

Annexe E du Plan d'urbanisme

CENTRE-VILLE
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Décembre 2018

I VISION CENTRE-VILLE : CRÉER UN MILIEU DE VIE COMPLET, DISTINCTIF, ATTRACTIF ET À L'ÉCHELLE HUMAINE

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Le contexte de planification	3
1.2 Le territoire d'intervention	5
1.3 La lecture du milieu – mieux comprendre l'existant	6

2 DIAGNOSTIC ET DÉFIS

2.1 Le diagnostic	7
2.2 Les cinq grands défis	10

3 VISION ET ORIENTATIONS

3.1 Le centre-ville de Longueuil en 2035	11
3.2 Les orientations d'aménagement et leurs axes d'intervention	12

4 APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT

4.1 Une approche citoyenne intégrée à la hauteur des attentes des partenaires	13
4.2 Un projet prospère : les six grandes actions publiques	13

II LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

5 LE CONCEPT D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES

5.1 Une plaque tournante multimodale	17
5.2 Un centre-ville consolidé en un milieu mixte, compact et durable	17
5.3 Une offre diversifiée en parcs et espaces verts	19
5.4 Un pôle de savoir et de culture	20
5.5 Un accès au fleuve et aux paysages	21

6 LE CONCEPT DE MOBILITÉ - ACCESSIBILITÉ, CIRCULATION ET STATIONNEMENT

6.1 La circulation piétonnière et cyclable	27
6.2 Le transport collectif	30
6.3 La circulation véhiculaire et la gestion du stationnement	31
6.4 La cohabitation entre les modes de transport	32

7 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT SECTORIELS

7.1 Secteur du Cœur urbain	36
7.1.1 Rendre attractif le cœur urbain et susciter le sentiment d'appartenance de toute la collectivité	36
7.1.2 Optimiser l'espace	37
7.1.3 Consolider la vocation du pôle du Savoir et de la Culture	37
7.1.4 Prioriser le transport actif	37
7.1.5 Optimiser les déplacements collectifs et consolider le Terminus Longueuil	38

7.1.6	Assurer l'accessibilité à des espaces verts de qualité	38
7.1.7	Assurer une offre commerciale et en services communautaires de proximité	39
7.1.8	Offrir une diversité de logements de qualité	39
7.2	Secteur de la Pointe	43
7.2.1	Développer un nouveau quartier distinctif	43
7.2.2	Créer un grand espace riverain avec accès au fleuve	44
7.2.3	Assurer la connectivité vers les secteurs environnants	44
7.2.4	Assurer l'accessibilité du secteur	45
7.3	Secteur du Parc Marie-Victorin	49
7.3.1	Faire profiter la collectivité de l'attrait exceptionnel du fleuve et de la nature	49
7.3.2	Assurer la perméabilité du secteur avec les quartiers environnants	50
7.4	Secteur de la Place Longueuil	53
7.4.1	Optimiser l'espace	53
7.4.2	Accroître la connectivité avec les secteurs limitrophes	54
7.5	Secteur du Collège	57
7.5.1	Créer un milieu de vie diversifié	57
7.5.2	Consolider la connectivité active vers le Cœur urbain et les quartiers limitrophes	58
7.5.3	Reconfigurer les entrées de ville	58
7.6	Secteur du Pont	61
7.6.1	Consolider la rue Saint-Laurent Ouest	61
7.6.2	Revitaliser la rue Sainte-Hélène	62
7.6.3	Mettre en valeur la porte d'entrée au territoire longueillois	62

8 LES ÉLÉMENTS DE COMPOSITION URBAINE ET DE SIGNATURE

8.1	Le cadre bâti	65
8.2	Les espaces publics et le mobilier	66
8.3	Les passerelles et les cheminements actifs	67
8.4	Les composantes paysagères (verdissement et agriculture urbaine)	68
8.5	Les aménagements écoresponsables	69
8.6	L'éclairage et la mise en lumière	69
8.7	L'affichage	70
8.8	L'art public	71

III LE CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

9 LES AFFECTATIONS DU SOL ET LES FONCTIONS AUTORISÉES

9.1	Une approche basée sur les milieux de vie	75
9.2	Activités autorisées dans l'ensemble des affectations du sol	77
9.3	Délimitation des aires d'affectation du sol	78
9.4	Notion de dominance	78
9.5	Les affectations du sol du centre-ville	79
9.6	Projections de développement et seuils de densité résidentielle	84
9.7	Règles d'interprétation	85

10 LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

10.1 Potentiel de développement et de redéveloppement	89
---	----

IV LA STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE**11 MISE EN ŒUVRE**

11.1 Les principes d'aménagement du domaine public	95
11.2 Les balises d'aménagement générales	99
11.3 Les balises d'aménagement spécifiques	102

12 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

12.1 Le programme d'acquisition d'immeubles	109
---	-----

ANNEXE

I LES NOTES BIBLIOGRAPHIQUES ET CRÉDITS	A2
--	-----------

LISTE DES CARTES

1	Territoire visé par le PPU	3
2	Secteurs du PPU et aires d'influence du métro	5
3	Principales contraintes	9
4	Concept des interventions structurantes	23
5	Mobilité active et espaces publics	25
6	Hiérarchie et mobilité routières	33
7	Concept d'aménagement – secteur Cœur urbain	41
8	Concept d'aménagement – secteur de la Pointe	47
9	Concept d'aménagement – secteur du Parc Marie-Victorin	51
10	Concept d'aménagement – secteur de la Place Longueuil	55
11	Concept d'aménagement – secteur du Collège	59
12	Concept d'aménagement – secteur du Pont	63
13	Affectations du sol	87
14	Sites potentiels de développement et de redéveloppement	91



Partie I

VISION CENTRE-VILLE :

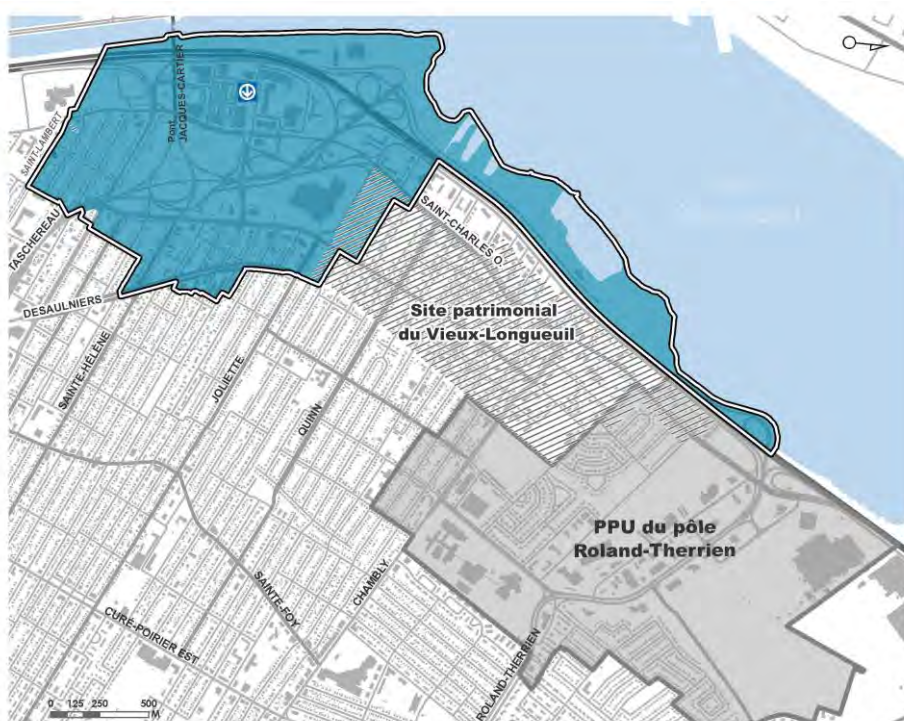
créer un milieu de vie complet,
distinctif, attractif et à échelle
humaine

