV-1.13
Carte 31 Concept d'aménagement du secteur Roland-Therrien Est IV-1.14
Carte 32 Le secteur Taschereau autoroutier IV-1.15
Carte 33 Concept d'aménagement du secteur Taschereau autoroutier IV-1.17
Carte 34 Les quartiers Taschereau IV-1.18
Carte 35 Concept d'aménagement du secteur des quartiers Taschereau IV-1.20
Carte 36 Le secteur Jacques-Cartier Ouest IV-1.21
Carte 37 Concept d'aménagement du secteur Jacques-Cartier Ouest IV-1.23
Carte 38 Le secteur Jacques-Cartier Est IV-1.24
Carte 39 Concept d'aménagement du secteur Jacques-Cartier Est IV-1.26
Carte 40 La zone aéroportuaire IV-1.27
Carte 41 Concept d'aménagement de la zone aéroportuaire IV-1.29
Carte 42 Le secteur du boul. Moise-Vincent IV-1.30
Carte 43 Les secteurs d'intervention du chemin de Chambly IV-2.1
Carte 44 Les secteurs anciens de Longueuil IV-2.3
Carte 45 Le concept de mise en valeur du secteur agricole 1 ..... IV-2.8
Carte 46 Le concept de mise en valeur du secteur agricole 2 ..... IV-2.9
Carte 47 Réduction des ratios de cases de stationnement hors rue dans certains secteurs V-2.24
Carte 48 Territoire visé par le PPU du centre-ville VI-1.2
Carte 49 Les secteurs du PPU et les aires d'influence des points d'accès au TC structurant VI-1.3
Carte 50 Principales contraintes du centre-ville VI-1.7
Carte 51 Concept des interventions structurantes VI-1.17
Carte 52 Mobilité active et espaces publics VI-1.18

Carte 53 Hiérarchie et mobilité routières VI-1.24
Carte 54 Concept d'aménagement – secteur Cœur urbain VI-1.30
Carte 55 Concept d'aménagement – secteur de la Pointe VI-1.34
Carte 56 Concept d'aménagement – secteur du Parc Marie-Victorin VI-1.37
Carte 57 Concept d'aménagement – secteur Place Longueuil VI-1.40
Carte 58 Concept d'aménagement – secteur du Collège VI-1.43
Carte 59 Concept d'aménagement – secteur du Pont VI-1.46
Carte 60 Sites potentiels de développement et de redéveloppement VI-1.58
Carte 61 Territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien VI-2.4
Carte 62 Concept d'organisation spatiale VI-2.20
Carte 63 Esquisse d'aménagement du secteur central VI-2.21
Carte 64 Hauteur des constructions dans le secteur central VI-2.22
Carte 65 Occupation du sol dans le secteur central VI-2.24
Carte 66 Déplacements actifs dans le secteur central VI-2.25
Carte 67 Transport collectif dans le secteur central VI-2.26
Carte 68 Interventions sur le réseau routier dans le secteur central VI-2.27
Carte 69 Territoire visé par le PPU des quartiers de la gare VI-3.3
Carte 70 Les réseaux de transport collectif et actif VI-3.6
Carte 71 Concept d'aménagement VI-3.17
Carte 72 Les secteurs d'aménagement VI-3.19
Carte 73 Territoire visé par le PPU du boul. Churchill VI-4.2
Carte 74 Territoire visé par le PPU de la Grande Allée et du boul. Édouard VI-5.2
Carte 75 Territoire visé par le PPU de la rue Saint-Louis VI-6.2

LES TABLEAUX

Tableau 1 Résumé de la consultation : ce que la communauté a dit souhaiter I-1.4
Tableau 2 Répartition des emplois par secteur, arrondissement et Longueuil, 2016 ..... I-2.8
Tableau 3 Pôles d'emplois et axes économiques structurants I-2.9
Tableau 4 Caractéristiques des principaux secteurs commerciaux en 2015 ..... I-2.13
Tableau 5 Caractéristiques des secteurs industriels et d'affaires en 2015 ..... I-2.18
Tableau 6 Superficies agricoles exploitées et cultivées en 2013 ..... I-2.21
Tableau 7 Écosystèmes d'intérêt écologique I-2.26
Tableau 8 Indice de canopée urbaine de Longueuil et de ses arrondissements I-2.31
Tableau 9 Résumé des principaux attraits patrimoniaux I-2.38
Tableau 10 Biens patrimoniaux classés ou cités I-2.39
Tableau 11 Bâtiments à potentiel patrimonial situés hors d'un site patrimonial I-2.40

Tableau 12 Sites archéologiques connus I-2.42
Tableau 13 Secteurs de potentiel archéologique historique élevé du site patrimonial du Vieux-Longueuil I-2.44
Tableau 14 Caractéristiques des superficies industrielles vacantes I-2.61
Tableau 15 Les principes clés du Plan d'urbanisme II-2.2
Tableau 16 Synthèse des orientations d'aménagement II-3.3
Tableau 17 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 1 ..... II-3.5
Tableau 18 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 2 ..... II-3.9
Tableau 19 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 3 ..... II-3.14
Tableau 20 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 4 ..... II-3.19
Tableau 21 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 5 ..... II-3.22
Tableau 22 Attentes, objectifs et moyens de mise en œuvre associés à l'orientation 6 ..... II-3.26
Tableau 23 Rayonnement des activités III-1.4
Tableau 24 Compatibilité des activités III-1.5
Tableau 25 Activités autorisées dans une affectation du sol « Résidentielle » III-1.8
Tableau 26 Activités autorisées dans une affectation du sol « Résidentielle mixte » III-1.8
Tableau 27 Activités autorisées dans une affectation du sol « Mixte » III-1.9
Tableau 28 Activités autorisées dans une affectation du sol « Commerciale de proximité » III-1.10
Tableau 29 Activités autorisées dans une affectation du sol « Commerciale traditionnelle » III-1.11
Tableau 30 Activités autorisées dans une affectation du sol « Commerciale suprarégionale » III-1.11
Tableau 31 Activités autorisées dans une affectation du sol « Industrielle de prestige » III-1.12
Tableau 32 Activités autorisées dans une affectation du sol « Industrielle » III-1.13
Tableau 33 Activités autorisées dans une affectation du sol « Aéroportuaire » III-1.14
Tableau 34 Activités autorisées dans une affectation du sol « Industrielle contraignante » III-1.15
Tableau 35 Activités autorisées dans une affectation du sol « Publique et institutionnelle » III-1.15
Tableau 36 Activités autorisées dans une affectation du sol « Espace vert et récréation » III-1.16
Tableau 37 Activités autorisées dans une affectation du sol « Écosystème d'intérêt » III-1.17
Tableau 38 Activités autorisées dans une affectation du sol « Espace de conservation » III-1.18
Tableau 39 Activités autorisées dans une affectation du sol « Grande emprise » III-1.18
Tableau 40 Synthèse des activités par affectation du sol urbaine III-1.19
Tableau 41 Activités autorisées dans une affectation du sol « Agricole dynamique » III-1.20
Tableau 42 Activités autorisées dans une affectation du sol « Agricole commerciale » III-1.21
Tableau 43 Activités autorisées dans une affectation du sol « Agricole biologique » III-1.22
Tableau 44 Activités autorisées dans une affectation du sol « Agricole intégrée à l'environnement » III-1.23
Tableau 45 Activités autorisées dans une affectation du sol « Forêt périurbaine » III-1.24
Tableau 46 Synthèse des activités par affectation du sol agricole III-1.25

Tableau 47 Prévision du nombre de ménages, 2016 à 2031 ... III-1.27
Tableau 48 Densité résidentielle et nombre de logements potentiels estimés dans les aires d'influence au TC ... III-1.29
Tableau 49 Seuils de densité résidentielle, hauteur des bâtiments et exigences particulières ... V-2.7
Tableau 50 Seuils acoustiques maximums acceptables pour un usage sensible ... V-2.13
Tableau 51 Les secteurs du centre-ville en quelques mots ... VI-1.4
Tableau 52 Les principales caractéristiques du centre-ville ... VI-1.4
Tableau 53 L'environnement interne ... VI-1.5
Tableau 54 L'environnement externe ... VI-1.6
Tableau 55 Les projections de développement résidentiel ... VI-1.57
Tableau 56 Les projection du développement résidentiel du pôle Roland-Therrien ... VI-2.17
Tableau 57 Les forces et défis des quartiers de la gare ... VI-3.7
Tableau 58 Les forces et défis du boul. Churchill ... VI-4.4
Tableau 59 Les forces et défis de la Grande Allée et du boul. Édouard ... VI-5.6
Tableau 60 Les forces et défis de la rue Saint-Louis ... VI-6.6

LES FIGURES

Figure 1 Les échelles de planification ... I-1.2
Figure 2 Synthèse de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Plan d'urbanisme ... I-1.3
Figure 3 La Ville de Longueuil en quelques chiffres ... I-2.2
Figure 4 Occupation de la zone agricole en 2013 ... I-2.21
Figure 5 Structure hiérarchique de la Stratégie de mise en œuvre du Plan d'urbanisme ... II-3.2
Figure 6 Les affectations du sol en bref ... III-1.2
Figure 7 Les secteurs de planification en bref ... IV-1.2
Figure 8 Une esquisse des six secteurs du centre-ville ... VI-1.25
Figure 9 Volumétrie proposée (secteur central) ... VI-2.23
Figure 10 Coupe type – Esplanade, secteur commercial avec place centrale ... VI-2.28
Figure 11 Coupe type – Esplanade, secteur commercial avec mail central ... VI-2.29
Figure 12 Coupe type – Esplanade, secteur résidentiel avec mail central ... VI-2.30
Figure 13 Coupe type – Boulevard avec parc central ... VI-2.31
Figure 14 Coupe type – Rue locale à double sens ... VI-2.32
Figure 15 Coupe type – Rue d'Auteuil ... VI-2.33
Figure 16 Coupe type – Rue d'Auvergne ... VI-2.34
Figure 17 Coupe type – Rue Saint-Charles Est ... VI-2.35
Figure 18 Coupe type – Boulevard Roland-Therrien ... VI-2.36
Figure 19 Coupe type – Passage type ... VI-2.37

LES ACRONYMES

AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BDSD	Biens durables et semi-durables
CAEL	Classification des activités économiques de Longueuil
CERS	Centre d'épuration Rive-Sud
CHSLD	Centre d'hébergement et de soins de longue durée
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
DHP	Diamètre hauteur poitrine
DASH-L	Développement Aéroport Saint-Hubert – Longueuil
DÉL	Développement économique Longueuil
ÉNA	École nationale d'aérotechnique
FBO	*Fixed Base Operator* (opérateur aérien en français)
GES	Gaz à effet de serre
HLM	Habitation à loyer modique
ISAQ	Inventaire des sites archéologiques du Québec
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LEEO	Lien électrique est-ouest
LPC	Loi sur le patrimoine culturel
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications
MELCC	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MEI	Ministère de l'Économie et de l'Innovation
MRO	*Maintenance, Repair or Overhaul* (entretien ou réparation en français)
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NEF	*Noise Exposure Forecast* ou prévision de l'ambiance sonore en français (courbes isophoniques d'un aéroport)
OBNL	Organisme à but non lucratif
PAAI	Plan d'aménagement agricole intégré
PDARD	Plan directeur d'aménagement et de redéveloppement durable
PDZA	Plan de développement de la zone agricole (agglomération)

PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPCMOI	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PRMHH	Plan régional des milieux humides et hydriques (agglomération)
RAA	Réseau artériel d'agglomération
RAM	Réseau artériel métropolitain
REA	Règlement sur les exploitations agricoles
REM	Réseau express métropolitain
RRM	Réseau routier métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SÉMECS	Société d'économie mixte de l'est de la couronne Sud
SIC	Société immobilière du Canada
SPJCC	Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain
STM	Société de transport de Montréal
SRB	Service rapide par bus
TC	Transport collectif (ou en commun)
TOD	*Transit Oriented Development* (quartier axé sur le transport collectif (ATC) en français)
UHA	Unité d'habitation accessoire
UPA	Union des producteurs agricoles
VTT	Véhicule tout terrain
ZIS	Zone d'intervention spéciale

MODIFICATIONS APPORTÉES

Nº règlement	Entrée en vigueur	Description
CO-2021-1155	2021-10-28	*Adoption du Règlement CO-2021-1155*

PARTIE I

LE CONTEXTE

Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

CHAPITRE 1

L'INTRODUCTION

Milieu de vie autour du parc de la Cité | Ville de Longueuil

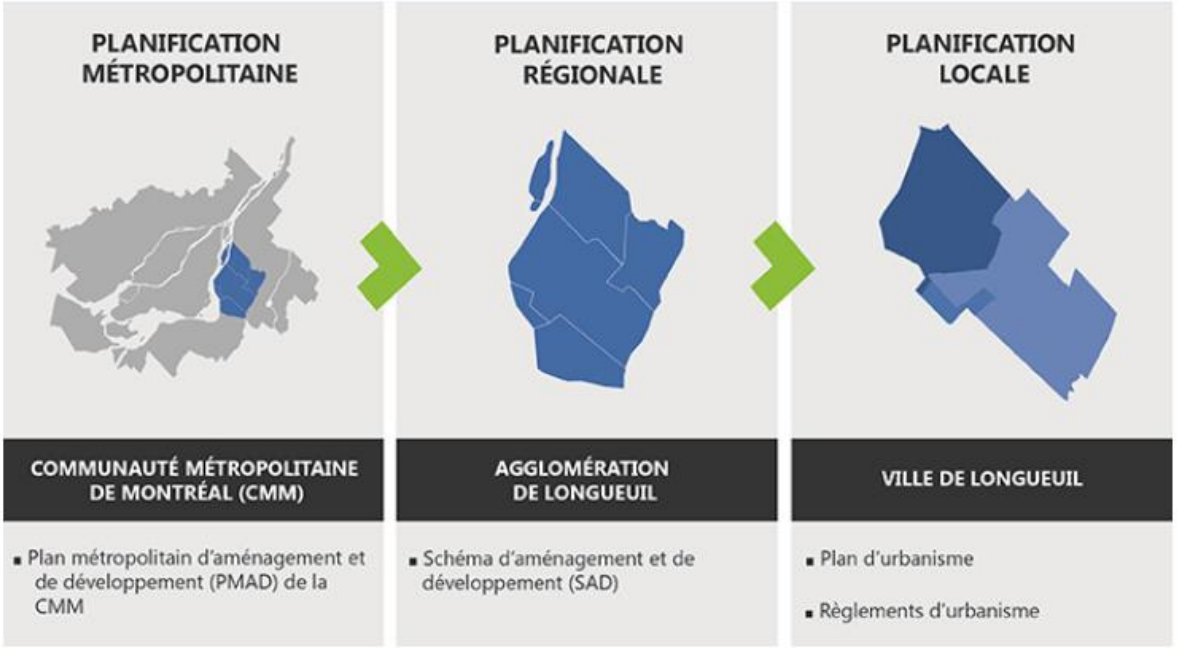
La place Charles-Le Moyne au centre-ville | Ville de Longueuil

SECTION 1 LE CONTEXTE D'INTERVENTION

1. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil (Plan d'urbanisme) constitue un document essentiel à la planification durable et prospère du territoire. Il permet en effet de traduire la vision stratégique de la Ville, d'assurer une saine gestion du développement et de l'aménagement de l'ensemble de son territoire et de définir la réglementation d'urbanisme applicable ainsi que les interventions municipales en matière d'aménagement du territoire.

2. Le processus de révision du Plan d'urbanisme s'inscrit dans le contexte de l'entrée en vigueur, le 19 décembre 2016, du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (Schéma). Cet outil de planification régionale vise principalement à faciliter l'arrimage entre l'aménagement et le transport, à protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, paysager et bâti, à optimiser les réseaux de transport collectif, actif et routier et permet d'introduire des cibles de densité favorisant l'optimisation du territoire. Pour y arriver, il dicte les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui doivent être intégrés aux plans d'urbanisme des villes liées de l'agglomération. En vertu des dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (*LAU*), la Ville de Longueuil doit donc assurer la conformité de son Plan d'urbanisme au Schéma et à son document complémentaire. À leur tour, les arrondissements de Greenfield Park, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil ainsi que la Ville de Longueuil devront conformer leur réglementation d'urbanisme respective au Plan d'urbanisme afin d'assurer sa mise en œuvre.

Figure 1 : Les échelles de planification



3. Consciente de ses réalités environnementales, sociales et économiques, la Ville poursuit ses efforts dans une démarche d'aménagement et de développement novatrice, durable et responsable de son territoire. En effet, les tendances et pratiques en matière d'aménagement et d'urbanisme ont évolué. Les changements climatiques sont désormais un incontournable dans la planification des villes et la consolidation et le redéveloppement du territoire urbanisé sont privilégiés plutôt que l'expansion urbaine. Ainsi, la création de milieux de vie de qualité, la protection de l'environnement et du territoire agricole, la mise en valeur des paysages, du patrimoine et de la culture doivent s'inscrire au rang des priorités au même titre que l'amélioration des réseaux de transport et le développement économique.

4. L'élaboration du Plan d'urbanisme a fait l'objet d'une démarche dite transversale, laquelle tient compte des nombreuses autres planifications de la Ville. Ainsi, les orientations, les objectifs et les actions du Plan d'urbanisme

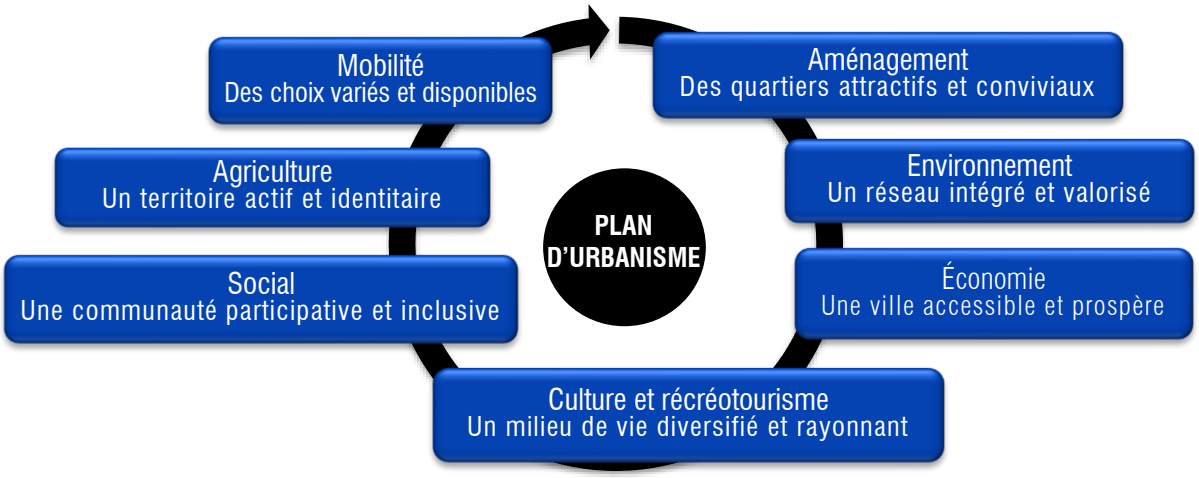
ont notamment été inspirés des politiques et plans déjà produits par la Ville, l'agglomération de Longueuil ou ses partenaires.

SOUS-SECTION I L'ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE 2035

5. Afin d'établir des bases solides essentielles à la réalisation de son premier véritable Plan d'urbanisme, la Ville de Longueuil a amorcé le processus de révision de ce dernier par l'élaboration, en 2014, d'un Énoncé de vision stratégique 2035 de concert avec la population. Réalisé selon une approche transversale et centrée sur le concept des collectivités durables, cet Énoncé a permis de cerner l'image globale souhaitée du territoire au terme de l'horizon 2035.

6. Cet Énoncé de vision stratégique s'articule autour de sept grands thèmes et se résume ainsi :

Figure 2 : Synthèse de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Plan d'urbanisme



7. Par cet Énoncé, la Ville de Longueuil s'est assurée de définir des lignes directrices orientant l'élaboration de son futur Plan d'urbanisme afin d'être compétitive, attractive, distinctive et positionnée stratégiquement au sein l'agglomération de Longueuil, de la Rive-Sud et du Grand Montréal.

École nationale d'aérotechnique | Ville de Longueuil

SOUS-SECTION II UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET PARTICIPATIVE

8. À l'image de la réalisation de l'Énoncé de vision, l'élaboration du Plan d'urbanisme constitue le résultat d'une démarche participative. En effet, la population a contribué à plusieurs occasions à ce document, tout comme plusieurs intervenants et professionnels, lors de la tenue d'audits stratégiques ou de comités internes de la Ville, de la réalisation d'un sondage Internet, d'une préconsultation du projet de Plan d'urbanisme ou lors de l'assemblée consultative tenue pour le projet de Plan d'urbanisme.

Tableau 1 : Résumé de la consultation : ce que la communauté a dit souhaiter…

	1°	2°	3°
1°	**MILIEUX DE VIE** **a)** Avoir accès à des commerces et services à proximité de la maison; **b)** Intégrer la nature aux quartiers en multipliant les espaces verts, les arbres et jardins communautaires; **c)** Vouloir vivre dans un quartier comportant des espaces publics animés et aménagés; **d)** Optimiser l'accessibilité aux services et équipements communautaires et collectifs; **e)** Désirer réduire la vitesse et contrôler la circulation sur certains boulevards et intersections; **f)** Prioriser l'accessibilité au transport actif et collectif; **g)** Assurer l'intégration harmonieuse de toutes nouvelles constructions dans les quartiers établis; **h)** Limiter les démolitions dans les milieux de vie établis	**ENVIRONNEMENT** **a)** Rendre le territoire plus vert (verdissement) **b)** Accroître la résilience du territoire face aux enjeux environnementaux (crise climatique, perte d'habitat et de la biodiversité, etc.); **c)** Gérer plus efficacement les eaux de pluie; **d)** Préserver, restaurer et accroître les milieux naturels, et les espaces verts; **e)** Diminuer les transports motorisés individuels pour encourager les transports collectif et actif; **f)** Aménager les rives du fleuve et améliorer son accessibilité; **g)** Relier la nature à la ville par des sentiers, points d'intérêts, etc.	**PATRIMOINE ET PAYSAGE** **a)** Reconnaître les noyaux villageois et valoriser leurs attraits; **b)** Protéger les bâtiments d'intérêt hors des sites patrimoniaux; **c)** Reconnaître la valeur paysagère et attractive des parcs et parcs-natures de Longueuil; **d)** Agrémenter le paysage en augmentant la foresterie urbaine, les espaces verts et les milieux naturels; **e)** Préserver les vues vers le fleuve Saint-Laurent; **f)** Préserver et mettre en valeur les parcs et espaces verts.
2°	**TRANSPORT** **a)** Améliorer le réseau cyclable; **b)** Améliorer le confort, l'accessibilité et la continuité du réseau actif; **c)** Améliorer l'accessibilité au trans-port collectif; **d)** Densifier de manière responsable et mieux aménager le territoire pour favoriser les courtes distances de marche et rendre plus attrayants les déplacements actifs.	**AGRICULTURE** **a)** Reconnaître la valeur paysagère et économique de l'agriculture en exploitant mieux son potentiel; **b)** Protéger et valoriser l'agriculture en zone agricole; **c)** Valoriser les produits locaux venant de notre territoire et faire la promotion de la zone agricole; **d)** Promouvoir et développer l'agri-culture urbaine.	**REDÉVELOPPEMENT ET DENSITÉ** **a)** Densifier par la requalification et l'optimisation de secteurs et bâtiments sous-utilisés; **b)** Compenser la densité par davantage d'espaces verts et l'utilisation de matériaux durables; **c)** Miser sur l'efficacité des transports collectif et actif; **d)** Respecter l'intégrité des milieux naturels et la zone agricole.
3°	**MIXITÉ SOCIALE** **a)** Préférer habiter dans un quartier offrant une mixité de typologies et de fonctions afin de limiter les déplacements motorisés; **b)** Rendre les milieux de vie conviviaux et dynamiques; **c)** Améliorer l'accessibilité écono-mique aux logements pour tous.	**ÉCONOMIE** **a)** Préférer effectuer leurs achats quotidiennement sur une rue piétonne ou une petite rue avec des commerces locaux de produits frais et autres services de proximité ainsi qu'auprès de marchés publics de quartiers; **b)** Encourager les entreprises locales, d'économies sociales et de technologies de l'information à s'installer chez nous; **c)** Optimiser le potentiel de développement économique de l'aéroport.	

SECTION 2 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

9. La Ville de Longueuil possède des atouts exceptionnels, notamment grâce à sa localisation stratégique. Située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, elle occupe une superficie terrestre de 115,85 km² et fait partie du cœur de la CMM avec Laval et Montréal. Elle profite d'ailleurs, à maints égards, de sa proximité avec sa voisine, l'agglomération de Montréal, mais également avec les autres villes liées de l'agglomération de Longueuil, soit Boucherville, Brossard, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert.

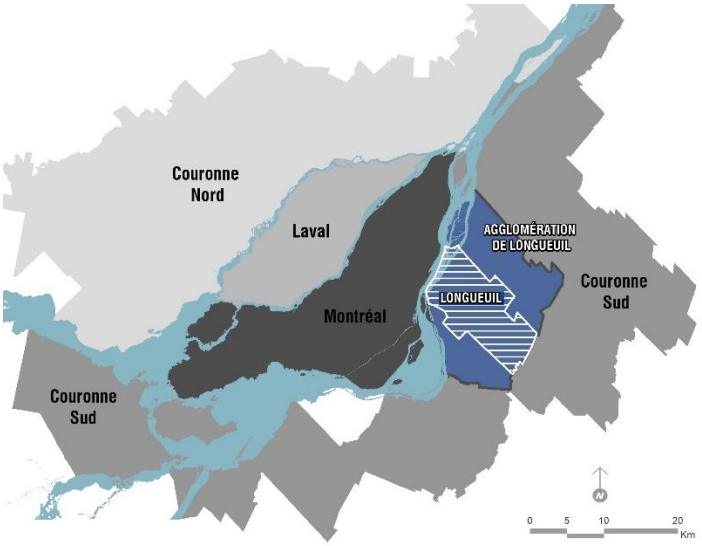
10. Forte de ses 246 406 habitants en 2019[1], Longueuil constitue, démographiquement, la cinquième ville en importance au Québec et se compose des arrondissements de Greenfield Park, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil. Elle est bien connectée aux régions avoisinantes grâce à son réseau de transport routier et collectif d'envergure métropolitaine (autoroutes, métro, train de banlieue et bus), à ses axes cyclables structurants ainsi qu'à son réseau ferroviaire et à son aéroport. Le territoire de Longueuil constitue aussi une plaque tournante en matière de transport de marchandises.

11. À la fois jeune et riche de plus de 360 ans d'histoire, Longueuil offre des milieux de vie diversifiés. Elle propose une vie de quartier agréable soutenue par un milieu communautaire florissant, des services variés à la population, des espaces verts dont certains sont reconnus à l'échelle métropolitaine, ainsi que des sites et des paysages attractifs.

