

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
DU PÔLE ROLAND-TERRIEN**



TABLE DES MATIÈRES

1	Mise en contexte	
1.1	Plan directeur d'aménagement et de redéveloppement durable du pôle Roland-Therrien	1
1.1.1	Objectif	1
1.1.2	Intentions d'aménagement	1
1.2	Friche industrielle à fort potentiel de redéveloppement	2
1.3	Démarche de planification citoyenne	2
1.4	Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien	3
1.4.1	Objectifs et territoire visé	3
1.4.2	Règles d'interprétation	4
2	Lecture du territoire	
2.1	Portrait	5
2.2	Historique	5
2.3	Cadre de planification	6
2.4	Occupation du territoire	6
2.5	Conditions de transport et de circulation	8
2.6	Desserte en infrastructures et services d'utilités publiques	8
3	Enjeux et défis	
Défi 1 :	Un redéveloppement responsable et respectueux de la richesse collective à établir	9
Défi 2 :	Une identité à créer	9
Défi 3 :	Une desserte en transport à bonifier	10
Défi 4 :	Des contraintes à considérer	10
Défi 5 :	Des sites de redéveloppement à optimiser en périphérie du pôle Roland-Therrien	11
4	Vision de mise en valeur du pôle Roland-Therrien	
4.1	Énoncé de vision	15
4.2	Vision d'aménagement et de redéveloppement	15
4.3	Principes en matière de développement durable	16

4.3.1	Plan stratégique de développement durable de la Ville de Longueuil	16
4.3.2	Pôle Roland-Therrien, un écoquartier TOD	17

5 Orientations d'aménagement et objectifs de redéveloppement

5.1	Orientation 1 : Concevoir un quartier durable doté d'une image distinctive	20
5.2	Orientation 2 : Créer un milieu de vie, d'emplois et de loisirs diversifié, compact, dense, perméable et convivial	21
5.3	Orientation 3 : Faire du pôle Roland-Therrien la référence en matière de mobilité durable	22
5.4	Orientation 4 : Concevoir un projet exemplaire en matière de développement durable pour le déploiement du réseau d'infrastructures	23

6 Concept d'organisation spatiale

6.1	Composantes structurantes	25
6.1.1	Un parc central « Signature »	25
6.1.2	Un cœur de quartier vibrant	25
6.1.3	Une consolidation de la fonction « Bureau »	26
6.1.4	Un potentiel de densification résidentielle élevé	26
6.1.5	Une volumétrie et une implantation des bâtiments intégrées au milieu et à l'échelle du piéton	26
6.1.6	Une répartition des usages optimisée	27
6.1.7	Un réseau de déplacements priorisant la mobilité active et l'accessibilité universelle ..	27
6.1.8	Un projet bénéficiant d'un excellent réseau de transport collectif	27
6.1.9	Une gestion revisitée du stationnement	28
6.1.10	Le secteur Héroux-Devtek : un second site de requalification potentielle	28
6.1.11	Une architecture, une implantation des bâtiments et des aménagements de qualité	28
6.1.12	Un quartier durable	28

7 Affectations du sol et densités d'occupation

7.1	Nomenclature des affectations du sol	49
7.2	Fonctions autorisées	49
7.2.1	Fonctions autorisées dans l'ensemble des affectations	49
7.2.2	Fonctions autorisées par affectation	50
7.3	Usages dérogeant aux fonctions autorisées	54
7.4	Seuils de densité résidentielle	54
7.5	Contraintes anthropiques à l'occupation du sol	56

7.6	Dispositions particulières applicables à certaines affectations	56
8	Conditions de mise en œuvre	
8.1	Programme d'acquisition d'immeubles	61
8.2	Mesures réglementaires	61
8.3	Index terminologique	61

LISTE DES CARTES

Carte 1 :	Territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien	4
Carte 2 :	Synthèse des enjeux d'aménagement et de redéveloppement (pôle)	13
Carte 3 :	Concept d'organisation spatiale	29
Carte 4 :	Concept d'aménagement (pôle Roland-Therrien)	31
Carte 5 :	Hauteurs des constructions (pôle Roland-Therrien)	32
Carte 6 :	Occupation du sol (pôle Roland-Therrien)	34
Carte 7 :	Déplacements actifs (pôle Roland-Therrien)	35
Carte 8 :	Transports collectifs (pôle Roland-Therrien)	36
Carte 9 :	Interventions sur le réseau routier (pôle Roland-Therrien)	37
Carte 10 :	Affectations du sol – Territoire en périphérie du pôle Roland-Therrien	57
Carte 11 :	Affectations du sol (pôle Roland-Therrien)	59

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Volumétrie (pôle Roland-Therrien)	33
Figure 2 :	Coupe type : Esplanade – Secteur commercial avec place centrale	38
Figure 3 :	Coupe type : Esplanade – Secteur commercial avec mail central	39
Figure 4 :	Coupe type : Esplanade - Secteur résidentiel avec mail central	40
Figure 5 :	Coupe type : Boulevard avec parc central	41
Figure 6 :	Coupe type : Rue locale à double sens	42
Figure 7 :	Coupe type : Rue d'Auteuil	43
Figure 8 :	Coupe type : Rue d'Auvergne	44
Figure 9 :	Coupe type : Rue Saint-Charles	45
Figure 10 :	Coupe-type : Boulevard Roland-Therrien	46
Figure 11 :	Coupe type : Passage-type	47

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Intentions d'aménagement générales et spécifiques poursuivies au PDARD 1
Tableau 2 : Projections de développement résidentiel 55

1 Mise en contexte

1.1 Plan directeur d'aménagement et de redéveloppement durables du pôle Roland-Therrien

1.1.1 Objectif

- 1.1 En octobre 2012, la Ville de Longueuil a mandaté le consortium Lemay + DAA / SM afin d'élaborer un Plan directeur d'aménagement et de redéveloppement durables (ci-après PDARD) ainsi que des études connexes pour le pôle Roland-Therrien. En se dotant de cet outil de vision et de planification, la Ville souhaitait optimiser le redéveloppement et la mise en valeur de ce site stratégique dans une perspective de développement durable considérant, notamment, les principes d'un quartier « TOD ». Ce mandat s'inscrivait dans le cadre d'une démarche conjointe amorcée en février 2010 par Pratt & Whitney Canada, Développement économique Longueuil et la Ville de Longueuil. De plus, la Ville de Longueuil a reçu une aide financière du Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités pour réaliser ce PDARD.
- 1.2 L'élaboration du PDARD du pôle Roland-Therrien s'inscrivait dans le contexte d'une démarche se caractérisant par les particularités suivantes :

UNE APPROCHE DE PLANIFICATION NOVATRICE

Participation citoyenne à la planification en amont de la conception professionnelle

UNE TRANSVERSALITÉ DES EXPERTISES

Urbanisme, génie, circulation, communication et « branding »

UNE APPROCHE INTÉGRÉE

Coordination au service de la vision

1.1.2 Intentions d'aménagement

- 1.3 Par la réalisation de ce PDARD, la Ville de Longueuil poursuivait les intentions d'aménagement présentées au tableau suivant :

Tableau 1 : Intentions d'aménagement générales et spécifiques poursuivies au PDARD

Intentions d'aménagement générales	Intentions d'aménagement spécifiques
<ul style="list-style-type: none"> Requalifier ce secteur industriel en déclin en impliquant les citoyens et entreprises à toutes les étapes de l'exercice de planification. 	<ul style="list-style-type: none"> Créer un milieu de vie à échelle humaine lié au transport collectif et aux services de proximité.
<ul style="list-style-type: none"> Planifier le redéveloppement de ce secteur en milieu de vie, en tenant compte des quartiers existants, selon les meilleures pratiques de développement durable pour en faire un projet exemplaire. 	<ul style="list-style-type: none"> Répondre à une variété de besoins en matière d'habitat et jeter les bases d'une communauté inclusive et responsable.
	<ul style="list-style-type: none"> Exercer un leadership pour faire du nouveau quartier un exemple de projet écologique et durable.
	<ul style="list-style-type: none"> Relever le défi de l'équilibre fragile entre la viabilité économique et l'acceptabilité sociale du projet.

1.2 Friche industrielle à fort potentiel de redéveloppement

- 1.4 Le territoire du pôle Roland-Therrien se caractérise par un passé industriel aujourd'hui révolu. Constituant le berceau de l'industrie aéronautique du Québec et stimulé par l'économie de guerre, directe et indirecte, le paysage s'est grandement transformé pour y laisser l'empreinte industrielle d'aujourd'hui. Dans les années 1990, la fin du service ferroviaire qui traversait le secteur a affecté pratiquement toutes les industries qui avaient recours aux wagons pour le transport de marchandises.
- 1.5 L'étendue des propriétés de la Pratt & Whitney Canada, maintenant vacantes, et de la Ville de Longueuil offre, dans ce contexte, une opportunité majeure de redéveloppement pour le pôle Roland-Therrien.
- 1.6 Le pôle Roland-Therrien se trouve au cœur de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, au carrefour de la route 132 et du boulevard Roland-Therrien, l'une des principales entrées de ville. Le site occupe une superficie totale d'un peu moins de 100 ha.
- 1.7 De manière plus spécifique, le pôle Roland-Therrien est traversé par le boulevard Roland-Therrien, une des principales artères nord-sud de Longueuil. Il s'inscrit en lien avec la route 132, qui longe le fleuve Saint-Laurent et relie les diverses communautés de la Rive-Sud. Il est à noter que le projet de prolongement de la ligne 4 du métro prévoit l'implantation de deux stations dans le pôle Roland-Therrien (Auvergne et Roland-Therrien). De plus, le réseau rapide d'agglomération dessert le pôle (Express-bus Roland-Therrien). Finalement, le pôle est traversé par plusieurs axes du réseau actif (cyclable) structurant de la Ville de Longueuil.
- 1.8 Ce pôle bénéficie donc de nombreux atouts liés à sa localisation stratégique et est appelé à connaître une mutation profonde au cours des prochaines années.

1.3 Démarche de planification citoyenne

- 1.9 Si l'élaboration du PDARD découle de nombreuses études urbanistiques, elle résulte aussi d'une importante démarche de planification citoyenne.
- 1.10 C'est dans ce contexte que les citoyens et citoyennes, les entreprises et toutes les organisations intéressées ont été invités à participer aux différentes activités prévues à chacune des étapes de planification du PDARD du pôle Roland-Therrien.
- 1.11 Diverses parties prenantes ont été rencontrées entre décembre 2012 et janvier 2013 afin de leur dévoiler les intentions de la Ville quant au site et recueillir leurs commentaires. En février 2013, les parties prenantes ont été conviées à une rencontre de présentation de l'ensemble de leurs commentaires.
- 1.12 Les citoyens des quartiers voisins du site ont ensuite été invités à deux rencontres de discussion, les 14 et 20 mars 2013. Ces rencontres avaient pour but de présenter les intentions préliminaires de la Ville et d'échanger sur la connaissance du milieu.
- 1.13 Les 1^{er} et 22 mai 2013, une centaine de citoyens et parties prenantes ont répondu à l'invitation de la Ville de Longueuil à travailler sur des options de concept d'aménagement afin de dégager les composantes d'un concept préférable. Le 18 juin 2013, un tel concept était présenté, lequel a fait consensus.

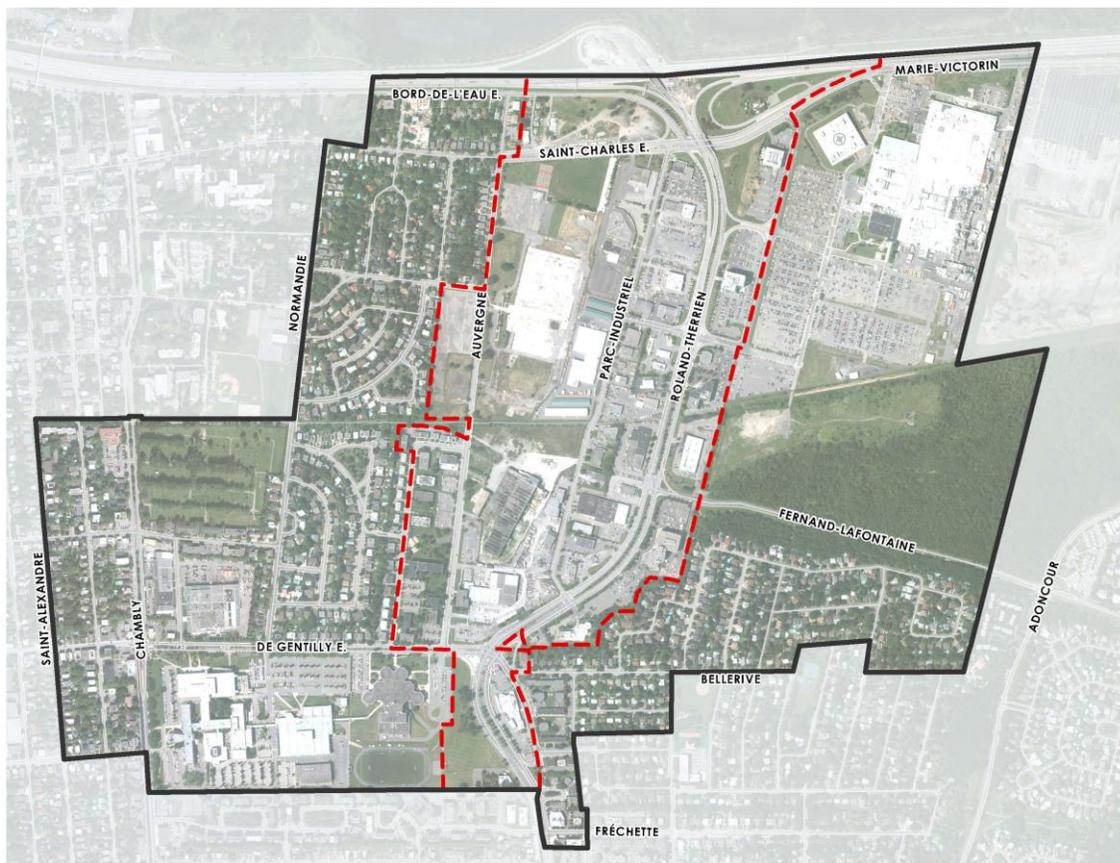
- 1.14 La dernière étape de ce processus consultatif s'est tenue le 22 février 2017 lors de la soirée publique de consultation portant sur le projet de règlement adoptant ce programme particulier d'urbanisme (ci-après PPU).

1.4 Programme particulier d'urbanisme

1.4.1 Objectifs et territoire visé

- 1.15 Partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil dont il constitue son annexe D, le PPU du pôle Roland-Therrien constitue le document de planification de référence présentant la vision d'avenir de son secteur d'intervention. Il permet de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les interventions futures de son développement, tant publiques que privées.
- 1.16 Le nouveau Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (ci-après Schéma) exige que les aires d'influence des points d'accès au transport en commun métropolitain structurant fassent l'objet d'une planification particulière intégrée aménagement/transport afin, notamment, d'assurer leur développement et redéveloppement optimaux. Le prolongement envisagé de la ligne 4 du métro, identifié au Plan métropolitain d'aménagement et de développement génère de telles aires d'influence pour les futures stations proposées (Longue-Rive, Saint-Charles, Auvergne, Roland-Therrien, Curé-Poirier et Jacques-Cartier).
- 1.17 Ce PPU couvre la portion des aires d'influence des futures stations Auvergne et Roland-Therrien en lien direct avec le pôle Roland-Therrien. Les portions des aires d'influence adjacentes non incluses au présent PPU seront traitées dans d'autres PPU (voir le Plan d'urbanisme). Puisque le seuil de densité résidentielle minimum exigé pour l'ensemble de ces aires d'influence est le même, ce partage des aires d'influence répond aux exigences du nouveau Schéma.
- 1.18 Le territoire d'application du PPU, d'une superficie approximative de 260 ha, est illustré à la carte 1. Puisqu'essentiellement construit, le PPU se concentre sur le pôle Roland-Therrien, le principal secteur de redéveloppement, qui est délimité par un trait rouge. À moins d'indication contraire, les descriptions, statistiques et dispositions qui suivent réfèrent à ce dernier. Le PPU propose également des dispositions pour les sites de redéveloppement potentiels situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Carte 1 : Territoire visé par le PPU du pôle Roland-Therrien



1.4.2 Règles d'interprétation

- 1.19 Les cartes 2 à 9 et les figures 1 à 11 intégrées au présent PPU ne sont qu'indicatives. Elles traduisent une vision conceptuelle de l'aménagement et ne doivent pas être utilisées aux fins d'une conformité stricte dans l'étude de tout projet de développement futur ou de modification de zonage.
- 1.20 Lorsqu'elle ne suit pas l'axe central d'une voie de circulation, d'un cours d'eau ou d'une limite administrative, la limite d'une aire d'affectation illustrée aux cartes 10 et 11 intégrées au présent PPU peut, aux fins de l'analyse de la conformité des règlements d'urbanisme, faire l'objet d'une interprétation afin de tenir compte d'éléments d'échelle plus précise tels une limite de propriété, la topographie ou un élément naturel d'intérêt. Dans un tel cas, le respect des principes illustrés aux cartes des affectations du sol sera considéré.
- 1.21 Malgré l'orientation géographique réelle de la Ville de Longueuil, les points cardinaux utilisés dans ce PPU feront référence aux axes suivants :
- Route 132 et fleuve Saint-Laurent (axe est-ouest);
 - Boulevard Roland-Therrien (axe nord-sud).