1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

- 1.1 Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (Schéma) exige que les aires d'influence des points d'accès au transport en commun structurant fassent l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport afin, notamment, d'assurer leur plein potentiel de développement. La station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et la station projetée Longue-Rive génèrent de telles aires d'influence et les portions du territoire comprises dans ces dernières (place Charles-Le Moyne et Longue-Rive) font donc l'objet du présent Programme particulier d'urbanisme (PPU), ci-après nommé PPU du Centre-ville ou PPU. Ce PPU permet notamment d'encadrer et d'harmoniser l'ensemble des interventions à venir dans ce secteur névralgique de Longueuil.
- 1.2 Le PPU du Centre-ville s'inscrit dans une démarche visant à mettre en valeur et à unifier les secteurs de la place Charles-Le Moyne et de Longue-Rive afin d'en faire un centre-ville prospère, humain et durable. En tête de liste des secteurs d'intervention prioritaires identifiés par l'administration municipale, le centre-ville offre déjà toutes les caractéristiques propres à un tel milieu : la plus importante concentration d'immeubles résidentiels et de bureaux de grande hauteur de la Rive-Sud, un lieu où l'on dénombre des institutions d'enseignement supérieur, des hôtels, les bureaux de plusieurs antennes régionales, gouvernementales et d'entreprises privées, une station de métro, un des plus importants terminus intermodal au Québec, etc. À ces nombreuses caractéristiques s'ajoutent les attraits qu'offrent la proximité du fleuve Saint-Laurent et le potentiel paysager et récréatif de ses rives. Le PPU du Centre-ville vise précisément à protéger et à valoriser ces acquis, mais également à faire de ce secteur central, qui dispose aussi d'un potentiel de développement important, un milieu de vie et de destination complet offrant tous les bienfaits d'un style de vie urbain où habiter, travailler, étudier et se recréer est à portée de marche et accessible à vélo ou en transport collectif.

CARTE 1 TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU

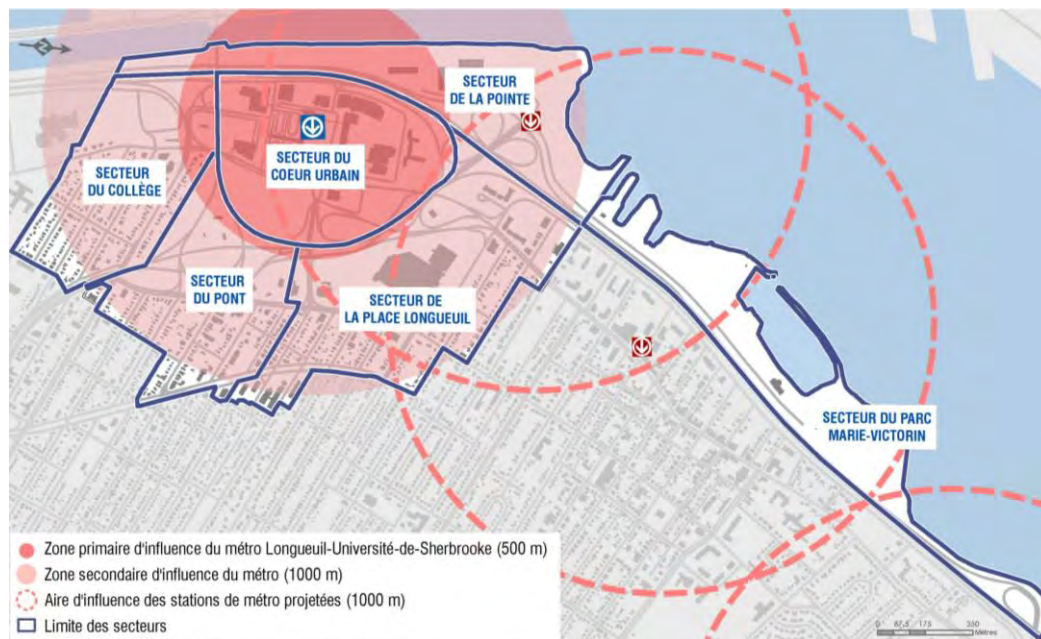


- 1.3 La démarche intégrée du PPU du Centre-ville découle de la Vision centre-ville 2035 réalisée en 2017 afin d'orienter les intentions d'aménagement dans les secteurs de la place Charles-Le Moyne et de Longue-Rive. Tout au long du processus d'élaboration de cette vision, la population et les diverses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

1.2 LE TERRITOIRE D'INTERVENTION

1.4 Le territoire d'intervention du PPU du Centre-ville, d'une superficie totale de plus de 250 ha, se divise en six grands secteurs illustrés à la carte 2. Ce territoire est connecté au réseau de métro montréalais et se situe à la convergence d'importantes infrastructures autoroutières. La présence du Terminus intermodal Longueuil, combinée à la forte densité du secteur du Cœur urbain et à la diversité des fonctions qu'on y trouve, contribuent à faire du centre-ville un quartier TOD¹ complet. Celui-ci est constitué de l'ensemble du territoire situé dans un rayon de 1 km de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke. La zone primaire d'influence (500 m du métro) est constituée du secteur du Cœur urbain. La zone secondaire d'influence (500 à 1000 m du métro) est composée des secteurs du Collège, de la Place Longueuil, du Pont et de la Pointe. Le secteur du Parc Marie-Victorin, bien que situé à l'extérieur de l'aire d'influence du métro, fait également partie du PPU².

CARTE 2 SECTEURS DU PPU ET AIRE D'INFLUENCE DU MÉTRO



1.5

SECTEUR DU CŒUR URBAIN

44 ha • enclavé par les R-132/R-134 et le pont Jacques-Cartier • cœur du centre-ville • dans un rayon de marche de 500 m du métro • densité urbaine acquise • mixité d'usages • milieu de vie • fort potentiel de développement (stationnements)

SECTEUR DU COLLÈGE

35 ha • localisé au sud du pont Jacques-Cartier • comprend les installations du Collège Champlain et les terrains adjacents (stationnements) • vues intéressantes vers Montréal • fort potentiel de développement (stationnements)

SECTEUR DE LA PLACE LONGUEUIL

58 ha • présence du centre commercial • offre commerciale de proximité pour les quartiers avoisinants et le centre-ville • potentiel de transformation (stationnements et optimisation du centre commercial) • abondance de stationnements

SECTEUR DU PONT

36 ha • correspond au quartier résidentiel à l'est du pont Jacques-Cartier • présence d'un parc • espaces disponibles au développement (si restructuration des accès autoroutiers)

SECTEUR DE LA POINTE

41 ha • majorité des terrains appartenant à un seul propriétaire et à la Ville de Longueuil • potentiel de développement d'un nouveau milieu de vie • vues exceptionnelles • se situe dans un rayon de 1 km du métro actuel • secteur isolé par la R-132

SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN

37 ha • terrains municipaux • 2,5 km en rive • fort attrait du fleuve • grand potentiel de mise en valeur à des fins récréotouristiques • proximité des milieux de vie du Vieux-Longueuil (par les passerelles)

¹ Transit Oriented Development (quartier axé sur le transport collectif)

² Il se trouve cependant dans l'aire d'influence de la future station de métro proposée à l'intersection des rues Saint-Charles Ouest et Saint-Sylvestre.

1.3 LA LECTURE DU MILIEU – MIEUX COMPRENDRE L'EXISTANT¹

1.6 Les composantes physico-spatiales et sociodémographiques du territoire du PPU devant être considérées dans la préparation des propositions d'aménagement se déclinent en quatre grands thèmes : population, transport, emplois et attractivité.

1.7

Un secteur avec une population en croissance

- Un territoire où habitent près de 5000 personnes dans le Cœur urbain et plus de 22 300 dans les autres secteurs;
- Plus de 3450 logements dont la majorité construits entre 1966 et 1990;
- 380 unités d'habitation construites entre 2010 et 2015;
- 75 % des habitations situées dans des bâtiments de plus de 5 étages;
- Une proportion élevée de ménages locataires (69 % des ménages);
- Un poids significatif des 65 ans et plus avec 27 % des personnes du secteur;
- Une faible représentativité des moins de 19 ans (11 %);
- Une prédominance de ménages composés d'une seule personne (47 %);
- Une prépondérance de familles sans enfant (55 %);
- Une population fortement scolarisée : 44 % détient un diplôme universitaire;
- Un revenu moyen des ménages (52 842\$) moins élevé que celui de l'agglomération.

Une plaque tournante de transport collectif

- Une des stations de métro les plus achalandées du réseau de la STM2;
- Un terminus intermodal qui voit transiter quotidiennement 76 000 usagers;
- Un terminus générant en moyenne 3670 mouvements d'autobus par jour ouvrable;
- 70 lignes d'autobus du RTL, 42 quais;
- 7 organismes de transport (OIT) qui couvrent toute la Rive-Sud;
- 10 000 cases de stationnement dont 1775 cases publiques;
- Un réseau piétonnier intérieur inter-édifices de 865 m de longueur relié au métro;
- 11 000 déplacements actifs transitent par le Terminus intermodal (2015);
- 133 000 déplacements cyclistes en 2015 (rue Saint-Charles O. /place Charles-Le Moyne);
- 86 000 personnes ont emprunté la voie cyclable du parc Marie-Victorin (2015).