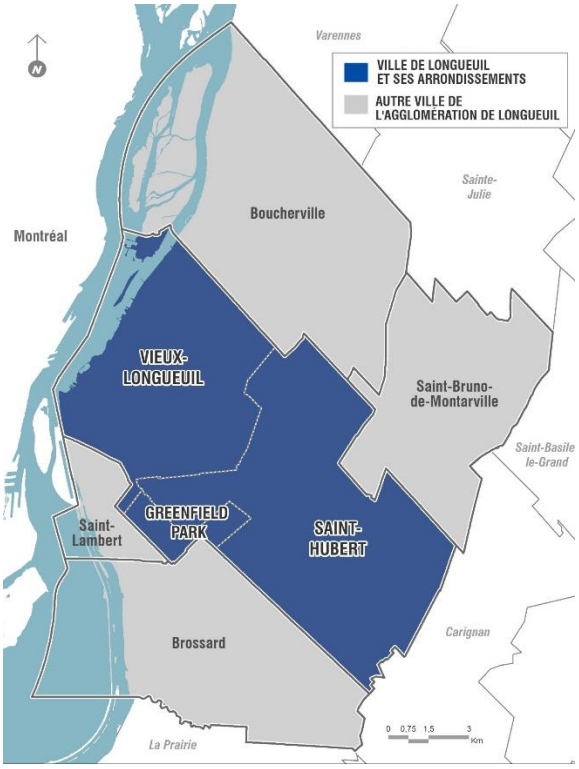
12. La présence d'institutions publiques d'envergure régionale et de grandes entreprises à fort taux d'emplois renforce son dynamisme économique.

13. Certains espaces recèlent un fort potentiel de redéveloppement et constituent un levier majeur de revitalisation de secteurs clés. De plus, la zone agricole de Longueuil comporte des terres comptant parmi les plus fertiles du Québec.

Carte 1 : Longueuil dans la CMM



Carte 2 : Longueuil au sein de l'agglomération de Longueuil



[1] Décret 1421-2018 de la population pour 2019 publié dans la Gazette officielle du Québec le 12 décembre 2018.

CHAPITRE 2

LA LECTURE DU TERRITOIRE ET LES ENJEUX

Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

École primaire Du Jardin-Bienville | Ville de Longueuil

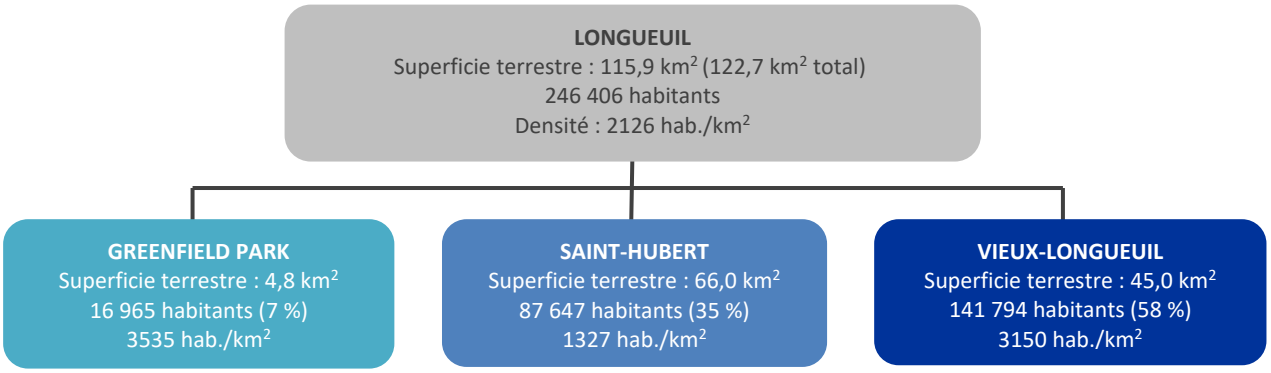
Agriculture urbaine | Ville de Longueuil

SECTION 1 LES MILIEUX DE VIE

SOUS-SECTION I LA POPULATION

14. Au-delà des nombreux attraits qu'offre le territoire longueuillois, la collectivité qui la compose constitue sa richesse et contribue à la spécificité de ses milieux de vie. La répartition de la population de Longueuil est précisée à la figure 3.

Figure 3 : La Ville de Longueuil en quelques chiffres[1]



15. **Les faits saillants sont :**

a) Une stabilisation de la croissance de sa population;

b) Une croissance anticipée de sa population future moins soutenue que celle de l'agglomération de Longueuil selon les projections de population (ISQ), mais l'offre résidentielle généreuse à venir dans le centre-ville, le pôle Roland-Therrien et les quartiers Taschereau, notamment, devrait favoriser une croissance supérieure à celle qui est anticipée;

c) Des ménages plus nombreux et plus petits;

d) Moins de couples avec enfants, plus de personnes vivant seules;

e) Un vieillissement marqué de la population comme dans la plupart des villes du Québec;

f) Une population moins scolarisée que dans le reste de l'agglomération, mais similaire à celle du Québec;

g) Une croissance constante de l'immigration.

16. **Les enjeux en matière de population sont les suivants :**

a) Stabilisation de la croissance démographique dans les secteurs où l'on retrouve une faible disponibilité de terrains;

b) Diminution de la taille des ménages ayant des répercussions sur le mode d'occupation, la typologie ou la taille des logements;

c) Vieillissement marqué de la population (toutefois comparable à celle du Québec) qui induira des changements en matière de typologie des logements, de disponibilité de la main-d'œuvre ou de demande en services de proximité ou de soins de santé;

d) Rétention des familles (coût du logement, capacité de payer des ménages, typologies offertes, milieu de vie attrayant, etc.);

e) Croissance constante de l'immigration exerçant une pression sur le marché de l'habitation, en particulier sur le marché locatif.

[1] Statistique Canada, Recensement 2016 et Décret 1421-2018 de la population pour 2019 publié dans la Gazette officielle du Québec le 12 décembre 2018.

SOUS-SECTION II LE CADRE BÂTI

17. L'examen du cadre bâti permet d'en savoir davantage sur l'évolution des milieux résidentiels, la densité de construction, la progression des mises en chantier et les changements induits par l'évolution des marchés, ainsi que les conséquences sur l'accessibilité en logements.

18. **Les faits saillants sont :**

a) Un parc résidentiel vieillissant avec près des deux tiers des logements construits avant les années 1980;

b) Une majorité de quartiers monofonctionnels axés sur l'automobile;

c) Des quartiers anciens plus favorables aux déplacements actifs;

d) Une densité résidentielle accrue dans les développements plus récents;

e) Une dominance de duplex et d'immeubles de moins de 5 étages;

f) Une stabilisation des mises en chantier résidentielles;

g) Une diversification de l'offre en habitation ces dernières années (copropriété et locatif en hausse);

h) Un accès difficile à la propriété ou à un logement en raison des prix élevés et du taux d'effort accru chez les locataires;

i) Une faible proportion de logements sociaux et abordables;

j) Un cadre bâti pas toujours accessible universellement ou adaptable aux différentes étapes de la vie.

19. **Les enjeux en matière de cadre bâti sont les suivants :**

a) Vieillissement du parc résidentiel qui requiert, dans certains quartiers, une revitalisation du cadre bâti;

b) Monofonctionnalité de nombreux quartiers et forte dépendance à la voiture pour les déplacements (grandes distances vers les activités et services, barrières physiques, etc.);

c) Faiblesse de la densité résidentielle globale du territoire (de faible à moyenne);

d) Accessibilité à la propriété ou à un logement difficile en raison des coûts élevés d'habitation qui incite les gens à considérer des villes plus éloignées (compétitivité des banlieues de 2e couronne);

e) Écart important entre les besoins des ménages locataires ayant des problèmes d'accessibilité à un logement et l'offre en logements abordables qui ne représente qu'une faible part (10 %) du marché immobilier;

f) Offre adéquate en produits domiciliaires répondant aux besoins des jeunes familles, celles-ci étant cruciales pour dynamiser les milieux de vie;

g) Accessibilité universelle aux bâtiments non optimale, notamment dans les bâtiments publics;

h) Adaptabilité des logements aux principales étapes de la vie;

i) Transformation des milieux de vie (densification, embourgeoisement, etc.).

Milieu de vie | Ville de Longueuil

Habitations diversifiées sur la rue Saint-Louis | Ville de Longueuil

SOUS-SECTION III LES SERVICES À LA POPULATION

20. La Ville de Longueuil offre une panoplie de services et d'équipements à sa population, contribuant non seulement à la création de milieux de vie complets, mais aussi à l'attractivité du territoire autant pour ses résidents que pour les visiteurs.

21. **L'offre en équipements culturels – les faits saillants sont :**

a) Une vie culturelle riche et dynamique qui rayonne bien au-delà de son territoire, et ce, sous diverses formes (œuvres d'art intégrées au domaine public, patrimoine bâti, bâtiments à vocation culturelle, festivals, etc.);

b) De nombreuses bibliothèques, le Théâtre de la Ville, les maisons de quartier, les centres communautaires et plusieurs initiatives privées qui jouent un rôle majeur dans la diffusion d'activités culturelles;

c) L'Orchestre symphonique de Longueuil, la Maison de la culture, le centre culturel Jacques-Ferron, par exemple, ainsi que de nombreux événements contribuent au rayonnement culturel longueuillois;

d) Un futur complexe culturel dédié aux arts de la scène contribuera à faire du centre-ville un pôle culturel structurant.

22. **L'offre en équipements récréatifs – les faits saillants sont :**

a) Les grands espaces récréatifs que constituent les parcs-natures (Michel-Chartrand, de la Cité, etc.) et les espaces de conservation ou de mise en valeur (boisé Du Tremblay, notamment) où est permise la pratique d'activités non intensives (marche, course, ski de fond, raquette, etc.);

b) Les nombreux espaces verts et parcs de quartier offrant une diversité de vocations ou d'équipements (sentiers récréatifs, aires de jeux, terrains de sport, aires de repos, etc.);

c) La présence du fleuve Saint-Laurent qui constitue un attrait récréatif en matière de sports, de loisirs ou de détente;

d) Les pôles récréatifs structurants en rive tels les parcs Marie-Victorin ou de l'Île Charron qui offrent un grand potentiel récréatif (marinas, plage, corridor cyclopédestre riverain, etc.);

e) Les nombreux espaces verts (parcs-natures, locaux et de proximité) qui présentent globalement un ratio de 5,2 ha /1000 habitants[1]. Il existe cependant d'importantes disparités à l'échelle des quartiers;

f) La présence de nombreux équipements récréatifs d'envergure (arénas, centres de plein air, complexes sportifs, terrains de golf, piscines, etc.);

g) L'offre de plusieurs grands événements sportifs (marathons, tours cyclistes, tournois, etc.) qui concourent à l'attractivité de la Ville.

23. **L'offre en services publics, institutionnels et communautaires – les faits saillants sont :**

a) En matière de santé et de services sociaux : deux grands centres hospitaliers, une Agence de la santé et des services sociaux, plusieurs centres locaux de services communautaires, centres d'hébergement et de soins de longue durée, centres de réadaptation, centres jeunesse ainsi que la Direction de la protection de la jeunesse;

b) En matière d'éducation : une quinzaine d'écoles secondaires et près d'une cinquantaine d'écoles préscolaires ou primaires principalement publiques et francophones, deux centres de services scolaires, un campus universitaire comptant quatre universités, un cégep, un collège de formation professionnelle privé, six écoles de formation professionnelle, quatre établissements d'éducation aux adultes ainsi que onze écoles spécialisées;

c) Les centres communautaires et les écoles offrent aux résidents des activités de loisirs, des ressources pour les familles ou des lieux de rencontre;

d) Plusieurs organismes contribuent à la qualité de vie de la communauté, tels que les centres d'action bénévole, les ressources de type familial ou plusieurs autres organismes d'entraide;

e) En matière de sécurité publique, plusieurs postes de police ou casernes de pompiers assurent une intervention rapide en cas de sinistre;

---

[1] Un ratio minimum de 10 m² d'espace vert par habitant (1 ha/1000 hab.) devrait idéalement être accessible dans un rayon de 15 minutes de marche. Source : UN-HABITAT. « Urban Planning for City Leaders » 2012.

f) Les services associés à l'administration publique se démarquent également avec la présence, entre autres, d'un palais de justice et de divers organismes gouvernementaux (CPTAQ, directions territoriales du MTQ, MELCC, MEI, etc.);

g) La population de Longueuil évolue et s'accroît grâce, entre autres, à ses projets de construction domiciliaire et à l'arrivée de nouveaux ménages. Cet accroissement de population a nécessairement un impact sur les besoins en équipements publics et institutionnels et l'offre doit s'adapter en conséquence.

24. **Les enjeux en matière de services à la population sont les suivants :**

a) Disparités en matière de ratio d'espaces verts par habitant entre les quartiers;

b) Insuffisance de liens entre les parcs et les espaces verts du territoire permettant leur mise en réseau;

c) Conception de certains bâtiments ou d'aménagements qui limite l'accessibilité universelle;

d) Accessibilité publique aux berges du fleuve à consolider;

e) Faible mise en valeur des attraits récréotouristiques du territoire;

f) Fuite des activités culturelles vers les pôles extérieurs à la Ville;

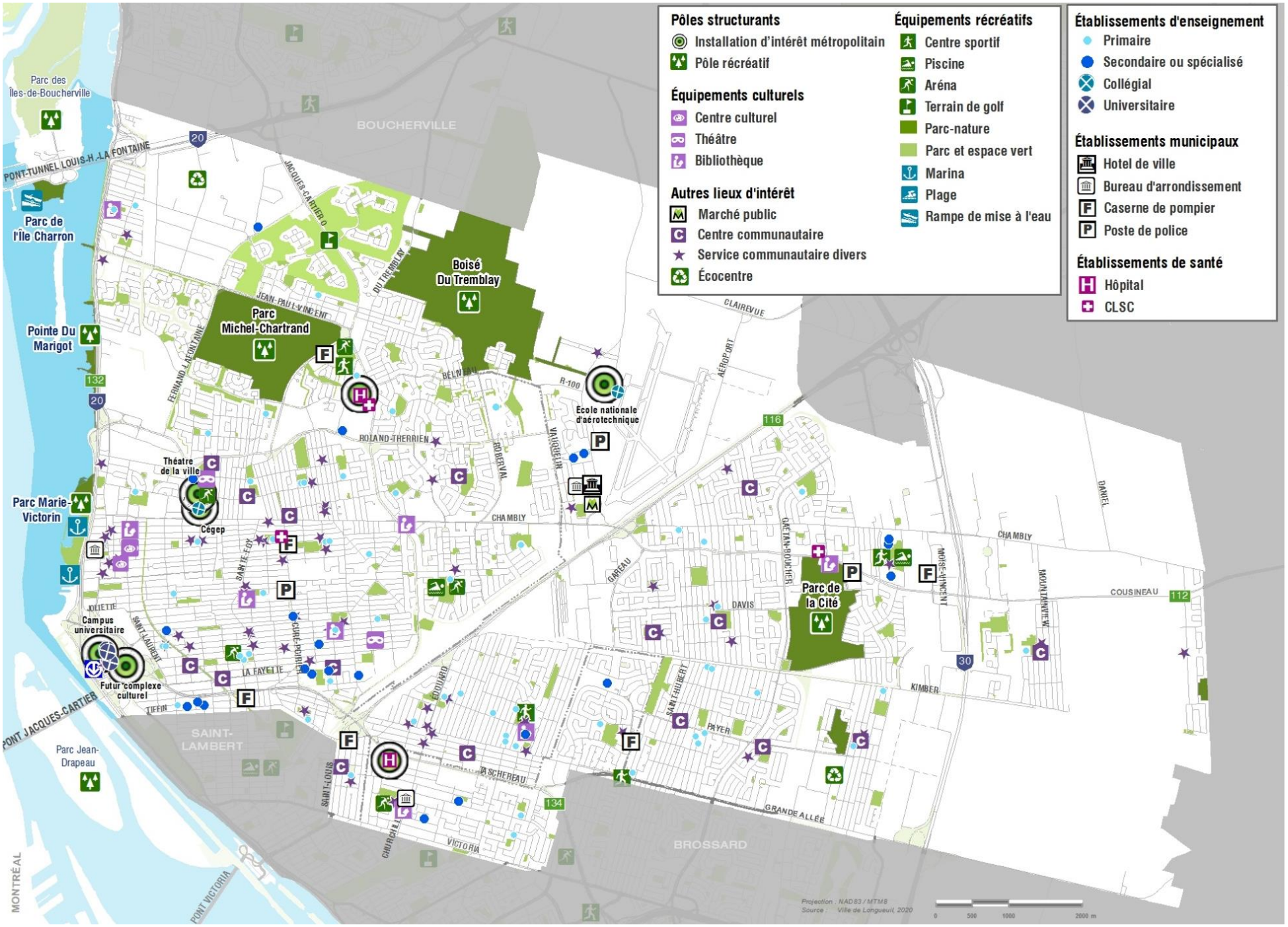
g) Offre en équipements publics (écoles, bibliothèques, maisons de quartier, etc.) répondant aux changements démographiques observés;

h) Maintien de la qualité des services ou de l'offre variée à la population en fonction de la capacité à payer des Longueuillois;

i) Renforcement du sentiment d'appartenance ou de fierté envers les milieux de vie et la Ville de Longueuil.

25. L'orientation 1 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés de la présente section.

Centre culturel Jacques-Ferron | Ville de Longueuil



CARTE 3

PLAN D'URBANISME

Principaux services à la population

06-2020

SECTION 2 LES LIEUX D'EMPLOIS ET D'ACTIVITÉS

26. L'attractivité de Longueuil repose non seulement sur ses milieux de vie et ses atouts (cadre naturel, fleuve, espaces verts et patrimoine), mais aussi sur sa vitalité économique. C'est l'équilibre entre les différentes composantes du territoire qui favorise cette attractivité et qui permet d'assurer la compétitivité de Longueuil dans le Grand Montréal. Ce dynamisme économique se mesure entre autres par la diversité des emplois et par leur concentration au sein des divers pôles d'activités, mais également par la vitalité de l'offre en services qui est proposée à ses résidents et travailleurs.

27. Le rôle de la Ville en matière d'économie consiste notamment à mettre en place les conditions propices aux initiatives de développement économique (diversité et qualité des infrastructures, équipements publics, services offerts, qualité du cadre de vie ou de l'environnement bâti, etc.). La disponibilité ou l'organisation des espaces requis pour l'exercice des différentes activités économiques, ainsi que leur compatibilité avec les milieux de vie avoisinants sont également des éléments qui permettront d'assurer une occupation durable et prospère du territoire de Longueuil et de renforcer son attractivité.

SOUS-SECTION I LES SECTEURS D'ACTIVITÉS

28. **Les faits saillants sont :**

a) Plus de 88 000 emplois, ce qui lui confère une certaine autonomie, même si l'île de Montréal continue d'être attractive pour les travailleurs longueuillois;

b) Le secteur tertiaire domine la structure économique de Longueuil avec 78 % de tous les emplois;

c) Le secteur des services à la population et aux entreprises (génie, environnement, informatique, services financiers et assurances) se démarque, ainsi que celui des soins de santé et des services sociaux (deux hôpitaux régionaux);

d) Les emplois reliés à l'éducation sont aussi fortement représentés grâce au pôle du savoir (centre-ville) comprenant plusieurs universités, au Cégep Édouard-Montpetit et à l'École nationale d'aérotechnique;

e) Le secteur de l'administration publique (notamment des organismes fédéraux, la CPTAQ, le palais de justice, les directions territoriales du MTQ, MELCC, MEI, etc.) se démarque aussi sachant que sur la Rive-Sud, la majeure partie des emplois de ce secteur se situent sur le territoire de Longueuil;

f) Neuf pôles industriels accueillent environ 500 entreprises se spécialisant principalement dans l'aérospatiale, la fabrication de matériaux et d'équipements de transport, l'agroalimentaire, l'impression et la fabrication de produits informatiques, électroniques et métalliques[1];

g) Les industries manufacturières (fabrication) sont les entreprises générant le plus d'emplois par établissement;

h) Le secteur primaire offre peu d'emplois, mais possède un potentiel sous-exploité (agriculture, principalement).

29. Les facteurs démographiques sont déterminants pour les perspectives à long terme de l'économie longueuilloise. La croissance des emplois dans les secteurs liés aux besoins d'une population vieillissante (santé et assistance sociale, loisirs, restauration, etc.) et aux technologies de pointe (services professionnels, scientifiques et techniques) fait partie des grandes tendances anticipées tout comme le déclin des emplois dans les industries productrices de biens et les secteurs sensibles au ralentissement démographique (construction, commerce de détail, assurances, etc.)[2]. Conjuguées aux prévisions de réduction de la population active, ces tendances mettent en évidence l'importance de rendre attractif le territoire afin d'assurer l'apport d'une main-d'œuvre adéquate et de répondre à la concurrence en matière de capital humain (compétitivité).

---

[1] CMM, Bulletin sur l'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal en 2016. Statistique Canada. Recensement 2011.

[2] CONFERENCE BOARD DU CANADA. Projections de l'emploi pour le territoire de la CMM. Document de référence. 2011.

Tableau 2 : Répartition des emplois par secteur, arrondissement et Longueuil, 2016[1]

	GREENFIELD PARK	SAINT-HUBERT	VIEUX-LONGUEUIL	LONGUEUIL
NOMBRE TOTAL D'EMPLOIS	**8135 (9 %)**	**25 310 (29 %)**	**54 590 (62 %)**	**88 030 (100 %)**
SECTEUR PRIMAIRE	**0**	**320 (1 %)**	**480 (1 %)**	**800 (1 %)**
Services publics	-	230	120	350
Agriculture, foresterie	-	80	180	260
Extraction	-	10	180	190
SECTEUR SECONDAIRE	**190 (2 %)**	**6925 (27 %)**	**11 095 (20 %)**	**18 200 (21 %)**
Fabrication	110	4475	7530	12 110
Commerce de gros	45	1200	1905	3145
Construction	35	1250	1660	2945
SECTEUR TERTIAIRE	**7 960 (98 %)**	**18 070 (71 %)**	**43 020 (79 %)**	**69 025 (78 %)**
Soins de santé et assistance sociale	4100	2910	9865	16 875
Services personnels et professionnels	645	2800	8865	12 300
Commerce de détail	1535	3400	5715	10 635
Enseignement	480	2140	5240	7865
Administrations publiques	75	2185	3390	5650
Hébergement et services de restauration	610	1335	2948	4890
Transport et entreposage	45	1250	1875	3175
Arts, spectacles et loisirs	140	315	790	1240
Autres services	330	1735	4335	6395

SOUS-SECTION II LES LIEUX D'EMPLOIS STRUCTURANTS

30. **Les faits saillants sont :**

a) Plus des deux tiers des emplois de Longueuil sont concentrés dans les pôles et axes économiques d'envergure métropolitaine et régionale;

b) Les lieux d'emplois structurants peuvent tirer parti de plusieurs forces : localisation avantageuse en termes d'accessibilité, offre variée en transport collectif, disponibilité de main-d'œuvre qualifiée, présence du milieu institutionnel (enseignement et recherche) ou zones d'innovation pour le développement de leur expertise, proximité de commerces ou services complémentaires aux travailleurs;

c) Les pôles et axes économiques les plus structurants se démarquent par leur concentration élevée d'emplois et, pour certains, par leur grand potentiel de développement ou de redéveloppement;

d) D'autres lieux moins structurants concentrent un nombre important d'emplois, entre autres les artères commerciales des rues Saint-Charles O., Saint-Louis et Victoria, des boul. Churchill, Curé-Poirier et Sainte-Foy, ou de la Grande Allée;

e) L'attractivité et la compétitivité des lieux d'emplois déjà établis font face à plusieurs défis. Outre les impacts difficilement prévisibles qu'auront les nouvelles tendances (vieillissement démographique, commerce en ligne, technologies de type robotisation, etc.) ou les aléas climatique ou sanitaire sur l'emploi, les acquis peuvent être

[1] Analyse de la Ville de Longueuil basée sur Statistique Canada, Recensement 2016.

fragilisés notamment par la création de nouveaux pôles d'emplois dans la ville ou en périphérie si ceux-ci ne se font pas en complémentarité avec les pôles existants;

f) Certains secteurs d'emplois axés sur le commerce, tels que le boul. Taschereau ou le chemin de Chambly, présentent des caractéristiques de dévitalisation sur certains tronçons qui mettent en péril leur attractivité;

g) La présence de pôles d'emplois au cœur de la trame urbaine peut générer des nuisances sur les milieux de vie environnants (bruit, circulation, pollution, etc.), engendrant une problématique de cohabitation.

Tableau 3 : Pôles d'emplois et axes économiques structurants[1]

	Envergure	Emplois	Activité dominante	Principales caractéristiques
PÔLES INDUSTRIELS ET D'AFFAIRES STRUCTURANTS				
Parc industriel Jean-Neveu *	Métropolitaine	9900	Industrielle	Voir tableau 4
Parc industriel Marie-Victorin *	Métropolitaine	6400	Industrielle	
Parc industriel Pilon	Régionale	3600	Industrielle	
Zone aéroportuaire de Longueuil	Régionale	2600	Industrielle	
Parc industriel Saint-Hubert	Régionale	1500	Industrielle	
Parc industriel L.-Gérard-Leclerc	Régionale	1000	Industrielle	
Parc industriel Litchfield	Locale	750	Industrielle	
PÔLES DE SERVICES ET DE BUREAUX STRUCTURANTS				
Pôle du savoir (Centre-ville)	Métropolitaine	7000	Institutionnelle bureau	a) Centre économique névralgique de la Ville b) Localisation stratégique c) Dynamisme, mixité de fonctions d) Pôle intermodal e) Fort potentiel de développement
Pôle de la santé	Métropolitaine	5300	Institutionnelle	a) Pôle institutionnel d'envergure articulé autour de l'Hôpital Charles-Le Moyne b) Diversité d'emplois tertiaires
Pôle multifonctionnel M.-Chartrand	Régionale	3800	Institutionnelle commerciale	a) Pôle institutionnel important (Hôpital Pierre-Boucher, palais de justice) b) Lieu structurant d'emplois en matière de santé
Pôle Roland-Therrien	Régionale	2100	Institutionnelle commerciale	a) Grands employeurs (Cégep, UPA, etc.) b) Fort potentiel de redéveloppement
AXES MULTIFONCTIONNELS STRUCTURANTS				
Corridor de l'axe Taschereau **	Métropolitaine	2800	Commerciale	a) Diversité d'emplois tertiaires b) Fort potentiel de redéveloppement
Chemin de Chambly (nord de la R116)	Régionale	11 000	Commerciale	a) Diversité d'emplois tertiaires b) Bon potentiel de redéveloppement c) Dévitalisation de certains tronçons
Boul. Cousineau (sud de la R116)	Régionale	6800	Commerciale	a) Emplois tertiaires concentrés dans deux pôles b) Bon potentiel de redéveloppement
AXE COMMERCIAL STRUCTURANT				
Boul. des Promenades***	Métropolitaine	800	Commerciale	a) Emplois tertiaires complémentaires aux Promenades St-Bruno

* *Dans le pôle d'emplois d'envergure métropolitaine Longueuil-Boucherville*

** *Dans le pôle commercial d'envergure métropolitaine se prolongeant vers Brossard*

*** *Dans le pôle commercial d'envergure métropolitaine des Promenades St-Bruno*

[1] Estimations basées sur les secteurs de recensement de Statistique Canada de 2011, DEL, 2013 (pôles industriels) et les données relatives aux permis de places d'affaires.