2 Lecture du territoire

2.1 Issue du PDARD, la présente section résume les faits saillants du pôle Roland-Therrien.

2.1 Portrait

- Le pôle bénéficie de la présence de cinq sites prioritaires, qui sont ou seront à court terme disponibles au redéveloppement. Ceux-ci occupent une superficie de plus de 260 000 m², soit 26 % de la superficie totale du secteur d'intervention.
- Les terrains à redévelopper à court terme sont concentrés entre les mains de deux propriétaires fonciers : la Ville de Longueuil et Pratt & Whitney Canada.
- Le pôle constitue un espace en mutation comportant une faible proportion de terrains dédiée à un usage résidentiel (878 logements et 1756 résidents).
- Le pôle est adjacent à deux quartiers de basse densité et de grande qualité : de Normandie et Bellerive.
- Le pôle bénéficie d'une grande accessibilité par le réseau routier (route 132, boulevard Roland-Therrien, rues Saint-Charles Est et De Gentilly Est, notamment).
- Le pôle se trouve à moins de 500 m d'un pôle d'emplois majeur (secteur industriel Marie-Victorin comprenant le site principal de Pratt & Whitney Canada avec ses 5000 emplois) et d'un pôle institutionnel en éducation structurant constitué du Cégep Édouard-Montpetit (incluant une annexe de l'Université du Québec à Trois-Rivières) et de l'École secondaire Jacques-Rousseau.
- Plusieurs pôles commerciaux, institutionnels et secteurs d'emplois d'échelle régionale ou métropolitaine sont adjacents ou situés à courte distance du pôle : le Centre régional, la place Charles-Le Moyne, les hôpitaux Charles-Le Moyne et Pierre-Boucher et l'aéroport régional de Montréal – Longueuil – Saint-Hubert.
- Le pôle ne compte pas une offre de commerces et services de proximité étoffée, mais il se trouve à proximité de la rue Saint-Charles et du Centre régional.
- Le pôle se trouve à proximité d'équipements publics de proximité : les écoles primaires de Normandie et Pierre-d'Iberville.
- Plusieurs espaces de récréation majeurs se trouvent à proximité du pôle : le parc Michel-Chartrand, le parc Marie-Victorin, la promenade René-Lévesque. Toutefois, il est carencé en espaces verts et équipements collectifs de proximité.

2.2 Historique

- Le secteur à l'étude connaît une vocation industrielle majeure avec la construction, dès 1913, de l'usine de la multinationale Armstrong & Whitworth qui fabrique des roues en fonte pour les wagons de chemin de fer et des caissons pour les obus. Celle-ci devient rapidement la plus grosse entreprise de Longueuil.
- La zone est de Longueuil et de l'ancienne ville de Jacques-Cartier présentent des conditions d'accueil exceptionnelles pour les industries grâce à la présence de la voie ferrée et du fleuve qui constituent des corridors de transport prisés à cette époque.
- Avec la Seconde Guerre mondiale, une expertise dans l'aéronautique se développe dans le secteur.

- Au sud-ouest du pôle Roland-Therrien se trouve un pôle éducationnel et culturel majeur (Cégep Édouard-Montpetit, École secondaire Jacques-Rousseau, Théâtre de la Ville, etc.), dont le développement a débuté au début des années 1950.
- Le territoire situé à l'ouest du pôle correspond au tissu urbain ancien de Longueuil. Il comprend le centre historique du Vieux-Longueuil (site du patrimoine) et les secteurs résidentiels à faible densité construits dans les années 1950-60 (de Normandie, notamment).
- Le pôle compte deux acteurs importants : Pratt & Whitney Canada et la Ville de Longueuil. Les bâtiments appartenant à ces grands propriétaires fonciers ont historiquement été utilisés à des fins industrielles ou municipales.
- Le développement longeant le boulevard Roland-Therrien s'est effectué très lentement. Il a fallu attendre le début des années 1980 pour voir des entreprises d'envergure s'y établir.

2.3 Cadre de planification

- Le nouveau Schéma fixe des seuils de densité résidentielle minimaux applicables à l'intérieur des aires d'influence des points d'accès au transport collectif structurant. Dans le territoire visé par le présent PPU, le Schéma identifie le corridor du prolongement du métro comme axe de transport collectif structurant dictant une telle aire d'influence. Les scénarios de développement et de redéveloppement proposés au présent PPU devront assurer l'atteinte d'une densité résidentielle minimale brute de 80 log./ha. Si ce seuil intègre des principes favorables à la densification urbaine à proximité des corridors de transport collectif, il ne reflète pas le plein potentiel de développement du pôle.
- Le Plan d'urbanisme de la Ville de Longueuil, adopté en 2001, abonde en ce sens d'une densification, d'une mixité et d'une optimisation de l'occupation du territoire. La révision du Plan d'urbanisme est en cours pour se conformer au Schéma. Son actualisation et l'intégration de nouvelles orientations en matière de développement et de mobilité durables sont essentielles pour soutenir le potentiel urbain que confère le réaménagement du pôle Roland-Therrien.
- De manière générale, les usages permis, le nombre de logements autorisés, la hauteur et les normes d'implantation des constructions ainsi que les critères d'évaluation des outils réglementaires discrétionnaires en vigueur ne permettent pas d'encadrer le redéveloppement de ce secteur dans une optique d'optimisation de l'occupation du territoire et de création d'un cadre de vie adéquat, le tout considérant le prolongement envisagé de la ligne 4 du métro et des effets à prévoir sur le marché immobilier. Dans le cadre du changement de vocation du pôle, de la revitalisation de ses immeubles et de certains autres localisés en périphérie de ce dernier, l'ensemble des règlements d'urbanisme devra être revu afin d'assurer la mise en œuvre du PDARD du pôle Roland-Therrien et du présent PPU.

2.4 Occupation du territoire

- Les commerces et services sont concentrés du côté ouest du boulevard Roland-Therrien. Près de 60 % de l'offre est liée à la vente et aux services à l'automobile et aux commerces spécialisés, et s'adresse à une clientèle régionale. Le secteur compte peu de commerces de proximité, destinés à répondre à la demande de la population locale.
- De manière générale, le côté ouest du boulevard Roland-Therrien présente un tissu urbain déstructuré alors que le côté est, composé de bâtiments plus importants, est mieux structuré.

- Les bureaux sont concentrés à l'intérieur de quatre tours, situées du côté est du boulevard Roland-Therrien. De facture récente et présentant une belle allure, ils sont de classe B ou B+ et sont entièrement occupés, principalement par des entreprises de services professionnels.
- Les grandes activités industrielles, autrefois concentrées autour des rues d'Auvergne et du Parc-Industriel sont désormais presque absentes du secteur, les principales usines et ateliers ayant cessé leurs activités ou étant sur le point de le faire. Plusieurs bâtiments de plus petites dimensions demeurent occupés (entreposage, ateliers, etc.), principalement en bordure de la rue du Parc-Industriel.
- L'habitation demeure limitée dans le secteur. Elle se concentre dans quatre secteurs, en marge du boulevard Roland-Therrien. Les 878 logements se concentrent principalement à l'intérieur de bâtiments comptant plus de huit logements. La part occupée par les logements uni, bi et trifamiliaux demeure marginale, ceux-ci constituant 14 % de l'ensemble du parc résidentiel du secteur (120 logements).
- Par la présence du Cégep et de la Pratt & Whitney Canada, le site est à proximité d'un pôle d'emploi et institutionnel où affluent 5000 employés et 7100 étudiants par jour.
- Deux lieux de culte, un espace vert et une piste cyclable se retrouvent également dans le secteur.
- L'étude des densités construites actuelles du pôle démontre une sous-utilisation de sa capacité d'accueil en regard de la localisation stratégique du secteur d'intervention.
- Les espaces non construits du pôle, qui expliquent sa faible densité d'occupation du sol, occupent une superficie importante du secteur d'intervention. Outre les espaces autrefois occupés par des bâtiments industriels, de nombreux espaces de stationnement sont présents dans l'ensemble du territoire visé par le PPU. L'abondance de ces aires de stationnement et leur manque d'aménagement nuisent à la qualité du paysage et contribuent à la création d'îlots de chaleur urbains. Ces espaces offrent cependant un potentiel de redéveloppement.
- Dans l'ensemble du pôle, 26,5 % des espaces seront disponibles à court terme et 35,7 % à moyen terme. Le tiers restant demeurera non disponible à des fins de développement/redéveloppement (emprises de rue, pistes cyclables et espaces verts, infrastructures du réseau supérieur, résidences privées et autres).
- Les vues sur le fleuve et l'île de Montréal ainsi que la proximité du parc Michel-Chartrand, du site du patrimoine du Vieux-Longueuil, de la Route verte et du Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire représentent, notamment, des potentiels à mettre en valeur dans le cadre du redéveloppement du pôle Roland-Therrien.
- Le secteur d'étude ne comporte aucune contrainte naturelle majeure.
- Les contraintes anthropiques qui limitent le plus les possibilités de redéveloppement du pôle sont la contamination des terrains anciennement industriels et les contraintes sonores associées à la route 132. Cette dernière représente également une barrière physique et coupe le pôle du fleuve et de la Route verte (et du sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire).
- Le territoire du pôle Roland-Therrien est largement minéralisé et ne comporte aucun espace à l'état naturel ou susceptible d'accueillir une quelconque biodiversité.

2.5 Conditions de transport et de circulation

- Le pôle Roland-Therrien est desservi par un réseau routier qui inclut une artère (Roland-Therrien), quatre collectrices (Saint-Charles Est, De Gentilly Est, Fernand-Lafontaine et d'Auvergne), des rues locales et un viaduc permettant d'accéder directement au réseau routier supérieur par le boulevard Roland-Therrien. Le territoire élargi du PPU est également traversé par le chemin de Chambly. La gestion des flux routiers doit être revue afin de limiter les problématiques de congestion actuellement rencontrées.
- Divers circuits d'autobus, presque tous exploités par le Réseau de transport de Longueuil (ci-après RTL), desservent le territoire et empruntent les principaux axes routiers du secteur. Ils permettent, notamment, de relier le pôle Roland-Therrien au Terminus Longueuil, donnant ainsi accès au réseau du métro du Grand Montréal. Le réseau rapide d'agglomération (bus) dessert directement le pôle Roland-Therrien. Les arrêts implantés dans le corridor Roland-Therrien, dont un à l'intersection de la rue De Gentilly Est, assurent une connexion rapide entre le pôle et le Terminus Longueuil.
- Le projet de prolongement du métro à l'étude prévoit l'implantation de deux stations dans le pôle Roland-Therrien, une à l'intersection Roland-Therrien/De Gentilly Est et l'autre, près de l'intersection Auvergne/Anjou.
- L'incertitude quant à l'avènement du métro dans le secteur d'intervention peut, à première vue, compliquer l'arrimage de la planification du pôle Roland-Therrien aux seuils de densité résidentielle minimaux édictés par le Schéma. Cependant, la présence du réseau rapide d'agglomération (bus) permet d'assurer, entre temps, une offre en transport collectif adéquate permettant d'appliquer les seuils de densité prescrits.
- Plusieurs axes cyclables desservent le secteur : la Route verte et le Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire (en bordure du fleuve Saint-Laurent), les tronçons Roland-Therrien, Desaulniers, De Gentilly, Fernand-Lafontaine et de Normandie complètent ce réseau structurant de déplacements cyclables (et actifs). Aucun lien nord-sud ne permet toutefois de traverser la route 132 dans le territoire du PPU. La passerelle de Normandie se trouve cependant à proximité et un lien cyclable est prévu dans l'échangeur Roland-Therrien.
- De par son passé industriel, le pôle Roland-Therrien manque des liens piétons, ce qui défavorise les déplacements actifs sous sa forme actuelle.

2.6 Desserte en infrastructures et services d'utilités publiques

- Le secteur à l'étude est actuellement desservi par plusieurs réseaux d'utilités publiques.
- Différents types de réseaux électriques sont présents dans le secteur, soit : lignes aériennes une phase, lignes aériennes trois phases ainsi qu'un réseau électrique souterrain.
- Un réseau de gaz et de fibre optique est également présent.
- Une demande a été présentée à Hydro-Québec pour la planification des réseaux futurs. Une estimation pourra être présentée lorsque l'aménagement final du pôle sera connu.

3 Enjeux et défis

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

3.2 **DÉFI 1 : UN REDÉVELOPPEMENT RESPONSABLE ET RESPECTUEUX DE LA RICHESSE COLLECTIVE À ÉTABLIR**

3.3 Suite à la mise en disponibilité d'importantes superficies à des fins de développement et redéveloppement, le pôle Roland-Therrien possède aujourd'hui un potentiel majeur de requalification et présente des opportunités d'optimisation (espaces sous-utilisés, terrains disponibles, aires de stationnement extérieures, etc.). L'enjeu 1 vise à répondre à la question : **Comment tirer profit des opportunités de développement et redéveloppement afin de maximiser le potentiel de mise en valeur du secteur?**

3.4 **Principes découlant du défi 1 :**

- La réalisation d'un projet de grande envergure et structurant par la mise en valeur, dans une première phase, des espaces disponibles au développement et au redéveloppement (environ 26 ha). Les propriétaires (Pratt & Whitney Canada et Ville de Longueuil) ont convenu d'harmoniser le développement de leurs propriétés respectives suivant un concept d'ensemble cohérent;
- L'amélioration de la qualité du domaine public, dont la création d'un important parc central;
- La création de nouvelles rues locales permettant de réduire la taille des îlots du pôle, d'accroître la perméabilité du site et de donner un accès plus facile au secteur par tous les modes de transport.

3.5 **DÉFI 2 : UNE IDENTITÉ À CRÉER**

3.6 Le pôle Roland-Therrien est un secteur qui s'est développé historiquement autour d'une fonction industrielle, berceau de l'aéronautique québécoise, à laquelle s'est greffée une fonction commerciale et de services le long du boulevard Roland-Therrien. La réussite de la vision dégagée au PDARD ne peut se faire sans la création d'un secteur à l'identité forte et distinctive. L'enjeu 2 vise à répondre à la question : **Comment transformer un secteur industrialo-commercial de faible densité en pôle urbain structurant de la Ville de Longueuil?**

3.7 **Principes découlant du défi 2 :**

- La création d'une ambiance, d'un élément phare pour la porte d'entrée au pôle;
- La mise en valeur des portes d'entrée du pôle (intersection De Gentilly Est/Roland-Therrien et boulevard Roland-Therrien);
- L'accroissement de la densité des nouvelles constructions, selon une modulation qui respecte le milieu d'accueil (ex. : densité accrue en bordure du fleuve Saint-Laurent et plus faible en marge des secteurs résidentiels construits de plus faible densité) et le principe d'alignement sur rue;
- Le déploiement d'un secteur comportant une mixité d'usages, tant verticale qu'horizontale;
- La consolidation et la diversification des typologies résidentielles (dimensions, tenure, accessibilité, etc.);

- La création d'un quartier dynamique, moderne et convivial intégrant des activités communautaires et de loisirs;
- Le développement de produits architecturaux de qualité intégrant les principes du développement durable (matériaux, éclairage, consommation énergétique, etc.).

3.8 DÉFI 3 : UNE DESSERTE EN TRANSPORT À BONIFIER

La desserte en transport s'articule sur la présence de trois voies majeures de circulation : la route 132, le boulevard Roland-Therrien et le chemin de Chambly. Bien que le pôle Roland-Therrien soit desservi par plusieurs circuits d'autobus, il ne bénéficie pas, pour le moment, de la présence d'infrastructures de transport collectif structurantes. Ceci changera puisqu'il est appelé à devenir un nœud majeur du transport collectif de Longueuil avec l'implantation envisagée de deux stations de métro. En attendant, le pôle est actuellement desservi par le réseau rapide d'agglomération (bus) qui prendra de l'expansion au cours des années. Cette offre adéquate en transport est essentielle compte tenu des importants générateurs de déplacement du territoire (Pratt & Whitney Canada, Cégep Édouard-Montpetit, École secondaire Jacques-Rousseau, développement anticipé, etc.). L'enjeu 3 vise donc à répondre aux questions : **Comment optimiser la desserte en infrastructures de transport, en lien avec la présence d'axes routiers majeurs et Comment tirer profit de l'arrivée prochaine d'infrastructures de transport collectif structurantes?**

3.9 Principes découlant du défi 3 :

- L'intégration d'une offre adéquate en transports collectif et actif;
- Le déploiement d'un réseau routier fonctionnel, sécuritaire et convivial, conciliant les besoins de l'ensemble des usagers et de l'accessibilité universelle : piétons, vélos, autobus, marchandises, automobiles;
- L'accroissement du potentiel de redéveloppement du secteur (densification, mixité bureaux, commerces et résidences), en lien avec l'implantation des infrastructures de transport collectif structurantes suivantes :
 - Nouvelles stations de métro à l'intersection De Gentilly Est/Roland-Therrien et près de l'intersection Auvergne/Anjou;
 - Réseau rapide d'agglomération (en service) vers la station de métro Longueuil – Université de Sherbrooke (Terminus Longueuil), la rue Saint-Charles et les secteurs sud de l'arrondissement du Vieux-Longueuil (Centre régional, notamment).
- Le déploiement d'un réseau de déplacements actifs continu et interrelié aux réseaux existants : création de liens piétonniers publics et privés, création de nouveaux aménagements cyclables et mise en place de carrefours routiers sécuritaires et conviviaux pour les piétons.