1.8

Un pôle d'emplois d'envergure métropolitaine

- Un pôle d'emplois tertiaires attractif à l'échelle métropolitaine;
- 8000 emplois répartis dans le territoire d'intervention;
- Le tiers des emplois sont des services aux entreprises;
- Le tiers des emplois touchent l'administration publique;
- 14 % des emplois reliés au commerce de détail, 6 % à l'enseignement;
- Un pôle du savoir majeur avec 3 campus universitaires, 3 établissements collégiaux et 11 500 étudiants.

Un milieu de vie avec un potentiel attractif

- Un environnement entouré de lieux panoramiques exceptionnels : le fleuve, le centre-ville de Montréal, le pont Jacques-Cartier;
- Une fenêtre sur le fleuve à 250 m de distance du métro (si lien direct);
- Une perspective unique sur la voie maritime et le passage de grands navires;
- 10 ha de parcs récréatifs en rive offrant un lien cyclable sur plus de 4,5 km;
- Un port de plaisance public et une marina privée;
- La proximité du site patrimonial et de la rue Saint-Charles.

¹ La majorité des données proviennent de Statistique Canada, recensement 2011, sauf si mentionné
² Société de transport de Montréal

2 DIAGNOSTIC ET DÉFIS

2.1 LE DIAGNOSTIC

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

2.2 L'environnement interne¹

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

2.4	Forces	Faiblesses
	▪ Station de métro et terminus d'autobus; ▪ Mixité de fonctions (résidentielle, commerciale, services, institutions): - Présence de 3 campus universitaires, de collèges et d'écoles secondaires au centre-ville et à proximité; - Grande concentration de services gouvernementaux; - Variété d'emplois tertiaires. ▪ Densité urbaine acquise et acceptée; ▪ Constructions en hauteur, permettant d'optimiser les infrastructures en place; ▪ Potentiel de développement sur les espaces de stationnement; ▪ Achalandage piéton offrant un fort potentiel d'animation; ▪ Attraites liés au fleuve, au pont Jacques-Cartier, aux perspectives sur Montréal et aux passages des grands navires (voie maritime); ▪ Accès unique et public aux berges du fleuve; ▪ Caractère unique des berges qui comportent des milieux écologiques riches (herbier aquatique), avec une faune et une flore visible; ▪ Présence de la navette fluviale; ▪ Activités nautiques et récréatives sur le fleuve; ▪ Ampleur des terrains détenus par deux propriétaires : Ville (35 ha) et SIC (17,2 ha); ▪ Présence de deux liens cyclables structurants (Route verte et Sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire); ▪ Présence du parc Marie-Victorin et de la promenade René-Lévesque; ▪ Proximité du Vieux-Longueuil et de ses milieux de vie.	▪ Réseau autoroutier (bruit, pollution, congestion, barrière); ▪ Prédominance de l'asphalte et de l'automobile : îlots de chaleur; ▪ Lieu de transit et non de destination; ▪ Lieu enclavé difficile d'accès et relativement hostile aux piétons: - Réseaux piétonnier et cyclable discontinus et passerelles non-universelles; - Peu d'espaces verts et d'arbres; - Espaces publics sous-aménagés ou incomplets; - Mobilier urbain rare ou peu adapté; - Forte circulation d'autobus et d'automobiles aux heures de pointe. ▪ Usages peu compatibles avec la création d'un milieu de vie: - Terminus d'autobus; - Stationnement extérieur hors rue. ▪ Accès routier limité au secteur Longue-Rive (un seul point de convergence véhiculaire); ▪ Sentiment d'insécurité à certaines heures de la journée en particulier dans le secteur Longue-Rive; ▪ Dépôt de neiges usées (Saint-Lambert).

1 Analyse FFOM ou SWOT de l'Union européenne, inspiré du document : https://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/DeveloppementRegional/PDZA/PDZA_Etablirdiagnostic.pdf

L'environnement externe

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

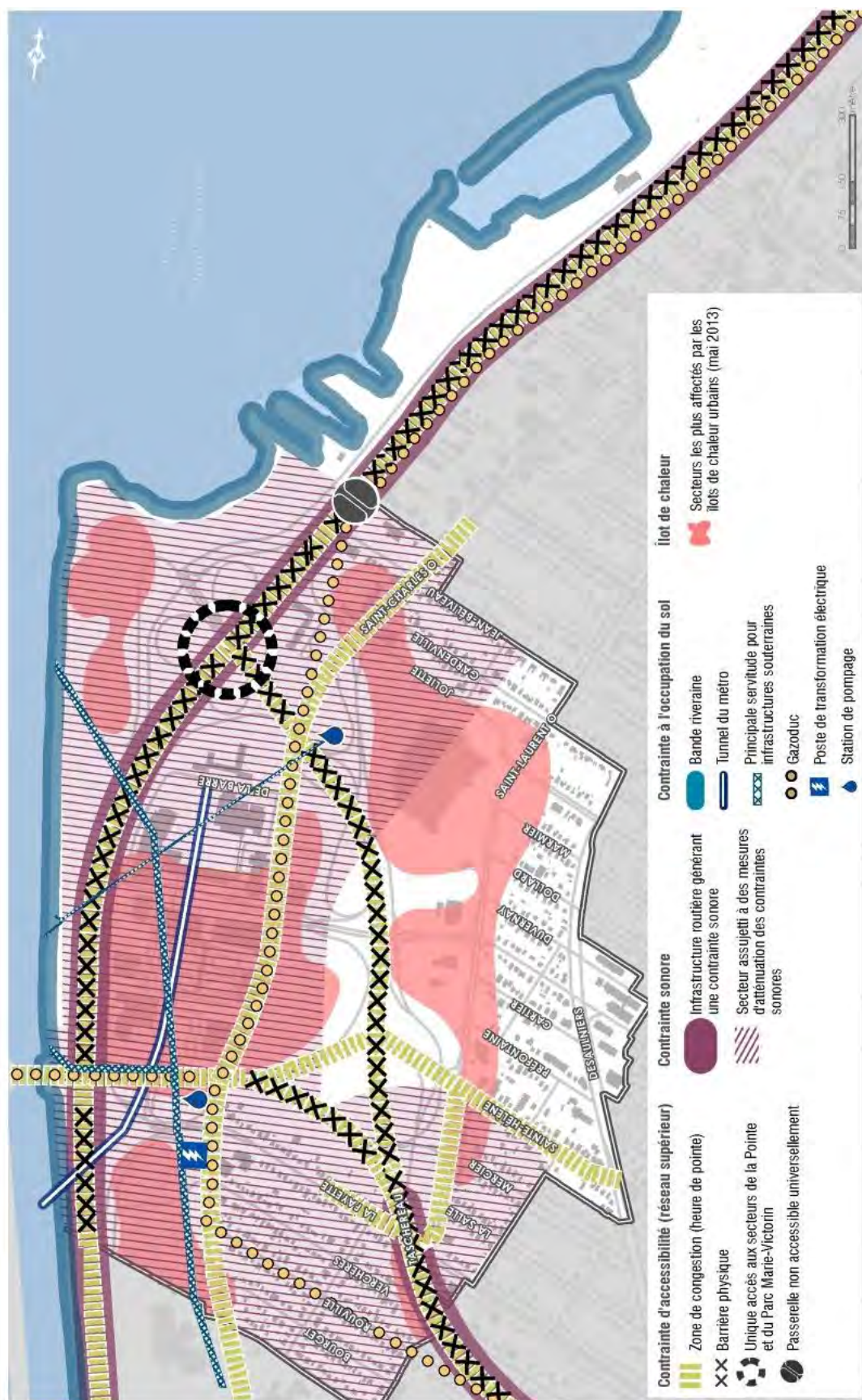
Menaces

- Capacité limitée de financement et exigence de fluidité du MTQ;
- Climat : forte exposition aux vents, faible ensoleillement à l'échelle du piéton (Cœur urbain);
- Contraintes de construction au-dessus du terminus d'autobus, de l'édicule du métro et au-dessus de son tunnel;
- Concurrence à l'échelle régionale des développements récents pour le marché de bureaux et l'offre commerciale de destination;
- Omniprésence du réseau routier supérieur;
- Exposition aux nuisances générées par la R-132;
- Sentiment d'insécurité associé au site Longue-Rive;
- Acceptabilité sociale des résidents;
- Besoins en stationnement en opposition avec la création d'un milieu de vie limitant le recours à l'automobile;
- Multiplicité des parties prenantes;
- Maintien des vues et des perspectives visuelles;
- Respect des plaines inondables et protection des rives et du littoral;
- Complexité de lecture du réseau viaire;
- Impacts environnementaux (bruit, îlots de chaleur, surverses);
- Signalisation déficiente.