31. **Les enjeux en termes d'emplois sont les suivants :**

a) Maintien de l'attractivité économique de Longueuil et compétitivité des pôles d'emplois établis (attraction et rétention d'une main-d'œuvre qualifiée);

b) Adaptation aux nouvelles tendances technologiques (robotisation, achat en ligne, etc.) et structurelles (réalités sanitaires, défis climatiques, vieillissement de la population, etc.);

c) Équilibre entre le développement à des fins économiques et la préservation des espaces essentiels à la qualité de vie (espaces verts, milieux écologiques, etc.);

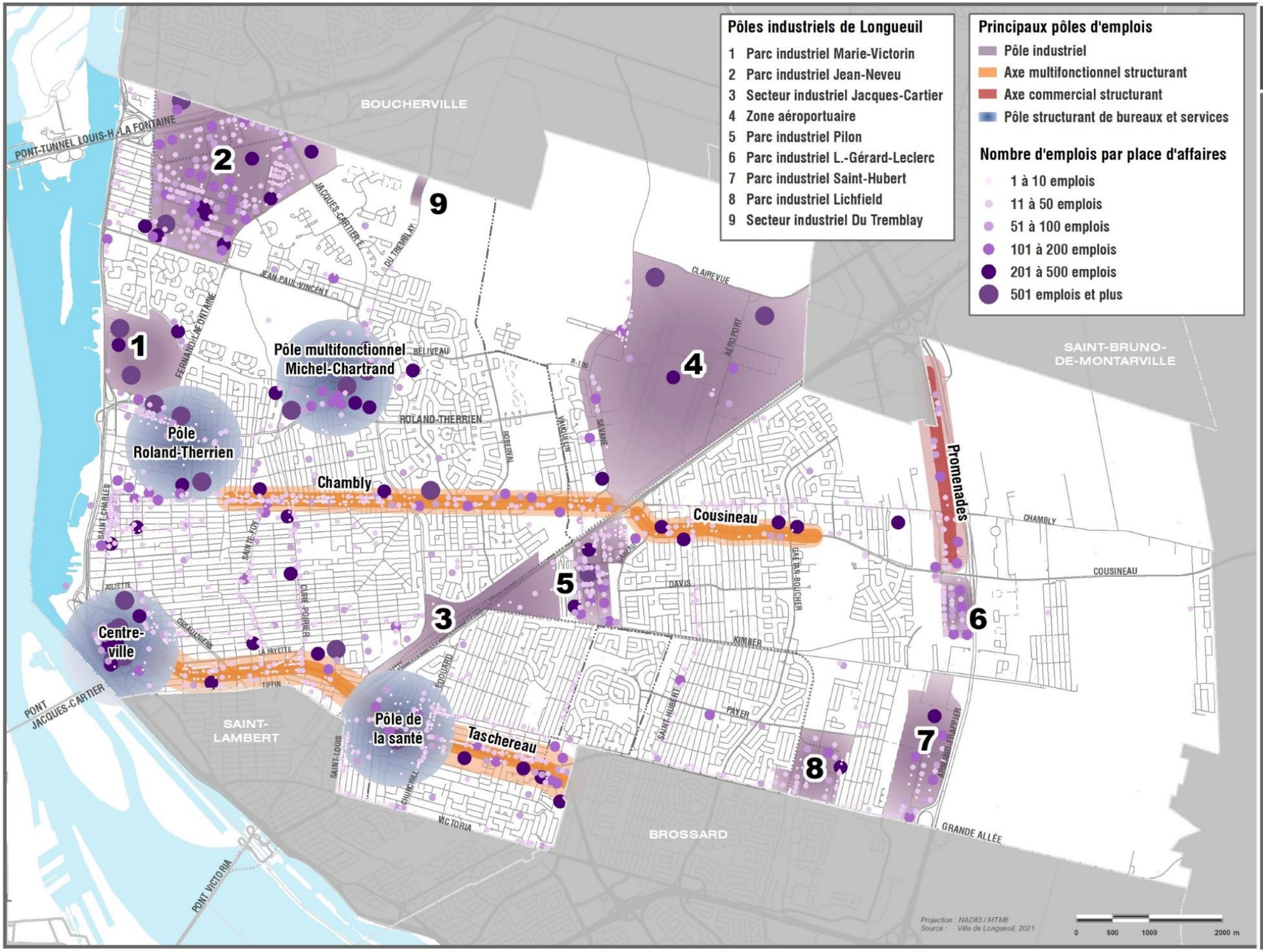
d) Mutations dans les paradigmes (tertiarisation de l'économie, aménagement durable, qualité de vie des travailleurs, etc.).

32. L'orientation 2 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'emplois.

Pôle d'emplois du centre-ville | Ville de Longueuil

Agence spatiale canadienne | Ville de Longueuil

Industrie au parc industriel Pilon | Ville de Longueuil



CARTE 4

PLAN D'URBANISME

Pôles d'emplois et axes économiques

02-2021

SOUS-SECTION III LES LIEUX D'ACTIVITÉS COMMERCIALES

33. **Les faits saillants sont :**

a) L'offre commerciale de Longueuil s'articule principalement (75 % des superficies commerciales) autour des huit grands axes illustrés à la carte 5 et ses principales caractéristiques sont énoncées au tableau 3;

b) D'autres artères contribuent à la desserte commerciale de la Ville et proposent une offre plus locale (rues Saint-Louis et Victoria, Grande Allée, boul. Churchill, Marie-Victorin et Sainte-Foy et montée Saint-Hubert);

c) La hiérarchie commerciale est complétée par une offre plus ponctuelle ou de quartier (boul. Adoncour, Édouard et Jacques-Cartier, rues De Gentilly, de Lyon, Sainte-Hélène et Saint-Jean et chemin Du Tremblay, notamment);

d) La structure commerciale de Longueuil comprend plus de 1650 locaux commerciaux[1] dont :

   i. 479 commerces de biens durables et semi-durables (266 775 m^2 – 53 %);

   ii. 368 commerces de biens courants (136 060 m^2 – 27 %);

   iii. 389 restaurants (70 520 m^2 – 14 %);

   iv. 439 services (30 080 m^2 – 6 %);

e) La population est bien desservie en biens courants et biens pour la maison. L'offre commerciale globale est toutefois surabondante, ce qui pénalise certains secteurs commerciaux dont la clientèle est davantage diluée, entraînant un impact sur la vitalité, le dynamisme ou l'attractivité commerciale de Longueuil;

f) Le développement commercial des artères plus locales peut impacter négativement les grands secteurs commerciaux, dont certains ont des tronçons fragilisés. À l'inverse, une structure trop fragmentée (sans pôle commercial structurant) diminue la force d'attraction des activités commerciales de Longueuil en incitant ses consommateurs à se tourner vers des regroupements commerciaux mieux structurés hors de Longueuil[2];

g) Plusieurs signes témoignent du manque de dynamisme commercial de certaines rues et artères (discontinuité des activités commerciales, locaux vacants, cadre bâti dévitalisé, désuétude de certains bâtiments commerciaux linéaires, etc.);

h) Certains milieux de vie ne disposent pas d'une offre alimentaire de proximité adéquate. Cette situation est davantage préoccupante dans les secteurs plus défavorisés. Certaines portions du territoire sont également qualifiées de déserts alimentaires[3];

i) L'offre de locaux commerciaux excédentaire a favorisé, de manière naturelle, le redéveloppement de certaines portions d'artères commerciales à des fins résidentielles;

j) Le développement de regroupements commerciaux en périphérie des milieux de vie ou à l'extérieur de Longueuil a modifié le comportement des consommateurs qui ont délaissé certains commerces sur rue et lieux commerciaux de première génération (axes Taschereau, Chambly, etc.), provoquant entre autres la relocalisation de certains détaillants, la présence de déserts alimentaires ou la dévitalisation de certains tronçons.

34. ### Les grands constats de la fonction commerciale

35. Les trois grands constats qui suivent, encore actuels, se dégageaient de l'analyse de la fonction commerciale du territoire en 2015[4] :

a) **La structure commerciale de Longueuil a une influence régionale limitée.** La diminution du rayonnement de ses établissements de grande surface est directement reliée à l'intensification de l'offre commerciale en périphérie (Promenades St-Bruno, Quartier DIX30, etc.);

b) **Des projets structurants sont à l'étude aux points d'accès de transport collectif du territoire.** La réalisation de quartiers TOD autour du métro ou de la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert ainsi que dans le pôle Roland-Therrien ou le long du boul. Taschereau constitue des opportunités de développement résidentiel/mixte qui deviendront un moteur important de développement commercial;

---

[1] GROUPE ALTUS. Diagnostic commercial de la Ville de Longueuil. 2015. page 33. Note : seuls les commerces répondants à ces typologies ont été retenus : biens durables et semi-durables, biens courants, services et restaurants. Exclus: bureaux, commerces associés à l'automobile et au divertissement, grossistes, commerces d'articles usagés, bar, écoles spécialisées, etc.

[2] GROUPE ALTUS. Diagnostic commercial de la Ville de Longueuil. 2015. Page 83.

[3] Direction de la santé publique de la Montérégie. Saines habitudes de vie et Planification, évaluation-recherche, 2013. Accessibilité géographique aux commerces d'alimentation. Le désert alimentaire est un secteur où le centre géographique est situé à plus de 1 km d'un commerce et se retrouvant dans le quintile 5 de la défavorisation matérielle.

[4] GROUPE ALTUS. Diagnostic commercial de la Ville de Longueuil. 2015. Pages 75-77.

c) **La part de Longueuil dans le marché de la Rive-Sud tend à diminuer (biens durables et semi-durables).** La perméabilité des frontières et la consolidation des pôles commerciaux en périphérie ont induit une augmentation des fuites commerciales. Le rendement commercial en sol longueuillois a conséquemment diminué et l'offre commerciale s'est délocalisée vers l'extérieur, rendant plus fragiles certaines artères commerciales.

Tableau 4 : Caractéristiques des principaux secteurs commerciaux en 2015[1]

	1˚	2˚	3˚	4˚	5˚	6˚	7˚
1˚	Secteur	Rayonnement	Superficie commerciale occupée (m^2)	Biens durables et semi-durables	Biens et services courants	Restaurant	Caractéristiques
2˚	TASCHEREAU	Régional	1 047 850	**67 %**	22 %	11 %	Forte présence de BDSD, principale concentration commerciale de Longueuil
3˚	CHAMBLY	Ville	985 600	40 %	**43 %**	17 %	Principale concentration de biens et services courants, composante BDSD non négligeable
4˚	PROMENADES	Suprarégional	561 660	**97 %**	0 %	3 %	Fortement axé sur les biens pour la maison
5˚	COUSINEAU	Régional	517 480	**46 %**	41 %	12 %	Costco et Réno-Dépôt donnent la vocation régionale, présence d'un pôle de proximité coin Gaétan-Boucher
6˚	ROLAND-THERRIEN	Ville	494 070	**64 %**	27 %	8 %	Présence de grandes surfaces et de supermarchés comme locomotives
7˚	SAINT-LAURENT	Ville	239 240	**50 %**	32 %	18 %	Auparavant secteur de rayonnement régional (Place Longueuil)
8˚	CURÉ-POIRIER	Quartier	132 560	39 %	39 %	22 %	Biens et services de proximité, mais sans épicerie
9˚	SAINT-CHARLES	Ville	105 500	3 %	**54 %**	**43 %**	Noyau villageois caractérisé par les commerces de proximité et de restauration
10˚	AILLEURS	Quartier Proximité	1 334 950	37 %	**45 %**	18 %	Offre diffuse sur les artères plus locales : Churchill, Grande-Allée, Sainte-Foy, Saint-Louis, Victoria, Sainte-Hélène, montée Saint-Hubert, etc.
11˚	**TOTAL**		**5 418 910**				

36. ## Les grandes tendances à venir dans le commerce de détail

37. Les grandes surfaces qui reposent sur le modèle d'affaire de la grande distribution devraient encore dominer le secteur du détail à court terme. À plus long terme, deux grands facteurs agiront sur l'évolution du secteur du détail : les innovations technologiques (achat en ligne, etc.) et l'évolution de la demande (décroissance et vieillissement de la population, revenu disponible, etc.). Les aléas climatique ou sanitaire auront aussi leur lot de répercussions. L'offre commerciale de demain pourrait en outre être influencée par :

a) Le développement de l'industrie des services répondant aux besoins d'une population vieillissante;

b) La réduction du nombre et de la taille des magasins;

c) Le développement de lieux d'achats mixtes et distinctifs (qualité de l'expérience de magasinage, concept « lifestyle »);

d) La disparition de certains types de commerces et la consolidation de nouvelles fonctions de distribution (livraison directe, lieu de cueillette, etc.) engendrées par la hausse des ventes en ligne;

e) La responsabilisation sociale et environnementale des entreprises répondant aux valeurs des consommateurs (produits biologiques, équitables ou écologiques, nouveaux critères de construction, etc.);

f) La nécessité de s'adapter à une crise sanitaire ou climatique : fermeture de commerces plus vulnérables ou moins adaptés, achat local valorisé, numérisation des établissements, etc.

38. Malgré le ralentissement anticipé de la demande en nouvelles superficies commerciales, les magasins et les artères commerciales continueront à faire partie du paysage urbain, particulièrement pour deux ensembles de produits : les

[1] GROUPE ALTUS. Diagnostic commercial de la Ville de Longueuil. 2015. Page 74.

produits et services courants (aliments, plantes, produits et services personnels ou de santé, etc.) et les produits qui impliquent l'expérience des sens (biens mode, bijoux, cadeaux, restaurants, cafés, etc.). Au-delà de ces considérations, les artères et centres commerciaux jouent un rôle de première importance en tant que lieux de socialisation dans l'espace public et doivent faire l'objet d'une attention particulière afin de demeurer dynamiques et attractifs.

39. **Les enjeux en termes d'activités commerciales sont les suivants :**

a) Hiérarchisation et complémentarité de l'offre commerciale sur le territoire;

b) Optimisation de la vitalité et de l'attractivité des espaces dédiés à des fins commerciales ;

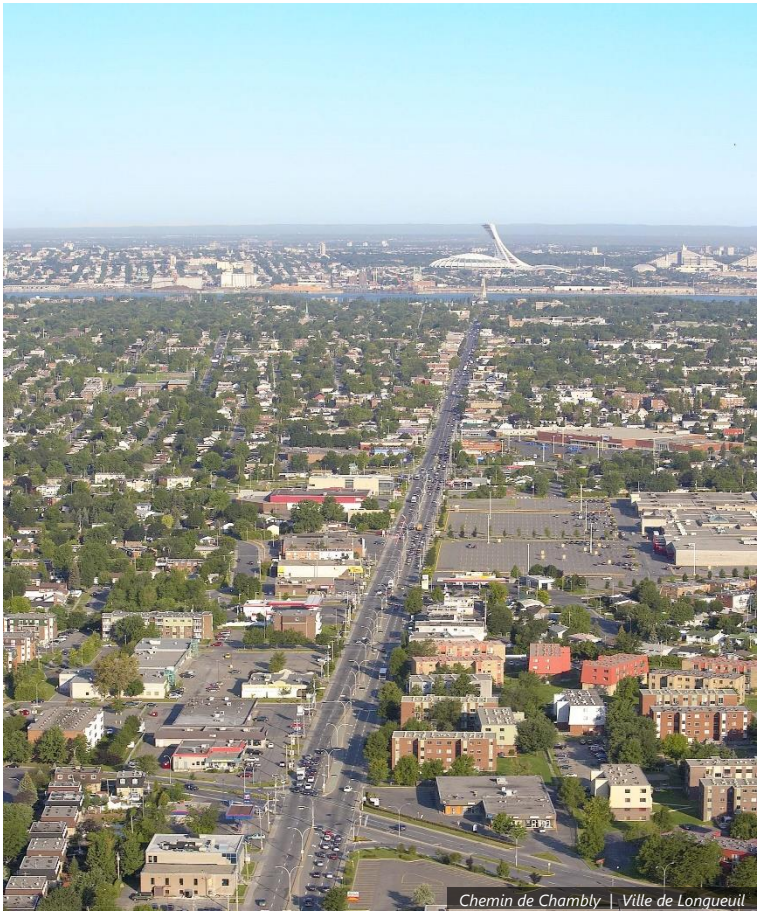
c) Offre suffisante en commerce et services de proximité près des milieux de vie;

d) Dévitalisation de certains secteurs commerciaux;

e) Fuite commerciale vers les pôles commerciaux suprarégionaux;

f) Évolution des habitudes de consommation (achats en ligne, etc.).

40. L'orientation 2 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'activités commerciales.

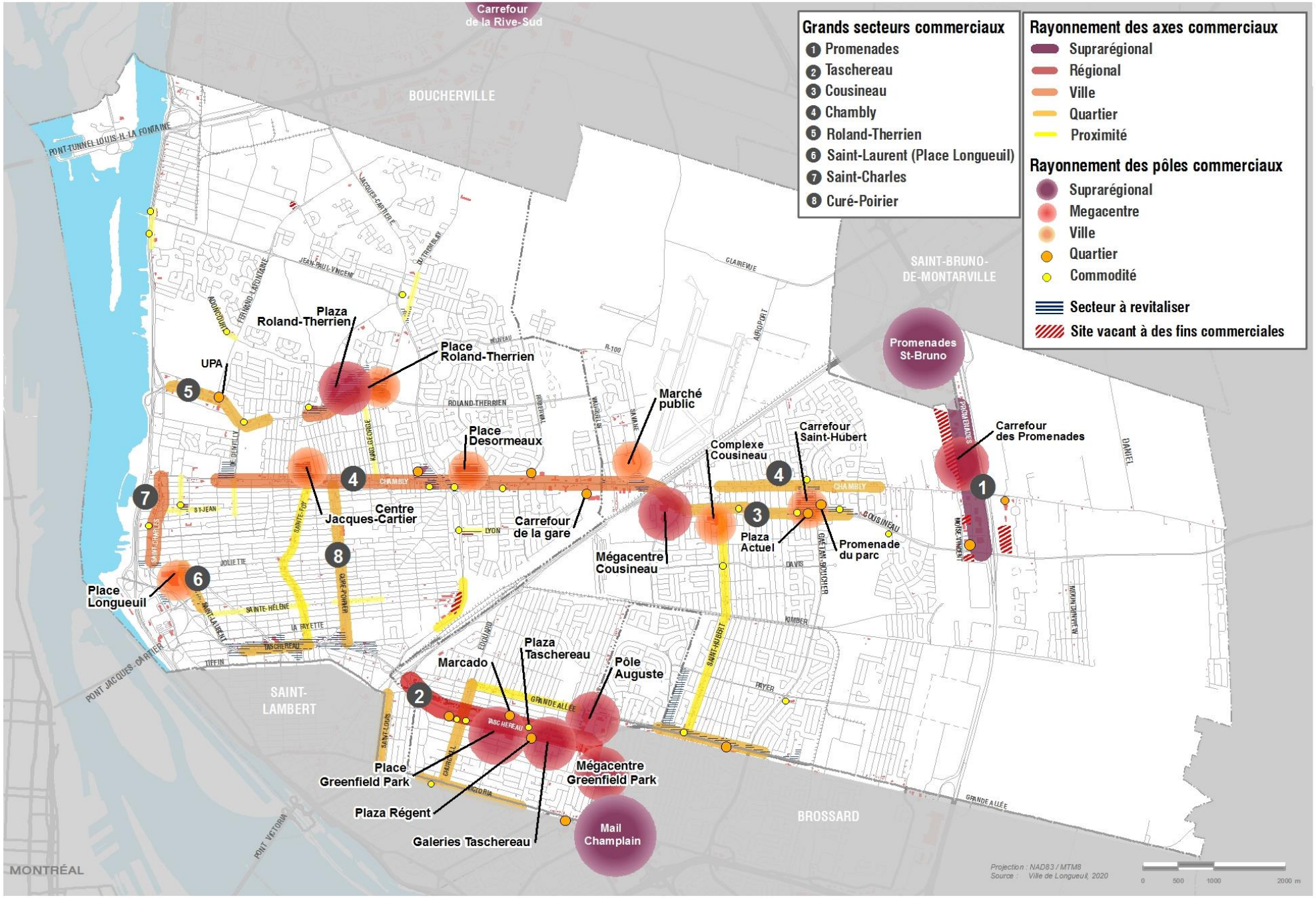


Chemin de Chambly | Ville de Longueuil

Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

Marché public | Ville de Longueuil

Rue Saint-Louis | Ville de Longueuil



CARTE 5

PLAN D'URBANISME

Structure commerciale

06-2020

SOUS-SECTION IV LES LIEUX D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

41. **Les faits saillants sont :**

a) L'offre industrielle de Longueuil se concentre dans les huit parcs ou secteurs industriels du territoire illustrés à la carte 4 qui comprennent plus de 800 entreprises créant plus de 26 000 emplois[1]. Un neuvième secteur (Du Tremblay) n'est pas encore développé;

b) Longueuil, bien positionnée dans le Grand Montréal en termes d'offre industrielle, accueille de grandes entreprises de renommée mondiale telles que Pratt & Whitney Canada, Agropur et Héroux Devtek. L'arrivée de Molson Coors confirme ce constat et permet de diversifier sa base industrielle;

c) La vitalité industrielle de Longueuil découle principalement de sa localisation centrale, de son accessibilité routière, ferroviaire et aéroportuaire, de son positionnement dans des créneaux d'excellence (aérospatiale, bioalimentaire, logistique et énergie) et de son économie multisectorielle concentrant des entreprises de calibre international;

d) L'aéroport et le transport aérien, favorables aux activités à forte valeur ajoutée, sont aussi des forces de la Ville;

e) Les principales faiblesses freinant son développement sont liées à la rareté des terrains, au déclin du secteur manufacturier et à la tertiarisation de l'économie, à la vétusté ou à la problématique d'accessibilité (accès directs, congestion, etc.) de certains parcs industriels, aux investissements requis pour leur mise en valeur ou à niveau, à la cohabitation avec les milieux résidentiels adjacents ou à la faible présence de services municipaux dans les parcs industriels établis;

f) La disponibilité en superficies industrielles est de plus en plus restreinte, en particulier les terrains de grande superficie. Les principaux espaces disponibles se concentrent le long de l'A30, mais leur superficie demeure conditionnelle à la caractérisation des milieux à documenter qui s'y trouvent;

g) La présence d'usages non industriels dans les parcs industriels restreint la disponibilité en espaces alors que la priorité devrait être donnée aux entreprises manufacturières ou à haute valeur ajoutée, notamment;

h) L'offre réduite en terrain entraîne les fuites industrielles vers d'autres localités, mais restreint aussi les entreprises qui envisagent une expansion de leurs activités. Dans une perspective de vitalité économique et de maintien de l'attractivité de Longueuil, le manque imminent de terrains disponibles rendra nécessaire la mise en œuvre de stratégies d'optimisation telles la revalorisation et la densification de certains sites existants afin d'offrir une capacité d'accueil supplémentaire d'emplois;

i) La mise en place de zones d'innovation en intelligence numérique industrielle et en aérospatiale visant notamment à :

   i. Augmenter la commercialisation des innovations, des exportations, des investissements et la productivité des entreprises;

   ii. Attirer les centres de recherche et de formation, les talents, les entrepreneurs, les grands donneurs d'ordres et les chercheurs du Québec et d'ailleurs;

   ii. Soutenir la rétention, l'expansion et l'attraction des entreprises du territoire ou d'entreprises intéressées à s'implanter à Longueuil;

   iv. Créer, à même la zone ou à proximité de cette dernière, un milieu de vie unique où il sera possible de travailler, d'étudier, de se loger et de se divertir.

j) DÉL soutient le développement économique de l'agglomération de Longueuil et offre un service d'accompagnement aux entreprises du territoire (exportation, financement, accélérateur d'entreprises, etc.).

1 Développement économique Longueuil (DÉL). Plan stratégique de développement économique. Décembre 2015.

42. ## Les grandes tendances à venir en matière de développement industriel

43. Les grandes tendances à venir en matière de développement industriel sont :

a) Outre les activités à forte valeur ajoutée qui constituent un créneau d'excellence axé sur les nouvelles technologies, différents leviers de développement économique ont été identifiés à l'échelle du Grand Montréal et sont à la portée de la Ville : énergies renouvelables, technologies propres, produits et services verts, etc.;

b) Des changements s'opèrent quant à l'aménagement durable des espaces industriels. Les tendances s'orientent vers des espaces et bâtiments flexibles et respectant des critères de performance environnementale (bâtiments durables, gestion responsable des eaux de pluie et des déchets, etc.);

c) Les entreprises doivent être créatives et avoir la capacité de se renouveler pour s'adapter aux répercussions qu'entraîneront les aléas climatiques ou sanitaires : rupture des chaines d'approvisionnement, recherche d'autonomie accrue, défis à l'exportation, numérisation des activités, etc.;

d) Les entreprises à valeur ajoutée accordent une attention particulière à l'image du site et à la qualité de vie de ses employés. Celle-ci peut se traduire par l'insertion d'espaces contribuant au confort des travailleurs et au dynamisme des lieux d'emplois (aménagements paysagers, espaces verts, mobilier urbain, réseaux cyclables et pédestres, services de proximité, etc.).

44. Ces tendances, combinées à un réseau de transport collectif efficient et à la présence de grappes d'entreprises performantes, sont autant d'éléments susceptibles d'attirer des entreprises qui se tournent davantage vers les territoires qui réussissent à concilier la création de richesse économique avec la qualité de vie et le respect de l'environnement. Les clientèles, qu'elles soient liées au secteur résidentiel, commercial ou industriel, rechercheront cette distinction et valeur ajoutée. Par la réalisation de projets distinctifs et novateurs, la Ville de Longueuil pourra accroître son attractivité et sa vitalité économique. Elle détient tous les atouts pour promouvoir, consolider et établir des espaces industriels compétitifs.

Zone aéroportuaire | Ville de Longueuil

Zone aéroportuaire | Ville de Longueuil

Parc industriel Pilon | Ville de Longueuil

Tableau 5 : Caractéristiques des secteurs industriels et d'affaires en 2015

	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°
1°	Créneau	Superficie Totale (ha)	Superficie disponible (ha) [1]	Entreprises	Dynamique: établie	Dynamique: croissance	Dynamique: dévitalisée	Caractéristiques
2°	PARC INDUSTRIEL MARIE-VICTORIN							
3°	**Aérospatial** **Industriel mixte**	70	9,29	40			■	a) Deux grandes entreprises (5000 emplois) b) Quelques bâtiments et terrains c) Proximité d'une entrée de ville (Roland-Therrien)
4°	PARC INDUSTRIEL JEAN-NEVEU							
5°	**Industriel mixte** **Logistique**	206	0,15	400	■			a) Pôle d'importance métropolitaine b) Localisation stratégique : A20/R132 et voie ferrée c) Bien établi et occupé, peu d'espace disponible (quelques locaux vacants) d) Quelques industries lourdes (au centre) e) Plus grande qualité architecturale en périphérie (A20)
6°	ZONE INDUSTRIELLE JACQUES-CARTIER							
7°	**Industriel mixte** **Transport**	72	16,52	20			■	a) Enclavé entre la R116 et un secteur résidentiel (cohabitation) b) Développement sous-jacent à la réalisation du boul. Julien-Lord c) Proximité des milieux de vie (bassin d'emplois)
8°	ZONE AÉROPORTUAIRE							
9°	**Aérospatial** **Haute technologie** **Industriel léger** **Aviation**	675	145,03	45	■			a) Concentre des entreprises liées à l'aviation, la recherche et le développement b) Fort potentiel de développement, la majorité des terrains disponibles sont propriétés de la Ville c) Proximité de l'Aéroport, de la gare, A20, A30, R116 d) Limitation de hauteur de construction (aviation) sur certains terrains
10°	PARC INDUSTRIEL PILON							
11°	**Manufacturier**	126	5,76	160	■	■		a) Deux espaces industriels scindés par un secteur résidentiel b) Secteur industriel traditionnel en transformation c) Nouvelles entreprises le long de la R116 d) Vitrine aux abords de la R116, mais accessibilité limitée
12°	PARC INDUSTRIEL L.-GÉRARD-LECLERC							
13°	**Haute technologie** **Distribution** **Manufacturier**	227	-	60	■			a) Entièrement développé b) Vitrine de l'A30 exceptionnelle c) Qualité architecturale et paysagère des développements récents
14°	PARC INDUSTRIEL SAINT-HUBERT							
15°	**Industriel mixte**	*	10,59	40		■		a) Superficies supplémentaires disponibles si Moïse-Vincent réalisé b) Vitrine de l'A30 exceptionnelle à exploiter c) Qualité architecturale et paysagère des développements récents
16°	PARC INDUSTRIEL LITCHFIELD							
17°	**Industriel lourd**	64	3,40	35			■	a) Enclavé au sein de milieux de vie (cohabitation difficile) b) Faible dynamisme (plusieurs locaux industriels vacants) c) Accessibilité véhiculaire limitée d) Faible qualité de l'architecture et des aménagements
18°	SECTEUR INDUSTRIEL DU TREMBLAY							
19°	**Industriel léger**	6	0	0		■		a) Proximité d'une entrée de ville d) Dans la continuité du parc industriel Edison de Boucherville c) Entièrement à développer
20°	**TOTAL**	**1446**	**190,74**	**800**				

* *La superficie du parc industriel de Saint-Hubert est incluse dans celle du parc industriel L.-Gérard-Leclerc*

[1] Selon Développement économique de l'agglomération de Longueuil (DÉL)

45. **Les faits saillants de l'aéroport Montréal – Saint-Hubert-Longueuil sont :**

a) Situé à environ 15 km du centre-ville de Montréal, l'aéroport jouit d'une grande visibilité (A30, R116, etc.) et bénéficie de la présence de grands acteurs, tels que Pratt & Whitney Canada, l'Agence spatiale canadienne, l'École nationale d'aérotechnique et Molson Coors;

b) La présence de deux gares de train de banlieue à la périphérie de l'aéroport offre un grand potentiel d'accessibilité en transport collectif à exploiter;

c) Son infrastructure, comprenant trois pistes, une tour de contrôle à plein temps et divers services, accueille annuellement plus de 109 000 mouvements d'aéronefs de tous types;

d) Puisqu'il constitue un atout pour les activités de la grappe aéronautique et de certains sièges sociaux, son rôle économique est à optimiser;

e) Ce secteur compte sur la présence de l'ÉNA et constitue un lieu de choix pour l'établissement d'une zone d'innovation en aérospatiale;

f) En 2010, 19 organisations exerçaient des activités reliées aux installations aéroportuaires (1064 emplois);

g) L'important potentiel de l'aéroport commande un positionnement approprié au sein du territoire métropolitain;

h) L'accès au transport aérien constitue un facteur de localisation appréciable pour les entreprises à forte valeur ajoutée. Le soutien de ces activités dans le contexte d'une économie diversifiée justifie l'importance d'exploiter le plein potentiel de l'aéroport;

i) Trois axes prioritaires de développement sont proposés : améliorer les infrastructures tant municipales qu'aéroportuaires, construire une nouvelle aérogare avec une localisation stratégique et adaptée à une clientèle d'affaires et miser sur le développement de l'aviation d'affaires pour assurer la croissance de l'aéroport.