3.10 DÉFI 4 : DES CONTRAINTES À CONSIDÉRER

3.11 Le pôle Roland-Therrien présente plusieurs contraintes au développement généralement liées à la présence du réseau routier supérieur et à l'historique du site utilisé à des fins industrielles pendant des décennies. Bien que ces contraintes n'empêchent pas la mise en valeur du secteur, elles impliquent des limitations qui devront être prises en considération dans l'élaboration du concept. L'enjeu 4 vise à répondre à la question : **Comment réduire l'impact des contraintes physiques et anthropiques?**

3.12 **Principes découlant du défi 4 :**

- La gestion des impacts liés au bruit autoroutier (route 132);
- L'amélioration des liens piétonniers et cyclables avec le fleuve Saint-Laurent et le réseau cyclable en rive (coupure créée par la route 132);
- La gestion des terrains contaminés (coûts liés à la décontamination);
- La caractérisation des composantes du sol (capacité portante, profondeur du roc, etc.).
- L'établissement d'interfaces adéquates avec les secteurs résidentiels limitrophes de plus faible densité, dont les secteurs de Normandie et Bellerive;
- Le réaménagement du boulevard Roland-Therrien en boulevard urbain incluant piste cyclable, trottoir, mobilier urbain.

3.13 **DÉFI 5 : DES SITES DE REDÉVELOPPEMENT À OPTIMISER EN PÉRIPHÉRIE
DU PÔLE ROLAND-THERRIEN**

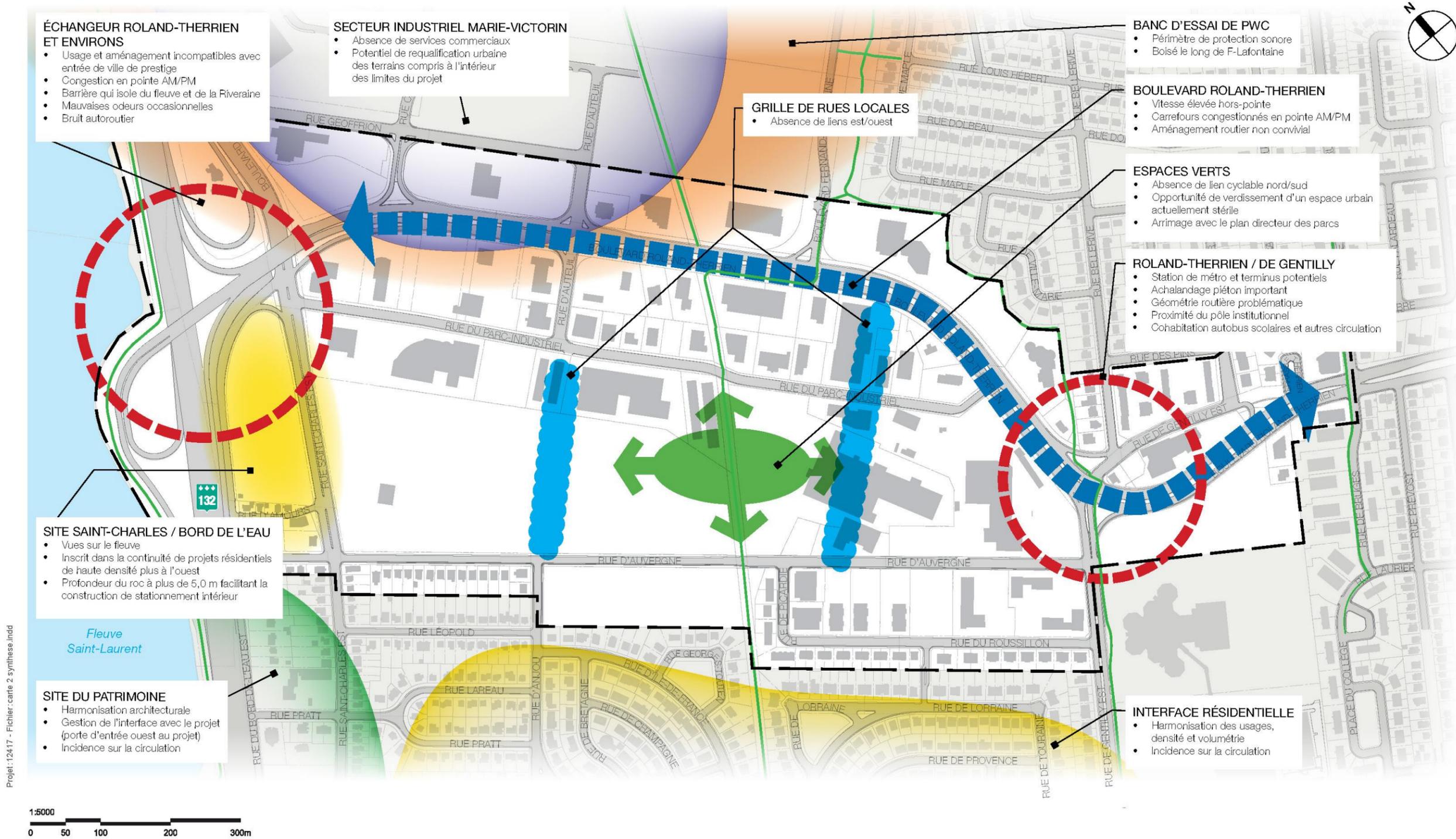
3.14 En périphérie du pôle Roland-Therrien, des sites pouvant potentiellement faire l'objet de projets de requalification ou de redéveloppement sont identifiés : aires de stationnement, sites commerciaux dévitalisés, institutions publiques non requises, etc. Bien que ce PPU ne prévoit aucune programmation de redéveloppement pour ces sites, ils doivent être pris en considération puisque certains pourraient accueillir une fonction résidentielle, seule ou en mixité. Le défi 5 vise à répondre à la question **Comment assurer un redéveloppement optimal des sites en périphérie du pôle Roland-Therrien dans le respect de l'atteinte du seuil de densité résidentielle minimum prescrit au Plan d'urbanisme et de leur intégration dans leur milieu récepteur ?**

3.15 **Principes découlant du défi 5 :**

- La définition de seuils de densité résidentielle minimaux par sous-secteurs adaptés au milieu et respectant le seuil global exigé pour l'ensemble des aires d'influence des points d'accès au transport collectif structurant;
- L'élaboration d'une planification particulière, tel un plan d'implantation et d'intégration architecturale pour le site de Héroux-Devtek advenant sa requalification;
- L'évaluation du potentiel de requalification ou d'optimisation des sites commerciaux longeant le chemin de Chambly dans une perspective de consolidation stratégique de l'offre commerciale et d'intégration de logements;
- L'évaluation du potentiel de requalification des grandes aires de stationnement, principalement celles du Cégep Édouard-Montpetit et de l'entreprise Pratt & Whitney Canada.

3.16 **Synthèse des enjeux d'aménagement et de redéveloppement**

3.17 La carte 2 présente la synthèse des enjeux d'aménagement et de développement du pôle Roland-Therrien.



4 Vision de mise en valeur du pôle Roland-Therrien

4.1 Énoncé de vision

4.1 Le concept d'aménagement retenu répond aux grands enjeux d'aménagement et de développement précédemment formulés. Il résulte de cet exercice la vision d'aménagement et de développement suivante. Cette vision constitue la ligne directrice qui guidera les orientations d'aménagement de même que les conditions de réalisation du pôle Roland-Therrien et des sites structurants de redéveloppement localisés à sa périphérie.

Le Pôle Roland-Therrien : Un projet en vue!

4.2 Fondé sur un exercice novateur de **PLANIFICATION CITOYENNE** réalisé en amont, le concept de **REDÉVELOPPEMENT URBAIN** du pôle Roland-Therrien projette la Ville de Longueuil à l'avant-scène des **MILIEUX DE VIE EXEMPLAIRES**.

4.3 Le pôle Roland-Therrien redéfinit les critères en matière de **DÉVELOPPEMENT DURABLE** en mettant les avancées des différentes **TECHNOLOGIES VERTES** au service du **BIEN-ÊTRE** de ses résidents et des quartiers périphériques auxquels il est étroitement **MAILLÉ**.

4.4 Ce quartier se distingue par sa **PLANIFICATION INTÉGRÉE** des **TRANSPORTS ACTIF ET COLLECTIF**, ses aménagements intégrant les notions d'accessibilité universelle, son réseau d'**INFRASTRUCTURES ÉCORESPONSABLES**, sa **MIXITÉ FONCTIONNELLE** et sa **SIGNATURE ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE UNIQUE**.

4.5 Les yeux sont tournés vers ce nouveau **PROJET PHARE** du Grand-Montréal. Un lieu **INCLUSIF** et **OUVERT** sur la collectivité longueuilloise.

4.6 Un modèle de **FIERTÉ** et de **RÉUSSITE** pour les Longueuilloises et Longueuillois.

4.2 Vision d'aménagement et de redéveloppement

4.7 Le pôle Roland-Therrien et ses quartiers limitrophes, un milieu de vie :

- **multifonctionnel, compact, complet et basé** sur les principes des quartiers axés sur le transport en commun (ou TOD), des écoquartiers et des villes compactes et durables;
- **devenu une référence** en matière de requalification d'une friche industrielle par la qualité de ses aménagements, son intégration dans son milieu récepteur, sa cohésion urbanistique, architecturale et sociale et son échelle humaine;
- **inclusif** offrant des logements s'adressant à des clientèles variées par leur typologie, dimension, prix ou mode de tenure;

- **articulé autour d'un grand parc central** offrant une diversité d'activités, d'aménagements et d'ambiances (détente, agriculture urbaine, art urbain, etc.) et se prolongeant vers un promontoire assurant une vue imprenable sur le fleuve Saint-Laurent;
- **distinctif** par l'aménagement de ses espaces publics (plantations, mobilier urbain, détail et qualité des aménagements, etc.) et privés (plantations, toits verts, etc.);
- **assurant une offre variée d'emplois** (travail à domicile, bureaux, entreprises, etc.), **de commerces de proximité** (épicerie, bistros, garderie, marché public, etc.) et **d'institutions publiques** (écoles, cégep, etc.), et ce, à même le pôle ou à proximité;
- **connecté, par une offre en transport collectif variée** (métro, réseau rapide d'agglomération (bus), etc.), aux divers secteurs d'emplois, de commerce et de services de Longueuil, de l'agglomération et de la métropole, lui conférant ainsi un rayonnement et une connectivité uniques permettant à la majorité de ses résidents de ne pas recourir à leur voiture pour leurs déplacements quotidiens;
- **priorisant les déplacements actifs** par un réseau de trottoirs et de passages piétons, accessible universellement, donnant accès aux différentes composantes du pôle, dont le transport collectif, et un réseau cyclable connecté aux réseaux cyclables nationaux, métropolitains, régionaux et locaux (Route verte, sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, Roland-Therrien, Desaulniers, etc.);
- **novateur par l'intégration des principes du développement durable** (toits verts, bornes de recharge électriques, bâtiments éco-performants, ouvrages de biogénie assurant une gestion optimale et durable des eaux pluviales, etc.) et de la **ville intelligente**;
- **faisant partie intégrante de la nouvelle centralité urbaine de Longueuil** avec les pôles du centre-ville et de la rue Saint-Charles auxquels il est directement relié;
- **qui, malgré son jeune âge, présente une histoire** par sa proximité au site patrimonial du Vieux-Longueuil et son passé industriel rappelé dans l'aménagement de l'espace public et la toponymie employée;
- **complété par l'optimisation**, la revitalisation et la requalification **des sites de redéveloppement situés en périphérie du pôle Roland-Therrien**.

4.3 Principes en matière de développement durable

4.3.1 Plan stratégique de développement durable de la Ville de Longueuil

4.8 Le PPU du pôle Roland-Therrien vise à soutenir la mise en œuvre d'un projet novateur, répondant aux objectifs de développement durable de la Ville de Longueuil. Il s'inscrit donc en adéquation avec le Plan stratégique de développement durable par un développement intégrant de hautes performances environnementales dans les secteurs suivants :

- L'eau : conservation, gestion des eaux pluviales et traitement des eaux;
- L'énergie : installations écoénergétiques, récupération d'énergie et systèmes énergétiques collectifs;
- La gestion des matières résiduelles : taux global élevé de valorisation des déchets;
- Les sites contaminés : réhabilitation de sites anciennement contaminés.
- Les transports : changement de mode de transport au profit des transports collectifs et actifs, réduction des émissions des gaz à effet de serre associées aux parcs de véhicules.

4.3.2 Pôle Roland-Therrien, un écoquartier TOD

- 4.9 Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien s'appuie également sur les principes d'un écoquartier en épousant ceux énoncés par l'organisme Vivre en ville dans sa Charte des écoquartiers.
- 4.10 Le pôle Roland-Therrien est déjà desservi par le réseau rapide d'agglomération (bus). De plus, le projet de prolongement du métro présentement à l'étude y prévoit deux stations de métro : une à l'intersection Roland-Therrien/De Gentilly Est et une seconde près de l'intersection Auvergne/Anjou. Les points d'accès à un équipement de transport collectif structurant jouent un rôle majeur et reconnu quant au potentiel de développement et de redéveloppement qu'ils induisent sur leur milieu récepteur. Tout dans l'aménagement du pôle Roland-Therrien concourt à en faire un quartier TOD, soit un quartier à valeur ajoutée présentant de nombreux avantages, dont :
- Le rétablissement d'un plus grand nombre de ménages et d'emplois à proximité de points d'accès au transport collectif structurant (métro projeté) et du réseau rapide d'agglomération (bus) qui assure une offre de service et un achalandage accrus, permettant ainsi au transport collectif de mieux concurrencer l'automobile et réduisant, par le fait même, la congestion et la dépendance à l'automobile;
 - Une utilisation plus intensive du sol qui freine le développement de zones à plus faible densité en périphérie (étalement urbain) forcément dépendantes à l'automobile;
 - Un aménagement plus compact à même le tissu urbanisé permettant de réduire les besoins en infrastructures, réduisant ainsi les coûts associés à leur développement et entretien;
 - Un cadre bâti et un espace public favorables aux piétons faisant du transport actif une expérience agréable, pratique et sûre. L'espace public s'anime et le transport collectif devient plus attractif;
 - La mise en place d'une diversité de typologies résidentielles, tant par la dimension, la tenue des logements que leur accessibilité;
 - L'aménagement d'une trame de rue orthogonale, un élément majeur de la planification de ce pôle, qui permet de faciliter la circulation de transit des véhicules et des piétons;
 - La mise en place d'un réseau et d'aménagements prônant des déplacements actifs et accessibles pour tous;
 - L'implantation de commerces et services de proximité, d'emplois et d'espaces publics conviviaux est également bénéfique pour les quartiers limitrophes au TOD.
- 4.11 Parallèlement au redéveloppement du pôle, certaines interventions publiques ciblées ainsi que l'optimisation et la requalification de sites localisés en périphérie du pôle Roland-Therrien entraîneront une consolidation des fonctions commerciales, de services et d'emploi et en l'apport de nouveaux ménages. Ces interventions compléteront le développement du pôle comme écoquartier TOD.
- 4.12 Un écoquartier TOD n'est donc pas un simple quartier au projet immobilier développé à proximité d'un point d'accès au transport collectif. Il s'agit d'un ensemble urbain planifié visant à stimuler la fréquentation des transports collectifs et l'attrait des déplacements actifs, à réduire l'omniprésence de l'automobile et, qui de plus, fournit une mixité de logements, d'emplois, de commerces et d'activités récréatives assurant une valeur ajoutée au nouveau quartier et aux quartiers limitrophes, créant ainsi un sentiment de communauté.
-

5 Orientations d'aménagement et objectifs de redéveloppement

- 5.1 Afin d'orienter le développement du territoire visé par ce PPU selon la vision présentée précédemment, quatre orientations d'aménagement sont proposées. Déclinées en objectifs, elles visent à guider l'aménagement du territoire pour les prochaines années et à fournir un cadre décisionnel permettant aux intervenants municipaux et à leurs partenaires de prioriser les interventions et de coordonner la réalisation des différents projets envisagés, dont celui du redéveloppement du pôle Roland-Therrien.
- 5.2 Ces orientations se veulent inclusives, regroupant un ensemble de thèmes (urbanisme, design urbain, développement immobilier, économique, social et durable). Elles ont également pour objectif d'assurer l'implication des citoyens dans toutes les étapes de mise en œuvre futures de ce grand projet de requalification urbaine.