Opportunités

- Réflexion en cours sur le réaménagement des accès au pont Jacques-Cartier et au réseau supérieur, dont l'échangeur La Fayette et le pont d'étagement de la rue Saint-Charles;
- Nouveau programme de financement des infrastructures par le Gouvernement fédéral;
- Complexe culturel annoncé;
- Nombreux sites potentiels de développement et de redéveloppement;
- Évolution de la demande en logement vers des environnements plus urbains et plus denses;
- Aire TOD sur la Rive-Sud avec un des plus grands potentiels de développement;
- Prolongement éventuel du métro vers Longue-Rive;
- Intégration du site au réseau vert et bleu de la grande région de Montréal;
- Partenariat étroit avec la SIC;
- Site riverain le plus étendu au sein de la région métropolitaine de Montréal;
- Localisation privilégiée et en forte demande pour le marché de l'habitation;
- Mobilisation des citoyens;
- Possibilité de créer un lien fonctionnel et récréatif au-dessus de la R-132 entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe;
- Opportunité de recréer un lien entre Longueuil et son fleuve;
- Faible présence d'aménagement au secteur Longue-Rive qui rend tout possible;
- Schéma d'aménagement et de développement encourageant les planifications intégrées (aires TOD).

CARTE 3 PRINCIPALES CONTRAINTES



2.2 LES CINQ GRANDS DÉFIS

2.8

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

❶ VOCATION DU SECTEUR

Définir une vision stratégique qui sera à même de concrétiser le potentiel de ce site et d'amorcer la création d'un milieu de vie multifonctionnel complet, distinctif, attractif et bénéficiant à l'ensemble de ses résidents ainsi qu'à la communauté longueuilloise et métropolitaine.

❷ AMÉNAGEMENT

Effectuer une transition d'une structure « banlieue », dominée par les stationnements et les voies d'accès autoroutières, à une structure urbaine compacte, humaine et animée dans une perspective de développement durable.

- 01 Créer un véritable noyau animé et convivial dans le Cœur urbain, intégrant espaces publics (esplanade, station de métro, terminus) et équipements générateurs d'animation (les universités, le Complexe culturel, les commerces et services et les habitations).
- 02 Démocratiser les berges du pôle Longue-Rive par la création d'un véritable parc riverain d'envergure métropolitaine, accessible à tous et permettant de profiter des paysages exceptionnels du fleuve.

❸ ACCESSIBILITÉ

La mobilité (accessibilité et sécurité) est d'une importance capitale pour la mise en valeur de l'ensemble du centre-ville.

- 01 Séparation des réseaux locaux et supérieurs, condition essentielle à l'accessibilité sécuritaire et efficace, à la création d'espaces de requalification optimaux et de milieux de vie conviviaux.
- 02 Désenclavement du pôle Longue-Rive tant du point de vue des déplacements automobiles que du transport collectif et actif.
- 03 Interconnexion entre les secteurs de la Pointe et du Cœur urbain et les secteurs limitrophes, plus particulièrement avec l'axe de la rue Saint-Charles Ouest et de l'Esplanade, une condition essentielle à leur animation et à leur pleine mise en valeur.
- 04 Universalisation (sécurité, convivialité pour tous) des réseaux de déplacements actifs, condition incontournable de tout projet durable.
- 05 Optimisation des accès des autobus au terminus afin d'en limiter les nuisances à proximité du pôle.

❹ ACCEPTABILITÉ SOCIALE DE L'INTERVENTION

L'acceptabilité sociale est une condition sine qua non à la réalisation de la vision. Les préoccupations citoyennes concernent principalement la mobilité, mais également l'offre diversifiée en logements, dont en logement abordable, social et familial, et en services communautaires, l'ambiance des lieux, la qualité du cadre de vie, la connectivité avec les quartiers limitrophes, la création d'espaces verts et la question du paysage et des vues.

❺ FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

La faisabilité financière de cette vision repose sur une proposition d'aménagement ambitieuse, capable de créer un signal positif à l'échelle du marché immobilier de la grande région de Montréal. Pour ne pas ajouter à la charge fiscale des Longueuillois, le projet doit être justifiable financièrement et économiquement.

3 VISION ET ORIENTATIONS

3.1 LE CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL EN 2035

3.1

ÉNONCÉ DE VISION

LES PÔLES DE LA PLACE CHARLES-LE MOYNE ET DE LONGUE-RIVE NE FONT QU'UN POUR DEVENIR UN VÉRITABLE CENTRE-VILLE HUMAIN, DYNAMIQUE ET CONNECTÉ. CE CENTRE-VILLE EST DORÉNAVANT UN MILIEU DE VIE ET D'EMPLOIS COMPLET, UN ACCÈS DIRECT AU FLEUVE, AU SAVOIR ET À LA CULTURE ET UN LIEU OÙ HABITER, TRAVAILLER, ÉTUDIER ET SE DIVERTIR EST À PORTÉE DE MARCHÉ.

3.2

CE NOUVEAU CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL SE DÉMARQUE PAR :

- | | |
|---|--|
| 1 | Une plaque tournante de tous les modes de transport qui priorise les déplacements collectifs et actifs, en mettant le piéton au cœur de la planification et en optimisant la connectivité interquartiers. |
| 2 | Une prospérité économique et socialement inclusive par le biais d'une densification axée sur un développement de qualité, à la fois durable et responsable, permettant de financer des interventions municipales et gouvernementales tant au bénéfice de ses résidents que de l'ensemble de la collectivité longueuilloise. |
| 3 | Une signature unique dans le paysage avec une architecture de qualité, des fonctions urbaines variées et un lieu de destination où se croisent culture, savoir et milieu riverain. |
| 4 | Une offre bonifiée en parcs et espaces verts : un espace riverain d'envergure donnant accès au fleuve et répondant aux attentes des résidents du centre-ville et de Longueuil, une Esplanade animée et humaine, un réseau de parcs, places et espaces verts diversifiés, accessible en toutes saisons |
| 5 | Un environnement et des aménagements de qualité, une offre de services diversifiée répondant aux besoins des résidents, travailleurs et visiteurs, des typologies d'habitations variées, des lieux de rencontres et d'animation multiples, un couvert végétal généreux, un encadrement urbain à l'échelle humaine, une animation et une diffusion culturelle en continu. |

3.2 LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET LEURS AXES D'INTERVENTION

3.3

ORIENTATION 1

Identité forte

culture, savoir, fleuve

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

Axes d'intervention

- 1 Développement prioritaire en mixité et compacité du Cœur urbain;
- 2 Consolidation du pôle du Savoir;
- 3 Implantation d'équipements culturels d'envergure régionale;
- 4 Aménagement d'espaces publics structurants;
- 5 Mise en valeur des perspectives vers le centre-ville de Montréal et le fleuve, notamment;
- 6 Planification d'un parc riverain structurant et attrayant, accessible à tous;
- 7 Aménagement répondant aux échelles métropolitaine, régionale et locale.

3.4

ORIENTATION 2

Mobilité repensée

accessibilité, interconnectivité

Améliorer l'accessibilité et la mobilité des déplacements collectifs et actifs du centre-ville tout en le reconnectant avec les quartiers périphériques et en misant sur le confort, la sécurité et la qualité des parcours piétons et cyclables.

Axes d'intervention

- 1 Optimisation de la connectivité interquartiers (parcours piétons et cyclables);
- 2 Consolidation du terminus et optimisation des corridors dédiés aux autobus;
- 3 Hiérarchisation des réseaux routiers local et supérieur;
- 4 Réaménagement du réseau véhiculaire local à l'intérieur du Cœur urbain;
- 5 Retissage du réseau routier local avec les quartiers périphériques;
- 6 Prolongement du métro vers le secteur de la Pointe;
- 7 Bonification du réseau de passerelles inter-édifices.