46. **Les enjeux en termes d'activités industrielles sont les suivants :**

a) Cohabitation des espaces à vocation économique avec les milieux résidentiels avoisinants;

b) Rareté de grands espaces pour le développement d'usages industriels;

c) Disponibilité en superficie de terrain industriel sans contrainte et mise en valeur difficile de certains espaces industriels vacants (contamination des sols);

d) Espace souvent insuffisant pour l'agrandissement et l'expansion d'entreprises existantes;

e) Requalification des bâtiments industriels vacants ou sous-utilisés et optimisation de l'occupation du sol;

f) Diversification des créneaux industriels porteurs d'avenir;

g) Maintien de la viabilité économique et des emplois tributaires des tendances du marché : virage numérique, gestion de l'innovation, accès à une main-d'œuvre qualifiée;

h) Capacité des infrastructures limitée;i) Mise en valeur de l'aéroport.

47. L'orientation 2 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'activités industrielles.

Zone aéroportuaire et zone agricole | Ville de Longueuil

SECTION 3 LE MILIEU AGRICOLE ET L'AGRICULTURE URBAINE

48. Nichée dans la vallée du Saint-Laurent, la zone agricole de Longueuil compte des terres parmi les plus fertiles du Québec et recèle un potentiel agricole exceptionnel, grâce entre autres au rendement élevé qu'offre la qualité de ses sols pour une vaste gamme de grandes cultures, à son climat ou à sa topographie.

SOUS-SECTION I L'EXPLOITATION DES TERRES AGRICOLES

49. **Les faits saillants sont :**

a) La zone agricole de Longueuil représente 2694 ha, ce qui correspond approximativement au quart de la superficie totale terrestre de Longueuil;

b) Bien qu'elle bénéficie d'une position stratégique à proximité des marchés et des milieux de vie, la zone agricole est relativement peu occupée et ses terres sont peu cultivées (30 %), comparativement aux autres villes liées de l'agglomération, notamment Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville;

c) La zone agricole de Longueuil est constituée de deux secteurs distincts. Le premier se situe à proximité de l'aéroport et il est majoritairement occupé par de la grande culture. Le second est situé à l'est de l'A30 et il est majoritairement à l'état de friche, en raison principalement du morcellement des terres, de la présence d'écosystèmes et de bois et corridors forestiers et du *Règlement sur les exploitations agricoles* (*REA*);

d) En 2010, Longueuil comptait 13 exploitations agricoles[1], dont la majorité pratique des activités de grande culture;

e) Quelques exploitations sont orientées vers la production maraîchère et utilisent la méthode du circuit court (kiosques à la ferme, autocueillette, etc.) pour leur mise en marché;

f) Dans un objectif de revalorisation de la zone agricole, quatre sous-secteurs sont identifiés comme zone prioritaire d'aménagement agricole au Schéma;

g) Le projet d'Éco-territoire21 préconise une mise en valeur écoresponsable du territoire agricole. Ce projet, en planification, s'inscrit dans les efforts menés régionalement pour démontrer qu'il est possible de remettre en culture des terres malgré les contraintes du *REA*, et ce, tout en contrôlant les impacts sur l'environnement;

h) En 2014, le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de l'agglomération de Longueuil proposait quatre composantes fondamentales : la réalisation d'une stratégie d'organisation, la mise en place d'une étude sur l'identité territoriale, la réalisation d'un Carrefour d'innovation bioalimentaire ainsi que des actions ciblées au niveau du territoire et des entreprises agricoles;

i) Six îlots déstructurés, principalement situés le long du chemin de Chambly, ont été reconnus par la CPTAQ. De superficies restreintes, ils sont destinés à la fonction résidentielle.

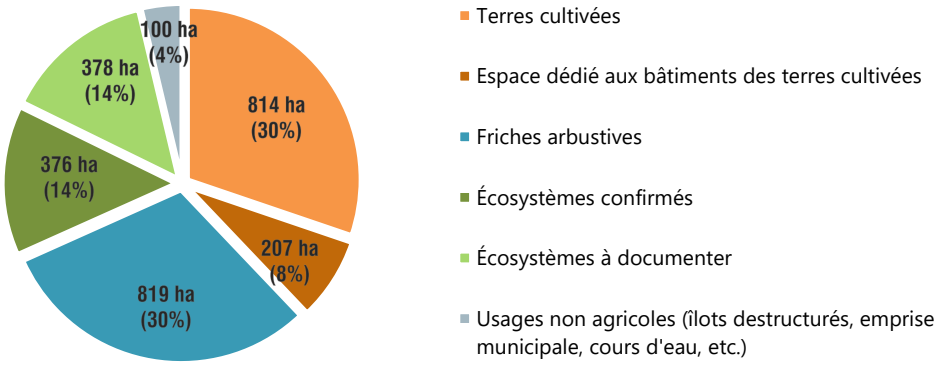
Zone agricole | Ville de Longueuil

[1] Portrait statistique agricole de l'agglomération de Longueuil préparé par le MAPAQ, version modifiée de décembre 2012

Tableau 6 : Superficies agricoles exploitées et cultivées en 2013[1]

	Superficie du territoire municipal (ha)	Superficie agricole (% du territoire municipal) (ha)	Superficie exploitée[2] (% de la zone agricole (ha))	Superficie cultivée (% de la zone agricole) (ha)
Boucherville	7122	3689 (51,8 %)	2747 (74,5 %)	2615 (70,9 %)
Brossard	4500	1512 (33,6 %)	247 (16,3 %)	231 (15,3 %)
Longueuil	**11 585**	**2694 (23,3 %)**	**1026 (38,1 %)**	**814 (30,2 %)**
Saint-Bruno	4222	1258 (29,8 %)	726 (57,7 %)	579 (46 %)
Saint-Lambert	758	--	--	--
AGGLOMÉRATION	**28 163**	**9153 (32,5 %)**	**4746 (51,9 %)**	**4238 (46,3 %)**

Figure 4 : Occupation de la zone agricole en 2013[3]



50. **Les enjeux en matière d'activités agricoles sont les suivants :**

a) Contraintes associées au *REA*;

b) Morcellement des terres agricoles;

c) Développement et diversification des activités agricoles (multifonctionnalité, agriculture nourricière et de proximité) adaptés à son contexte périurbain et aux contraintes techniques et réglementaires;

d) Accessibilité et attractivité de la zone agricole;

e) Pérennité des entreprises agricoles;

f) Planification globale intégrant productions agricoles, paysages, services et activités de loisir;

g) Création de liens physiques et économiques entre les secteurs urbain et rural;

h) Définition d'une image distinctive au niveau du territoire agricole;

i) Compatibilité de l'agriculture avec les milieux résidentiels limitrophes;

j) Adaptation aux effets d'une crise sanitaire ou climatique : recherche accrue d'une autonomie alimentaire, production locale valorisée, accessibilité et attractivité de la main-d'œuvre, etc.;

k) Arrivée de nouveaux modèles de production agricole (fermes verticales, permaculture, etc.);

l) Évolution des attentes des consommateurs (qualité des aliments, pesticides, bio, achat local, etc.).

51. L'orientation 2 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'activités agricoles.

[1] Agglomération de Longueuil (2013), PDZA

[2] Comprends les superficies cultivées et celles occupées par les bâtiments.

[3] Agglomération de Longueuil (2017), Schéma et Agglomération de Longueuil (2013), PDZA

CARTE 6

PLAN D'URBANISME

Territoire et activités agricoles

06-2020

SOUS-SECTION II L'AGRICULTURE URBAINE

52. D'année en année, l'agriculture urbaine regagne en popularité. Du simple potager privé à la parcelle de jardin communautaire en passant par les toitures et les murs productifs, ce mode de culture permet non seulement d'améliorer l'offre en aliments frais dans les milieux de vie, mais contribue aussi à embellir le paysage, à accroître la biodiversité du territoire et à favoriser un plus grand sentiment d'appartenance des citoyens. Cet enthousiasme démontre la volonté des collectivités à se mobiliser dans le but d'obtenir une meilleure qualité de vie ainsi qu'une agriculture de proximité pour développer un système alimentaire résiliant, sécuritaire et diversifié.

53. Plusieurs documents, dont le Schéma ainsi que la récente Politique des saines habitudes de vie de la Ville de Longueuil, soulèvent l'importance et encouragent la pratique de l'agriculture urbaine au sein de la collectivité. La Ville de Longueuil a adopté sa première Politique en agriculture urbaine en janvier 2020. Par des actions simples et accessibles à tous, cette Politique cherche à promouvoir les bonnes pratiques en agriculture urbaine et son déploiement sur l'ensemble du territoire.

54. **Les faits saillants sont :**

a) Longueuil participe, accompagne et réalise plusieurs projets sur son territoire : jardins communautaires et aménagements comestibles dans différents parcs, projet éducatif de ruches sur un bâtiment municipal, distribution de semences, de plants et d'arbres fruitiers, etc.;

b) Plusieurs initiatives sont entreprises par des entreprises privées, des organismes communautaires, des institutions, ainsi que par les citoyens;

c) Une quarantaine d'organisations pratiquant l'agriculture urbaine participative (OBNL, institutions d'enseignement, bâtiments et lieux municipaux, etc.)[1] sont répertoriées sur le territoire, ces dernières réalisant plus de 60 projets différents en plus des initiatives ponctuelles des citoyens (jardins potagers, bacs de jardinage, etc.).

55 **Les enjeux en matière d'agriculture urbaine sont les suivants :**

a) Développement et diversification de l'agriculture urbaine adapté à son contexte urbain ou aux contraintes réglementaires;

b) Accessibilité à des jardins communautaires ou collectifs, notamment dans les secteurs résidentiels plus denses;

c) Intégration de l'agriculture urbaine dans la planification des projets et dans les milieux de vie;

d) Compatibilité de l'agriculture urbaine dans un contexte d'urbanité compacte;

e) Adaptation aux effets d'une crise sanitaire ou climatique : recherche accrue d'une autonomie alimentaire, production locale valorisée, etc.;

f) Arrivée de nouveaux modèles de production agricole (fermes sur toit, toits verts, poules urbaines, etc.);

g) Évolution des attentes des consommateurs (qualité des aliments, pesticides, bio, etc.).

56. L'orientation 2 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'agriculture urbaine.

Agriculture urbaine | Ville de Longueuil

[1] Politique en agriculture urbaine, janvier 2020.

SECTION 4 LES LIEUX D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE ET L'ENVIRONNEMENT

57. La Ville de Longueuil souhaite accroître sa résilience face aux enjeux environnementaux comme la crise climatique et la perte de la biodiversité et susciter des changements de comportement durable chez ses citoyens et entreprises, notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), de l'empreinte carbone, de protection des arbres, de valorisation des matières résiduelles, de bénéfices associés au verdissement et à une plus grande biodiversité ou d'économie de l'eau potable. La nécessité d'assurer la transition écologique avec des pratiques durables et résilientes est plus que jamais importante.

58. À cet égard, la Ville a d'ailleurs adopté en 2020, une déclaration pour la lutte aux changements climatiques qui vise plus particulièrement les interventions qui auront des d'impacts significatifs sur :

a) L'adaptation aux changements climatiques;

b) La réduction des GES sur le territoire de la Ville;

c) La gestion des eaux et des matières résiduelles;

d) Le verdissement déjà entamé par la Ville, notamment pour combattre les îlots de chaleur, compenser les pertes associées à l'agrile du frêne, retenir les eaux de pluie ou filtrer les microparticules de l'air.

59. La crise sanitaire mondiale débutée en 2020 a également mis à rude épreuve la population et nos écosystèmes urbains, nous faisant prendre conscience de leur fragilité et de leur vulnérabilité. Les personnes les plus vulnérables ont été les plus touchées par cette crise, tout comme elles le seront par l'urgence climatique, d'où l'importance d'une transition écologique pour mieux faire face aux risques environnementaux, économiques et sociaux auxquels nous sommes déjà exposés. La transition écologique passe par la résilience (quantité d'impacts auxquels un secteur peut résister avant de subir une transformation complète) et l'adaptation (activité ou mesure qui réduit les effets négatifs du changement climatique) aux changements climatiques. La Ville de Longueuil place donc la transition écologique au cœur de sa réflexion pour favoriser des façons de faire plus respectueuses de l'environnement.

SOUS-SECTION I LA BIODIVERSITÉ

60. Les infrastructures vertes forment un réseau d'espaces verts, naturels (écosystèmes d'intérêt écologique, boisés, cours d'eau, habitats écologiques, etc.) ou aménagés (parcs, jardins, terres agricoles, etc.) qui soutiennent la vie d'espèces animales et végétales, les processus écologiques, la qualité de l'air et de l'eau, et qui contribuent à la santé humaine et la qualité de vie[1].

61. Le territoire de Longueuil se distingue par la présence de milieux naturels et d'espaces verts diversifiés. Grâce notamment à leur rôle à l'égard du maintien de la biodiversité, à leur capacité de filtration des eaux de pluie ou à leur impact favorable sur la diminution des îlots de chaleur, ces espaces contribuent à la qualité des milieux de vie en plus de favoriser le maintien d'un équilibre avec le milieu urbain.

62. ### Les écosystèmes d'intérêt écologique

63. Les écosystèmes d'intérêt écologique, illustrés à la carte 7, sont des milieux naturels dont l'intérêt écologique a été confirmé. Ils peuvent être constitués de boisés, de milieux humides ou de cours d'eau. Bien que certains de ces écosystèmes permettent des activités récréatives, ils ont avant tout une vocation naturelle. Des portions d'écosystèmes d'intérêt écologique sont également identifiées comme milieu de conservation prioritaire à la carte 7.

[1] http://collectivitesviables.org/articles/infrastructure-verte/

Tableau 7 : Écosystèmes d'intérêt écologique

	1°	2°	3°	4°	5°
1°	**Nom**	**Type de parc ou espace vert [1]**	**Propriétaire**	**Protection autre qu'affectation**	**Sup. (ha)**
2°	Îlot de la Baronnie et espace fluvial	Îlot de verdure et fleuve	Gouvernement fédéral	aire protégée	347
3°	Boisé Du Tremblay	Parc nature	Ville, Nature-Action Québec et propriétaires privés	refuge faunique[2]	266
4°	Parc Michel-Chartrand	Parc nature	Ville		166
5°	Parc de la Cité	Parc nature	Ville		109
6°	Boisé de Saint-Hubert (R112)	-	Ville et propriétaires privés		67
7°	Île Charron		Gouvernement provincial		23
8°	Boisé de Saint-Hubert (Route verte)	-	Ville et propriétaires privés		19
9°	Boisé Faubourg Cousineau	-	Ville		10
10°	Boisé du Terroir	Parc nature	Ville		10
11°	Pointe Du Marigot	Parc nature	Ville		9
12°	Parc Marie-Victorin	Parc nature	Ville		8
13°	Boisé Fonrouge		Ville et propriétaires privés		8
14°	Marais Darveau	-	Propriétaires privés		6
15°	Ruisseau Daigneault (sauf plaine Litchfield)	Corridor riverain	Ville		6
16°	Marais Pacific	Parc nature	Ville		3
17°	**Superficie totale protégée**				**1057**
18°	% de la superficie totale (12 300 ha)				9 %

64. ## Les autres composantes naturelles du territoire

65. Une portion du territoire est occupée par des ensembles naturels susceptibles d'être d'intérêt et dont la valeur écologique reste à confirmer. Ils sont illustrés à la carte 7 comme milieux à documenter. La quasi-totalité de ces milieux se trouve cependant dans des portions du territoire en attente de développement.

66. Les milieux humides (marais, marécages, tourbières, etc.), dont le rôle est essentiel dans le maintien de la biodiversité en raison notamment de la richesse de leurs habitats floristiques et fauniques, de leur utilité dans l'approvisionnement des eaux souterraines et de leur fonction filtrante, sont illustrés à la carte 8. Diverses mesures (lois, règlements) protègent ces milieux et encadrent les interventions permises.

67. Les ensembles boisés structurants, illustrés à la carte 8, possèdent un rôle écologique de premier plan grâce à la diversité de la faune et de la flore qu'ils abritent, tout en contribuant à l'amélioration de la qualité de vie de la population, notamment en offrant des îlots de fraicheur ou en jouant un rôle important dans la qualité de l'air.

68. La présence d'espèces fauniques ou floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être constitue une des caractéristiques permettant de confirmer la valeur d'un milieu naturel. À cet égard, quelques sites ont été répertoriés par le MELCC sur le territoire de Longueuil, certains accueillant la rainette faux-grillon de l'Ouest, une espèce désignée comme vulnérable.

[1] Ville de Longueuil (2014) Plan directeur des parcs, espaces verts et parcs-nature.

[2] Le statut de refuge faunique s'applique uniquement sur la portion municipale du boisé.

69. Le nouveau Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de l'agglomération de Longueuil en cours d'élaboration permettra de confirmer la valeur écologique de ces différentes composantes naturelles. Les conclusions de ce Plan permettront notamment d'actualiser ou de bonifier les données du tableau 7 et de préciser davantage les orientations et actions du Plan d'urbanisme en matière de protection et de mise en valeur des ensembles naturels d'intérêt.

70. **Les faits saillants sont :**

a) En 2017, les superficies protégées atteignent 9 % de la superficie totale de la ville. Cette superficie est considérable compte tenu du fait que Longueuil est fortement urbanisé et ne compte aucun parc national sur son territoire;

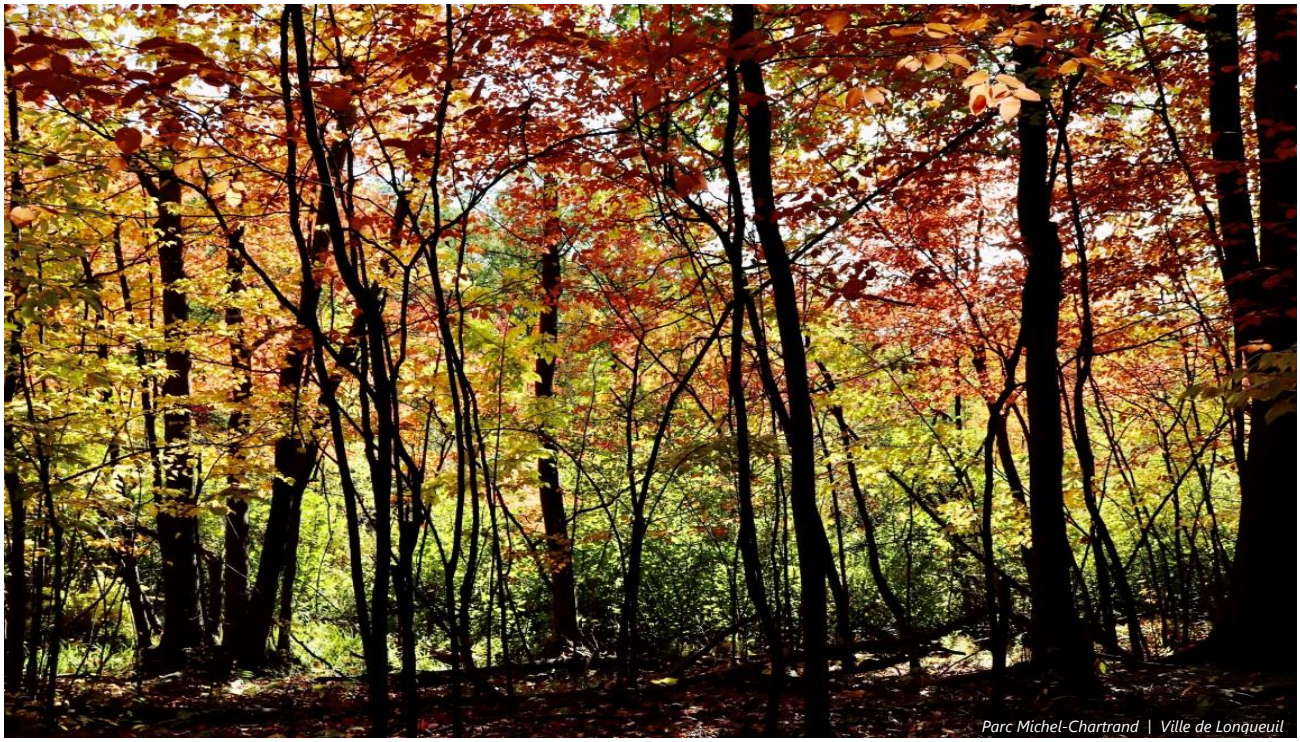
b) Selon les données de la CMM (2015)[1], l'indice de canopée global de Longueuil était de 23,9 en 2017. En excluant la zone agricole, l'indice de canopée urbaine était de 18,8;

c) Les écosystèmes d'intérêt écologique possèdent divers statuts de protection, allant de l'aire protégée reconnue au milieu uniquement protégé par une affectation du sol, le zonage ou une disposition relative aux corridors riverains ou aux plaines inondables. Une portion du boisé Du Tremblay est en cours de reconnaissance de statut de refuge faunique;

d) La protection ou la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt écologique est complexe sans un certain contrôle foncier. L'acquisition publique est un moyen efficace, mais nécessite des investissements importants. La signature d'ententes, la mise en place de servitudes ou la création de fiducies sont d'autres options pour assurer la protection de ces écosystèmes écologiques;

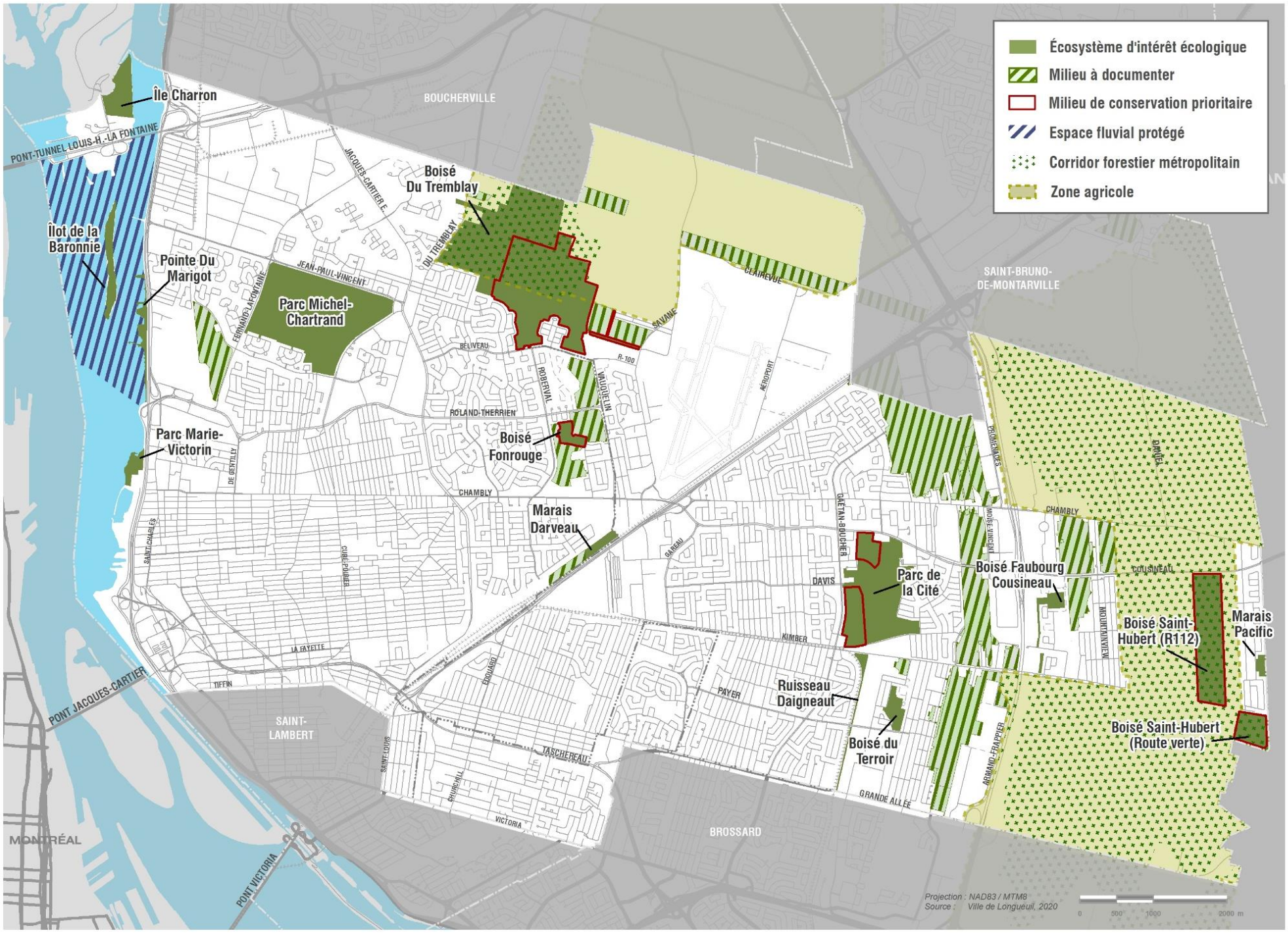
e) Un fonds destiné à l'acquisition ou à la mise en valeur d'écosystèmes d'intérêt a été créé par la Ville. Il est alimenté, entre autres, par les sommes versées par des promoteurs devant compenser la destruction de milieux naturels;

f) Le Plan de conservation et de gestion des milieux naturels, réalisé en 2005, a grandement contribué à l'accroissement des milieux naturels protégés et à leur mise en valeur. Le nouveau PRMHH de l'agglomération de Longueuil, en cours d'élaboration, permettra d'actualiser cette connaissance du territoire.