ORIENTATION 1

CONCEVOIR UN QUARTIER DURABLE DOTÉ D'UNE IMAGE DISTINCTIVE

- Objectif 1.1 : Intégrer, pour l'ensemble des composantes du projet, des critères de développement durable reconnus par des organismes accréditeurs*
- Objectif 1.2 : Offrir un cadre bâti de qualité et prévoir des bâtiments phares aux endroits stratégiques*
- Objectif 1.3 : Doter le quartier d'un mobilier urbain et d'aménagements uniques*
- Objectif 1.4 : Réaliser un projet engendrant des retombées économiques pour la collectivité et les générations futures*

ORIENTATION 2

CRÉER UN MILIEU DE VIE, D'EMPLOIS ET DE LOISIRS DIVERSIFIÉ, COMPACT, DENSE, PERMÉABLE ET CONVIVAL

- Objectif 2.1 : Retisser la trame urbaine et assurer la connectivité avec les quartiers limitrophes*
- Objectif 2.2 : Articuler le développement autour d'un réseau vert structurant*
- Objectif 2.3 : Faire du Pôle Roland-Therrien un modèle de multifonctionnalité*
- Objectif 2.4 : Saisir les opportunités de densification, en complémentarité et en respect de l'existant*
- Objectif 2.5 : Réaliser un projet inclusif favorisant l'intégration sociale*
- Objectif 2.6 : Évaluer et encadrer la consolidation et la requalification des sites de redéveloppement localisés en périphérie du pôle Roland-Therrien*

ORIENTATION 3

FAIRE DU PÔLE ROLAND-THERRIEN LA RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

- Objectif 3.1 : *Définir une trame de rues cohérente et favorable à l'écomobilité*
- Objectif 3.2 : *Optimiser la présence des infrastructures majeures de transport collectif*
- Objectif 3.3 : *Développer un réseau de transport actif complet, intégré et accessible universellement*

ORIENTATION 4.

CONCEVOIR UN PROJET EXEMPLAIRE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES

- Objectif 4.1 : *Concevoir un réseau d'égout séparatif répondant aux besoins du projet*
- Objectif 4.2 : *Proposer des ouvrages de gestion de la qualité des eaux pluviales traitées à la source*
- Objectif 4.3 : *Assurer une gestion qualitative des eaux pluviales*

5.1 Orientation 1 Concevoir un quartier durable doté d'une image distinctive

5.3 OBJECTIF 1.1 : OFFRIR UN CADRE BÂTI DE QUALITÉ ET PRÉVOIR DES BÂTIMENTS PHARES AUX ENDROITS STRATÉGIQUES

5.4 Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien offre l'opportunité de doter le quartier d'un cadre bâti de qualité, répondant à de hauts niveaux d'exigence, notamment en matière d'implantation des bâtiments, de style architectural, de matériaux de revêtement extérieur, de traitement des cours avant (paysage), de mise en valeur des vues, d'affichage, de stationnement, d'aménagement du domaine public, d'éclairage et de végétation. De plus, des bâtiments phares seront implantés aux endroits stratégiques du pôle, notamment à ses points d'entrée et aux extrémités du parc central. Ce cadre bâti de qualité contribuera à l'image distinctive du lieu.

5.5 OBJECTIF 1.2 : DOTER LE QUARTIER D'UN MOBILIER URBAIN ET D'AMÉNAGEMENTS DE QUALITÉ

5.6 Une image distinctive passe également par la qualité des aménagements et du mobilier urbain. À cet effet, le secteur devra présenter un parti d'aménagement paysager original, qui contribue à l'image de marque du secteur. Un mobilier urbain de qualité sera proposé pour le pôle Roland-Therrien et deviendra un élément majeur de sa signature (éclairage, bancs, supports à vélos, poubelles pour les déchets et le recyclage, bollards, etc.). Finalement, cet objectif suppose également un traitement des interfaces avec le domaine public en fonction de leur échelle et des types d'usagers auxquels ils s'adressent (automobilistes, piétons, cyclistes).

5.7 OBJECTIF 1.3 : INTÉGRER, POUR L'ENSEMBLE DES COMPOSANTES DU PROJET, DES CRITÈRES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE RECONNUS PAR DES ORGANISMES ACCRÉDITEURS

5.8 Le redéveloppement du pôle devra intégrer des normes d'aménagement en adéquation avec les critères de développement durable et ce, notamment dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, de la gestion des matières résiduelles, des sites contaminés et des transports. La conception des bâtiments et les aménagements urbains, de même que le déploiement des infrastructures, seront pensés en conséquence et feront notamment appel aux meilleures techniques de biogénie.

5.9 **OBJECTIF 1.4 : RÉALISER UN PROJET ENGENDRANT DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES POUR LA COLLECTIVITÉ ET LES GÉNÉRATIONS FUTURES**

5.10 Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien permettra d'optimiser les retombées économiques pour la collectivité longueilloise et les générations futures qui y habiteront. Dans ce contexte, cet objectif présuppose, notamment, que le projet de développement affichera une mixité de fonctions urbaines, optimisera la densité et la compacité du site; intégrera une conception des infrastructures réduisant les coûts de construction et d'entretien sans sacrifier leur qualité et proposera une conception architecturale de haute qualité.

5.11 L'objectif sous-tend aussi une participation de la Ville de Longueuil à la mise en place de diverses mesures propres à assurer les retombées économiques anticipées.

5.2 **Orientation 2 Créer un milieu de vie, d'emplois et de loisirs diversifié, compact, dense, perméable et convivial**

5.12 **OBJECTIF 2.1 : RETISSER LA TRAME URBAINE ET ASSURER LA CONNECTIVITÉ AVEC LES QUARTIERS LIMITOPHES**

5.13 Historiquement utilisé à des fins industrielles durant plusieurs décennies, le pôle Roland-Therrien est actuellement marqué par la présence de mégas-îlots et d'une trame de rues peu développée, surtout dans l'axe est-ouest. Le pôle s'inscrit en rupture avec les quartiers avoisinants, auxquels il fait dos. La création de nouveaux axes (routiers, piétons et cyclables), qui s'inscriront en continuité avec ceux qui sont existants, constituera le premier geste à poser afin de retisser la trame urbaine, d'en faire un véritable quartier et de le relier aux quartiers avoisinants.

5.14 **OBJECTIF 2.2 : ARTICULER LE DÉVELOPPEMENT AUTOUR D'UN RÉSEAU VERT STRUCTURANT**

5.15 Il s'agit ici de tirer profit de la superficie du site pour mettre en place un réseau vert structurant et invitant, qui jouera le rôle d'élément centralisateur, de lieu de repos et de rassemblement, et ce, tant pour les résidents, les travailleurs que les visiteurs. Ce réseau vert sera déployé de manière à constituer le cœur du pôle Roland-Therrien et à permettre des liens vers les quartiers avoisinants. Il permettra également de donner accès aux différents équipements et infrastructures structurants du secteur et des environs (ex : stations de métro, Cégep Édouard-Montpetit, etc.).

5.16 **OBJECTIF 2.3 : FAIRE DU PÔLE ROLAND-THERRIEN UN MODÈLE EN MATIÈRE DE MULTIFONCTIONNALITÉ**

5.17 Pour devenir un milieu de vie modèle et complet, le pôle Roland-Therrien devra faire une large place à la mixité des fonctions. Ainsi, le secteur accueillera à la fois des usages résidentiels, commerciaux, de bureaux, récréatifs, communautaires et institutionnels, qui pourront être regroupés à l'intérieur de bâtiments communs au gré des opportunités. La mixité des fonctions permettra d'optimiser la mise en valeur du secteur en faisant de celui-ci un lieu animé, attractif et dynamique. La mixité devra également se traduire par la diversité des typologies résidentielles qu'on y retrouvera, celle-ci ouvrant la porte à

une diversité de clientèles. La proximité de pôles d'emplois et de grands générateurs de déplacement à proximité du pôle et dans le territoire d'application du présent PPU participera à cette multifonctionnalité.

5.18 **OBJECTIF 2.4 : SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE DENSIFICATION, EN COMPLÉMENTARITÉ ET EN RESPECT DE L'EXISTANT**

5.19 Le déploiement des usages devra permettre de saisir les opportunités d'optimisation et de densification, en particulier le long du boulevard Roland-Therrien et à proximité des sites prévus pour l'accueil des futures stations de métro (principalement celui de la station Roland-Therrien). La planification devra également tenir compte des quartiers résidentiels existants à proximité du pôle et des sites de redéveloppement localisés en périphérie de ce dernier. Cet objectif se traduira au niveau des hauteurs des bâtiments dans un principe de modulation : des gabarits plus faibles seront privilégiés à proximité des secteurs résidentiels de plus faible densité, alors que ceux-ci iront en augmentant au fur et à mesure que les bâtiments se rapprocheront des équipements de transport collectif structurant.

5.20 **OBJECTIF 2.5 : RÉALISER UN PROJET INCLUSIF FAVORISANT L'INTÉGRATION SOCIALE**

5.21 Le redéveloppement du pôle Roland-Therrien et des sites de redéveloppement localisés en périphérie du pôle se veut exemplaire à tous les égards. À ce titre, les aspects liés à l'intégration sociale sont considérés comme une composante à part entière de la démarche qui vise à établir les bases d'une communauté inclusive et responsable. Cet objectif devra notamment se traduire par une offre variée de typologie d'habitations aptes à desservir les besoins des diverses clientèles qui l'habiteront (personnes seules, jeunes ménages, familles, personnes âgées), comprenant également une part faite au logement social et intégrant des critères d'accessibilité universelle à tous les aspects de la conception.

5.22 **OBJECTIF 2.6 : ÉVALUER ET ENCADRER LA CONSOLIDATION ET LA REQUALIFICATION DES SITES DE REDÉVELOPPEMENT LOCALISÉS EN PÉRIPHÉRIE DU PÔLE ROLAND-THERRIEN**

5.23 En périphérie du pôle Roland-Therrien, le territoire visé par ce PPU présente certains sites sous-exploités, occupés par des fonctions incompatibles avec son environnement ou en perte de vitalité. Certains de ces sites offrent un fort potentiel d'optimisation ou de requalification qui leur permettrait de participer à la création d'un plus grand quartier inspiré des principes TOD. Cet objectif devra notamment se traduire par une identification des sites à consolider et à requalifier, la définition de balises de redéveloppement afin d'assurer une intégration optimale des projets à leur milieu récepteur et le respect des seuils de densité et, finalement, par l'identification des interventions requises dans le domaine public pour compléter les aménagements proposés dans le pôle Roland-Therrien.

5.3 **Orientation 3 Faire du pôle Roland-Therrien la référence en matière de mobilité durable**

5.24 **OBJECTIF 3.1 : DÉFINIR UNE TRAME DE RUES COHÉRENTE ET FAVORABLE À L'ÉCOMOBILITÉ**

5.25 La mise en œuvre du pôle Roland-Therrien favorisera le déploiement d'une trame de rues cohérente qui, par sa configuration et ses aménagements, permettra un partage équitable entre les différents types d'utilisateurs. Les grands axes routiers existants (boulevard Roland-Therrien, rues De Gentilly Est et Saint-Charles Est), tout en maintenant une vocation de transit, intégreront des trottoirs et des liens cyclables continus et invitants. Les autres axes (rues du Parc-Industriel, d'Auvergne et nouveaux liens routiers prévus) joueront un rôle de desserte locale et leur gabarit sera conçu en conséquence. Ces axes

prendront la forme de rues étroites laissant une place importante aux déplacements piétonniers et cyclistes.

5.26 **OBJECTIF 3.2 : OPTIMISER LA PRÉSENCE DES INFRASTRUCTURES MAJEURES DE TRANSPORT COLLECTIF**

5.27 Le pôle Roland-Therrien bénéficie depuis peu du réseau rapide d'agglomération (bus) qui emprunte, notamment, l'axe du boulevard Roland-Therrien. Caractérisé par une haute fréquence de passages et peu d'arrêts, ce type de système permet un accès rapide à la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke. À plus long terme, le prolongement à l'étude de la ligne jaune du métro proposera deux stations dans le pôle. Le pôle Roland-Therrien devra, dans la planification de son développement et de ses aménagements, optimiser la présence de ces infrastructures majeures de transport collectif et leur accessibilité.

5.28 **OBJECTIF 3.3 : DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF COMPLET, INTÉGRÉ ET ACCESSIBLE UNIVERSELLEMENT**

5.29 En complémentarité avec l'offre en transport collectif, le redéveloppement du pôle devra prévoir une offre en transport actif accessible universellement et favorable à la mobilité durable. En ce sens, le projet intégrera un double réseau de pistes cyclables (utilitaire et récréatif), en plus d'offrir des parcours piétons qui amélioreront la circulation entre les îlots dont la perméabilité sera assurée par les nombreux cheminements piétonniers. Ce réseau de transport actif sera étroitement lié au réseau d'espaces verts et connecté aux réseaux existants et projetés des quartiers limitrophes.

5.4 Orientation 4 Concevoir un projet exemplaire en matière de développement durable pour le déploiement du réseau d'infrastructures

5.30 **OBJECTIF 4.1 : CONCEVOIR UN RÉSEAU D'ÉGOUT SÉPARATIF RÉPONDANT AUX BESOINS DU PROJET**

5.31 Le pôle Roland-Therrien est actuellement desservi par un réseau d'égout (pluvial et sanitaire) combiné. Le redéveloppement majeur du pôle rendra nécessaire la construction de nouvelles infrastructures pour assurer la desserte de ce projet d'envergure. Leur conception devra privilégier le passage d'un réseau combiné à celui d'un réseau séparatif. La séparation permettra de compenser l'ajout de débit sanitaire au réseau existant et de répondre aux nouvelles normes du MDDELCC en matière de gestion des débordements d'égout. En périphérie du pôle, l'évaluation de la capacité des réseaux devra être évaluée avant tout projet majeur de redéveloppement, notamment celui du site Héroux-Devtek.

5.32 **OBJECTIF 4.2 : PROPOSER DES OUVRAGES DE GESTION DE LA QUALITÉ DES EAUX PLUVIALES TRAITÉES À LA SOURCE**

5.33 Dans la perspective de réaliser un projet exemplaire en matière de développement durable, la protection de l'environnement s'avère un incontournable. Ainsi, le pôle Roland-Therrien devra intégrer, dans sa conception, diverses mesures permettant d'assurer une gestion optimale de la qualité des eaux pluviales *in situ*. Ce faisant, la planification et la conception des ouvrages intégrera les principes¹ suivants de gestion de la qualité des eaux pluviales visant à :

- Fournir un contrôle qualitatif en maximisant l'enlèvement des polluants associés à l'urbanisation;

¹ MDDELCC, Guide de gestion des eaux pluviales, chapitre 11, [http : www.mddefp.gouv.qc.ca/eau/pluviales/chap.11.pdf](http://www.mddefp.gouv.qc.ca/eau/pluviales/chap.11.pdf)

- Proposer des techniques appropriées pour le site en fonction des contraintes physiques;
- Favoriser des techniques offrant un bon ratio coûts/bénéfices et un impact neutre ou positif sur l'environnement naturel et humain;
- Considérer au moment de la conception, le choix de la technique à privilégier en appréciant l'impact à long terme que son entretien doit représenter en termes de « fardeau acceptable » pour la collectivité.

5.34 **OBJECTIF 4.3 : ASSURER UNE GESTION QUANTITATIVE DES EAUX PLUVIALES**

5.35 Dans une optique d'assurer la mise en place d'un milieu de vie durable, cet objectif vise à gérer efficacement les eaux de ruissellement, à assurer un niveau de service suffisant pour la collectivité et à mieux faire face à l'impact des changements climatiques.

6 Concept d'organisation spatiale

6.1 Le concept d'organisation spatiale (carte 3) soutient la vision de la Ville à l'égard de la mise en valeur du pôle Roland-Therrien et des sites de redéveloppement localisés en périphérie de ce dernier. Ce secteur jouera un rôle majeur dans la définition de la Ville de Longueuil de demain parce qu'il

- fait partie intégrante de la nouvelle centralité urbaine de Longueuil;
- est l'une des principales portes d'entrée de ville du territoire;
- fera montre d'exemplarité en matière de planification urbaine et de mobilité durable;
- constituera un véritable milieu de vie avec tout ce que cela implique en matière de multifonctionnalité;
- se démarquera par son caractère unique et sa signature d'ensemble.

6.1 Composantes structurantes

6.1.1 Un parc central « Signature »

6.2 Le pôle Roland-Therrien est caractérisé par son parc central qui traverse tout le site dans l'axe nord-sud pour lier physiquement et visuellement le fleuve et sa promenade riveraine à l'espace urbain longueuillois.

6.3 Ce parc « Signature » (carte 4), d'une longueur d'environ 1100 m, assure l'identité et l'animation du pôle ainsi que la connectivité des déplacements actifs de l'ensemble du pôle, notamment vers les stations de métro proposées. Son fractionnement offre une opportunité de diversifier l'expérience de l'utilisateur en créant des espaces destinés aux différentes générations de population et en multipliant les activités qui peuvent y être pratiquées en toute saison (détente, activités physiques, agriculture urbaine, jeux d'enfants, promenade, etc.).