3.5

ORIENTATION 3

Milieu de vie

humain, dynamique, attractif

Améliorer la qualité générale des milieux de vie en les planifiant à l'échelle du piéton

Axes d'intervention

- 1 Encadrement bâti et paysager le long des voies de circulation;
- 2 Architecture de qualité;
- 3 Cadre de vie à l'échelle humaine;
- 4 Milieu de vie attrayant et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes;
- 5 Verdissement et espaces verts;
- 6 Repères et identité du lieu;
- 7 Intégration au milieu environnant;
- 8 Contribution des infrastructures routières à l'enrichissement des paysages urbains.

3.6

ORIENTATION 4

Centre-ville

prospère, rayonnant, inclusif

Prioriser les investissements publics vers le centre-ville de Longueuil afin d'en faire un moteur de développement économique qui soit prospère, socialement inclusif et durable

Axes d'intervention

- 1 Mise en valeur (redéveloppement) des terrains de stationnement et des terrains vacants;
- 2 Optimisation de la valeur foncière des équipements de transport structurants;
- 3 Diminution et resserrement des emprises autoroutières (restructuration du réseau supérieur);
- 4 Captation du pouvoir de consommation des navetteurs;
- 5 Mise en place d'une offre variée en logements, dont en logement abordable, social et familial;
- 6 Mise en place d'une offre adéquate en services communautaires et en commerces et services de proximité.

4 APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT

4.1 UNE APPROCHE CITOYENNE INTÉGRÉE À LA HAUTEUR DES ATTENTES DES PARTENAIRES

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

4.2 Les attentes des participants face à l'avenir du centre-ville de Longueuil se sont dessinées autour de quatre grandes intentions, soit d'en faire un lieu :

4.3 **connecté • vivant • identitaire • offrant des espaces verts et accessibles**

4.2 UN PROJET PROSPÈRE : LES SIX GRANDES ACTIONS PUBLIQUES

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

4.5

DES PROJETS COLLECTIFS MAJEURS ET RASSEMBLEURS

- ❶ **Une place publique centrale : l'Esplanade**
- ❷ **Un complexe culturel**
- ❸ **Un grand espace riverain sur le Saint-Laurent**
 - Un parc de plus de 35 ha
 - Une promenade urbaine en rive de plus de 4,5 km
- ❹ **L'optimisation des sites occupés par le Terminus Longueuil et la station de métro**

UN CENTRE-VILLE ACCESSIBLE À TOUS

- ❺ **Deux boulevards à compléter**
 - La reconfiguration de la rue Saint-Charles O. au nord de la place Charles-Le Moyne qui mène vers le site patrimonial
 - Le prolongement du boulevard La Fayette qui crée un lien multimodal vers le secteur de la Pointe
- ❻ **Des liens actifs interquartiers à implanter**
 - la passerelle entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe
 - la passerelle entre les secteurs du Cœur urbain et de Place Longueuil
 - le lien dans l'axe du boulevard Taschereau entre les secteurs de la Pointe et du Cœur urbain vers le pont Jacques-Cartier

4.6 Ces grands projets collectifs rassembleurs, qui s'inspirent du concept d'acuponcture urbaine¹, constituent des gestes forts qui permettront de catalyser et de dynamiser le développement et le redéveloppement du centre-ville. Ils pourront se concrétiser notamment grâce à l'apport financier des gouvernements supérieurs (Complexe culturel, reconfiguration du réseau routier supérieur, optimisation du Terminus Longueuil, etc.) ou au potentiel foncier exceptionnel qu'offre le centre-ville qui engendrera de nouveaux revenus permettant d'assurer sa prospérité économique.

1 Action publique d'aménagement ponctuelle permettant d'initier le redéveloppement d'un secteur (référence : Wikipédia).



Partie II

Le projet d'aménagement

5.1

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

5 LE CONCEPT D'INTERVENTIONS STRUCTURANTES

5.1 UNE PLAQUE TOURNANTE MULTIMODALE

- 5.2 Le centre-ville de Longueuil est l'une des plus importantes plaques tournantes en transport collectif au Québec, en plus d'accueillir une clientèle se déplaçant à pied, à vélo ou en voiture. Une optimisation de la mobilité constitue un incontournable pour faire du centre-ville un milieu de vie, de travail et de loisir attractif, agréable et durable. Cette optimisation passe notamment par un retissage du réseau des voies de circulation permettant de séparer la circulation locale de celle de transit particulièrement lourde en périodes de pointe. L'amélioration de la fluidité et de l'offre en transport collectif ainsi que la bonification des aménagements visant à créer un environnement favorable et attractif aux déplacements actifs constituent également des mesures prioritaires envisagées pour optimiser la mobilité durable du centre-ville. Le concept de mobilité (section 6) détaille les grandes interventions proposées à cet effet.



1. Édifice du métro, inspiration de la Vision 2035.

5.2 UN CENTRE-VILLE CONSOLIDÉ EN UN MILIEU MIXTE, COMPACT ET DURABLE

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

5.4 Activité résidentielle

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



2. Milieu de vie compact à Vancouver.

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



3. Typologie résidentielle variée. Chicago.

5.7 **Activité économique**

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

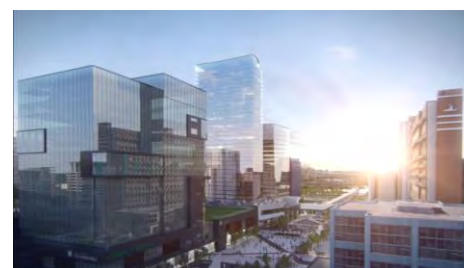
5.9 En complémentarité avec la Place Longueuil et le site patrimonial du Vieux-Longueuil voisin, certains bâtiments du Cœur urbain, en particulier autour de la station de métro et de l'Esplanade, accueillent au rez-de-chaussée des commerces et services de proximité et de restauration stimulant l'animation de l'espace public. La mise en réseau des commerces du secteur du Cœur urbain par le réseau de passerelles inter-édifices permet au centre-ville de se démarquer et contribue à la spécificité du lieu.



4. Terrasse du Federation Square, Melbourne.

5.10 Par ailleurs, la revitalisation de la rue Sainte-Hélène consolide le commerce de proximité et permet de desservir le secteur du Pont et ses environs. Enfin, une offre commerciale de proximité desservant les résidents et les usagers des lieux est proposée sur une portion du secteur de la Pointe.

5.11 La consolidation des activités de bureaux est assurée en privilégiant leur localisation aux abords des voies majeures de circulation et à proximité du métro afin de leur offrir accessibilité et visibilité. Ces activités se concentrent plus particulièrement dans les secteurs du Cœur urbain et du Collège et confirment la vocation multifonctionnelle du pôle.¹



5. Une mixité de fonctions, inspiration de la Vision 2035.

5.12 **Activité communautaire**

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

5.14 Le PPU reconnaît l'apport des organismes communautaires œuvrant au centre-ville et la nécessité de maintenir, voire bonifier cette offre. L'échelle de planification du PPU est cependant trop globale pour localiser avec précision ces différents



6. Lieu favorisant la socialisation. Chicago.

¹ Selon les données préliminaires des Plans directeurs de développement et d'aménagement durables des pôles Place Charles-Le Moyne et Longue-Rive

services et installations. Le PPU préconise plutôt une définition et une actualisation en continu avec les intervenants concernés des besoins anticipés afin d'assurer une offre et une localisation optimales des activités et services communautaires au centre-ville.

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



7. Exemple d'école non conventionnelle. Entrepôt Mac Donald, à Paris.



8. Activités pour enfants et familles. Chicago.

5.3 UNE OFFRE DIVERSIFIÉE EN PARCS ET ESPACES VERTS

- 5.16 L'accessibilité à des espaces verts de qualité et répondant aux divers besoins de la collectivité contribue non seulement à la qualité de vie des résidents, travailleurs et visiteurs du centre-ville, mais participe également à sa dimension durable et à son attractivité.

5.17 Un grand espace riverain unique dans la région

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

- 5.19 Ce grand espace riverain, composé du parc Marie-Victorin, d'une esplanade riveraine, d'un nouveau parc en rive et des marinas, offre une multitude d'ambiances: naturelle dans ses portions nord et sud, récréative et polyvalente dans le secteur du parc Marie-Victorin et au pied de la passerelle du Cœur urbain, nautique dans le secteur des marinas, urbaine et animée dans sa portion esplanade riveraine. En tout temps, les rives et les écosystèmes présents sont protégés et mis en valeur.