Parc Michel-Chartrand | Ville de Longueuil

[1] Indice de canopée métropolitain (2015), CMM, 2017

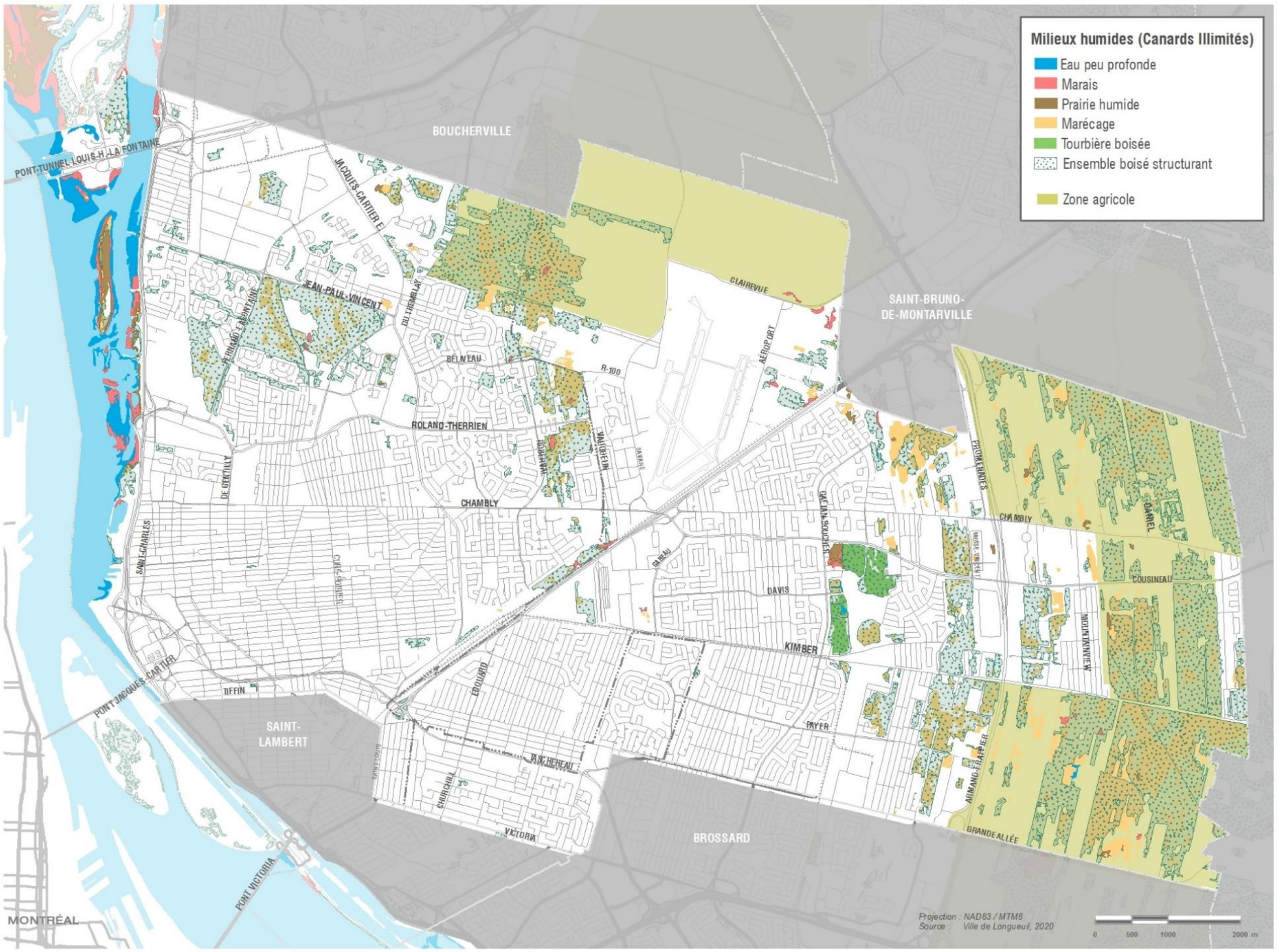


CARTE 7

PLAN D'URBANISME

Écosystèmes d'intérêt écologique et milieux à documenter

06-2020



CARTE 8

PLAN D'URBANISME

Milieux humides et ensembles boisés

06-2020

71. ## La connectivité écologique

La connectivité entre les écosystèmes d'intérêt écologique du territoire et ceux des municipalités voisines joue un rôle de première importance dans le maintien et la protection des milieux d'intérêt écologique. Elle permet notamment de contribuer au maintien de la biodiversité, d'accroître la variété des espèces floristiques, d'améliorer la qualité des cours d'eau, de contribuer à la préservation du couvert forestier et d'assurer une meilleure résilience des espèces aux changements.

72. **Les faits saillants sont :**

a) À Longueuil, la majorité des écosystèmes d'intérêt sont isolés les uns des autres par des barrières physiques engendrées par le développement urbain, le réseau routier ou par une distance trop importante limitant les échanges pour la faune et la flore;

b) Plusieurs composantes territoriales peuvent être mises à contribution pour accroître la connectivité écologique : cours d'eau (ruisseau Massé, fossé Daigneault), golf, réseau cyclable, zone agricole, parc, etc.;

c) Des actions ont déjà été entreprises pour augmenter la connectivité sur le territoire de Longueuil. Par exemple, un corridor faunique de 75 m de largeur a été préservé entre le boisé Du Tremblay et le golf du Parcours du Cerf afin d'assurer la connectivité entre ce boisé, le parc Michel-Chartrand et le fleuve.

73. ## Le verdissement, la foresterie urbaine et les phytotechnologies

74. Le verdissement vise à accroître la quantité de végétaux présents dans un espace donné dans une perspective environnementale et d'amélioration de la qualité de vie. Il se distingue de la foresterie urbaine, dédiée à l'entretien et la gestion de la forêt urbaine[1].

75. La forêt urbaine de Longueuil comprend l'ensemble des arbres présents dans les parcs et espaces verts municipaux, le long des berges et des routes, sur les toits et les terrains privés, qu'ils aient été plantés ou qu'ils aient poussé de manière naturelle. La présence d'arbres varie selon les quartiers, mais ceux qui en possèdent le plus ont généralement une plus grande valeur foncière et sont plus attractifs. À ces avantages s'ajoutent de nombreux bienfaits. En effet, l'arbre urbain contribue à la qualité de l'air, réduit les îlots de chaleur, protège des grands vents, aide à contrer l'érosion, diminue les eaux de ruissellement ou renforce le sentiment d'appartenance, notamment.

76. Les arbres urbains sont cependant fragiles. Ils sont soumis à de multiples stress environnementaux tels que les insectes, les maladies, les changements climatiques, le vandalisme, etc. La monoculture, le manque de diversité génétique dans les plantations d'arbres de rue ou l'entretien inadéquat peuvent également avoir des conséquences néfastes sur le maintien ou l'accroissement de la forêt urbaine.

77. Les phytotechnologies (génie écologique) incluent toutes les utilisations de plantes vivantes destinées à résoudre des problèmes environnementaux, telles que les toitures ou les murs végétalisés, les barrières sonores végétales, la biorétention, les marais filtrants, les haies brise-vent, l'utilisation de végétaux pour stabiliser des pentes ou même les arbres de rue. En plus d'accroître les services écologiques rendus par la nature, elles contribuent à augmenter la biodiversité, réduire les îlots de chaleur, améliorer la qualité du paysage urbain et remplacer les technologies grises (ex. égout pluvial).

78. **Les faits saillants sont :**

a) Chaque printemps, lors de la Journée verte, la Ville distribue plus de 2000 arbres à ses citoyens. Elle compte beaucoup sur sa règlementation et aussi sur la participation de la population pour la protection, l'entretien ou la plantation d'arbres sur les terrains privés. Annuellement, la Ville de Longueuil plante en moyenne plus de 1000 arbres sur ses propriétés[2] ;

b) La Ville s'est dotée d'une Politique de l'arbre en 2018.

---

[1] http://collectivitesviables.org/sujets/verdissement/

[2] Direction du Génie de la Ville de Longueuil. En 2018, ce nombre a été de 2500 et pour 2019, ce nombre devrait être de 2000.

c) L'agrile du frêne a ravagé des milliers d'arbres, notamment dans les parcs et les espaces verts du territoire de Longueuil. La Ville a adopté un plan pour l'abattage des arbres et le reboisement des quartiers touchés et une carte interactive permet de voir l'état d'avancement des travaux réalisés (abattage prévu, remise en état et plantations à venir).

d) La Ville s'est dotée d'une carte interactive illustrant les initiatives de verdissement tant municipales que communautaires sur son territoire.

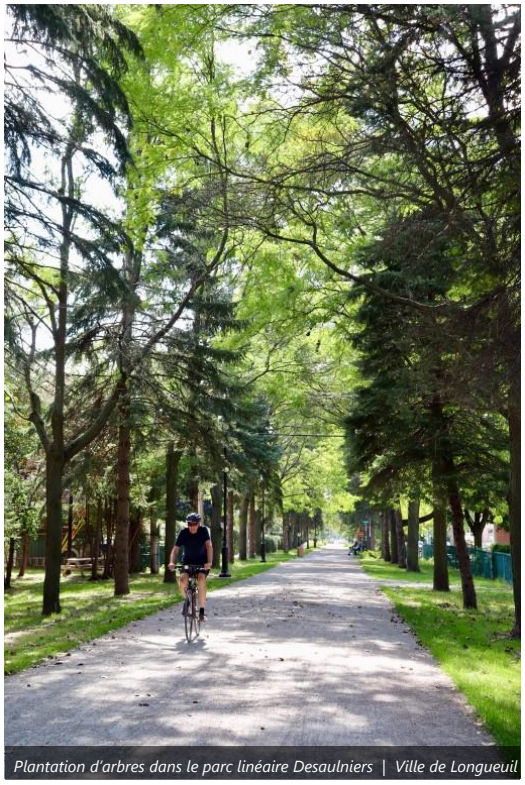
e) Le marché public, certaines entreprises du territoire et certains projets de construction ou de réfection de rues ont adopté des pratiques de gestion optimale des eaux de pluie grâce à des ouvrages de biorétention, tels que les jardins de pluie ou des noues.

f) L'aménagement de toits verts est de plus en plus en demande dans les projets de développement résidentiel. Le Cégep Edouard-Monpetit et l'Université de Sherbrooke, pour ne nommer que ceux-ci, offrent des exemples concrets de cette pratique et la Ville de Longueuil encourage, dans toute ses planifications particulières et sa réglementation, l'aménagement de toits végétalisés.

g) Dans certains nouveaux projets résidentiels, des aménagements plus perméables permettent de diminuer le ruissellement des eaux pluviales (par exemple, aménagement de tranchées drainantes le long du chemin Du Tremblay ou du boul. Vauquelin).

Tableau 8 : Indice de canopée urbaine de Longueuil et de ses arrondissements[1]

	VILLE	GREENFIELD PARK	SAINT-HUBERT	VIEUX-LONGUEUIL
Superficie totale de la canopée	17 km²	1 km²	7 km²	9 km²
Indice de canopée	19 %	21 %	17 %	21 %

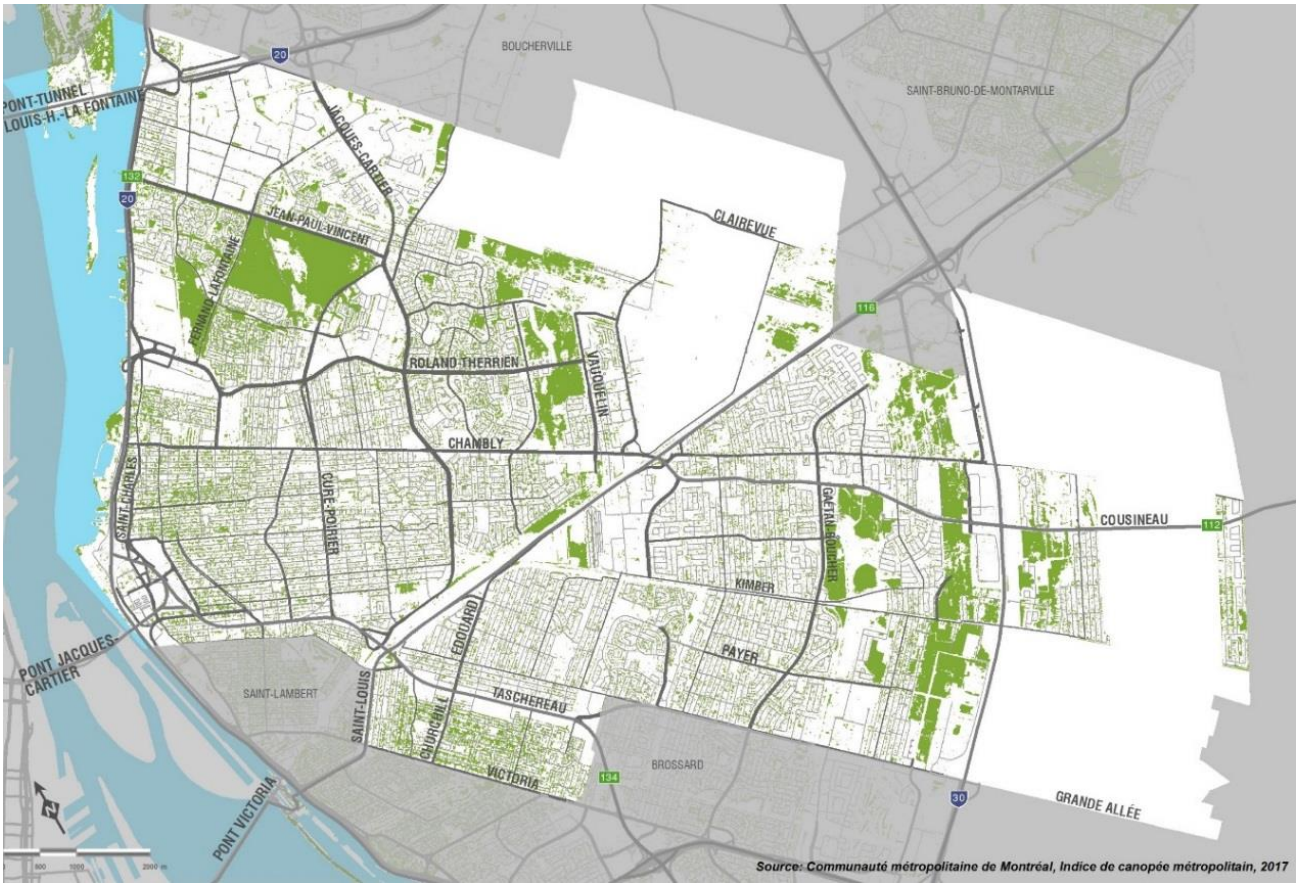


Plantation d'arbres dans le parc linéaire Desaulniers | Ville de Longueuil

Plantation d'arbres le long du boul. Tascherau | Ville de Longueuil

[1] Service de la géomatique de Longueuil, novembre 2017. Basé sur les données de l'Indice de canopée métropolitain (2015), CMM. Zone agricole exclue.

Carte 9 : Canopée urbaine longueuilloise[1]



79. ## L'éclairage extérieur

80. Une gestion inadéquate de l'éclairage extérieur n'est pas sans conséquence sur l'équilibre des écosystèmes (faune et flore) et sur la santé publique, en plus de créer un faux sentiment de sécurité, de voiler le ciel étoilé et d'entraîner un gaspillage énergétique et monétaire. Adéquatement utilisé, l'éclairage peut cependant contribuer grandement à la qualité de vie de tous, à la mise en valeur du patrimoine bâti et à la création d'une ambiance nocturne attrayante.

81. **Les faits saillants sont :**

a) À Longueuil, la gestion de la lumière artificielle se fait par le biais de la règlementation qui permet de réduire les nuisances de l'éblouissement et de l'empiètement des rayons au-delà des limites de propriétés;

b) La Ville a mis en œuvre un Programme de conversion des luminaires de rue par des modèles moins énergivores avec ampoules électroluminescentes et un projet d'éclairage intelligent l'informant des défectuosités des lampadaires et permettant leur contrôle à distance est en cours de planification.

Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

Parc Michel Chartrand | FOTOimage

Pont Jacques-Cartier | Ville de Longueuil

[1] Service de la géomatique de Longueuil, avril 2018. Basé sur les données de l'Indice de canopée métropolitain (2015), CMM

SOUS-SECTION II LES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

82. Un îlot de chaleur urbain (îlot thermique) est un secteur où les températures sont plus élevées (de 5 à 10 °C) que dans les secteurs environnants. Il résulte de facteurs anthropiques tels que la minéralisation des surfaces ou l'absence de végétation et représente une source de préoccupation de santé publique en milieu urbain, surtout en période de grande chaleur.

83. En présence d'îlots de chaleur, les populations vulnérables sont plus sensibles aux épisodes de chaleur accablante, en particulier les aînés, les jeunes enfants et les populations économiquement défavorisées ou atteintes d'une maladie chronique. Dans une perspective de changements climatiques, l'augmentation de l'intensité et de la fréquence des vagues de chaleur accablante est anticipée et rend d'autant plus préoccupante l'incidence des îlots de chaleur.

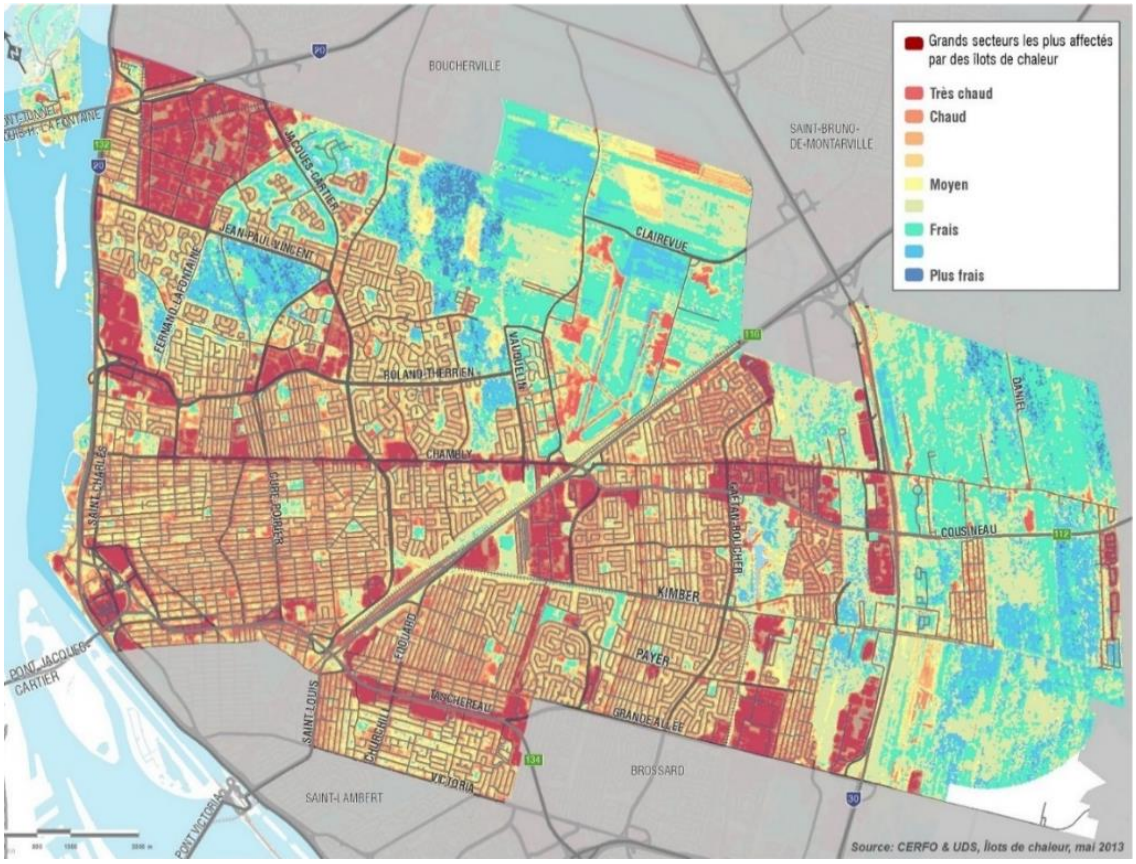
84. **Les faits saillants sont :**

a) À Longueuil, les principaux îlots de chaleur se situent dans les parcs industriels et les grands ensembles commerciaux et de services qui comportent de vastes surfaces asphaltées (aires de stationnement);

b) Ils se retrouvent aussi dans certains secteurs résidentiels comportant un déficit arborescent résultant notamment d'une destruction du couvert végétal, d'une minéralisation croissante des propriétés ou de l'espace important dédié à l'automobile et aux voies publiques;

c) La carte 10 illustre les secteurs de Longueuil les plus vulnérables aux îlots de chaleurs urbains et pour lesquels une intervention est jugée prioritaire. Une priorité d'intervention I devrait être accordée aux sites à développer et à transformer situés dans les secteurs de planifications particulières (aires TOD), ainsi qu'aux cours d'écoles et autres lieux accueillant des populations plus vulnérables. Les secteurs industriels et commerciaux devraient quant à eux faire l'objet d'intervention de priorité II, tout comme les milieux de vie résidentiels comportant un déficit arborescent important.

Carte 10 : Îlots de chaleur urbains[1]



[1] *Service de la géomatique de Longueuil, avril 2018. Basé sur les données de CERFO & UDS, Îlots de chaleur. Mai 2013*

SOUS-SECTION III LA RESSOURCE EAU

85. ## Le ruissellement des eaux de pluie

En plus de contribuer aux îlots de chaleur, les surfaces minéralisées augmentent le ruissellement des eaux pluviales vers les réseaux d'égout, ce qui accroît les volumes d'eau à traiter dans les secteurs avec des réseaux combinés et augmente les risques de surverse. Les matières en suspension et les polluants (poussières, sels de déglaçage, etc.) drainés par les eaux de ruissellement ont des effets nocifs sur les écosystèmes aquatiques et la qualité de l'eau. Lors d'épisodes de fortes pluies, ces effets sont décuplés alors que les réseaux combinés et pseudo-séparatifs peuvent déborder dans les cours d'eau.

86. **Les faits saillants sont :**

a) Au fil des ans, l'aménagement du territoire a fait une large place aux surfaces minéralisées comme les aires de stationnement, les chaussées ou les toits, constat amplifié par la réduction de la superficie des lots et l'augmentation de la superficie des constructions;

b) Un Plan de gestion des débordements est en cours d'élaboration par la Ville. L'objectif visé est d'éviter d'augmenter la fréquence des surverses en raison du développement;

c) De nouvelles stratégies visant la réduction du ruissellement des eaux pluviales et la perméabilité des aménagements sont mises en application dans le cadre de nouveaux projets de développement par un contrôle des eaux pluviales sur les aspects qualitatif et quantitatif (par exemple, aménagement de tranchées drainantes le long du boul. Vauquelin).

87. ## La qualité des cours d'eau

88. Les cours d'eau sont soumis à des sources de contamination issues notamment de rejets d'eau pluviale, de surverses, de déversements industriels, d'installations sanitaires non conformes ou de la production de certaines entreprises. L'intensification de l'agriculture a également contribué à la détérioration des cours d'eau sillonnant le milieu agricole. L'érosion des berges, qui concourt au relâchement de pesticides et nutriments dans le système hydrologique, est souvent accélérée par des actions telles que le drainage et la culture intensive. À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, les engrais et pesticides luttant contre les parasites ou plantes envahissantes se retrouvent aussi dans le réseau hydrique.

89. Les bandes riveraines jouent le rôle important de zones tampons et participent à l'amélioration de la qualité de l'eau, la conservation de la biodiversité, la connectivité écologique, ainsi qu'à la diminution de l'érosion. Leur performance est supérieure lorsque la végétation est abondante et variée et leur largeur suffisante, ce qui n'est pas toujours le cas pour les bandes riveraines longeant les cours d'eau présents sur le territoire de Longueuil.

90. **Les faits saillants sont :**

a) Aucun suivi systématique de la qualité de l'eau des cours d'eau n'est réalisé;

b) L'état de l'écosystème fluvial s'améliore grâce, entre autres, aux normes plus strictes d'assainissement en place. On y pratique d'ailleurs plusieurs activités nautiques et une plage a été aménagée en 2014 sur l'île Charron;

c) Depuis 2004, les pesticides sont interdits dans les secteurs résidentiels, commerciaux et industriels par règlement. Les terrains de golf et les producteurs agricoles ne sont pas encore visés, mais une diminution de l'utilisation est tout de même constatée;

d) La performance des bandes riveraines n'est pas optimale le long des cours d'eau du territoire puisqu'elles ne sont pas toujours protégées (végétation peu abondante ou faiblement diversifiée).

91. ## Les plaines inondables

92. Longueuil compte plusieurs cours d'eau sur son territoire, dont le fleuve Saint-Laurent et les ruisseaux Massé et Roy. Certains secteurs bordant ces cours d'eau sont exposés, à divers niveaux, à des risques d'inondation.

93. **Les faits saillants sont :**

a) Sur le territoire de Longueuil, seul le fleuve Saint-Laurent a fait l'objet d'une cartographie de sa plaine inondable;

b) Par mesure de prévention, à la suite aux inondations de 2017, les zones à risque seront réévaluées dans un avenir rapproché par la CMM;

c) Le territoire de Longueuil est peu affecté par la zone d'intervention spéciale (ZIS) décrétée par le gouvernement en 2019. En effet, seules quelques portions du territoire en bordure du fleuve non vouées au développement sont identifiées.

94. ## L'eau potable

95. L'accessibilité à une eau potable de qualité est considérée comme un acquis et sa valeur est mésestimée, la population et les entreprises étant peu sensibilisées aux coûts réels associés notamment au traitement de l'eau, entraînant par le fait même son gaspillage. Une utilisation rationnelle de l'eau contribue à diminuer la production en eau potable, améliore la performance du traitement des eaux usées, diminue la demande sur les réseaux de distribution et permet à la collectivité de réaliser des économies tout en préservant la ressource essentielle.

96 **Les faits saillants sont :**

a) Il existe peu de données sur la réelle consommation d'eau potable à Longueuil, mais la surconsommation de cette ressource est issue principalement des fuites dans le réseau public et dans les propriétés privées, de l'utilisation de climatiseurs/refroidisseurs à l'eau ou d'équipements sanitaires à forte consommation d'eau et du non-respect des périodes d'arrosage;

b) La Ville adhère à la Stratégie québécoise d'économie d'eau potable;

c) En 2012, Longueuil investissait dans le but de permettre à plus de 2800 commerces et industries du territoire de s'équiper de compteurs d'eau. Ce geste s'inscrit dans une démarche globale de sensibilisation et de promotion visant une consommation plus responsable de l'eau selon le principe d'utilisateur-payeur.

Berges du fleuve Saint-Laurent | Ville de Longueuil

SOUS-SECTION IV LA QUALITÉ DE L'AIR

97. La qualité de l'air en milieu urbain, mais surtout en bordure des infrastructures de transport est problématique en particulier pour les populations qui résident à proximité. Les principaux polluants atmosphériques sont l'ozone, les particules fines, le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et le monoxyde de carbone.