6.4 À son extrémité nord, le parc central se termine sur un espace public ou semi-public permettant d'accéder au paysage fluvial. L'implantation et l'architecture des constructions ainsi que les aménagements du site assureront un dégagement de la percée visuelle depuis le parc central ou formeront un point focal fermant cette perspective de manière sculpturale. À son extrémité sud, le parc se termine par une place publique répartie de part et d'autre de la rue De Gentilly Est. Cette place permet, notamment, d'accéder au métro.

6.1.2 Un cœur de quartier vibrant

6.5 Le pôle Roland-Therrien accueillera à terme plus de 10 000 nouveaux résidents. Il s'agit d'une masse critique de population suffisante pour soutenir un noyau de commerces et de services animé.

6.6 À cet égard, l'aménagement d'une nouvelle rue dans l'axe du boulevard Fernand-Lafontaine offre l'opportunité de créer une rue commerciale de quartier entre le boulevard Roland-Therrien et le parc central. Il s'agit d'une rue à prédominance piétonnière susceptible d'être fermée à la circulation automobile aux périodes de grands achalandages piétons.

6.7 Ce court tronçon d'environ 250 m est à l'échelle du quartier et l'aménagement de l'emprise de rue dispose de la flexibilité nécessaire pour y tenir une programmation d'événements (marché public, spectacles, etc.) qui attirera non seulement les résidents du pôle, mais aussi ceux des quartiers

environnants et la clientèle de transit du boulevard Roland-Therrien à partir duquel cette nouvelle rue commerciale de quartier sera visible.

- 6.8 Aux intersections du chemin de Chambly et de la rue De Gentilly Est, du boulevard Roland-Therrien et de la rue Fréchette et du boulevard Roland-Therrien et de la rue Bellerive (îlot Bellerive), de petites concentrations commerciales répondant à la clientèle du secteur (résidents, étudiants, travailleurs, etc.) sont également proposées. Pour ces dernières, le concept envisage leur requalification dans une optique d'amélioration de leur cadre bâti et d'introduction de la fonction résidentielle, le cas échéant. Pour l'îlot Bellerive, le concept prévoit son intégration à la place publique proposée à cette intersection. Ce site stratégique, qui doit profiter de sa forme unique et de sa localisation à proximité d'un point de convergence des transports collectifs (métro et réseau rapide d'agglomération (bus)) et actifs structurants, complètera l'offre commerciale de proximité du pôle et des milieux de vie environnants.

6.1.3 Une consolidation de la fonction « Bureau »

- 6.9 Le côté est du boulevard Roland-Therrien, entre le boulevard Marie-Victorin et la rue De Gentille Est, est partiellement occupé par des immeubles à bureaux de 2 à 8 étages. Ce tronçon représente l'une des principales entrées de ville et est stratégiquement localisé pour accueillir plus d'immeubles à bureaux non seulement du côté est, mais également du côté ouest. Cette consolidation générera de l'emploi tertiaire dans le secteur et contribuera à diversifier la base économique du quartier.

6.1.4 Un potentiel de densification résidentielle élevé

- 6.10 Le seuil de densité résidentielle brute visé par le redéveloppement du pôle Roland-Therrien est fixé à 105 log./ha. Il s'agit d'un seuil de densité plus élevé que celui de 80 log./ha inscrit au Schéma. Ce seuil plus élevé est justifié par le potentiel de redéveloppement du pôle renforcé par sa desserte éventuelle par métro et sa desserte actuelle par le réseau rapide d'agglomération (bus), d'autant plus que la majorité du pôle est relativement éloignée des quartiers résidentiels établis. Ce seuil assurera également l'atteinte du seuil global prescrit de 80 log./ha pour l'ensemble du corridor associé au prolongement du métro puisqu'il permettra de compenser certaines densités moins élevées qui devront être appliquées dans des secteurs plus sensibles (site du patrimoine, sites limitrophes à des quartiers existants de très faible densité, etc.). Cette densité sera atteinte en proposant un développement compact afin de conserver, pour les nouvelles constructions, des gabarits de moyenne hauteur (carte 5).
- 6.11 En périphérie du pôle, les nouveaux projets devront participer à l'atteinte d'un objectif de densification d'au moins de 90 log./ha.
- 6.12 L'ensemble des sites de redéveloppement présent dans le territoire visé par ce PPU devrait donc permettre l'atteinte d'un seuil de densité résidentielle global de 105 log./ha, permettant ainsi de rencontrer le seuil minimum fixé au Schéma.

6.1.5 Une volumétrie et une implantation intégrées au milieu et à l'échelle du piéton

- 6.13 L'intégration à la réglementation de dispositions normatives ou d'objectifs et critères de PIIA relatifs à l'implantation, à la volumétrie et à l'intégration des nouvelles constructions devront permettre de rencontrer les conditions suivantes (figure 1) :
- Assurer une intégration avec son milieu récepteur;
 - Marquer les espaces stratégiques du territoire, tels les extrémités du parc central et le boulevard Roland-Therrien;

- Encadrer le parc central de constructions d'une hauteur uniforme et à la juste échelle dans l'esprit des grandes avenues et promenades européennes;
- Créer un quartier à l'échelle du piéton.

6.1.6 Une répartition des usages optimisée

- 6.14 Le concept mis de l'avant pour le pôle favorise à la fois la multifonctionnalité des usages sur les axes de transport à grand débit de circulation et le caractère très résidentiel d'un quartier réparti de part et d'autre du parc central (carte 6).
- 6.15 Cette ségrégation simple exploite au mieux une localisation des usages qui priorise la visibilité en dépit des nuisances associées à la circulation tout en réservant à l'habitat un espace retourné vers l'intérieur et plus paisible.
- 6.16 En périphérie du pôle, une concentration commerciale de proximité sur le chemin de Chambly et le boulevard Roland-Therrien ainsi qu'une optimisation du pôle institutionnel du cégep à des fins institutionnelles et du boulevard Roland-Therrien et du secteur de la Pratt & Whitney Canada, à des fins économiques, sont proposées.

6.1.7 Réseau de déplacements priorisant la mobilité active et l'accessibilité universelle

- 6.17 Le réseau des déplacements a été structuré de manière à favoriser les déplacements en mode actif (marche et vélo) sans exclure les déplacements automobiles.
- 6.18 La trame de rues et le réseau de passages piétons publics et semi-publics du pôle forment une grille très perméable et sécuritaire pour les déplacements piétons et cyclistes. Ces parcours sont connectés aux axes structurants du territoire et à ceux, plus locaux, des quartiers limitrophes. Les aménagements associés à ce réseau intègrent les notions d'accessibilité universelle.
- 6.19 Le nouveau réseau de voirie proposé pour le pôle est très orthogonal, mais intègre des mesures d'apaisement de la circulation qui découragent le transit et accentuent la convivialité de l'espace piéton (cartes 7 et 8 et figures 2 à 11)

6.1.8 Un projet bénéficiant d'un excellent réseau de transport collectif

- 6.20 La densité résidentielle préconisée pour le développement du pôle Roland-Therrien nécessite une desserte en transport collectif performante. Ce pôle bénéficie déjà d'une telle desserte puisque le réseau rapide d'agglomération (bus) récemment mis en place le traverse (boulevard Roland-Therrien). Par ailleurs, le projet de prolongement du métro prévoit l'implantation de deux stations de métro dans le pôle. Ces nouvelles stations renforceraient le concept de TOD sur la base duquel le développement du pôle Roland-Therrien est fondé (carte 8).
- 6.21 En périphérie du pôle, la desserte en transport collectif est également performante puisque l'axe du chemin de Chambly représente l'un des principaux corridors de transport collectif de l'arrondissement du Vieux-Longueuil. De plus, la présence de nombreux CIT desservant le cégep assure déjà un certain rayonnement de cette portion du territoire par transport collectif.

6.1.9 Une gestion revisitée du stationnement

- 6.22 La mise en œuvre d'un quartier TOD passe par une approche non traditionnelle du stationnement. Ainsi, la compacité proposée pour le pôle, liée à la proximité d'un réseau de transport collectif structurant performant, tend à justifier un plus faible ratio de stationnement hors rue pour l'ensemble des fonctions prévues et l'obligation de leur aménagement à l'intérieur des bâtiments.
- 6.23 La rue peut constituer un vaste réservoir de places pour le stationnement pour les visiteurs ou les résidents qui possèdent plus d'un véhicule.

6.1.10 Le secteur Héroux-Devtek : un second site de requalification potentielle

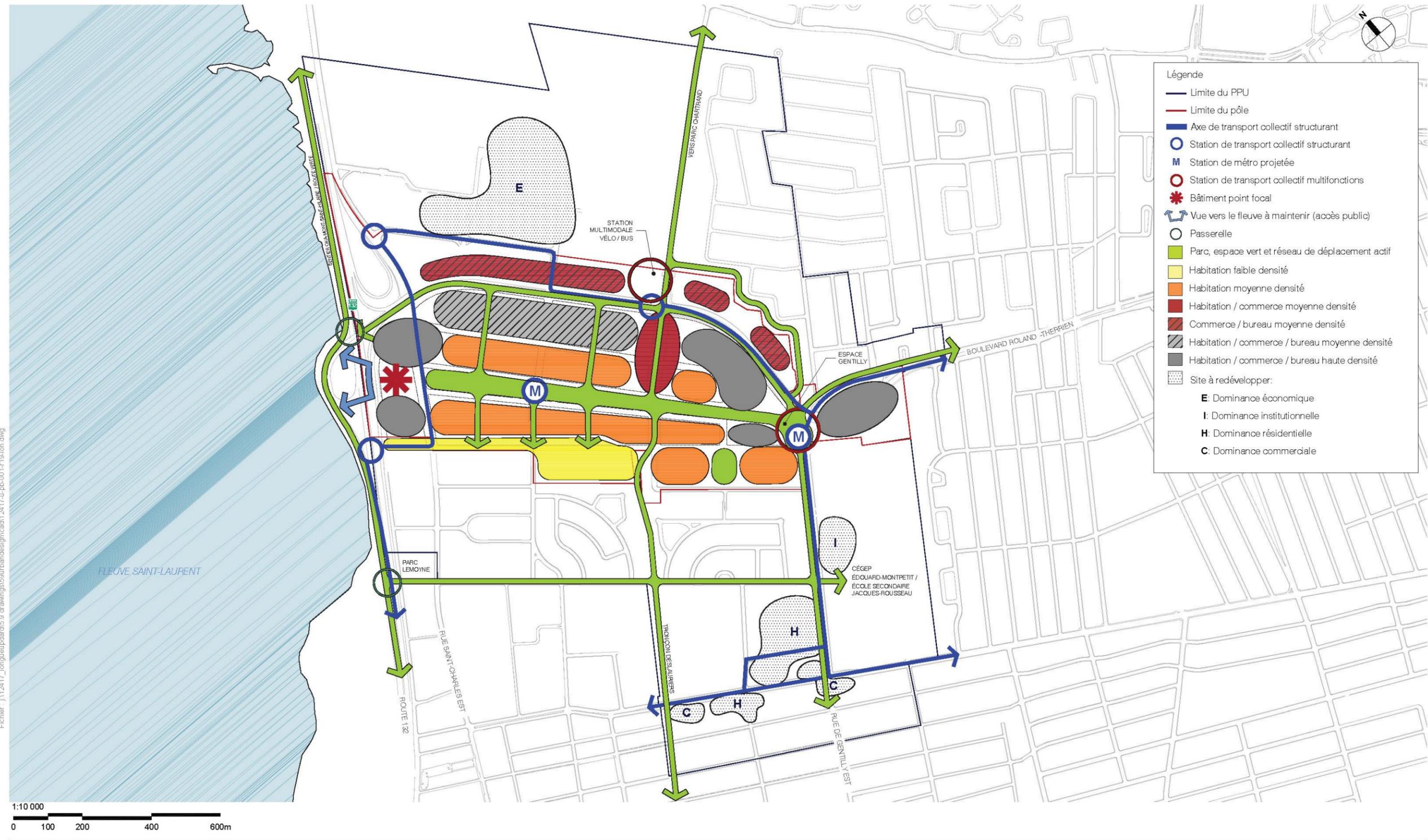
- 6.24 En périphérie du pôle Roland-Therrien, le principal site de redéveloppement potentiel est celui occupé par l'entreprise Héroux-Devtek. Ce site d'environ 5 ha est enclavé à l'intérieur d'un secteur à dominante résidentielle et voisin du Cégep Édouard-Montpetit. Advenant la relocalisation de cette entreprise, tout projet de requalification de ce site devra faire l'objet d'une planification particulière, tel un plan d'implantation et d'intégration architecturale répondant aux objectifs suivants :
- Assurer le respect du seuil de densité résidentielle minimum prévu pour ce site;
 - Assurer une intégration des constructions avec le milieu récepteur, principalement avec les habitations de la rue de Normandie;
 - Maintenir la desserte en transport collectif du cégep en prévoyant, notamment, un point d'accès à l'intersection des rues Thurber et De Gentilly Est.

6.1.11 Une architecture, une implantation des bâtiments et des aménagements de qualité

- 6.25 Afin d'assurer une architecture et une implantation des bâtiments et des aménagements des sites (publics et privés) d'une qualité à la hauteur des aspirations souhaitées pour ce secteur, l'ensemble du pôle Roland-Therrien et des sites de redéveloppement localisés en périphérie de ce dernier seront assujettis à la procédure d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale. Les objectifs et critères proposés devront assurer la mise en place des principes évoqués au présent PPU.

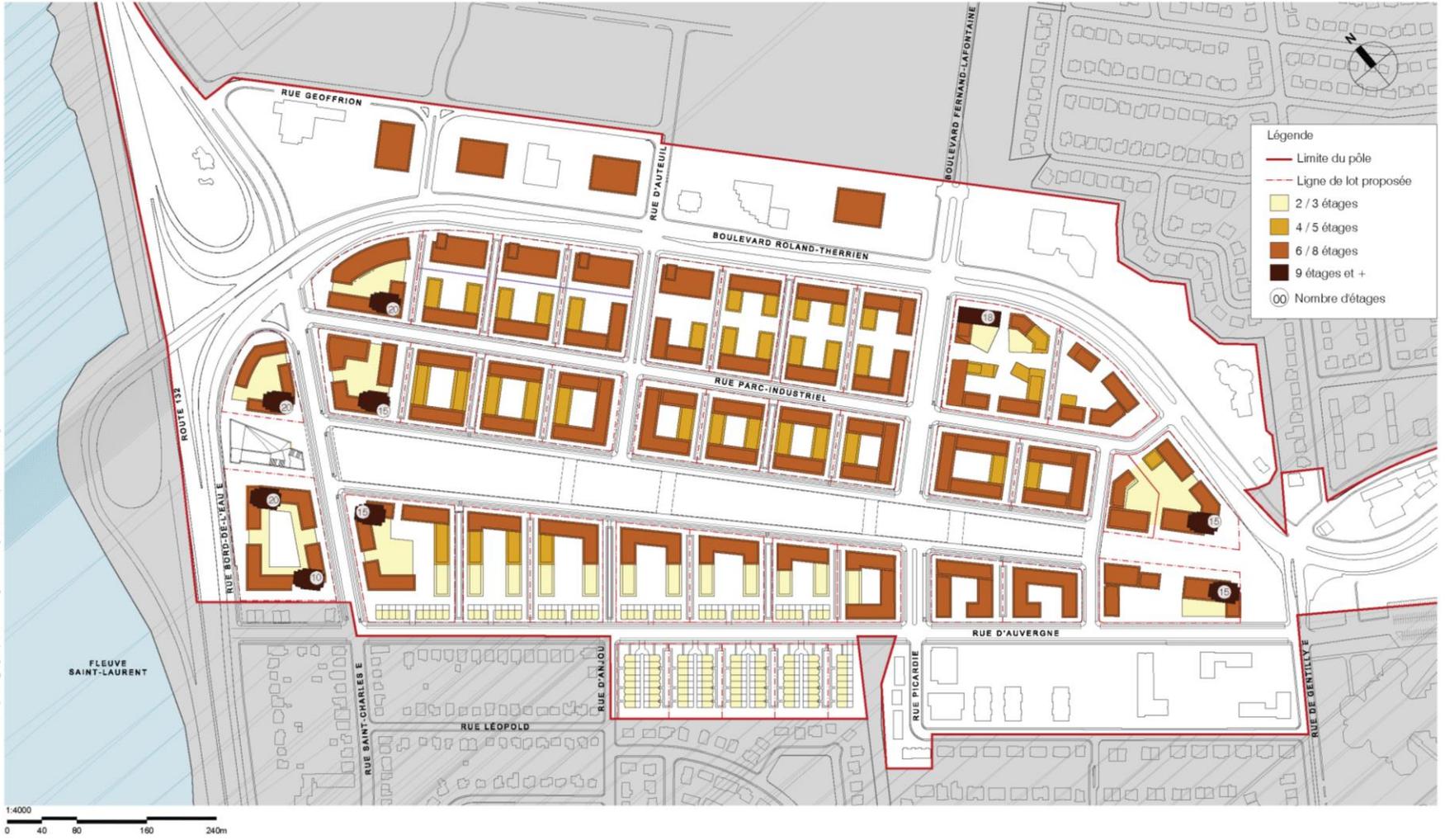
6.1.12 Un quartier durable

- 6.26 Bien qu'il ne constitue pas en soi une composante structurante du concept d'organisation spatiale, le développement durable a été au cœur du processus d'élaboration du concept de redéveloppement du pôle et a guidé des choix qui se traduisent dans l'organisation générale du site (densité résidentielle, multifonctionnalité, écomobilité, etc.).
- 6.27 Le développement d'un quartier durable entraîne aussi toute une réflexion sur la gestion des eaux pluviales dont le redéveloppement du pôle tiendra compte, et ce, tant au niveau de l'aménagement du système viaire que dans la conception des lots privés qui doivent intégrer *in situ* des systèmes de rétention des eaux de pluie.
- 6.28 L'ensemble des composantes structurantes précédemment décrites sont traduites à la carte 3 présentant le concept d'organisation spatiale.