9. Un grand espace riverain, inspiration de la Vision 2035.

5.20 Une place publique au centre du Cœur urbain : l'Esplanade

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

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

5.23 Un réseau complet de parcs et d'espaces verts

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

5.25 La structuration d'un réseau de parcs et d'espaces verts variés et de qualité, reliés entre eux par un réseau piétonnier et cyclable convivial, contribue à renforcer la perméabilité interquartiers et à valoriser le sentiment d'appartenance des résidents au centre-ville et à la communauté longueuilloise. La mise en commun des espaces, notamment ceux situés sur certains toits et accessibles par le réseau de passerelles inter-édifices, est privilégiée afin de compléter l'offre en parcs et espaces verts (carte 5).

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

5.4 UN PÔLE DE SAVOIR ET DE CULTURE

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

5.28 Activités culturelles

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



10. Projection d'un événement sur l'Esplanade, inspiration de la Vision 2035.



11. Terrasses commerciales, Chicago.



12. Pirrama Park, Sydney.



13. Verdissement des emprises publiques, Chicago.



14. Complexe culturel, inspiration de la Vision 2035.

divertissement du centre-ville. La localisation et la programmation du Complexe culturel doivent cependant assurer l'animation de l'Esplanade située à proximité.

Activités institutionnelles

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

5.4 UN ACCÈS AU FLEUVE ET AUX PAYSAGES

Le fleuve Saint-Laurent constitue un attrait distinctif et exceptionnel de la ville. L'aménagement des secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin et la valorisation des berges du fleuve, notamment par la création du grand espace riverain, permettent d'offrir aux citoyens de Longueuil, aux résidents et travailleurs du centre-ville et aux visiteurs un accès privilégié aux paysages et au fleuve.

Liens actifs et espaces publics

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

Paysages

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

Les rives du fleuve présentent un caractère « naturel » unique puisqu'elles, et son littoral (herbier aquatique), renferment des milieux écologiques ainsi qu'une faune et une flore d'intérêt, en particulier dans le secteur du Parc Marie-Victorin. La protection, l'amélioration et la mise en valeur de cet écosystème assurent un attrait unique au centre-ville et contribuent à y augmenter sa biodiversité.

Portes d'entrée

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



15. Campus universitaire, inspiration de la Vision 2035.



16. Mise en valeur des vues fluviales. Chicago.



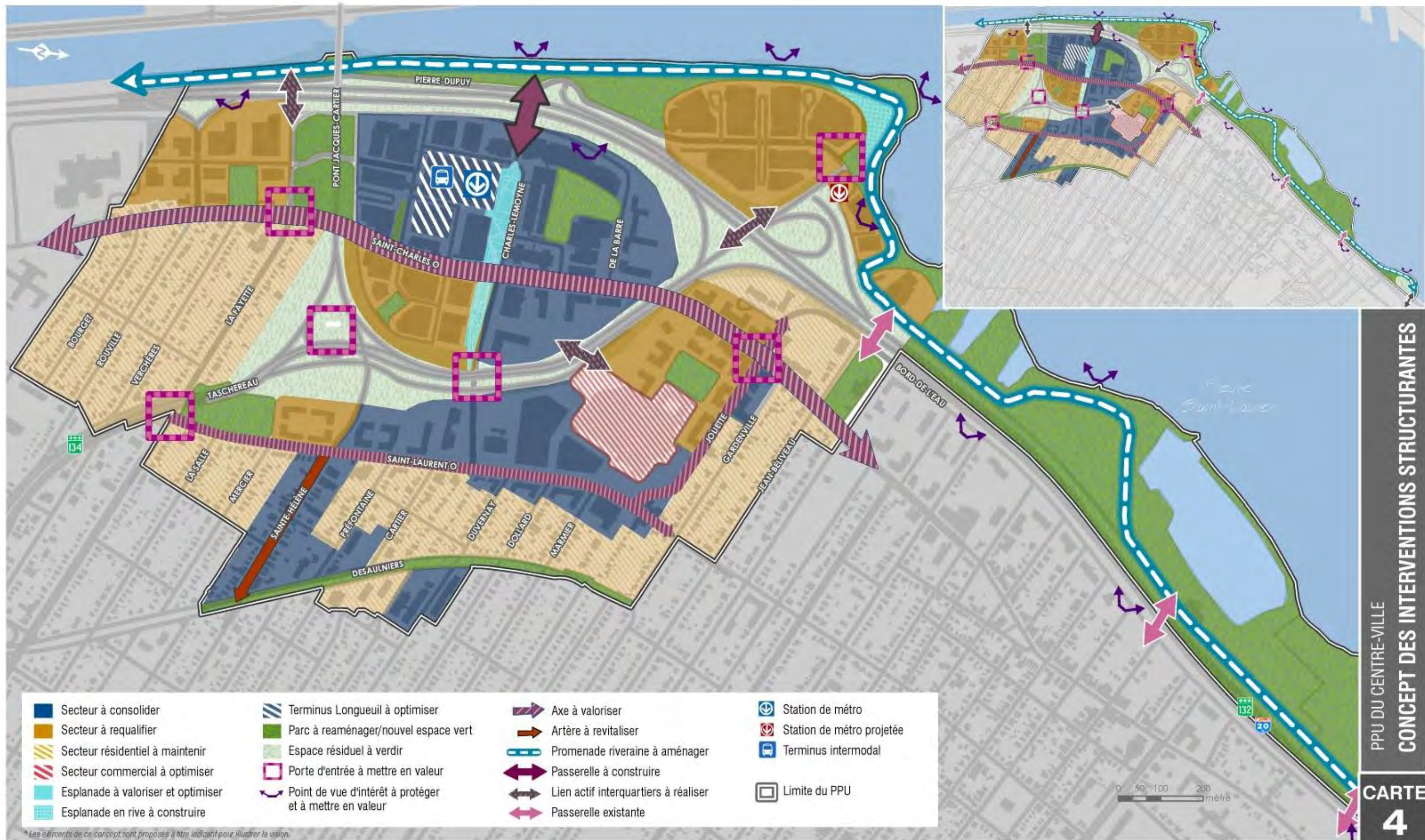
17. Lien cyclable et piétonnier en rive.