98. **Les faits saillants sont :**

a) Sur le territoire, les plus importantes sources de pollution de l'air sont le transport routier, les activités industrielles et la combustion du bois;

b) Réalisé en 2009, un premier bilan de quantification des gaz à effet de serre (GES) de Longueuil a permis de comptabiliser certaines sources d'émissions. Cet inventaire d'émissions de GES a été actualisé et bonifié en 2013;

c) Un premier plan d'action de réduction des GES a été réalisé par la Ville en 2015. Ce plan est en cours d'actualisation et sera basé sur le nouvel inventaire d'émissions de GES réalisé en 2019;

d) Plusieurs actions ont été réalisées afin d'améliorer la qualité de l'air, dont l'adoption de règlements locaux encadrant la marche au ralenti des véhicules, l'installation de foyers au bois et certains usages industriels polluants;

e) La Ville et le RTL ont aussi procédé à l'achat de véhicules hybrides et la mise en place d'un réseau complet de bornes de recharge pour véhicules électriques est en cours de réalisation.

SOUS-SECTION V LES MATIÈRES RÉSIDUELLES

99. Une gestion efficiente des matières résiduelles privilégie, dans l'ordre, la réduction, le réemploi, le recyclage, la valorisation et, en dernier recours, l'élimination.

100. **Les faits saillants sont :**

a) Bien que le traitement des matières résiduelles soit une responsabilité d'agglomération, trois des quatre centres de tri et de traitement sont situés à Longueuil;

b) La Ville assure la collecte des matières résiduelles d'origine résidentielle ainsi que leur livraison aux lieux de tri et de traitement ou d'élimination. Ces équipements sont complétés par deux écocentres et deux sites de transbordement. La principale contrainte associée à ces infrastructures est d'ordre environnemental;

c) La croissance du développement engendrera forcément des besoins en espaces supplémentaires pour la gestion des matières résiduelles. Bien que la règlementation puisse optimiser cette gestion, celle en vigueur ne facilite pas toujours la collecte à trois voies (matières recyclables, matières organiques, déchets ultimes), notamment dans les grands ensembles résidentiels;

d) L'implantation de la collecte de matières organiques actuellement en cours et, ultimement, leur traitement permettra de réduire les déchets à enfouir en plus de produire du biogaz et du compost tout en améliorant le bilan d'émission de GES.

SOUS-SECTION VI LES SELS DE VOIRIE ET LES NEIGES USÉES

101. Les sels de voirie sont utilisés en période hivernale pour déglacer les routes, les voies piétonnières et les espaces de stationnement. En plus de contribuer à la dégradation des infrastructures, ces sels ont des impacts sur l'environnement et peuvent altérer, à divers degrés, la flore, la faune, ainsi que la qualité de l'eau et des sols.

102. Les sites de gestion des neiges usées suffisent à la demande actuelle, mais compte tenu des développements futurs anticipés sur le territoire, les besoins en espace auront à être réévalués selon une approche durable.

103. **Les faits saillants sont :**

a) La Ville s'est dotée en 2011 d'un Plan de gestion environnementale des sels de voirie afin d'en gérer l'utilisation et de réduire ses impacts sur l'environnement;

b) La Ville adhère à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie.

104. **Les enjeux en matière d'environnement sont les suivants :**

a) Résilience aux changements climatiques et nécessité d'assurer la transition écologique

b) Pression de développement sur les milieux naturels;

c) Nombreux milieux naturels dont la valeur écologique reste à définir;

d) Connectivité à valoriser entre les écosystèmes d'intérêt écologique;

e) Incidence du stress environnemental sur les arbres et manque de diversité dans les plantations d'arbres de rue qui mettent en péril la forêt urbaine;

f) Présence significative d'îlots de chaleur dans certains secteurs pouvant avoir un impact sur la santé publique, en particulier lors d'épisodes de grande chaleur;

g) Menaces sur les écosystèmes hydriques (contamination);

h) Qualité des cours d'eau du territoire qui présentent des problématiques surtout d'origine anthropique;

i) Carence en végétation dans les bandes riveraines;

j) Qualité de l'air, en particulier à proximité des infrastructures de transport et des pôles économiques structurants;

k) Présence de nombreuses surfaces minéralisées accroissant les eaux de ruissellement, particulièrement problématiques lors d'épisodes de fortes pluies;

l) Forme urbaine actuelle (largeur des voies en générale, distances de marche importantes, prédominance de stationnement dans certains secteurs, etc.) favorisant l'utilisation de l'auto solo.

105. L'orientation 3 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière d'environnement.

Parc Marie-Victorin | Ville de Longueuil

SECTION 5 LES LIEUX D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

106. Le patrimoine se décline en multiples facettes. Les patrimoines bâti, architectural et urbain font référence à la trame de rue, aux modes d'implantation, aux bâtiments et sites institutionnels, civiques, religieux, industriels, commerciaux et résidentiels, ainsi qu'aux ensembles urbains. Le patrimoine archéologique réfère aux vestiges matériels du passé laissés dans le sol après l'occupation d'un lieu et qui aident à comprendre le mode de vie des occupants des siècles passés. Le patrimoine paysager touche quant à lui les sites naturels ayant fait l'objet d'une intervention humaine telle que les terres agricoles, les paysages culturels patrimoniaux, les noyaux villageois et les parcs.

Tableau 9 : Résumé des principaux attraits patrimoniaux

	1°	2°
1°	**Arrondissement**	**Attraits patrimoniaux** [1]
2°	**Greenfield Park**	a) Faubourg et maisons de villégiature de grand intérêt b) Banlieue résidentielle d'intérêt variable c) Couvert végétal abondant de grand intérêt
3°	**Saint-Hubert**	a) Noyau villageois d'intérêt variable b) Banlieues d'intérêt très variable c) Bâtiments modernes de grand intérêt d) Chemins ruraux et maisons de ferme de grand intérêt
4°	**Vieux-Longueuil**	a) Noyau villageois avec des traces bâties de grand intérêt b) Faubourg avec typologies architecturales de grand intérêt c) Banlieues pavillonnaires, couvert végétal et architecture de grand intérêt d) Ensemble institutionnel de très grand intérêt e) Chemins ruraux et maisons de ferme de grand intérêt

SOUS-SECTION I LE PATRIMOINE BÂTI

107. ### Les biens patrimoniaux classés ou cités

108. **Les faits saillants sont :**

a) Le territoire recense plusieurs biens patrimoniaux classés et cités assujettis à la *Loi sur le patrimoine culturel (LPC)*, dont trois sites patrimoniaux cités et quatre immeubles patrimoniaux classés et inscrits au Registre du patrimoine culturel. Ces biens patrimoniaux sont identifiés au tableau 10 et aux cartes 11 et 12;

b) Le site patrimonial cité du Vieux-Longueuil constitue un ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain qui englobe le noyau villageois du Vieux-Longueuil. Il est reconnu comme un secteur de première importance en raison de sa valeur emblématique et identitaire et se distingue par un patrimoine architectural des plus remarquables. Ce site patrimonial regroupe plus de 950 immeubles dont plus de la moitié sont répertoriés à fort potentiel patrimonial. Le site comporte aussi plusieurs monuments historiques, une concentration de vestiges archéologiques et divers éléments paysagers d'intérêt;

c) Longueuil compte deux autres sites patrimoniaux : celui de la Maison Michel-Dubuc (composé d'une seule résidence) et celui de l'Hôtel-du-Roi (bâtiment construit en 1937 a cité en 1997. Il a été démoli depuis et remplacé par une habitation multifamiliale);

d) L'établissement de paramètres clairs en matière de rénovation, de restauration et de démolition de l'environnement bâti des sites patrimoniaux cités est notamment assuré par le Cadre de gestion du patrimoine architectural des sites patrimoniaux cités de Longueuil;

[1] Atelier B.R.I.C. (2005) Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil

e) Les mesures et stratégies permettant de protéger et de mettre en valeur de manière intégrée les divers patrimoines présents sur le territoire (bâti, archéologique, paysager, etc.) sont assurées par l'entremise de la Politique du patrimoine culturel de Longueuil et son plan d'action.

Tableau 10 : Biens patrimoniaux classés ou cités[1]

	1°	2°	3°	4°	5°
1°		**Localisation**	**Statut**		**Date**
			classé	**cité**	
2°	**AUTORITÉ MUNICIPALE**				
3°	**Site patrimonial du Vieux-Longueuil** *(ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain)*	-		■	1993
4°	**Site patrimonial de la Maison Michel-Dubuc**	1540, boul. Marie-Victorin		■	1997
5°	**Site patrimonial de l'Hôtel-du-Roi** *(démoli)*	495-497, rue Saint-Charles O.		■	
6°	**AUTORITÉ DU MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC (MCC)**				
7°	**Cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue**[2]	55, rue Sainte-Élizabeth	■		2012
	Orgue de chœur (Zingraff et Bourdon 1821/ Casavant, Opus 1431, 1931/ Lévesque et Roussin 2008)				
	Orgue de tribune (Mitchell 1886/ Casavant, Opus 1340, 1931/ Lévesque et Roussin 2008)				
	Plaque de Charles Le Moyne et fils				
	Plaque de la cathédrale Saint-Antoine-de-Padoue				
	Plaque du calvaire Normand				
	Plaque du Château fort de Longueuil				
	Plaque du Fort de Longueuil				
8°	**Maison Labadie / Marie-Rose-Durocher**[2] [3]	90, rue Saint-Charles E.	■		1960
9°	**Maison Lamarre**[2]	255, rue Saint-Charles E.	■		1976
10°	**Maison Patenaude**	214, rue Bourget	■		

109. ## Le potentiel d'intérêt patrimonial

110. **Les faits saillants sont :**

a) Longueuil compte plusieurs secteurs présentant un potentiel au plan patrimonial. Plusieurs des bâtiments de ces derniers présentant un fort potentiel patrimonial sont identifiés au tableau 10 et à la carte 11;

b) Deux secteurs comportent des vestiges du début de la colonisation française :

   i. Le **noyau villageois de Saint-Hubert**, situé le long du chemin de Chambly et notamment formé de l'ensemble institutionnel composé de l'église Saint-Hubert, du presbytère et de l'ancien couvent;

   ii. Le **tracé fondateur du chemin de Chambly**, première voie de circulation vers l'extérieur du territoire, dont l'implantation remonte à 1665, alors qu'il servit de voie militaire entre Montréal et Chambly;

c) Les autres **rangs champêtres** (chemin de la Savane et Grande Allée) présentent également des bâtiments présentant un potentiel au plan patrimonial;

d) Un secteur représente un ensemble urbain caractéristique de l'ère industrielle :

   i. Le **faubourg du Vieux Greenfield Park** implanté le long des boul. Churchill et Empire;

[1] MCC, Répertoire du patrimoine culturel [en ligne] www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca

[2] Immeuble patrimonial situé dans le Site patrimonial du Vieux-Longueuil

[3] Fais également l'objet d'une aire de protection depuis 1975.

e) Des secteurs de type suburbain renferment une collection remarquable de bâtiments de la période d'après-guerre (1945-1970), pendant laquelle le développement s'éloigne de plus en plus du centre-ville grâce à l'utilisation accrue de l'automobile qui favorise l'émergence de nouvelles typologies d'habitations:

   i. Le **secteur des vétérans** qui regroupe des maisons construites par le gouvernement fédéral pour les vétérans de la Seconde Guerre mondiale;

   ii. Le **secteur de Normandie** adjacent au faubourg du Vieux-Longueuil qui s'est développé entre 1950 et 1963;

   iii. Le **secteur Bellerive** qui accueille des habitations datant du début des années 1950, jusqu'à la fin des années 1960;

f) D'autres secteurs plus récents (1970 à nos jours) présentent une cohérence architecturale d'ensemble et pourraient potentiellement devenir le patrimoine bâti de demain (bungalow, maison à paliers ou autres habitations typiques de banlieue). Une recherche plus approfondie permettrait d'identifier et de mieux documenter ce patrimoine empreint de modernité;

g) Les secteurs potentiels d'intérêt patrimonial ne bénéficient d'aucun statut de protection officiel. L'insertion de nouvelles constructions et la rénovation des bâtiments existants peuvent donc constituer une menace pour la conservation du cadre bâti. Pour certains de ces secteurs, la Ville a cependant mis en place une règlementation plus rigoureuse afin de préserver et mettre en valeur leur cohérence architecturale.

Tableau 11 : Bâtiments à potentiel patrimonial situés hors d'un site patrimonial

	1°	2°	3°	4°
1°	**Localisation**	**Cadastre**	**Arrondissement**	**Date**
2°	25, boul. Churchill	2 117 837	Greenfield Park	1935
3°	54, boul. Churchill	2 117 965	Greenfield Park	1926
4°	57, boul. Churchill	2 117 970	Greenfield Park	1932
5°	110, boul. Churchill	2 120 353	Greenfield Park	1894
6°	115, boul., Churchill	2 120 335	Greenfield Park	1945
7°	180, boul. Churchill	2 794 907	Greenfield Park	1935
8°	186, boul. Churchill	2 794 908	Greenfield Park	1940
9°	233, boul. Churchill	2 795 079	Greenfield Park	1925
10°	237, boul. Churchill	2 795 081	Greenfield Park	1925
11°	241, boul. Churchill	2 795 083	Greenfield Park	1925
12°	245, boul. Churchill	2 795 084	Greenfield Park	1948
13°	5190, chemin de Chambly	2 874 083	Saint-Hubert	1910
14°	5205, chemin de Chambly	2 200 918	Saint-Hubert	1860
15°	5255, chemin de Chambly	2 200 967	Saint-Hubert	1900
16°	5285, chemin de Chambly	2 200 966	Saint-Hubert	1880
17°	5300, chemin de Chambly	2 874 196	Saint-Hubert	1892
18°	5310, chemin de Chambly	2 874 296	Saint-Hubert	1859
19°	5325, chemin de Chambly	2 202 986	Saint-Hubert	1905
20°	5370, chemin de Chambly	2 874 298	Saint-Hubert	1850
21°	5420, chemin de Chambly	2 874 324	Saint-Hubert	1790
22°	5445, chemin de Chambly	2 202 527	Saint-Hubert	1900
23°	5510, chemin de Chambly	2 874 456	Saint-Hubert	1900
24°	5670, chemin de Chambly	2 874 640	Saint-Hubert	1781
25°	7270, chemin de Chambly	2 877 625	Saint-Hubert	1939
26°	8390, chemin de Chambly	4 640 981	Saint-Hubert	1910

27°	8630, chemin de Chambly	4 640 971	Saint-Hubert	1850
28°	8730, chemin de Chambly	4 640 962	Saint-Hubert	1842
29°	9665, chemin de Chambly	4 641 641	Saint-Hubert	1910
30°	2100, rue Gélineau	2 201 012	Saint-Hubert	1905
31°	5800, Grande Allée	2 664 174	Saint-Hubert	1859
32°	6750, Grande Allée	2 926 975 / 2 666 767	Saint-Hubert	1900
33°	6930, Grande Allée	3 725 326	Saint-Hubert	1915
34°	8370, Grande Allée	4 640 922	Saint-Hubert	1850
35°	8650, Grande Allée	6 185 181	Saint-Hubert	1900
36°	5550, chemin de la Savane	4 640 999	Saint-Hubert	1814
37°	6300, chemin de la Savane	4 641 015	Saint-Hubert	1875
38°	6850, chemin de la Savane	4 641 024	Saint-Hubert	1900
39°	7455, chemin de la Savane	5 558 585	Saint-Hubert	1900
40°	7740, chemin de la Savane	4 641 042	Saint-Hubert	1920
41°	7895, chemin de la Savane	4 640 882	Saint-Hubert	1870
42°	1853, rue Duke	2 797 393	Saint-Hubert	1700
43°	2410, chemin de Chambly	3 351 239	Vieux-Longueuil	1900
44°	3570, chemin de Chambly	6 219 396	Vieux-Longueuil	1854

Note : Seulement une des adresses du bâtiment est indiquée au tableau.

111. **Les enjeux en matière de patrimoine bâti et archéologique sont les suivants :**

a) Peu de documentation sur le patrimoine de demain rendant sa valeur laborieuse à cerner;

b) Absence de statut de protection officiel des bâtiments d'intérêt situés dans les secteurs non protégés. Dans ces secteurs, l'insertion de nouvelles constructions et la rénovation des bâtiments peuvent représenter une menace pour la conservation de leur cadre bâti distinct;

c) Méconnaissance du patrimoine industriel et commercial;

d) Méconnaissance du patrimoine modeste ou singulier de certains ensembles urbains.

112. L'orientation 4 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de patrimoine bâti.

Église Saint-Hubert de Longueuil | Ville de Longueuil

Rue Saint-Charles Ouest | Ville de Longueuil

Boul. Churchill | Ville de Longueuil

SOUS-SECTION II LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

113. ## Les sites archéologiques connus

114. Les sites d'occupation autochtone préhistorique informent sur le mode de vie des autochtones (avant 1647). Ceux d'occupation euroquébécoise couvrent quant à eux la période historique allant de l'arrivée des Européens et de la mise en place du régime français en 1647, jusqu'à la fin du 19e siècle. Ces derniers comprennent, entre autres, les fortifications des anciennes seigneuries, ainsi que des traces du développement des villages et des activités agricoles.

115. **Les faits saillants sont :**

a) Longueuil compte plusieurs sites archéologiques reconnus auprès du MCC et inscrits à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ). Bien que des vestiges matériels du passé aient été découverts et renseignent sur les coutumes des premiers habitants et l'organisation du territoire à ces époques, certains sites nécessitent des analyses supplémentaires;

b) Les sites archéologiques connus et localisés dans le site patrimonial cité du Vieux-Longueuil bénéficient d'un statut de protection particulière;

c) Situé à l'intersection du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles Ouest, le lieu historique national du Fort-Longueuil est un site archéologique reconnu au niveau fédéral. Une plaque lui est dédiée sur le mur extérieur de la cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue.

Tableau 12 : Sites archéologiques connus

	1°	2°	3°	4°
1°	**Site**	**Élément archéologique**	**Occupation**	**Localisation**
2°	**BjFj-5**	Château fort de Longueuil, église de 1811 et son cimetière	Euroquébécoise	Intersection chemin de Chambly et rue Saint-Charles O.
3°	**BjFj-6**	Maison Rollin-Brais	Euroquébécoise	Intersection chemin de Chambly et rue Saint-André
4°	**BjFj-7**	Maison Chénier/Cherrier	Euroquébécoise	Rue Saint-Charles E., côté nord entre les rues Saint-Antoine et Saint-Étienne
5°	**BjFj-8**	Ancien noyau religieux. Église bâtie entre 1722 et 1729 et cimetière attenant – partie du bourg initial	Euroquébécoise	Sous le stationnement du 125, chemin de Chambly et du 2, rue Saint-Antoine
6°	**BjFj-11**	Maison du Capitaine Vincent	Euroquébécoise	5170, chemin de Chambly
7°	**BjFj-75**	Site des moulins de Longueuil. Moulin à vent (1668-1812), moulin à vapeur (1823-1837) et maison Chénier (1844)	Autochtone préhistorique et euroquébécoise	Parc de la Baronnie, intersection sud-ouest des rues Bord-de-l'Eau E. et Saint-Antoine
8°	**BjFj-83**	Maison Rollin/Napper	Euroquébécoise	Quadrilatère formé des rues Saint-Charles E., Bord-de-l'Eau E., Saint-Antoine et Saint-Étienne;
9°	**BjFj-106**	Église St-Mark	Euroquébécoise	Intersection des rues Saint-Jean et Saint-Charles O.

116. ## Les secteurs potentiels d'intérêt archéologique

117. **Les faits saillants sont :**

a) Longueuil compte plusieurs secteurs d'intérêt archéologique potentiel où existe une probabilité de trouver des traces d'une occupation humaine ancienne. Plusieurs études de potentiel ont été réalisées et ont permis de cibler prioritairement certains secteurs pour lesquels des interventions doivent être privilégiées;

b) Les secteurs archéologiques potentiels d'intérêt préhistorique liés à une occupation autochtone (avant 1647) se situent surtout en bordure des rivages anciens et actuels comme le fleuve Saint-Laurent. Traces des différentes périodes où l'eau couvrait une partie importante du territoire[1], les terrasses formées par l'abaissement du niveau des eaux (perceptibles par une lecture fine de la topographie) pourraient dévoiler des vestiges d'occupation humaine importants, en particulier dans le noyau villageois du Vieux-Longueuil, le long des rues Saint-Charles et de Longueuil[2];

c) Les secteurs archéologiques potentiels d'intérêt historique liés à la période euroquébécoise (de 1647 à la fin du 19e siècle) sont de trois types et sont illustrés à la carte 11 :

   i. Les zones d'intérêt de niveau I représentent les secteurs les plus anciens du territoire soit le noyau villageois du Vieux-Longueuil (18e siècle) et les faubourgs qui se sont développés lorsque le village commençait à s'étaler. Le site patrimonial du Vieux-Longueuil comprend d'ailleurs le bourg initial[1] et constitue un secteur de première importance en termes de potentiel archéologique tout comme le terrain de l'église St-Mark, notamment, qui présente des sols au potentiel prometteur compte tenu de leur bonne préservation. À cet égard, une étude de potentiel archéologique sur la rue Saint-Charles O. entre le chemin de Chambly et la rue Saint-Sylvestre a permis en 2020 de préciser davantage le potentiel de certains secteurs[3], tel qu'illustré au tableau 13;

   ii. Les zones d'intérêt de niveau II correspondent à des portions de voies de circulation anciennes ayant subi peu de perturbations, soit les chemins de Chambly (à l'est de l'A30), Du Tremblay et de la Savane, la Grande Allée et la montée Daniel;

   iii. Les zones de niveau III représentent les voies de circulations anciennes ayant subi de multiples transformations au cours des années tel que le chemin de Chambly qui a mené au développement d'un noyau villageois, concentré autour des bâtiments construits sur les terrains de la Fabrique.[1] Ces derniers, ainsi que les terrains des maisons Martin et Paré présentent un intérêt archéologique particulier.

Monument commémoratif des familles pionnières de Longueuil | Ville de Longueuil

[1] Atelier B.R.I.C. (2005) Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil
[2] Ethnoscop (1996) Plan de gestion des ressources archéologiques – phase 1 Étude de potentiel (mise à jour).
[3] Artéfactuel (2020). Études de potentiel archéologique. Réaménagement de la rue Saint-Charles entre le chemin de Chambly et la rue Saint-Sylvestre.

Tableau 13 : Secteurs de potentiel archéologique historique élevé du site patrimonial du Vieux-Longueuil

	Description	Localisation	Potentiel archéologique [1]
	Le Domaine seigneurial	Rue Grant au nord de la rue Saint-Charles O.	Traces potentielles d'une occupation autochtone du territoire, d'activités agricoles liées au début de la seigneurie, des premières voies de circulation du village de Longueuil et des premières habitations à s'établir le long de ces voies.
	Terrain de l'Église épiscopalienne St-Mark	Entre les rues Saint-Sylvestre, Longueuil, Saint- Jean et Saint-Charles Ouest, incluant la moitié sud de Saint-Charles O.	Présence potentielle de sépultures et de niveaux d'occupations associés à l'église St-Mark.
	Terrain de l'hôtel de ville et place du triangle	Entre les rues Saint-Jean, Longueuil et Saint-Charles Ouest, incluant la moitié sud de Saint-Charles O.	Présence potentielle de niveaux d'occupations historiques et de vestiges en lien avec le bâtiment de l'Institut Canadien (1859) et le premier marché public (1861).
	Site de l'ancienne maison du fermier du domaine de la Baronne	Moitié sud de la rue Saint-Charles O., entre Saint-Jacques et Saint-Alexandre	Présence potentielle de niveaux d'occupations historiques et des vestiges d'une maison ayant appartenu au fermier de la Baronne (construite avant 1847).
	Noyau villageois	Entre la rue Saint-Antoine et les rues Grant et Charlotte	Présence potentielle de niveaux d'occupations historiques et de vestiges : fort de Longueuil (1698-1810), lot de la première chapelle et son cimetière (1683-1727), première église paroissiale et son cimetière (1727-1814), auberge de Dominique Rollin (1812-1961), place publique, cimetière et chapelle funéraire de l'église de 1811-1885 et terrain de la cocathédrale Saint-Antoine de Padoue. Possibilité de documenter les anciens niveaux de circulation du ch. de Chambly, des rues Saint-Charles Est et Saint-Antoine et le tracé du ruisseau Saint-Antoine.

118. **Les enjeux en matière de patrimoine archéologique sont les suivants :**

a) Méconnaissance de certains sites archéologiques connus en raison notamment de leur localisation approximative qui rend difficile la protection de cette ressource;

b) Méconnaissance du potentiel archéologique du territoire (localisation, contenu, etc.);

c) Menace (pression urbaine) sur la préservation de la variable archéologique, notamment lors de travaux demandant des excavations.

119. L'orientation 4 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de patrimoine archéologique.

[1] Artéfactuel (2020). Études de potentiel archéologique. Réaménagement de la rue Saint-Charles entre le chemin de Chambly et la rue Saint-Sylvestre.

SOUS-SECTION III LE PATRIMOINE PAYSAGER

120. Les paysages constituent des éléments d'intérêt patrimonial appuyant le caractère identitaire de Longueuil. Pour être considérés comme patrimoniaux, les paysages doivent exister depuis au moins 50 ans. Il est à préciser que les paysages d'aujourd'hui constitueront fort probablement ceux de demain.

121. Certains paysages sont d'échelle régionale, tandis que d'autres sont reconnus à l'échelle métropolitaine selon des critères tels que l'échelle, la singularité, la valeur esthétique, patrimoniale et historique, ainsi que l'accès aux panoramas et aux points de vue.