Fichier: J:\12417_longueuil\pdr\05.9_drawing\59urban\design\cad\12417-pp-001-r19.lon.dwg





ANNEXE D DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE LONGUEUIL
Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien



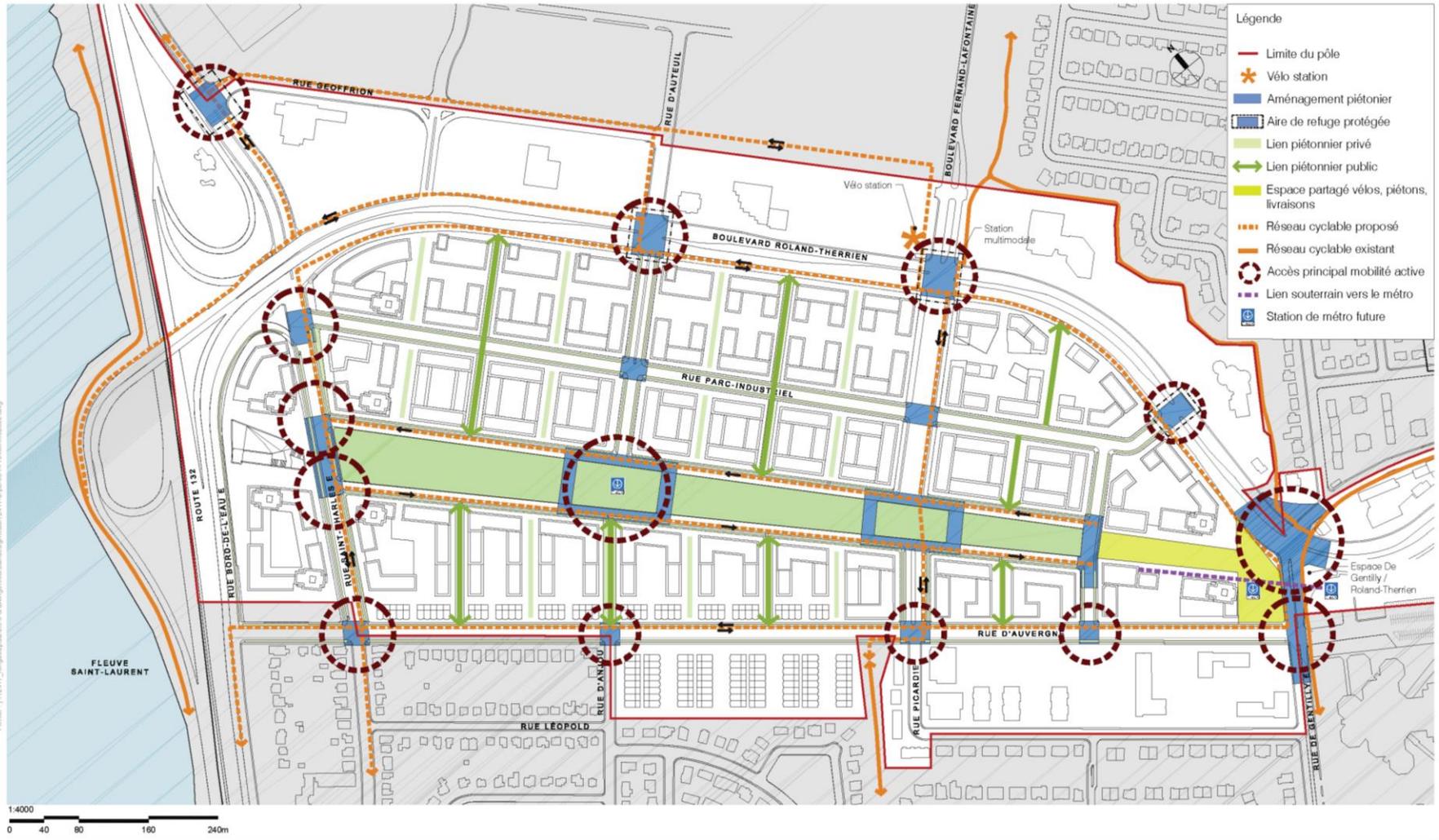
Fichier : J112417_longueuil\pds\5_9_aravis\pds\urbanisme\pds\cad1\2417-up-pbc-001-r18-plan.dwg



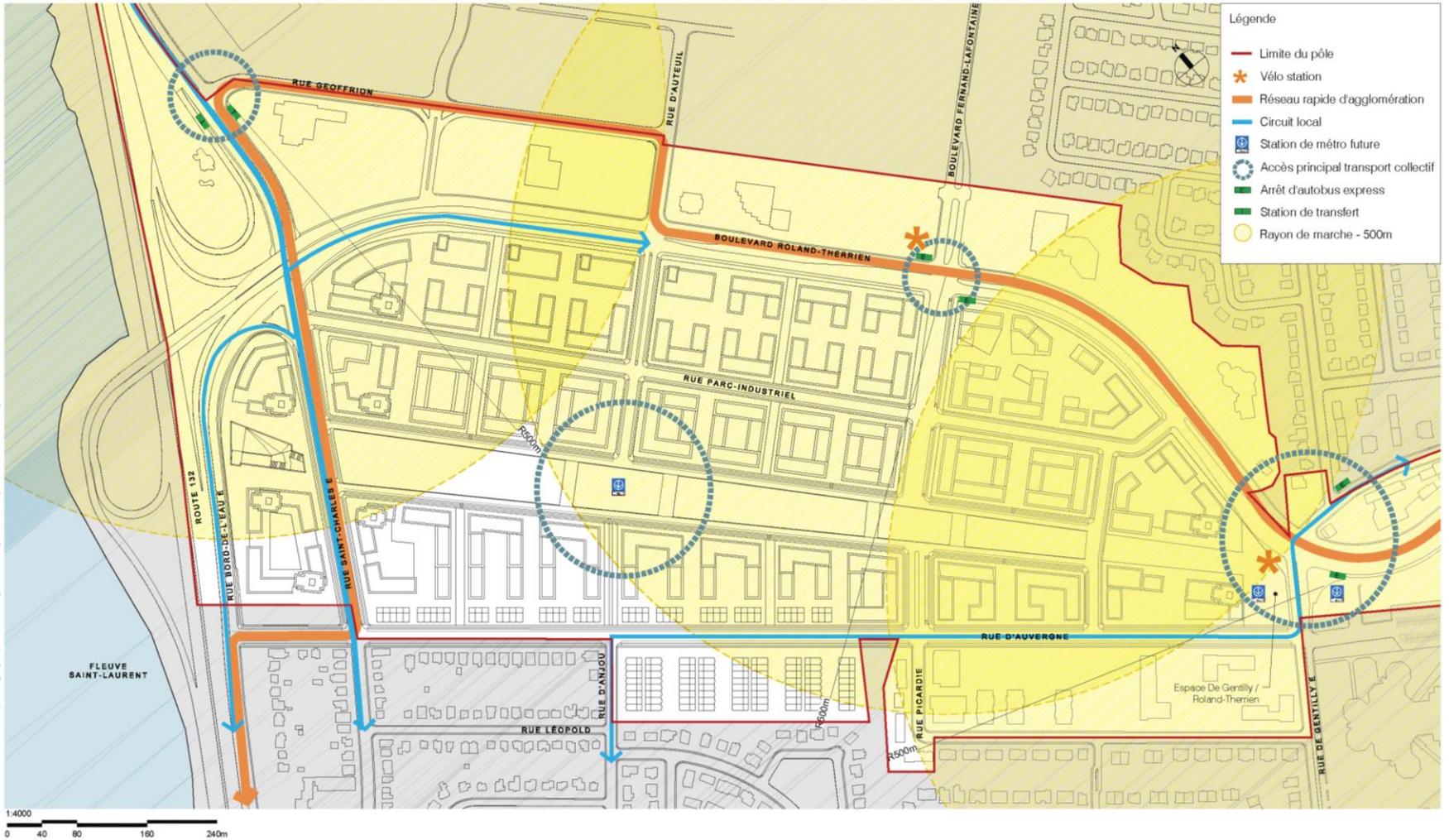
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME | PÔLE ROLAND-THERRIEN
Figure 1:
Volumétrie (pôle Roland-Therrien)

novembre 2016

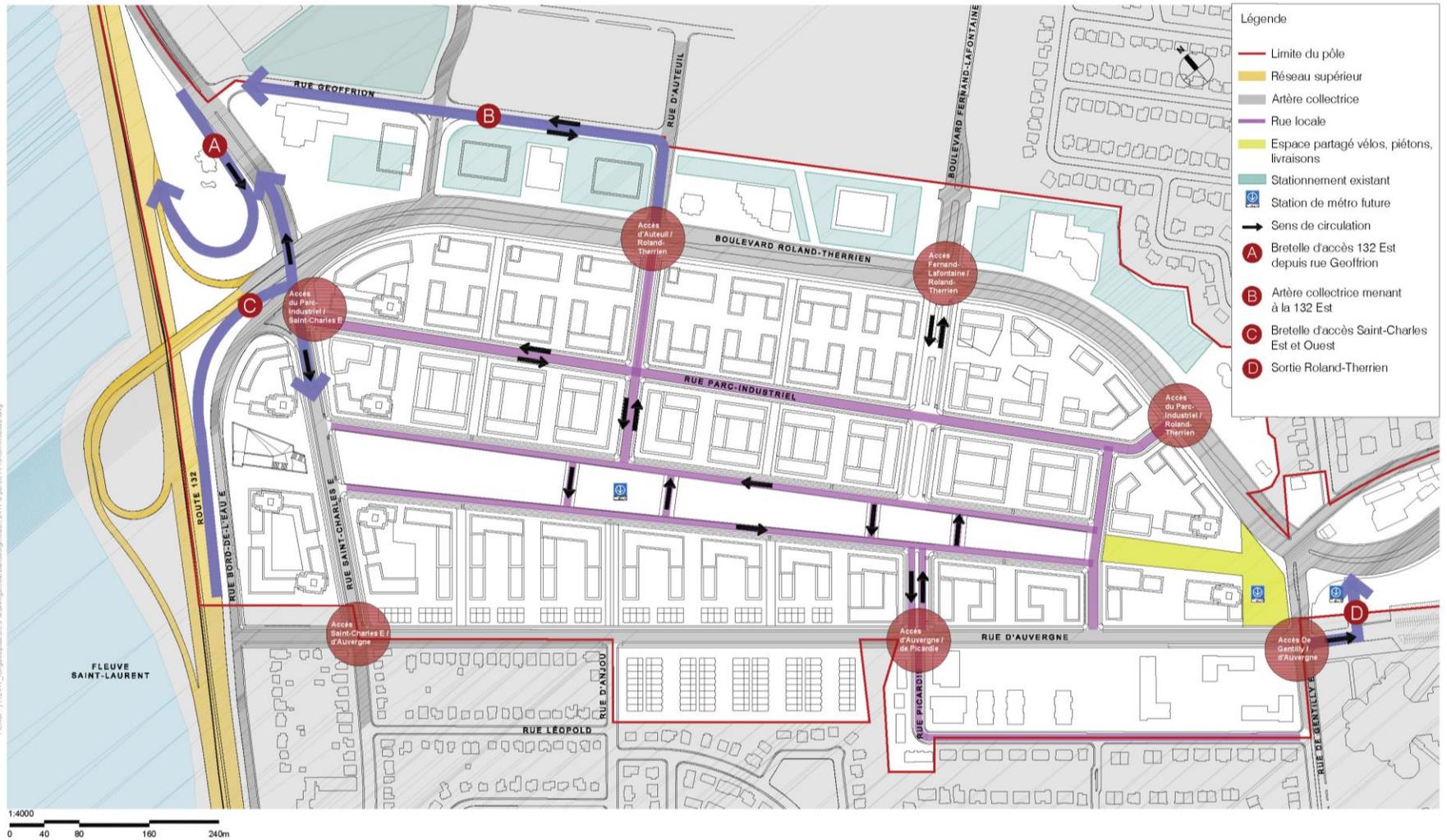




ANNEXE D DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE LONGUEUIL
Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien



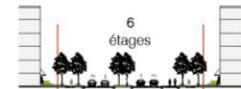
ANNEXE D DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE LONGUEUIL
Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien