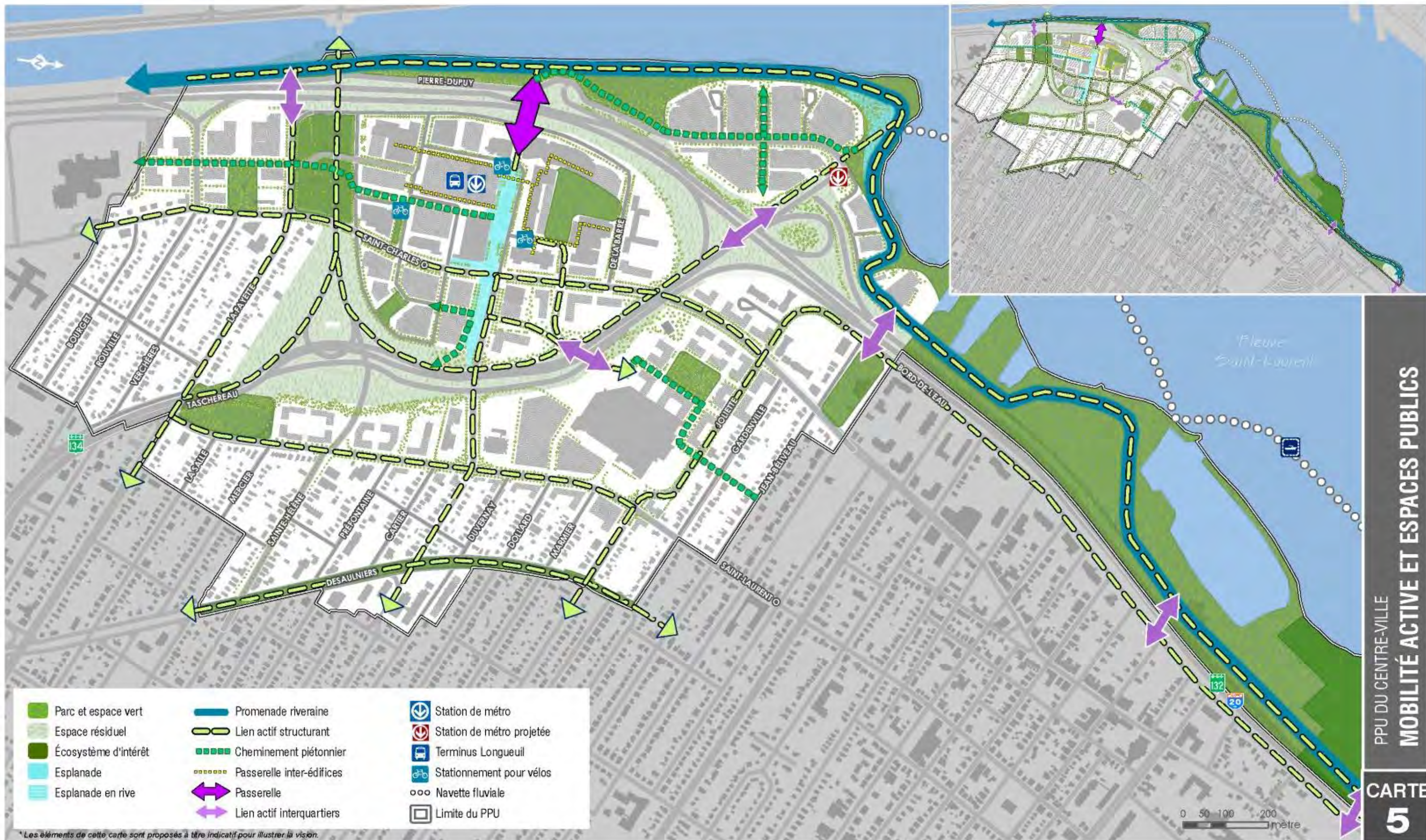


18. Parc Marie-Victorin, Longueuil.



19. Passerelle piétons-vélos et point de repère. Longueuil.





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

6 LE CONCEPT DE MOBILITÉ

ACCESSIBILITÉ, CIRCULATION ET STATIONNEMENT

- 6.1 La structuration de la mobilité sous forme de concept est essentielle pour comprendre son importance dans le centre-ville. Quatre grandes conditions de réussite en termes de mobilité doivent être respectées pour créer un centre-ville attractif, dynamique et agréable : la perméabilité interquartiers (piétons, vélos, autos), la séparation de la circulation locale du réseau supérieur, la qualité des aménagements et l'efficacité des transports collectif et actif.
- 6.2 De manière à favoriser une mobilité efficace et durable, les piétons, les cyclistes et le transport collectif doivent être positionnés au cœur des décisions d'aménagement. L'attractivité des modes de transports collectif et actif est tributaire des actions qui auront été posées en matière de mobilité. La reconfiguration de plusieurs voies de circulation et l'ajout de nouveaux liens actifs structurants concourent à un meilleur partage de l'espace de la rue et permettent de réduire la circulation de transit à l'intérieur des différents secteurs du centre-ville et d'encourager l'écomobilité.

6.1 LA CIRCULATION PIÉTONNIÈRE ET CYCLABLE

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



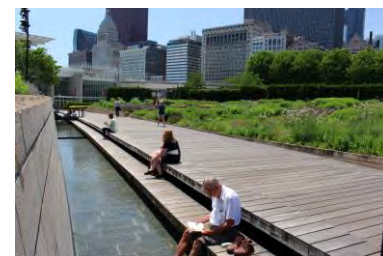
20. Aménagement d'espaces dédiés au transport actif.

6.4 Parcours piétonniers et cyclables

- 6.5 Plusieurs parcours sont aménagés afin d'offrir diverses alternatives aux piétons qui souhaitent se rendre aux différentes destinations et activités offertes améliorant ainsi l'interconnectivité entre tous les secteurs (carte 7).

6.6 Parcours priorisant les piétons :

1. Lien piétonnier sécurisé entre les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe (passerelle);
2. Lien piétonnier sécurisé entre les secteurs du Cœur urbain et du Collège;
3. Lien piétonnier longeant la rue Pierre-Dupuy dans le secteur de la Pointe connectant celui-ci à la passerelle du Cœur urbain;
4. Passerelle enjambant la R-134 entre les secteurs du Cœur urbain et la Place Longueuil;
5. Rue Gagnon connectant le secteur de la Place Longueuil au site patrimonial du Vieux-Longueuil.



21. Parcours piétonnier et lieu de repos, parc Millennium, Chicago.

6.7 L'aménagement sécuritaire de voies cyclables utilitaires et récréatives dynamise le potentiel cyclable du centre-ville et de ses environs. Le long des axes routiers, de nouveaux liens cyclables conviviaux permettent de compléter le maillage du réseau de déplacements actifs structurant (carte 7).

6.8 **Parcours piétonniers et cyclables :**

1. Lien vers le pont Jacques-Cartier dans le prolongement de l'Esplanade;
2. Lien longeant le boulevard Taschereau pour connecter le secteur de la Pointe aux secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil ainsi qu'au pont Jacques-Cartier;
3. Le long de la rue Saint-Charles Ouest afin de connecter le secteur du Collège au site patrimonial du Vieux-Longueuil et les secteurs avoisinants en passant par le secteur du Cœur urbain;
4. Le long de la place Charles-Le Moyne et de la rue Marquette pour connecter les milieux de vie environnants au secteur du Cœur urbain;
5. Le long des rues Saint-Laurent Ouest et Joliette pour accéder aux secteurs avoisinants;
6. Le long du fleuve Saint-Laurent sous la forme d'une promenade riveraine afin d'assurer la connectivité du centre-ville au Sentier récréatif Oka – Mont-Saint-Hilaire entre les villes de Saint-Lambert et de Boucherville;
7. Le long du boulevard La Fayette permettant une connexion à la promenade en rive le long du fleuve Saint-Laurent et au boulevard Taschereau;
8. Le long de la rue du Bord-de-l'Eau Ouest optimisant les liens et parcours vers les passerelles donnant accès au secteur du Parc Marie-Victorin;
9. Le long du boulevard Roland-Therrien par l'échangeur en place reliant ainsi la promenade en rive au pôle Roland-Therrien.

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

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



22. Voie cyclable et large trottoir, Chicago.



23. Voie cyclable sur rue, Chicago.



24. Promenade en rive, Cairns, Australie.

6.11 Stationnements pour vélos et autres équipements de mobilité active

6.12 Afin de répondre à la demande, trois lieux stratégiques sont réservés à l'aménagement de stationnements pour vélos (support à vélos, vélostation, station de location de vélos Bixi, etc.), notamment aux pourtours du Terminus intermodal et de la station de métro (carte 7) :

1. À l'entrée de l'Esplanade (à proximité de la passerelle);
2. Le long de la rue D'Assigny;
3. À la sortie du Terminus intermodal (rue du Terminus).

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

6.14 Passerelles interquartiers et inter-édifices

6.15 Deux nouvelles passerelles piétons-cyclistes façonnent le paysage du centre-ville (carte 7). Celles-ci accroissent l'accessibilité en transport actif entre les différents secteurs du pôle en permettant de franchir les barrières physiques que sont les axes autoroutiers. Ces passerelles, sécuritaires et confortables, tissent des liens entre :

1. Les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe;
2. Les secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil.

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

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

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



25. Exemple de stationnement couvert pour vélos. Pays-Bas.



26. Passerelle interquartiers. Rio de Janeiro.



27. Exemple de passerelle, Madrid.



28. Plan concept de la passerelle du Pont de Nogent. France.

6.2 LE TRANSPORT COLLECTIF

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

6.20 Transport en commun

6.21 Le Terminus Longueuil et la station de métro réaménagés confirment leur rôle de plaque tournante structurante. Le prolongement envisagé du métro, qui desservira notamment le secteur de la Pointe, assure une meilleure accessibilité au centre-ville à l'ensemble de la collectivité.

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

1. La mise en place du réseau rapide d'agglomération (bus) qui permet de connecter le centre-ville aux Quartiers Taschereau, au pôle de la Santé et au REM via le boulevard Taschereau ainsi qu'au pôle Roland-Therrien et au Centre régional via la rue du Bord-de-l'Eau et le boulevard Roland-Therrien;
2. Les voies réservées du boulevard La Fayette et de la rue Saint-Charles Ouest;
3. Les études préalables, réalisées en concertation avec l'ARTM, menant au réaménagement de la rue du Terminus qui intégrera des mesures préférentielles pour le transport en commun, le cas échéant;
4. Les voies réservées du nouveau viaduc implanté dans l'axe du boulevard La Fayette qui accueillent les circuits d'autobus empruntant la route 132 en direction du Terminus Longueuil.