122. **Les faits saillants sont :**

a) Les paysages de Longueuil peuvent se classer en quatre catégories : les paysages emblématiques, identitaires, de proximité et le capital-paysage d'intérêt patrimonial;

b) Les **paysages emblématiques** sont construits à partir d'éléments géographiques uniques et représentent des composantes d'un patrimoine collectif :

   i. **Le fleuve Saint-Laurent et ses îles** ont été identifiés en 2017 comme lieu historique en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*, devenant ainsi le premier lieu historique désigné du Québec. D'intérêt métropolitain, son envergure et sa diversité lui confèrent un statut unique. Constituant un point de repère important, il participe à l'identité de Longueuil;

   ii. **Le mont Saint-Bruno** est visible à partir de nombreux endroits du territoire, mais surtout depuis les terres agricoles et la zone aéroportuaire. D'intérêt métropolitain, le mont Saint-Bruno domine son environnement immédiat et constitue un point de repère majeur;

c) Les **paysages identitaires** regroupent des formes associées à l'occupation humaine et traduisent une spécificité historique, géographique ou culturelle valorisée par la collectivité locale :

   i. Le **noyau villageois** et le **faubourg du Vieux-Longueuil** sont un grand ensemble urbain protégé en partie par le site patrimonial du Vieux-Longueuil. Le couvert arborescent du secteur concourt à sa valeur paysagère et son ambiance distinctive contribue au sentiment d'appartenance des résidents qui y habitent;

   ii. Le **noyau villageois du Vieux-Saint-Hubert** longe le chemin de Chambly et représente le lieu d'établissement du village de Saint-Hubert possédant un fort potentiel de mise en valeur. Le clocher de l'église de Saint-Hubert représente un point de repère important du secteur;

   iii. Le **noyau villageois du Vieux Greenfield Park** est articulé autour du Bureau d'arrondissement, du poste de police et du parc Empire. Il participe à l'identité communautaire des lieux. Son faubourg voisin se démarque par ses rues étroites bordées d'arbres matures et par la profondeur de ses terrains qui contribuent à son ambiance distinctive;

   iv. Le **centre-ville de Longueuil** est une des portes d'entrée principales du territoire et offre une signature distinctive avec sa densité, sa mixité d'usages, son architecture et ses espaces publics. Son image actuelle est en voie d'être renouvelée et offrira, une fois achevée, un paysage urbain contemporain qui témoignera de l'identité longueuilloise;

   v. Le **boul. Taschereau** subit graduellement des transformations et est appelé à devenir un paysage identitaire de demain. Il constitue déjà un lieu de repère important et fait partie de l'identité longueuilloise;

d) Les **paysages de proximité** sont liés aux espaces du quotidien. Il s'agit le plus souvent d'espaces publics d'un milieu de vie, d'un lieu de travail ou encore d'un parc, d'une école, d'un cimetière, etc. Pouvant, à première vue, sembler sans importance, ils ont une signification particulière pour la population d'un quartier ou d'une rue. Ces paysages restent à être définis;

e) Le **capital-paysage d'intérêt patrimonial** est porteur de traces d'occupations anciennes. Peu souvent valorisé à sa juste valeur, il présente des caractéristiques susceptibles de susciter le sentiment d'appartenance de la collectivité. Ces paysages restent pour la plupart encore à être définis, mais deux catégories se distinguent :

   i. Le **paysage agricole :** l'intérêt patrimonial est davantage présent lorsque le paysage agricole est demeuré inchangé et que la culture des terres est réalisée de manière plus traditionnelle. Font partie des paysages agricoles de Longueuil : les rangs champêtres de la montée Daniel, des chemins de la Savane et de Chambly et de la Grande Allée;

ii. Le **paysage naturel :** sa présence en territoire urbanisé contribue à la qualité de vie. Parfois façonnés par l'action humaine, ils se composent d'écosystèmes d'intérêt écologique et d'espaces verts tels que les boisés, cours d'eau, rives et milieux humides. Font notamment partie des paysages naturels de Longueuil : le corridor forestier du mont Saint-Bruno en zone agricole, les parcs-nature et autres écosystèmes d'intérêt protégé ainsi que les corridors riverains des ruisseaux Massé et Daigneault;

f) Jouant un rôle de premier plan dans la mise en valeur des paysages, certains points de vue offrent des perspectives visuelles exceptionnelles. L'autoroute René-Lévesque (R132) offre des vues vers le fleuve et les autoroutes 10 et 20 sont reconnues à l'échelle métropolitaine en tant que corridors routiers d'accès aux panoramas du territoire. La R116 et l'A30 permettent aussi un accès visuel privilégié aux paysages, tout comme les réseaux cyclables de la Route verte et du Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire. Les points de vue suivants présentent un intérêt particulier pour Longueuil :

i. Les vues vers le fleuve et ses îles, le pont Jacques-Cartier, le centre-ville, le stade olympique et les infrastructures portuaires de Montréal depuis la R132 et le réseau cyclable en rive;

ii. Les vues vers le centre-ville de Longueuil depuis le pont Jacques-Cartier, la R132 et le réseau cyclable en rive;

iii. Les percées visuelles vers le centre-ville de Montréal depuis la R116;

iv. Les vues vers Montréal et le stade olympique dans l'axe du chemin de Chambly;

v. Les vues depuis les parcs en rive et les grands parcs-natures;

vi. Les vues vers le mont Saint-Bruno depuis le chemin de la Savane;

g) D'autres paysages pourraient être inventoriés puisqu'ils peuvent jouer un rôle important en suscitant le sentiment d'appartenance des citoyens envers leur quartier, leur arrondissement et même envers la ville. À titre d'exemple, plusieurs entrées de villes sont significatives en termes d'impacts sur l'image de Longueuil.

123. **Les enjeux en matière de patrimoine paysager sont les suivants :**

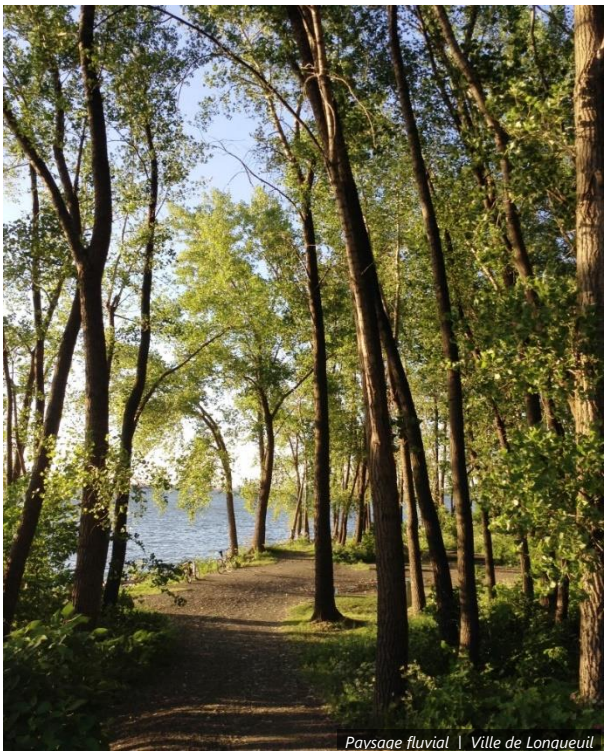
a) Méconnaissance de certains paysages, en particulier les paysages de proximité rendant difficile leur mise en valeur;

b) Manque de mesures de protection et de valorisation pour assurer la préservation des paysages et des points du vue identifiés et reconnus.

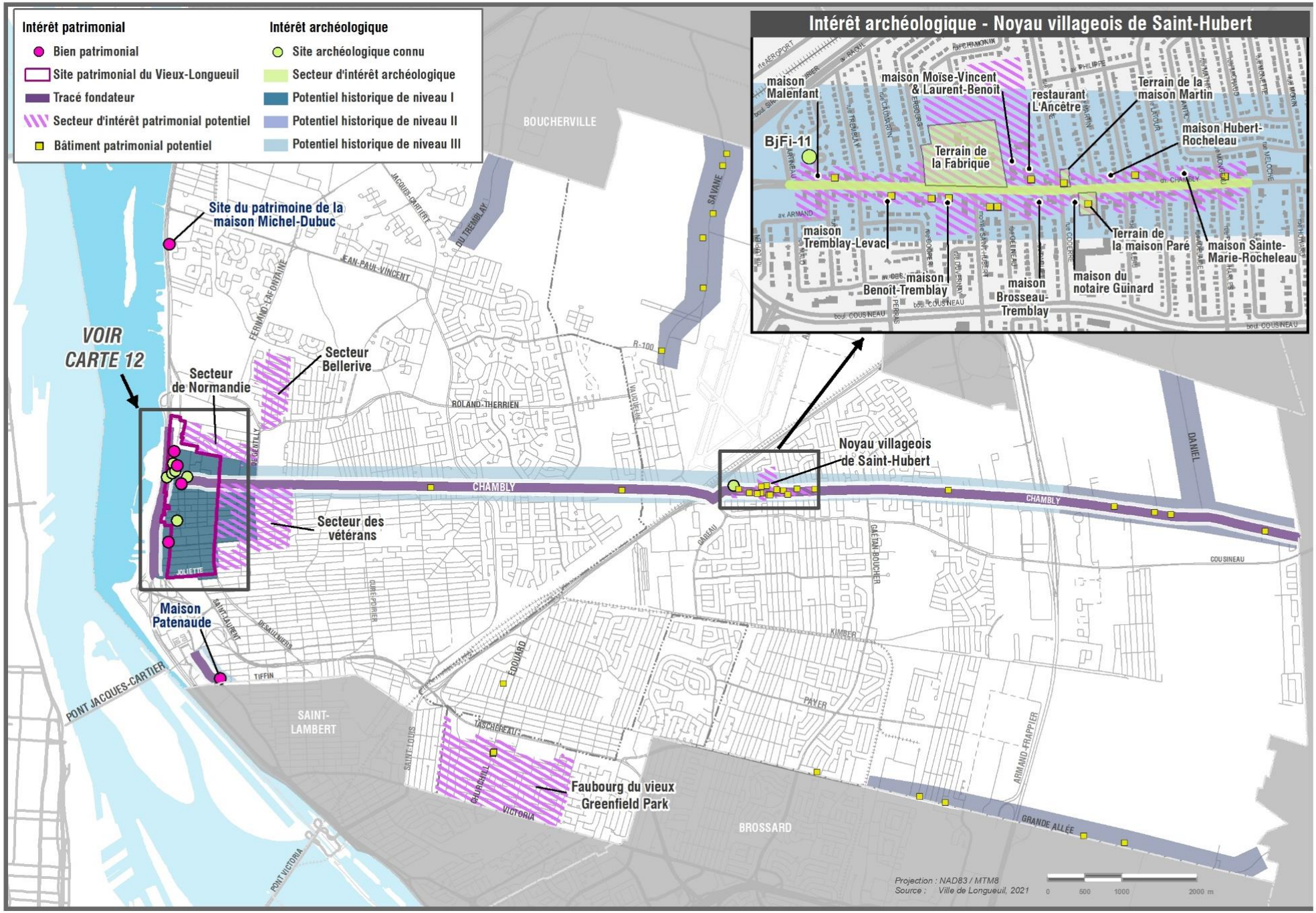
124. L'orientation 4 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de patrimoine paysager.

Vue vers le mont Saint-Bruno | Ville de Longueuil

Parc de la Cité | Ville de Longueuil



Paysage fluvial | Ville de Longueuil

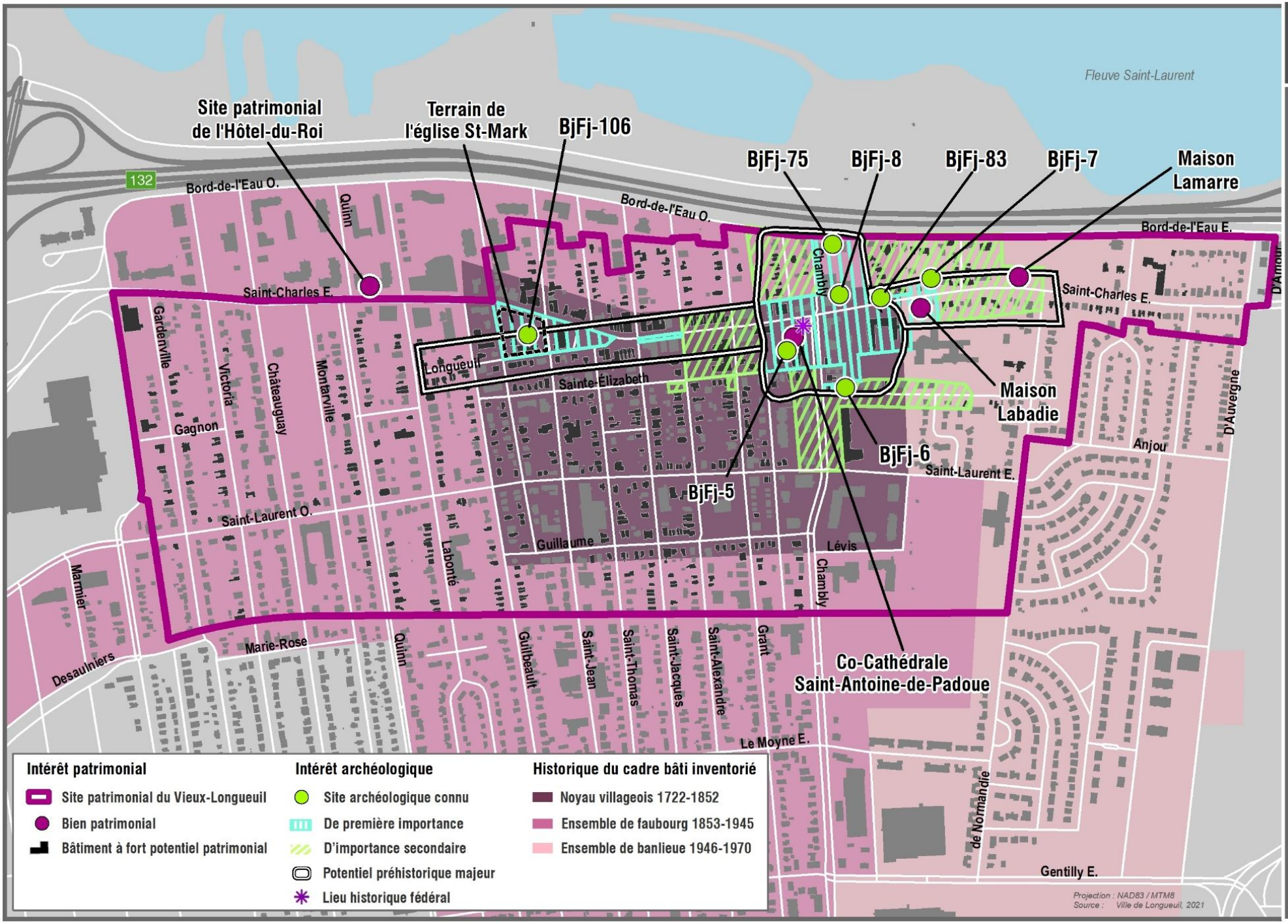


CARTE 11

PLAN D'URBANISME

Ressources patrimoniale et archéologique

04-2021

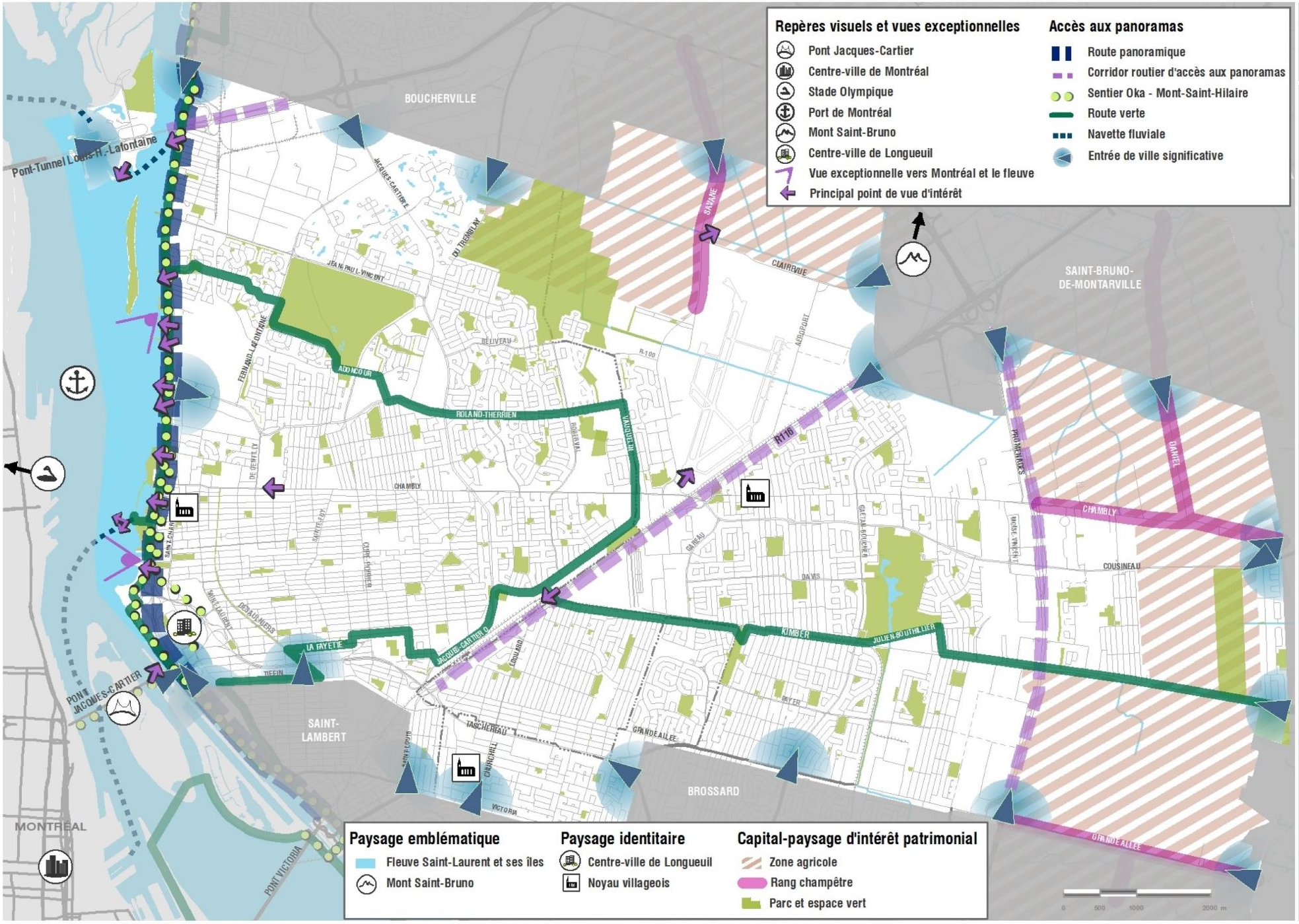


CARTE 12

PLAN D'URBANISME

Site patrimonial du Vieux-Longueuil

04-2021



CARTE 13

PLAN D'URBANISME

Paysages d'intérêt patrimonial

06-2020

SECTION 6 LA MOBILITÉ

125. Dans la continuité du Plan de mobilité et de transport adopté par le conseil d'agglomération de Longueuil, la planification de la mobilité et du transport doit se faire de concert et de manière intégrée avec l'aménagement du territoire. La Ville est bien pourvue en infrastructures de transport qui facilitent grand nombre de déplacements vers les différents équipements et activités du territoire que ce soit via les réseaux routier, cyclable, piétonnier ou de transport collectif. Les principaux lieux générateurs de déplacements sont :

a) Les équipements structurants de transport collectif, tels que la station de métro ou la gare intermodale (train de banlieue);

b) Les grands pôles d'emplois et les axes économiques structurants;

c) Les grands pôles et axes commerciaux et mixtes et, dans une moindre mesure, les noyaux villageois;

d) Les pôles récréatifs, culturels et institutionnels;

e) L'île de Montréal en particulier pour le travail, mais aussi à des fins récréative et culturelle.

SOUS-SECTION I LE TRANSPORT ROUTIER

126. Fortement accessible grâce à son réseau de transport routier bien développé, Longueuil constitue une des portes d'entrée au centre-ville de Montréal pour la population de la Rive-Sud. Le réseau routier, illustré à la carte 14, est hiérarchisé de la manière suivante :

a) Le réseau routier métropolitain (RRM) contribue à l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal et permet de favoriser l'accessibilité aux équipements intermodaux de transport collectif tout en améliorant le déplacement des marchandises. Il comprend le réseau routier supérieur (R112, R116, R132, R134, A20 et A30) et les ponts;

b) Le réseau artériel métropolitain (RAM) garantit la connectivité des déplacements du Grand Montréal et soutient le RRM en permettant de canaliser efficacement les véhicules lourds et la circulation de transit;

c) Le réseau artériel d'agglomération (RAA) soutient le RRM et le RAM en participant à la gestion efficace des déplacements vers les principaux pôles générateurs de déplacements;

d) Le réseau artériel de la Ville complète les liens routiers structurants du territoire;

e) Le réseau de collectrices permet de canaliser la circulation des quartiers vers le réseau artériel.

127. **Les faits saillants sont :**

a) La fluidité du réseau routier supérieur est fortement altérée quotidiennement par des nœuds de congestion causant des ralentissements importants et des effets de débordements sur le réseau local en particulier en période de pointe. En plus de générer des coûts sur les plans économique, environnemental et social, cette congestion routière récurrente affaiblit non seulement la mobilité des personnes en voiture et en transport collectif, mais aussi celle des marchandises;

b) La R116 et la voie ferrée limitrophe constituent une barrière à l'intérieur du territoire longueuillois, scindant celui-ci en deux**.** Cette barrière importante a un impact sur l'accessibilité de certains secteurs et entraîne des problèmes de congestion récurrents;

c) Le réseau routier de Longueuil constitue une plaque tournante du transport de marchandises. Le Plan de camionnage de la Ville vise à améliorer la fluidité du transport de marchandises, mais aussi à réduire les nuisances sur les milieux de vie;

d) Les corridors autoroutiers offrent une grande visibilité aux entreprises situées sur son parcours, ce qui constitue un avantage indéniable en termes d'attractivité, mais aussi une opportunité pour leur mise en valeur. L'impact visuel de ces vitrines peut être déterminant en particulier lorsqu'elles sont situées dans une entrée de ville;

e) La faible densité résidentielle et la dépendance à l'automobile ont fait du stationnement une condition déterminante à l'accessibilité. Longueuil compte, en particulier dans ses pôles commerciaux et d'emplois, de nombreuses aires de stationnement de surface qui ont des impacts non seulement environnementaux (îlots de chaleur, ruissellement des eaux, etc.), mais aussi économiques en ne favorisant pas l'utilisation optimale du sol;

f) De nouvelles pratiques de gestion intelligente, efficiente et durable des stationnements hors rues émergent depuis quelques années;

g) La présence du réseau routier engendre des nuisances pour les populations avoisinantes. Celles-ci peuvent être incommodées par la pollution et le bruit généré par les véhicules à moteur;

h) La gestion de la circulation et du stationnement s'avère problématique, particulièrement dans certains secteurs de services publics tels que les secteurs avoisinants les hôpitaux Charles-Le Moyne et Pierre-Boucher.

128. **Les enjeux en matière de transport routier sont les suivants :**

a) Congestion routière chronique de certains axes entravant l'accessibilité aux points d'accès au transport collectif structurants et à certains pôles d'emplois;

b) Financement de certains travaux structurants tels que l'échangeur La Fayette ou les ponts d'étagement Kimber et Moïse-Vincent;

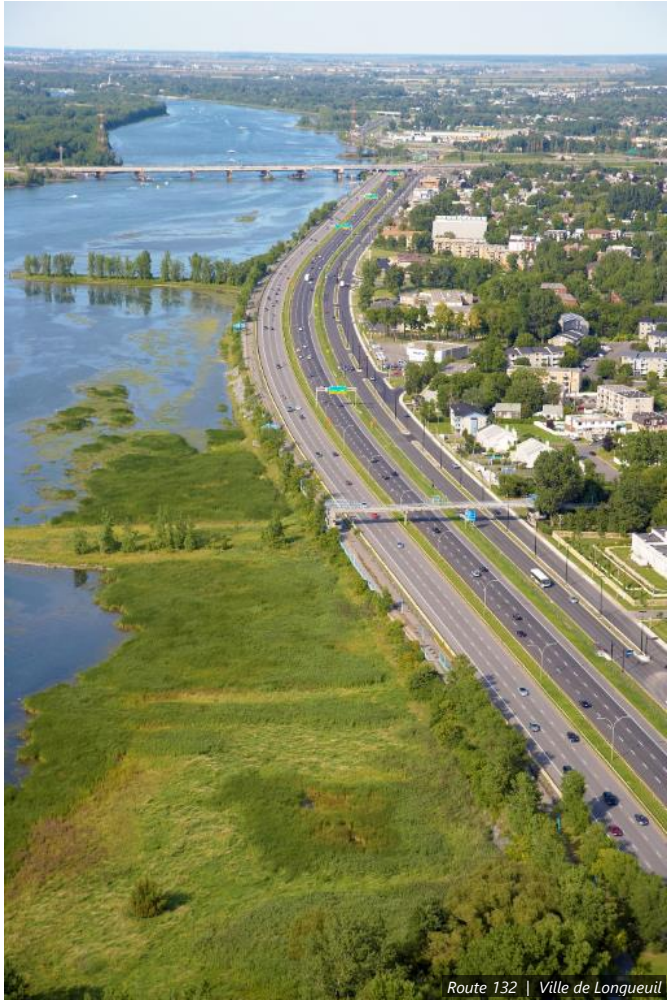
c) Perméabilité nord-sud réduite du territoire en raison de la présence de la R116 et de la voie ferrée;

d) Gestion intégrée du stationnement hors rue dans certains secteurs névralgiques;

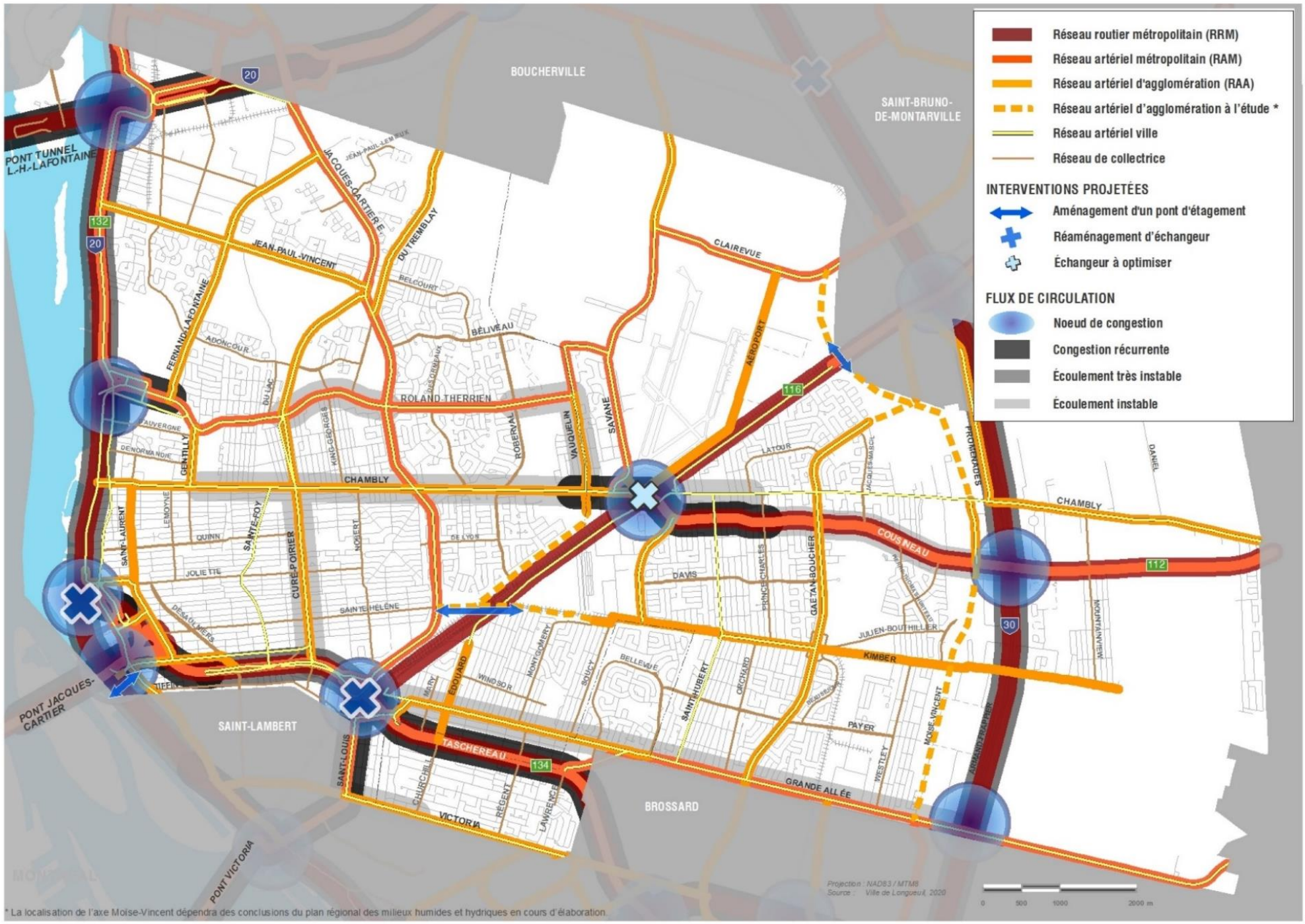
e) Équilibre entre la capacité des réseaux de transport et le développement.

129. L'orientation 5 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de transport routier.

Bornes de recharge électrique | Ville de Longueuil



Route 132 | Ville de Longueuil



* La localisation de l'axe Moïse-Vincent dépendra des conclusions du plan régional des milieux humides et hydriques en cours d'élaboration.