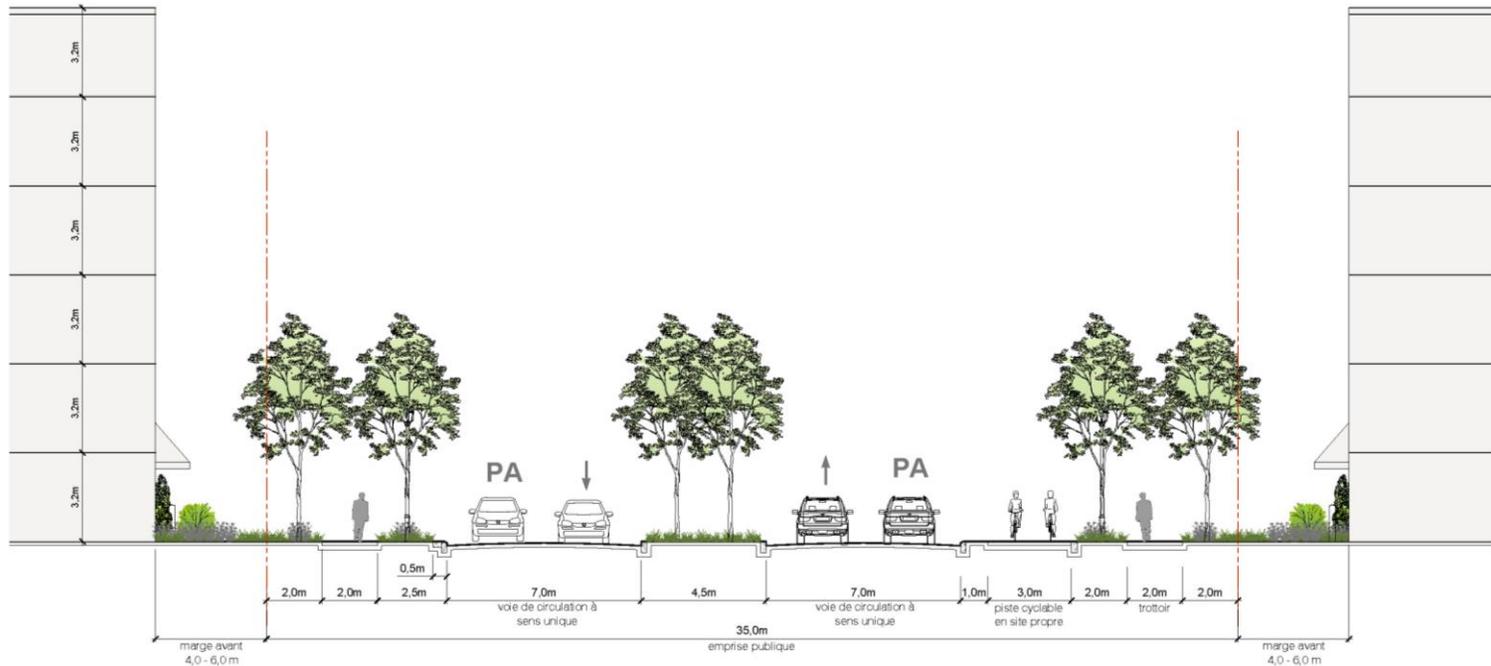


Coupe - Type - Esplanade - secteur commercial avec mail central





Rapport rue / bâtiment

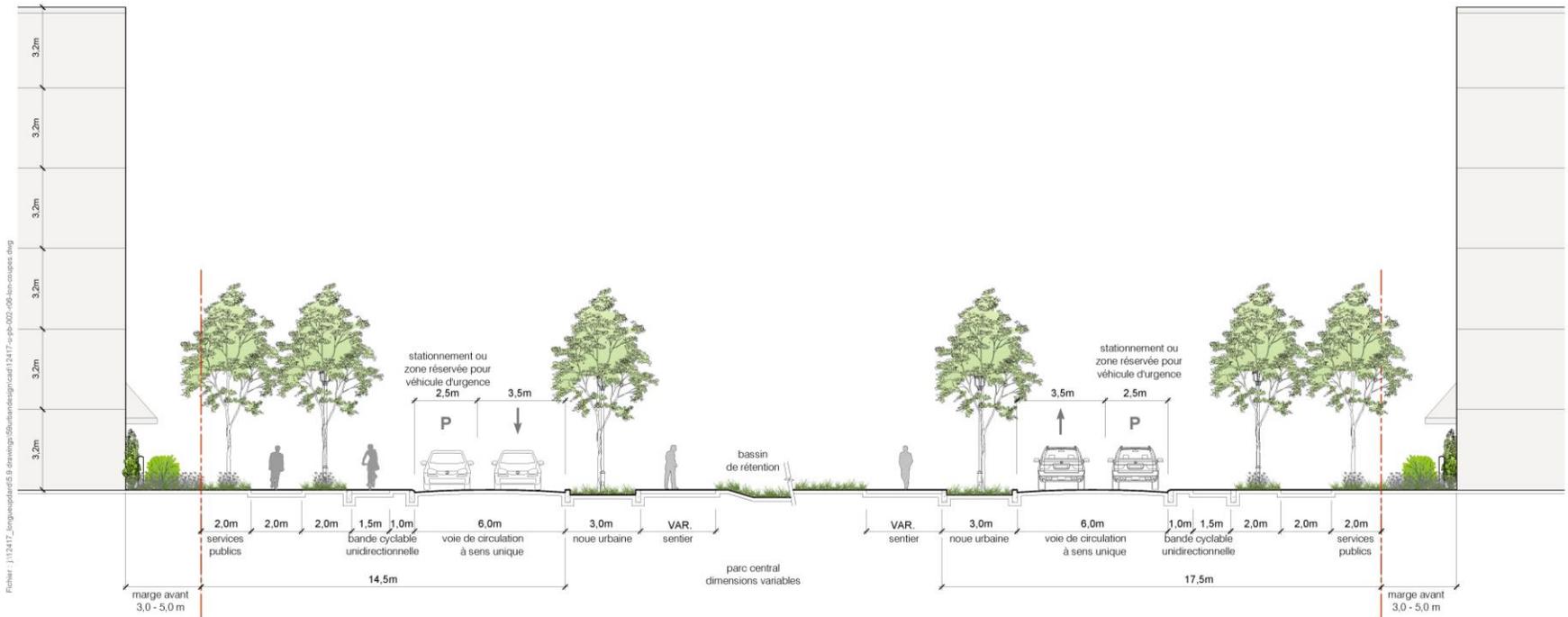
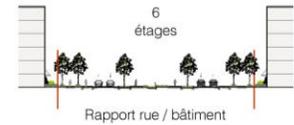


PA: Stationnement en alternance

Coupe - Type - Esplanade - secteur résidentiel avec mail central



ANNEXE D DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE LONGUEUIL
Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien



Coupe - Type - Boulevard avec parc central



PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME | PÔLE ROLAND-THERRIEN
 Figure 5:
 Coupe type: Boulevard avec parc central

novembre 2016

ANNEXE D DU PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE LONGUEUIL
Programme particulier d'urbanisme du pôle Roland-Therrien



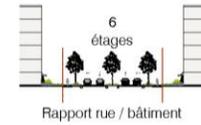
Rapport rue / bâtiment



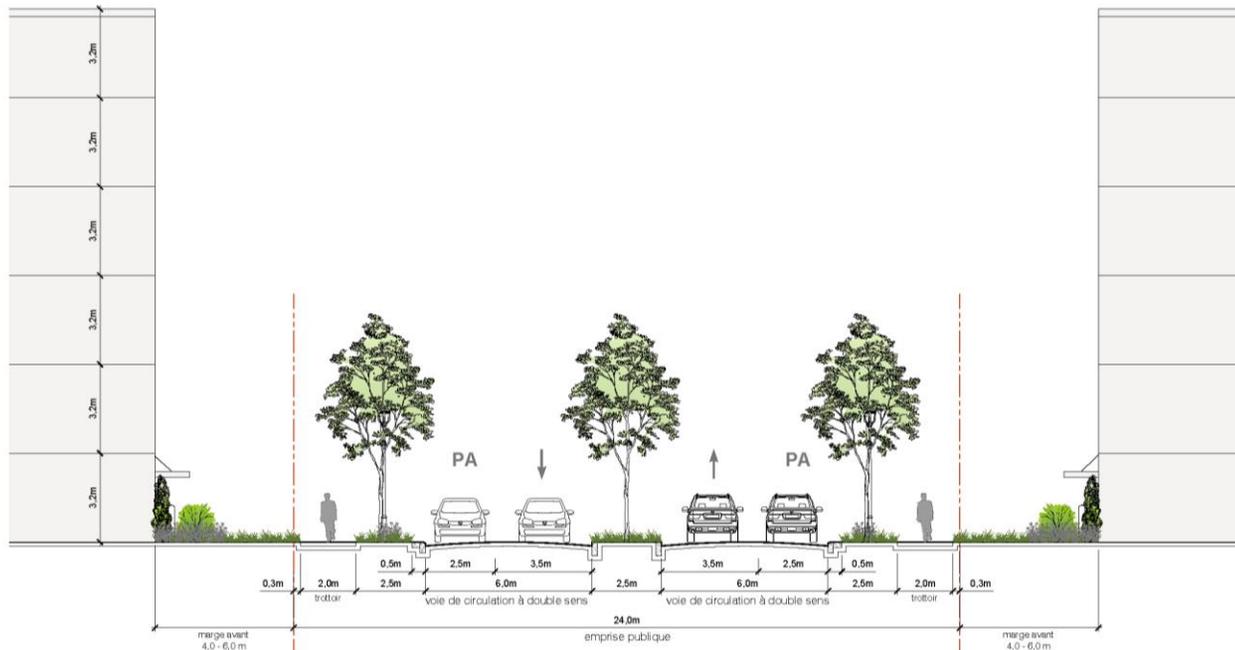
Coupe - Type - Rue locale à double sens

Fichier : J:\17417_longueuil\part5B drawings\B\urbanisme\part5B\17417-pp-002-005-les-coups.dwg



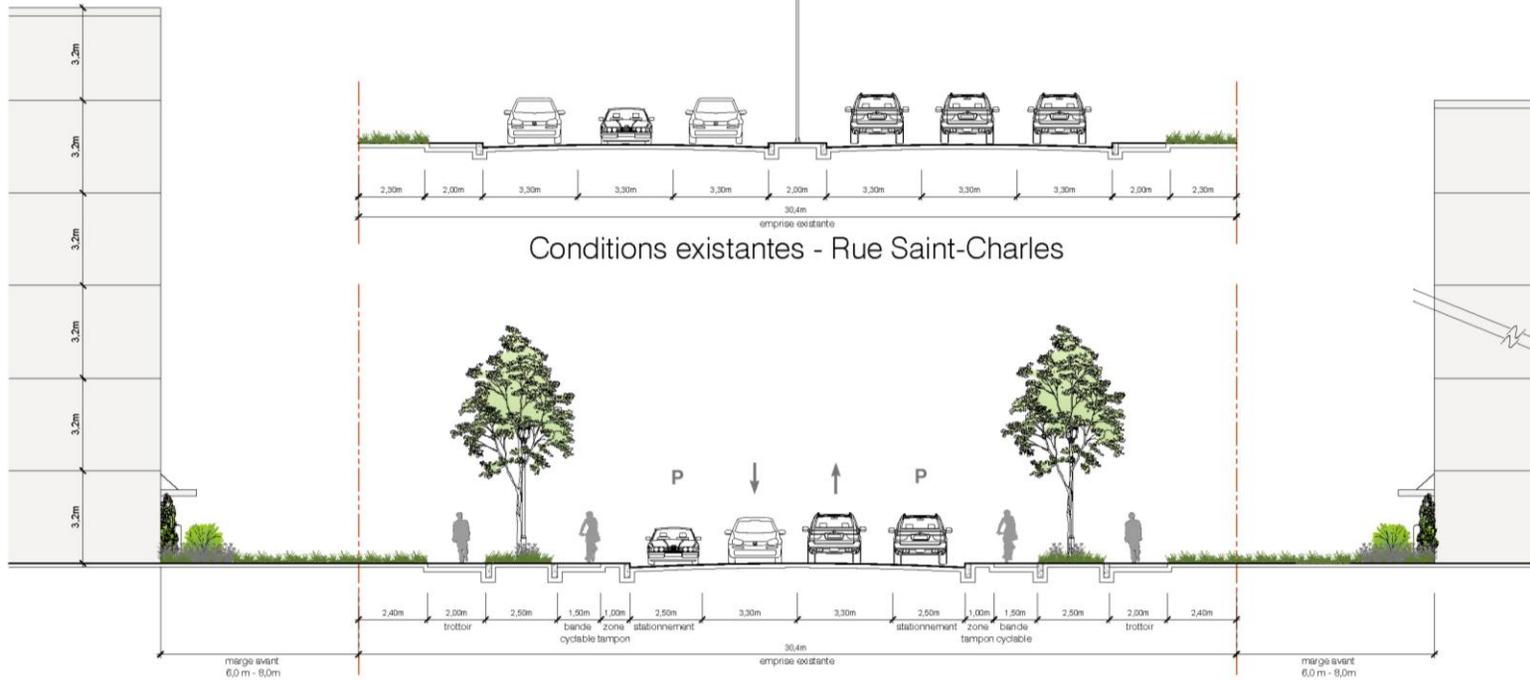
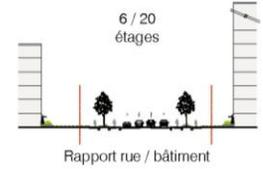


Fichier : \\115ATT_longueuil\pds\pds_0_0_0\wp\030\urbanisme\pds\115ATT_Fig.pptx\030urbanisme.pptx.dwg



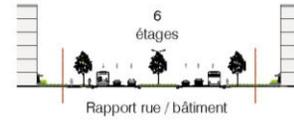
Coupe - Type - Rue d'Auteuil





Fichier : I:\12417_longueuil\pds\5.9 drawings\urbanisme\pds\12417-pp-002-eps-voies-coupees.dwg





Coupe - Type - Boulevard Roland-Therrien



7 Affectations du sol et densités d'occupation

7.1 Nomenclature des affectations du sol

- 7.1 Les affectations du sol visent à définir la vocation dominante des différentes parties du territoire visé par le PPU. Des affectations sont proposées pour le pôle Roland-Therrien de façon à répondre aux orientations et objectifs d'aménagement de même qu'au concept d'organisation spatiale définis pour ce dernier. Elles sont identifiées par le préfixe « PRT ». En périphérie du pôle Roland-Therrien, les affectations visent principalement à définir la vocation dominante des sites de redéveloppement advenant leur requalification. Elles sont identifiées par le préfixe « HRT ».
- 7.2 Chacune des affectations est associée à un regroupement de fonctions dominantes et complémentaires. Les fonctions complémentaires autorisées contribuent à appuyer le développement ou la pérennité des fonctions dominantes et à la création d'un milieu de vie complet. Seule l'affectation « Dominance économique » impose des restrictions quant à la superficie du sol occupée par les fonctions complémentaires. Pour les autres, la dominance de l'aire d'affectation (sa nomenclature) devra être prise en compte lors de l'attribution des usages autorisés dans les zones le composant pour fins de concordance.
- 7.3 Le principe de dominance ne s'applique pas à un usage accessoire à un usage principal autorisé, soit un usage qui contribue à améliorer l'utilité, la commodité, la rentabilité ou l'agrément de ce dernier. Pour fins de concordance, un tel usage accessoire devra être compatible avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées de l'affectation.

7.2 Fonctions autorisées

7.2.1 Fonctions autorisées dans l'ensemble des affectations

- 7.4 Les fonctions suivantes sont autorisées dans l'ensemble des affectations :
- les infrastructures de transport d'énergie, de télécommunications et de distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel;
 - les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien de cours d'eau;
 - les parcs, les espaces verts et les activités récréatives extensives;
 - les infrastructures routières de transport collectif;
 - les installations de sécurité civile;
 - les parcs de stationnement intérieurs (sauf dans les affectations « Habitation » et « Dominance résidentielle »);
 - l'agriculture urbaine, excluant l'élevage d'animaux de ferme.

7.2.2 Fonctions autorisées par affectation

7.5 Le PPU propose sept catégories d'affectation du sol : trois pour le pôle Roland-Therrien et cinq pour le territoire situé en périphérie du pôle. Les affectations du sol sont proposées aux cartes 10 et 11.

7.6 AFFECTATIONS ASSOCIÉES AU PÔLE ROLAND-THERRIEN

7.7 AFFECTATION « HABITATION » (PRT-H)

7.8 L'affectation « Habitation » est réservée aux secteurs à dominance résidentielle du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
Habitation de toutes catégories	Critères
	- <i>Aucun</i>
Fonctions complémentaires	
Commerce et service de support	Critères
	- <i>Répond aux besoins des résidents; et</i> - <i>En mixité avec la fonction résidentielle; et</i> - <i>Superficie de plancher par bâtiment limitée à 500 m²; et</i> - <i>Nuisances contrôlées (bruit, odeur, circulation automobile, stationnement, etc.).</i>
Installation communautaire de proximité	- <i>Bâtiment et installations respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>

7.9 AFFECTATION « MULTIFONCTIONNELLE » (PRT-M)

7.10 L'affectation « Multifonctionnelle » vise à optimiser le potentiel de développement du pôle Roland-Therrien à proximité des axes et points d'accès au transport collectif structurant (métro et réseau rapide d'agglomération). De par les fonctions qu'elle autorise, cette affectation contribue à soutenir le développement de secteurs à dominance résidentielle tout en en proposant d'autres fonctions urbaines afin de créer un milieu de vie complet, c'est-à-dire qui permet d'y vivre, d'y travailler et de s'y divertir.

Fonctions dominantes	
Habitation de toutes catégories	Critères
	- <i>Aucun</i>
Commerce et service de toutes catégories	Critères
	- <i>Superficie des suites associées au commerce de détail encadrée afin d'éviter l'émergence d'un nouveau regroupement commercial suprarégional.</i>
Bureau de toutes catégories	- <i>Aucun</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Installation communautaire de proximité	- <i>Bâtiment et installations respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>
Activité récréative intensive	- <i>Aucun</i>

7.11 **AFFECTATION « PUBLIQUE, PARC ET ESPACE VERT » (PRT-P)**

7.12 L'affectation « Publique, parc et espace vert » est réservée au parc central du pôle Roland-Therrien ainsi qu'au site de la station de pompage Marie-Victorin. Elle vise principalement à assurer la réalisation d'un espace public d'envergure, animé et répondant aux attentes des résidents, travailleurs et visiteurs du pôle.

Fonctions dominantes	
	Critères
Activité récréative intensive	- <i>Aucun</i>
Installation communautaire de toutes catégories	- <i>Bâtiment et installations respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Commerce et service du support	- <i>Vise la desserte des usagers du parc central.</i>
Installation associée au traitement des eaux	- <i>Aucun</i>

7.13 **AFFECTATIONS ASSOCIÉES AUX SECTEURS PÉRIPHÉRIQUES DU PÔLE ROLAND-THERRIEN**

7.14 **AFFECTATION « DOMINANCE RESIDENTIELLE (HRT-R)**

7.15 L'affectation « Dominance résidentielle » est réservée aux secteurs résidentiels établis ainsi qu'aux sites de redéveloppement destinés principalement à une vocation résidentielle situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
Habitation de toutes catégories	Critères
	- <i>Bâtiment respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>
Fonctions complémentaires	
Commerce et service de support	Critères
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Répond aux besoins des résidents; et</i> - <i>Superficie des suites associées au commerce de détail encadrée afin d'éviter l'émergence d'un nouveau regroupement commercial suprarégional; et</i> - <i>Bâtiment implanté sur une artère commerciale et respectant l'échelle du milieu récepteur; et</i> - <i>Nuisances contrôlées (bruit, odeur, circulation automobile, stationnement, etc.).</i>

7.16 **AFFECTATION « DOMINANCE COMMERCIALE (HRT-C)**

7.17 L'affectation « Dominance commerciale » est réservée aux secteurs établis à dominante commerciale et de services ainsi qu'aux sites de redéveloppement voués à une vocation commerciale et de services, mixte (avec la fonction résidentielle) ou résidentielle situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
Commerce et service de toutes catégories	Critères
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Superficie des suites associées au commerce de détail encadrée afin d'éviter l'émergence d'un nouveau regroupement commercial suprarégional; et</i> - <i>Bâtiment respectant l'échelle du milieu récepteur; et</i> - <i>Nuisances contrôlées (bruit, odeur, circulation automobile, stationnement, etc.).</i>
Bureau de toutes catégories	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Bâtiment respectant l'échelle du milieu récepteur; et</i> - <i>Nuisances contrôlées (circulation automobile, stationnement, etc.).</i>
Habitation de toutes catégories	- <i>Bâtiment respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Installation communautaire de proximité	- <i>Bâtiment et installations respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>

7.18 **AFFECTATION « DOMINANCE ECONOMIQUE (HRT-E)**

7.19 L'affectation « Dominance économique » est réservée aux secteurs industriels et d'affaires et aux sites de redéveloppement destinés à une telle vocation situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
	Critères
Activité de haute technologie, de recherche et de développement	- <i>Aucun</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Commerce et service de support	- <i>Visent la desserte des travailleurs et des entreprises des fonctions autorisées; et</i> - <i>Superficie des zones autorisant de telles fonctions limitées à 20 % de la superficie totale de l'aire d'affectation.</i>
Installation communautaire de toutes catégories	- <i>Visent la formation d'une main-d'œuvre économique ou la mise en valeur de produits ou procédés industriels d'une entreprise (musée, centre d'interprétation, etc.) ou d'un site; et</i> - <i>Superficie des zones autorisant de telles fonctions limitées à 20 % de la superficie totale de l'aire d'affectation</i>

7.20 **AFFECTATION « DOMINANCE INSTITUTIONNELLE (HRT-I)**

7.21 L'affectation « Dominance institutionnelle » est réservée aux secteurs à dominante institutionnelle et aux sites de redéveloppement voués à une telle vocation situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
	Critères
Installation communautaire de toutes catégories	- <i>Aucun</i>
Activité récréative intensive	- <i>Aucun</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Commerce et service de support	- <i>Visent la desserte des usages des installations communautaires et des autres fonctions autorisées.</i>
Habitation de support	- <i>En support à une installation communautaire.</i>

7.22 **AFFECTATION « PARC ET ESPACE VERT » (HRT-V)**

7.23 L'affectation « Parc et espace vert » est réservée aux grands parcs et corridors actifs polyvalents situés en périphérie du pôle Roland-Therrien.