CARTE 14

PLAN D'URBANISME

RÉSEAU ROUTIER ET DIAGNOSTIC

06-2020

SOUS-SECTION II LE TRANSPORT COLLECTIF

130. Le réseau de transport collectif métropolitain constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport. Sa desserte efficiente accroît le potentiel de développement immobilier et des possibilités d'optimisation de l'utilisation du sol à ses points d'accès, tout en assurant l'atteinte des cibles de réduction d'émission de GES. Il dessert l'ensemble du territoire, dont ses grands pôles d'activités que sont, entre autres, le centre-ville, le pôle Roland-Therrien, les quartiers avoisinants la gare intermodale et le boul. Taschereau en plus de faire le lien vers le futur REM dans l'axe de l'A10.

131. D'autres points d'accès structurants s'ajouteront notamment dans l'éventualité de la mise en service d'une ligne de train de banlieue vers Richelieu dans l'axe Kimber/Maricourt (gares potentielles)[1] ou dans l'axe projeté du boul. Moïse-Vincent. Celui-ci traverse toutefois un site dont la valeur écologique est à confirmer et plusieurs étapes sont requises préalablement à sa réalisation.

132. Le réseau de transport collectif d'agglomération, dont une composante est notamment en opération sur le boul. Roland-Therrien, complète l'offre d'envergure métropolitaine. Le réseau rapide d'agglomération par autobus du RTL se déploie notamment sur l'ensemble des axes structurants métropolitains et d'agglomération (à l'exception du chemin de Chambly et de la rue Saint-Louis).

133. Le réseau local du RTL complète ces réseaux. Il est à noter que l'arrivée du REM à Brossard occasionnera la reconfiguration des circuits d'autobus.

134. **Les faits saillants sont :**

a) Longueuil est bien desservi en transport collectif. Les composantes de ce réseau sont illustrées à la carte 15;

b) Le réseau du RTL offre à la majorité des résidents, en heure de pointe, un arrêt d'autobus dans un rayon de moins de 500 m. Puisque la plupart des lignes d'autobus se destinent aux terminus Longueuil, Panama et Centre-ville (Montréal), le réseau actuel est moins optimisé pour les déplacements internes et vers les villes voisines. Ce réseau sera complètement revu d'ici 2022 afin de desservir le REM;

c) Le centre-ville de Longueuil est un lieu de transfert modal d'envergure qui comprend la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke, la seule sur la Rive-Sud et l'une des plus achalandées du réseau. La mise en place d'un mode TC structurant depuis cette station vers le pôle Roland-Therrien, en passant par le Cégep Édouard-Monpetit et le pôle multifonctionnel Michel-Chartrand, permettra d'accroître son rayonnement et de mieux desservir les principaux pôles de redéveloppement de la Ville. Le Terminus Longueuil accueille de nombreuses lignes d'autobus locales et régionales ainsi que quelques lignes nationales. La majorité des correspondances en autobus en provenance des villes de la couronne Sud s'effectue à partir de ce terminus.

d) L'arrivée de la station Panama du REM sur le boul. Taschereau à Brossard offrira de nouvelles occasions de redéveloppement dans l'axe de ce boulevard. CDPQi travaille actuellement sur l'opportunité et la faisabilité d'implanter un mode TC structurant dans l'emprise du boul. Taschereau, entre la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et la future station Panama du REM. En février 2020, la Mairesse de Longueuil a annoncé sa vision de mobilité dans l'axe est-ouest, un projet de mobilité collective durable unissant la future station Panama du REM au cégep Édouard-Montpetit et passant par le boul. Taschereau, le centre-ville de Longueuil, la rue Saint-Charles et le boul. Roland-Therrien : Léeo (lien électrique est-ouest);

e) La gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert dessert la ligne de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire et offre des départs le matin vers Montréal et le soir vers Mont-Saint-Hilaire, ce qui limite l'utilisation de ce service par les travailleurs se destinant à Longueuil. Le CN, propriétaire des infrastructures ferroviaires, accorde la priorité au transport des marchandises;

f) La part modale du transport collectif pour les déplacements tout motif (sans retour) en 2013 était de 23 % en pointe du matin et de 15 % sur une période de 24 h pour Longueuil, soit 1 % de plus que la moyenne de l'agglomération de Longueuil pour les mêmes périodes[2];

g) Le territoire compte des stationnements incitatifs à proximité de la gare et du métro. Ces stationnements peuvent avoir des impacts négatifs sur les milieux de vie environnants puisqu'ils favorisent l'augmentation de la

[1] Cet axe est identifié au PMAD et au Schéma, mais ne figure plus au nouveau Plan stratégique de l'ARTM.

[2] Mobilité des personnes dans la région de Montréal, enquête Origine-Destination 2013, version 13.2a. Traitement : Ville de Longueuil.

circulation véhiculaire et peuvent avoir des répercussions sur le bien-être et la santé des citoyens (îlots de chaleur). Leur implantation constitue souvent un environnement inhospitalier aux piétons et augmente les distances de marche.

135. **Les enjeux en matière de transport collectif sont les suivants :**

a) Offre de service limitée en hors pointe et dans la desserte vers les autres villes liées de l'agglomération (manque de liens directs);

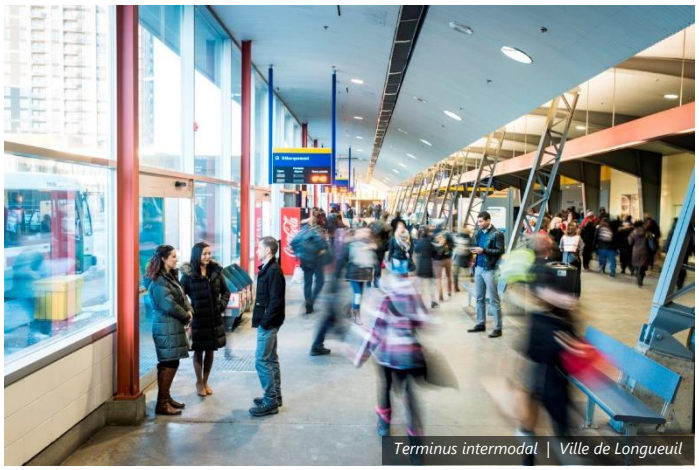
b) Fréquence limitée aux heures de pointe du train de banlieue nécessitant la mise en place d'une offre en transport collectif complémentaire;

c) Impacts des stationnements incitatifs (circulation, congestion, occupation non optimale du territoire, intégration dans les milieux récepteurs, etc.);

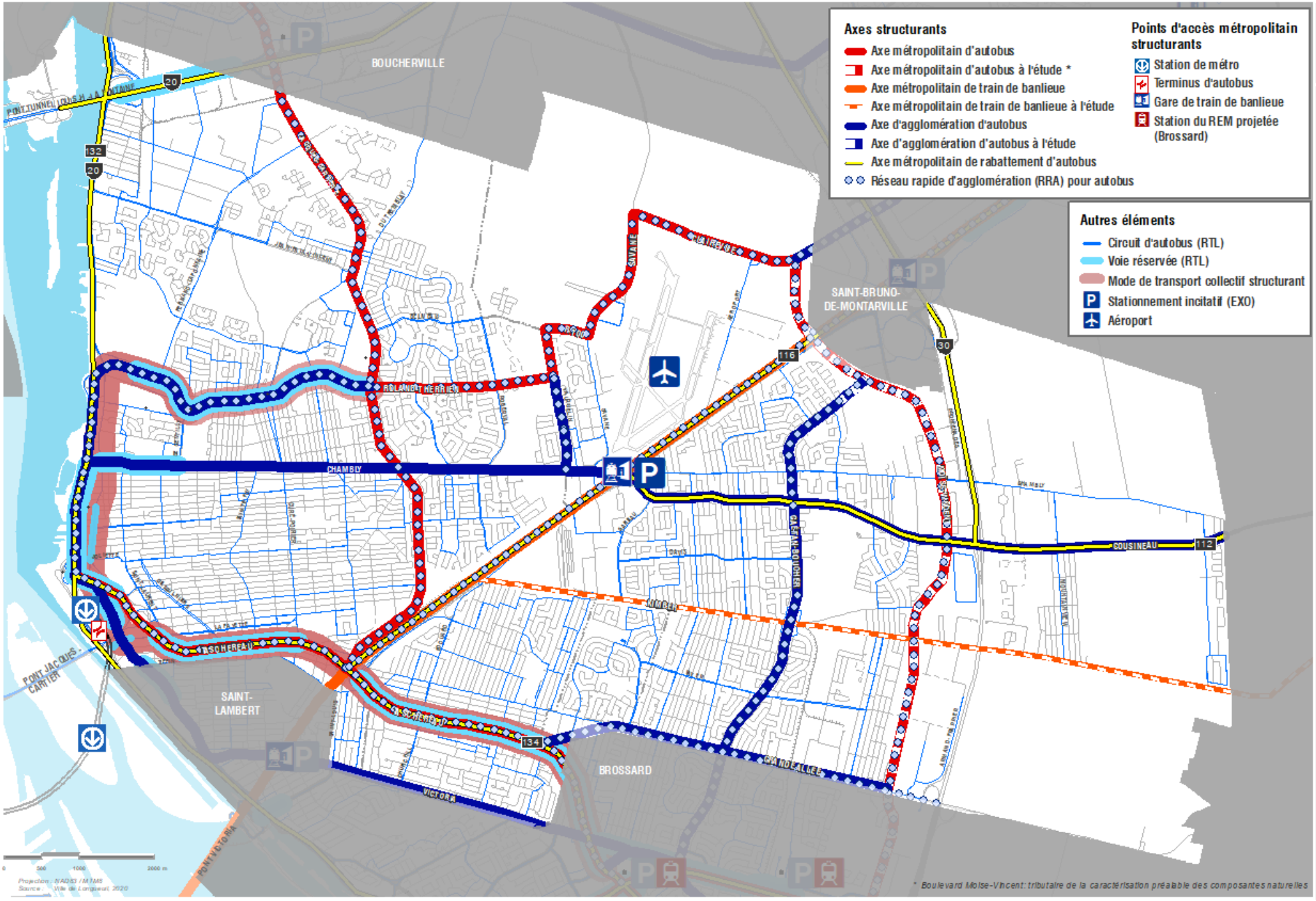
d) Tracé futur du boulevard Moïse-Vincent tributaire de la caractérisation des milieux à documenter.

136. L'orientation 5 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de transport collectif.

Voie réservée sur le boul. Roland-Therrien | Ville de Longueuil


Terminus intermodal | Ville de Longueuil

Gare et train de banlieue | Ville de Longueuil



CARTE 15

PLAN D'URBANISME

Réseau de transport collectif

04-2021

SOUS-SECTION III LE TRANSPORT ACTIF

137. La population est de plus en plus encline à adopter un mode de vie actif et à diversifier ses modes de déplacement. Cependant, plusieurs secteurs de la ville ont été conçus pour une utilisation optimale de l'automobile. Le manque de mixité des usages renforce le phénomène de dépendance à l'auto, tout comme la dispersion des pôles d'emplois et d'activités et la faible densité de certains quartiers qui augmentent les distances à parcourir.

138. Le plaisir de se déplacer dans un environnement agréable et sécuritaire est un facteur déterminant dans le choix du vélo ou de la marche comme mode de déplacement. Ces conditions ne sont pas toujours optimales à Longueuil. Certains axes routiers sont mal configurés pour les modes actifs ou peuvent sembler hostiles aux piétons et cyclistes, en particulier dans les quartiers où les trottoirs sont inexistants ou les aménagements cyclables déficients en termes de sécurité ou de confort. La continuité des réseaux, la présence d'aménagements soutenant les modes actifs (bancs, fontaines d'eau, éclairage adéquat, stationnement pour vélos, couvert végétal, etc.) et une signalisation identifiant les pôles d'intérêt, d'emplois et de services sont autant d'éléments dont il faut tirer parti pour faire de la marche et du vélo des modes de déplacement plus attrayants. Il est à préciser que la quasi-totalité des utilisateurs du transport collectif utilise un mode actif de déplacement pour atteindre ce réseau. Un réseau de déplacements actifs convivial et sécuritaire peut donc permettre d'augmenter l'utilisation du transport collectif.

139. **Les faits saillants sont :**

a) En 2013, la part modale de la mobilité active était de 8,4 % pour les déplacements dont l'origine est Longueuil. Alors que seulement 6,3 % des déplacements qui proviennent de l'arrondissement de Saint-Hubert sont actifs, une part modale de 9,6 % est observée dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil qui s'élève jusqu'à 14,2 % dans le secteur à l'ouest du chemin de Chambly et du boul. Curé-Poirier Ouest;

b) Le réseau cyclable longueuillois comporte plus de 164 km de voies (incluant la Route verte). Une proportion d'environ 64 % du réseau est constituée de pistes cyclables et de sentiers polyvalents bidirectionnels (53 km chacun), le reste étant partagé en bandes cyclables bidirectionnelles (33 km), en bandes cyclables unidirectionnelles (14 km) et en chaussée désignée (11 km)[1];

c) Le territoire de Longueuil est desservi par différents aménagements cyclables, illustrés à la carte 16 et hiérarchisés de la manière suivante : le réseau cyclable d'envergure provinciale de la Route Verte (axes 1 et 3) et d'envergure métropolitaine (réseau vélo métropolitain) du Sentier cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire, le réseau structurant de déplacement actif d'envergure régionale de l'agglomération et le réseau local de voies cyclables;

d) La Ville de Longueuil s'est dotée, en 2013, d'un Plan de mobilité active assorti d'actions visant à accroître la part modale des déplacements actifs, surtout à des fins utilitaires. Ce Plan vise à faire de Longueuil une ville davantage active, saine et durable en proposant de réelles alternatives aux véhicules motorisés par des aménagements conviviaux, sécuritaires et universellement accessibles favorisant la mobilité active;

e) Réalisé avec le soutien de Vélo Québec, la Ville a élaboré en 2018 un Plan directeur des déplacements cyclables qui vise à dresser un portrait global des aménagements cyclables existants à Longueuil, tout en établissant une vision cohérente du développement du réseau pour les quinze prochaines années. Cette vision s'appuie sur le principe que le vélo est un moyen de transport à part entière;

f) D'autres initiatives de la Ville favorisent la mobilité active. Le Plan de viabilité hivernale prévoit le déneigement de tous les trottoirs, un accroissement de la sécurité autour des écoles, ainsi qu'un projet pilote d'ouverture de pistes cyclables durant l'hiver. La Politique sur les saines habitudes de vie mise, quant à elle, sur la création d'environnements favorables à un mode de vie actif et à une saine alimentation;

g) Longueuil offre le service de trois navettes fluviales en période estivale sur son territoire. Celui-ci est fortement utilisé par les cyclistes. Ces bateaux-passeurs offrent trois itinéraires permettant de traverser le fleuve : entre le port de plaisance Réal-Bouvier et le Vieux-Port de Montréal, entre la promenade René-Lévesque et le parc de l'île Charron et entre ce dernier et le parc de la promenade Bellerive à Montréal.

---

[1] Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Longueuil, mai 2018.

140. **Les enjeux en matière de transport actif sont les suivants :**

a) Développement et aménagement du territoire axés sur l'automobile et souvent peu favorables aux déplacements actifs (distances, discontinuité des réseaux actifs, quartiers peu perméables aux modes actifs, accessibilité universelle quelquefois déficiente, etc.);

b) Optimisation des liens cyclables et pédestres entre les différents secteurs et pôles d'intérêt;

c) Partage adéquat de la voirie entre les modes actif, collectif et automobile;

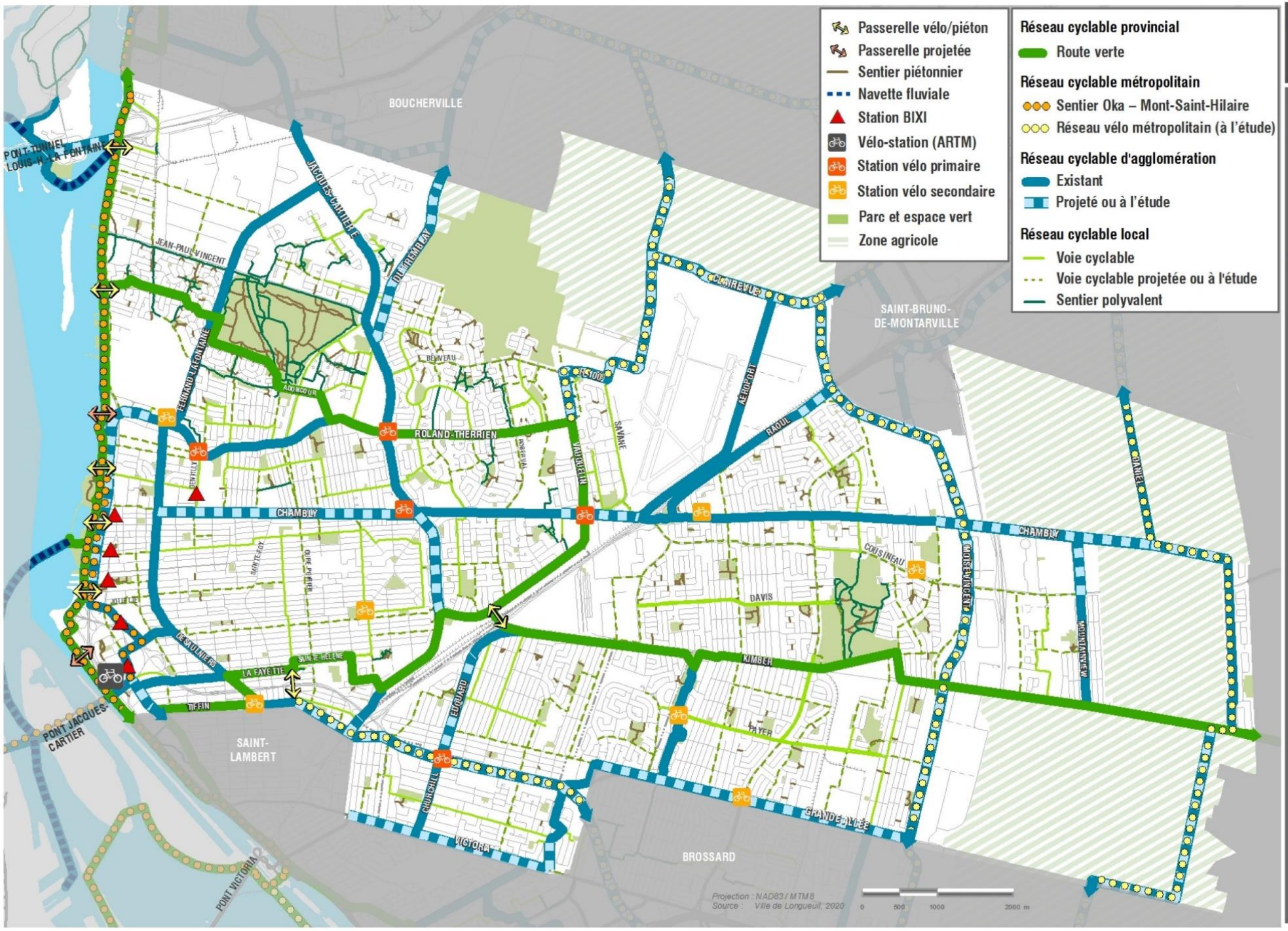
d) Entretien récurrent des réseaux routier, cyclable et pédestre.

141. L'orientation 5 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de transport actif.

Sentier multifonctionnel le long du boul. Fernand-Lafontaine | Ville de Longueuil

Sation BIXI | Ville de Longueuil

Sentier multifonctionnel du parc linéaire Desaulniers | Ville de Longueuil



CARTE 16

PLAN D'URBANISME

Réseau de déplacement actif

06-2020

SOUS-SECTION IV LE TRANSPORT FERROVIAIRE OU AÉRIEN

142. **Les faits saillants sont :**

a) Le territoire de Longueuil est traversé par deux tronçons ferroviaires, propriétés du CN, et compte une gare de triage qui occupe un vaste site le long de la R116;

b) La ligne nationale traversant le pont Victoria en provenance de Montréal et longeant la R116 est très achalandée. Elle joue un rôle déterminant dans le transport des marchandises et des personnes vers l'est du Québec, les Maritimes et les États-Unis et accueille le service de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire (et la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert);

c) Une ligne ferroviaire secondaire longe les boul. Kimber et Maricourt pour joindre, vers l'ouest, Brossard et les États-Unis;

d) L'aéroport Montréal – Saint-Hubert-Longueuil constitue une infrastructure de transport majeure qui joue un rôle économique important, bien que son potentiel de desserte pour les avions d'affaires ou le transport des personnes et des marchandises soit sous-exploité;

e) En plus d'offrir divers services (douanes, écoles de pilotage, entretien, ravitaillement, vente de matériel, etc.), l'aéroport dispose de trois pistes et d'une tour de contrôle. Grâce à la restauration de sa piste principale, il accueille régulièrement de plus gros appareils et se démarque notamment avec ses lignes aériennes régionales, ses vols d'affaires ou ses vols nolisés;

f) Un projet de construction d'une aérogare est en planification pour faire de l'aéroport un lieu névralgique pour plusieurs secteurs d'activités et le transport de passagers.

143. **Les enjeux en matière de transport ferroviaire et aéroportuaire sont les suivants :**

a) Gestion des nuisances associées aux transports routier, ferroviaire et aéroportuaire;

b) Sous-exploitation de l'aéroport pour les vols d'affaires et le transport des marchandises;

c) Transport aérien et ferroviaire sous juridiction fédérale limite le contrôle de ces activités (nuisances, par exemple) par la Ville de Longueuil

144. L'orientation 5 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de transport ferroviaire ou aérien.

Cour de triage Southwark | Ville de Longueuil

SECTION 7 LES SITES VACANTS ET À TRANSFORMER

145. La carte 17 illustre les sites structurants vacants ou à transformer. En juillet 2020, le territoire de Longueuil compte un peu plus de 800 ha[1] de terrains vacants disponibles au développement, dont près de 60 % à des fins résidentielles. Ses milieux déjà bâtis recèlent également un potentiel de transformation (requalification ou optimisation) et de revitalisation. En effet, de nombreux espaces sous-utilisés (lots vacants, espaces en friche, stationnements de surface, etc.) pourraient servir de support à la consolidation et à la requalification du territoire. En tirant profit de ces occasions, Longueuil pourra se reconstruire sur elle-même, ce qui permettra d'optimiser l'utilisation de ses infrastructures et équipements publics, en plus de contribuer à la transformation graduelle de ses quartiers moins viables. En priorisant les secteurs déjà desservis en transport collectif et en commerces et services de proximité, cette optimisation territoriale contribuera également à la réduction d'émission de GES. Dans cette perspective, certains secteurs déjà bâtis ont été ciblés à des fins de transformation. Ceux-ci représentent environ 425 ha de terrains.

146. ## Les sites résidentiels

147. Les principaux sites développables à des fins résidentielles, qui représentent plus de 465 ha, se concentrent à proximité de la gare intermodale Longueuil – Saint-Hubert et le long de l'A30. Le réel potentiel de développement d'une grande partie de ces terrains vacants, principalement ceux situés dans le secteur de l'A30, sera confirmé lorsque le futur PRMHH de l'agglomération aura attesté du statut définitif des milieux à documenter.

148. Les sites potentiels à transformer sont surtout priorisés dans les secteurs bien desservis en transport collectif et faisant l'objet de planification intégrée aménagement/transport, tels que le centre-ville de Longueuil, le pôle Roland-Therrien, le boul. Taschereau et le quartier de la Gare. Les autres sites potentiels à transformer sont dispersés sur l'ensemble du territoire avec d'importantes superficies situées le long du chemin de Chambly, du boul. Cousineau ou dans le pôle multifonctionnel Michel-Chartrand. Ces secteurs influencent la dynamique des quartiers environnants et sont déjà bien desservis par le transport collectif et en activités commerciales de proximité, ce qui justifie entre autres leur optimisation.

149. ## Les sites commerciaux

150. La suroffre commerciale observée sur le territoire et accentuée par la présence de pôles commerciaux majeurs à proximité de Longueuil rend le développement de nouveaux pôles commerciaux plus difficile et suggère davantage de supporter la rationalisation des espaces commerciaux ou l'optimisation de certains espaces commerciaux à des fins multifonctionnelles pour favoriser l'apport de nouvelles clientèles. Ainsi, les terrains vacants développables à des fins commerciales (environ 25 ha) sont principalement situés à proximité des Promenades St-Bruno et permettent d'en consolider la vocation. Quant aux sites de transformation, les espaces commerciaux sont favorisés dans les secteurs à vocation mixte, prioritairement dans les secteurs de planification intégrée.

151. ## Les sites industriels

152. Les terrains disponibles au développement industriel (environ 315 ha) sont surtout concentrés aux abords de la R116, de l'A30 et dans la zone aéroportuaire. Ils sont destinés à accueillir de nouvelles industries permettant d'accroître la vitalité économique de ces secteurs. Le potentiel de développement à des fins industrielles de plusieurs de ces terrains vacants est cependant tributaire des conclusions du nouveau Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération en cours d'élaboration.

[1] Une portion de cette superficie est cependant constituée de milieux à documenter.

Tableau 14 : Caractéristiques des superficies industrielles vacantes

	Superficies vacantes (ha)	Superficies avec contraintes naturelles (ha)	Superficie avec sols potentiellement contaminés (ha)	Superficies disponibles sans contraintes (ha)[1]
Arrondissement de **Saint-Hubert**	225	55	115	55
Arrondissement du **Vieux-Longueuil**	90	25	20	45
Ville de Longueuil	315	80	135	100

[1] *Estimation*

153. Longueuil fait face à une certaine rareté de terrains développables à des fins industrielles ou, du moins, de terrains suffisamment grands et offrant une localisation avantageuse pour répondre aux besoins futurs des entreprises à vocation industrielle et d'affaires. Pour pallier cette rareté, une évaluation prospective des superficies locatives vacantes à des fins industrielles et du potentiel d'optimisation des sites industriels sous-utilisés devra entre autres être réalisée afin d'offrir une capacité d'accueil supplémentaire d'emplois et de maintenir le dynamisme économique de Longueuil.

154. La capacité des infrastructures et équipements

155. Le développement et le redéveloppement de ces superficies dépendent des infrastructures et équipements municipaux et publics en place (égout, aqueduc, traitement des eaux, écoles, etc.) et de la capacité des différents partenaires et paliers gouvernementaux à les bonifier. Une planification territoriale transversale et une adéquation entre le développement et la capacité de ces infrastructures et équipements devront donc être assurées afin d'assurer un développement durable du territoire.

156. **Les enjeux en matière de développement futur sont les suivants :**

a) Capacité des équipements et infrastructures à accueillir de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement;

b) Intégration des projets de développement aux milieux récepteurs et respect de l'identité et des caractéristiques intrinsèques des milieux de vie existants;

c) Rentabilité des projets de développement et de redéveloppement;

d) Acceptabilité sociale des changements de paradigme liés à l'intégration du développement durable dans l'approche d'aménagement et de développement du territoire;

e) Rareté de terrains développables à des fins industrielles;

f) Contamination des sols de certains terrains;

g) Présence de milieux à documenter en attente de caractérisation;

h) Nécessité de prioriser les interventions pour favoriser un redéveloppement optimal et contrôlé.

157. L'orientation 6 du Plan d'urbanisme répond aux enjeux soulevés en matière de développement futur.

Centre d'épuration Rive-Sud (CERS) sur l'Île-Charron | Ville de Longueuil

CARTE 17

PLAN D'URBANISME

Secteurs à développer ou à transformer

06-2020

Logements sur la rue Georges | Ville de Longueuil