Fonctions dominantes	
	Critères
Activité récréative intensive	- <i>Aucun</i>

Fonctions complémentaires	
	Critères
Installation communautaire de proximité	- <i>Bâtiment et installations respectant l'échelle du milieu récepteur.</i>
Commerce et service de support	- <i>Visent la desserte des autres fonctions autorisées.</i>

7.3 Usages dérogeant aux fonctions autorisées

7.24 Le PPU reconnaît, le cas échéant, les usages dérogeant aux fonctions autorisées dans les affectations présentées à l'article 7.2.2, pourvu qu'ils étaient conformes à la réglementation applicable avant le 22 avril 2017 ou qu'ils bénéficiaient de droits acquis reconnus avant cette même date. Ainsi, malgré les dispositions de l'article 7.2.2, la réglementation d'urbanisme peut prévoir, pour maintenir conformes de tels usages, des dispositions les autorisant de plein droit ou encadrant la gestion des droits acquis.

7.25 De plus, afin d'assurer la viabilité économique d'immeubles (terrain ou bâtiment) dont la forme ou le type de construction ne se prête pas aisément aux fonctions autorisées, la réglementation d'urbanisme peut exceptionnellement proposer des usages inexistantes le 22 avril 2017 et non prévus au PPU. Pour ce, les usages autorisés doivent être restreints et les nuisances qu'ils génèrent envers les autres fonctions autorisées dans les aires d'affectation doivent être contrôlées.

7.4 Seuils de densité résidentielle

7.26 Dans le pôle Roland-Therrien, les densités résidentielles sont déterminées pour chacune des aires d'affectation illustrées à la carte 10 suivant deux paramètres : le seuil minimum de densité résidentiel brut et la hauteur en étage. En périphérie du pôle, les densités résidentielles applicables pour chacune

des aires d'affectation illustrées à la carte 11 sont déterminées uniquement par un seuil minimum de densité résidentiel brut.

7.27 L'application de ces seuils de densité résidentielle doit se faire conformément aux dispositions prévues au Plan d'urbanisme.

7.28 Les projections de développement indiquées au tableau 2 ne tiennent compte que des sites vacants ou à redévelopper devant accueillir la fonction résidentielle, seule ou en mixité.

Tableau 2 : Projections de développement résidentiel

Aire d'affectation	Superficie (ha)	Sup. applicable pour calcul des densités ¹ (ha)	Densité minimale brute (log./ha)	Logements prévus (min.)
PÔLE ROLAND-THERRIEN				
PRT-H1	8,1	8,1	120	970
PRT-H2	7,1	7,1	100	710
PRT-H3	5,4	5,4	30	160
PRT-H4 ²	0,9	0,9	80	90
PRT-M1	11,3	11,3	180	2035
PRT-M4	5,0	5,0	120	600
PRT-M5	7,0	7,0	100	700
PRT-M6	7,7	7,7	120	925
PRT-M7	1,5	1,5	120	180
PRT-P2	5,6	5,6	- -	0
Sous-total (pôle)		59,6	105	6370
PÉRIPHÉRIE DU PÔLE ROLAND-THERRIEN				
HRT-C1 ³	0,8	0,4	50	25
HRT-C2 ³	1,3	0,7	50	45
HRT-C3 ³	1,0	0,5	60	35
HRT-R1 ²	1,2	1,2	80	120
HRT-R6 ²	1,4	1,4	50	85
HRT-R8 ²	4,8	4,8	80	480
Sous-total (périphérie du pôle)		9,0	90	790
Total PPU		68,6	105	7160

¹ Aire d'affectation dont la superficie doit être considérée dans le calcul des densités puisque la fonction résidentielle y est autorisée ou parce qu'elle est occupée par une installation ou un aménagement de quartier

² Seuls les sites à redévelopper ont été considérés. Pour ce, le nombre de logements estimé est basé sur une densité nette (densité brute X 1,25).

³ Le nombre de logements indiqué est basé sur une hypothèse d'un projet de redéveloppement occupé à 50 % par la fonction résidentielle. Pour ce, le nombre de logements estimé est basé sur une densité nette (densité brute X 1,25) et une superficie correspondant à la moitié de celle de l'aire d'affectation.

7.5 Contraintes anthropiques à l'occupation du sol

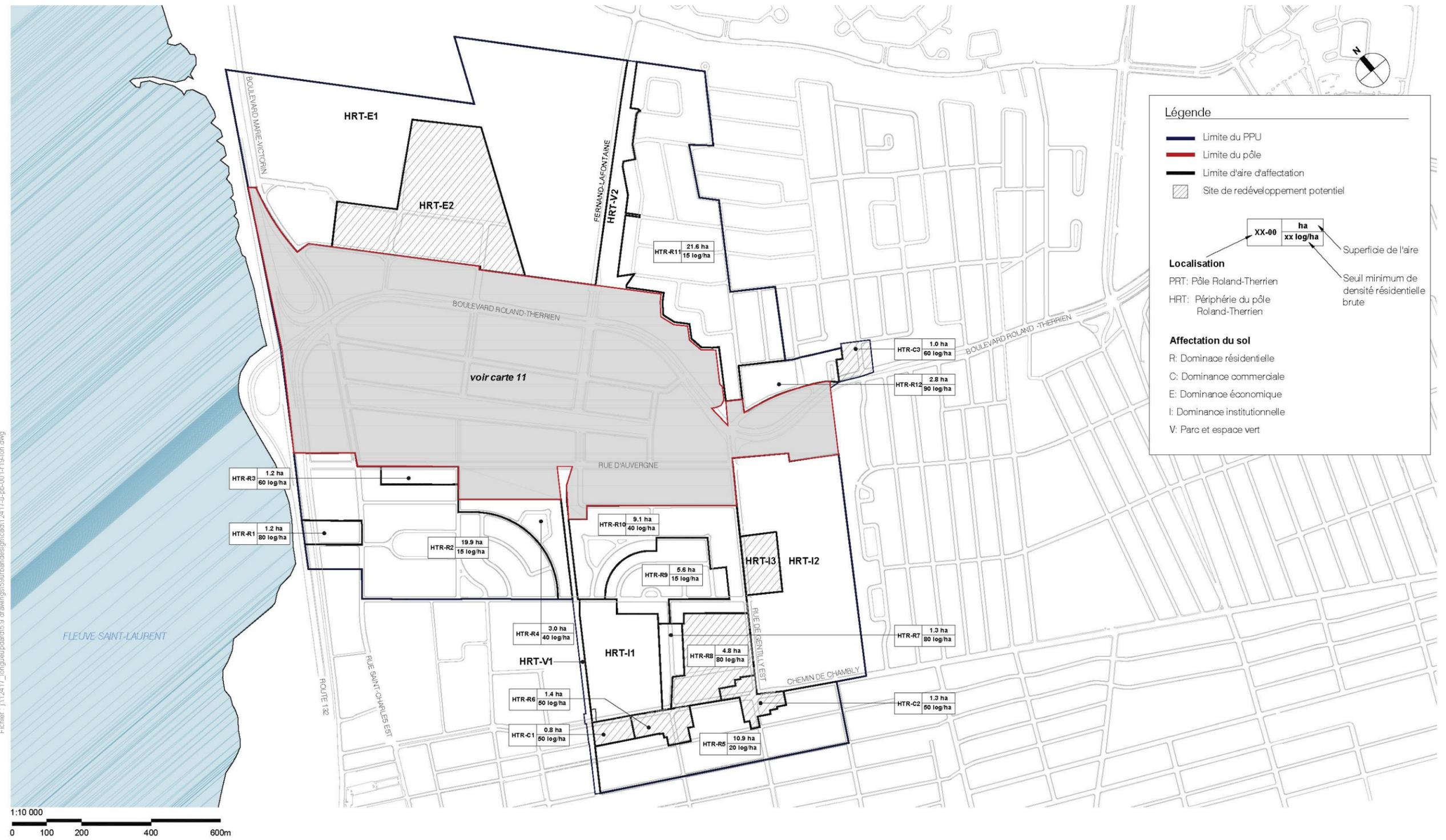
7.29 La route 132 qui borde l'extrémité nord du territoire visé par le PPU est identifiée comme une infrastructure de transport susceptible de présenter des nuisances (bruit, pollution, etc.). Les principes de développement durable et de communauté viable mis de l'avant dans la conception et l'éventuelle mise en œuvre du pôle Roland-Therrien et des sites de redéveloppement localisés en sa périphérie nécessitent l'adoption de mesures pour mitiger ces nuisances.

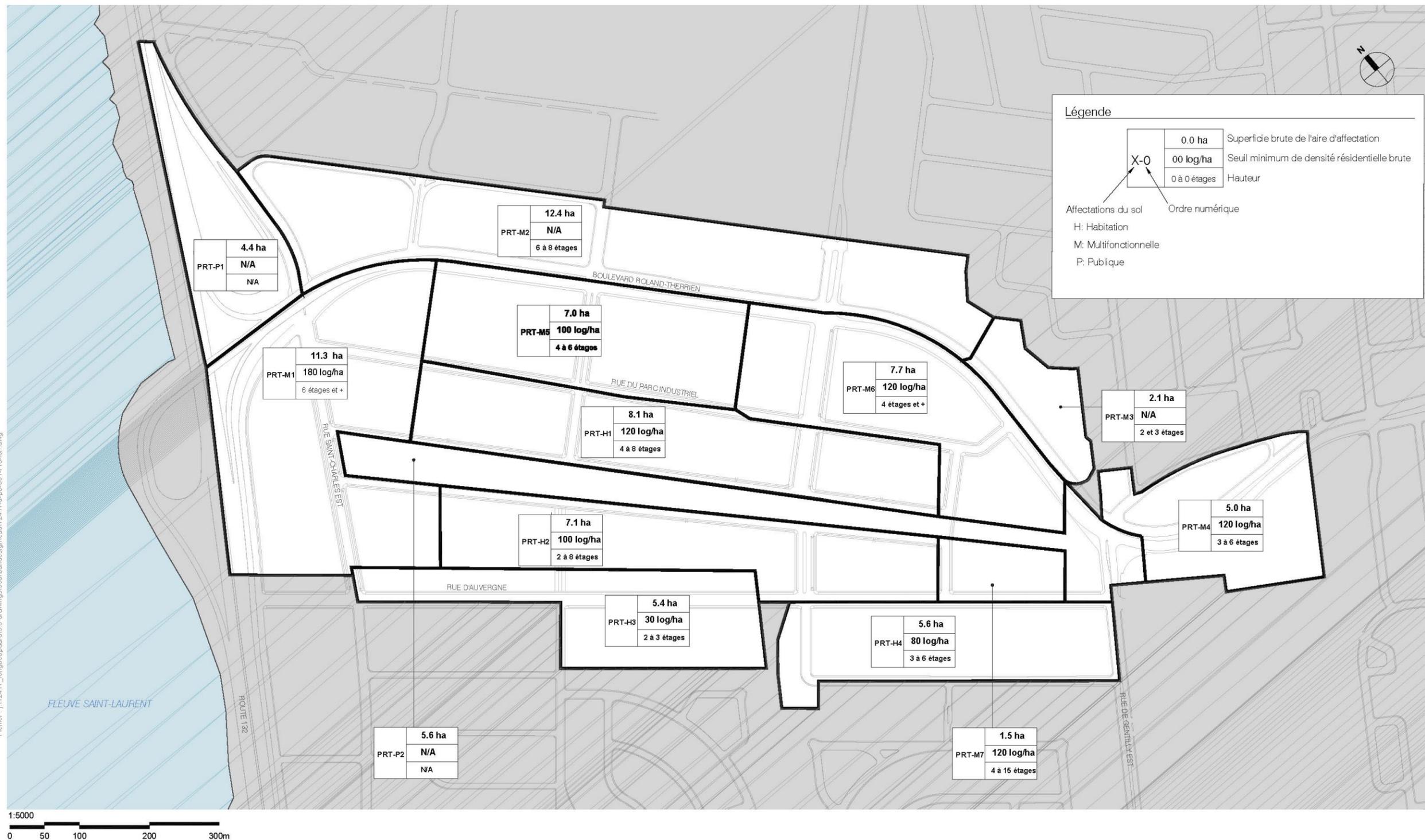
7.30 Pour ce, les exigences minimales du Plan d'urbanisme relativement à l'implantation de nouveaux usages sensibles dans les zones de contraintes sonores s'appliqueront par l'entremise de la réglementation d'urbanisme.

7.6 Dispositions particulières applicables à certaines affectations

7.31 Dans l'affectation « Multifonctionnelle », des objectifs et critères de PIIA doivent assurer :

- que tout projet réalisé sur le site localisé entre les rues Saint-Charles Est et Bord-de-l'Eau Est dans la continuité du parc central prévoit un espace public ou semi-public permettant d'accéder au paysage fluvial;
- que l'implantation et l'architecture des constructions ainsi que les aménagements du site assurent un dégagement de la percée visuelle depuis le parc central ou former un point focal fermant cette perspective.





8 Conditions de mise en œuvre

8.1 Programme d'acquisition d'immeubles

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

8.2 Mesures réglementaires

8.2 Pour fins de conformité au présent PPU, les règlements d'urbanisme suivant devront être modifiés, notamment en :

Règlement visé	Nature des modifications
<i>Règlement 01-4501 sur le zonage</i>	Ajustements ou introduction de dispositions normatives afin d'assurer la mise en œuvre du PPU dont : <ul style="list-style-type: none">- Révision des exigences en matière de stationnement;- Révision des grilles des usages et normes (usages autorisés, marges, hauteur des bâtiments, etc.);- Introduction de densités résidentielles minimales;- Assujettir l'ensemble du pôle et des sites de redéveloppement à un PIIA;- Introduction de nouveaux objectifs et critères de PIIA;- Gestion des droits acquis;- Identification du site Héroux-Devtek comme site assujetti à un PIIA, advenant sa requalification et définition d'objectifs de PIIA.
<i>Règlement 01-4503 sur la construction</i>	Introduction de dispositions relatives aux contraintes sonores
<i>Règlement CO-2009-578 sur les permis et certificats</i>	Introduction de dispositions relatives à l'application des normes applicables en matière de contraintes sonores

8.3 Index terminologique

8.3 À moins que le contexte indique un sens différent, les mots et expressions ci-après mentionnées ont, au PPU, le sens et la signification qui leur sont spécifiquement attribués ci-après. Lorsque la réglementation en conformité au présent PPU intègre ces expressions, leur définition doit inclure au moins les principes et concepts édictés au présent article.

8.4 **Installation communautaire structurante** : Établissement institutionnel, tel un hôpital, palais de justice, musée, cégep, université et tout autre établissement d'enseignement postsecondaire, ainsi que tout établissement culturel et récréotouristique, public ou privé, de desserte principalement régionale ou considérés d'intérêt métropolitain.

- 8.5 **Installation communautaire de proximité :** Établissement institutionnel, culturel ou récréotouristique, public ou privé, principalement de desserte locale et qui n'est pas considéré comme d'intérêt métropolitain. Un hôtel de ville, un lieu de culte ainsi que les écoles primaires et secondaires font notamment partie de cette catégorie.

Direction de l'aménagement et de l'urbanisme

Ville de Longueuil
Mars 2017

--

***Pour l'élaboration de ce programme particulier d'urbanisme, la Ville de Longueuil
a reçu une aide financière du
Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités.***

--