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

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

6.25 Modes alternatifs et transfert modal

6.26 L'intermodalité du centre-ville est assurée par une offre diversifiée de modes de transport et par une interconnectivité efficiente entre les infrastructures cyclables, piétonnières et de transport en commun. En plus du Terminus Longueuil et des



29. Facture visuelle distinctive du Terminus d'autobus à New York, États-Unis.



30. Arrêt d'autobus aménagé, Chicago.



31. Abri d'autobus, Chicago.

parcours aménagés de manière favorable aux modes de déplacement actifs, des espaces dédiés aux taxis, à des stations d'autopartage ou de vélos en libre-service offrent divers choix de transport aux usagers et favorisent cette intermodalité.

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



32. Atribus original, Chicago.

6.3 LA CIRCULATION VÉHICULAIRE ET LA GESTION DU STATIONNEMENT

6.28 Réseau routier

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

- 6.30 Les interventions proposées au réseau routier structurant du centre-ville sont décrites et illustrées à la carte 6.

6.31 Voies structurantes

- 6.32 La rue Saint-Charles Ouest, entre la place Charles-Le Moyne et la rue Joliette (carte 4) est réaménagée en boulevard et constitue l'armature du réseau routier interne du centre-ville. Celle-ci bénéficie d'interventions majeures permettant une meilleure fluidité du transport en commun vers l'extérieur du centre-ville et d'aménagements améliorant la connectivité active (parcours sécuritaires, confortables et conviviaux). Les rues Saint-Laurent Ouest et Joliette font également l'objet d'un réaménagement permettant d'intégrer les modes actifs à leur emprise. Un encadrement bâti rapproché de la rue permet d'accroître l'échelle humaine de ces axes routiers.



33. Boulevard intégrant les modes actifs.
Avenue Prince, Ottawa.

6.33 Stationnement

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

- 6.35 L'offre de stationnement est rééquilibrée de manière progressive en optimisant le parc existant, en bonifiant sa répartition et en mutualisant certaines cases de stationnement (publiques et privées) entre plusieurs activités selon les périodes de la journée. Une gestion intelligente et intégrée des espaces de stationnement privés et publics assure un meilleur rendement du flot véhiculaire à toute heure de la journée et améliore l'information aux usagers quant à leur disponibilité sur le site.



34. Stationnement étagé Engelenschanze,
Munster, Allemagne.

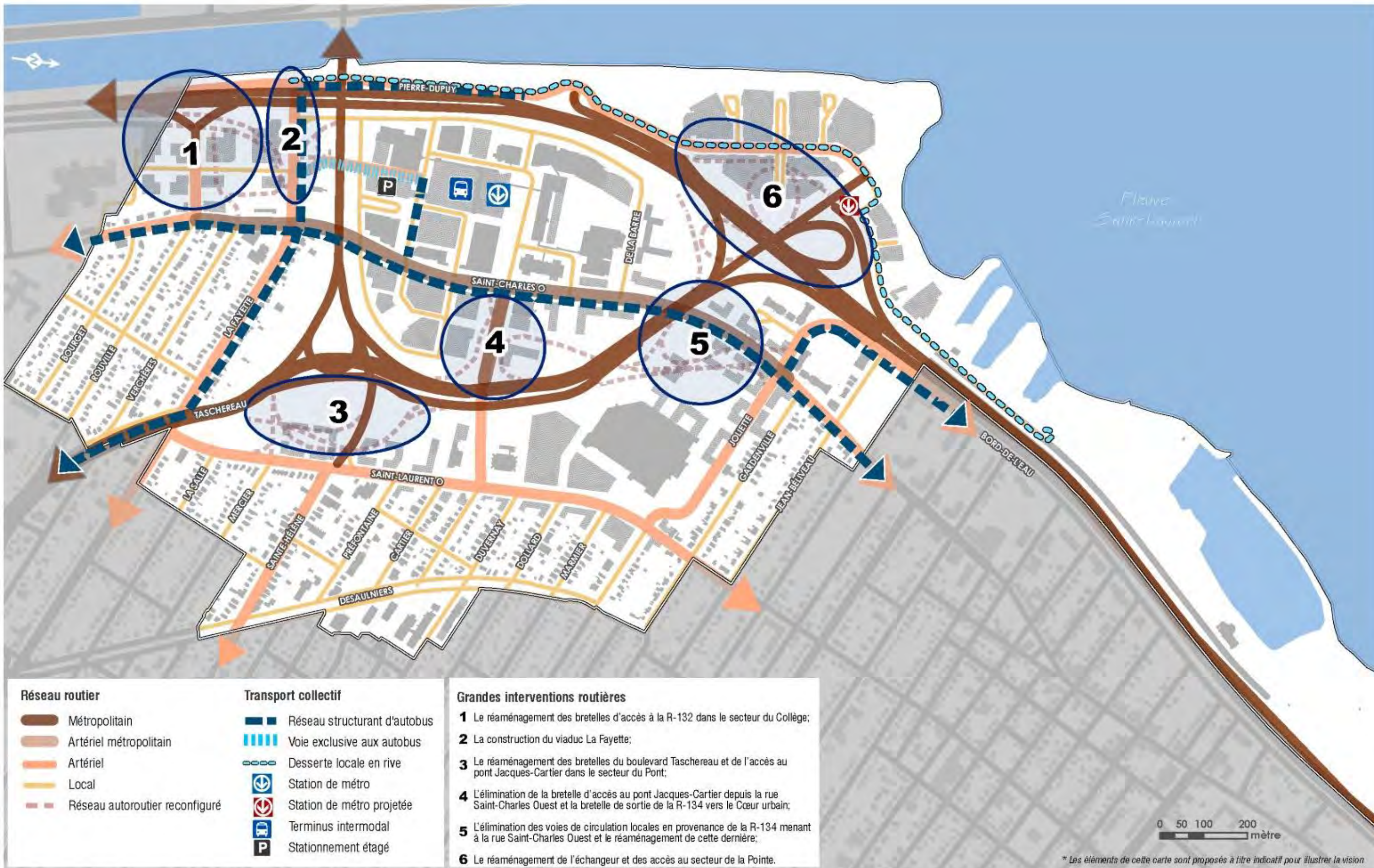
- 6.36 La présence de bornes de recharge électrique dans les espaces publics et privés permet de stimuler l'utilisation des modes de transport durable.

6.4 LA COHABITATION ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

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



35. Exemple de bonne cohabitation entre modes de transport, Massachusetts.



7 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT SECTORIELS

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

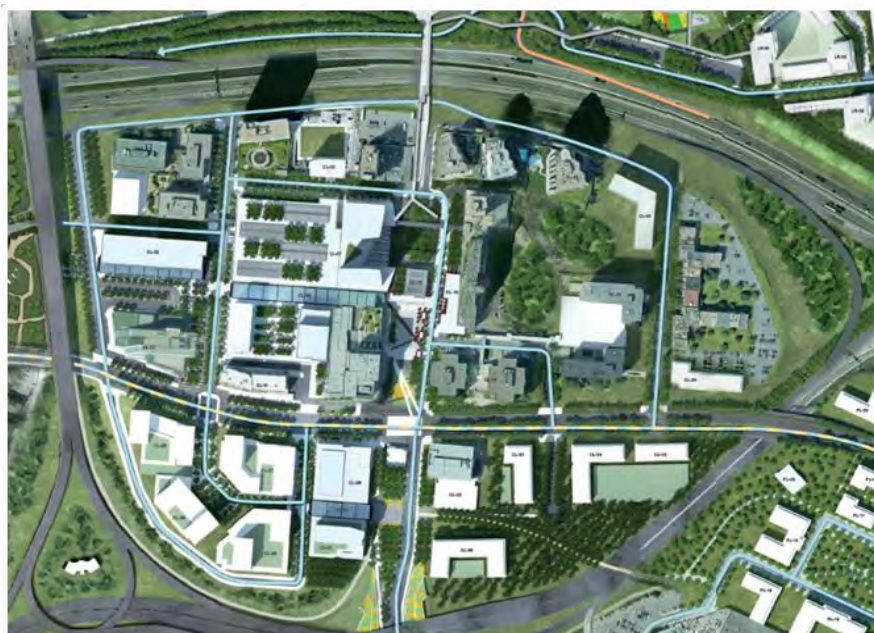


7.1 SECTEUR DU CŒUR URBAIN



7.2

**FAIRE DU CŒUR URBAIN
UN LIEU DE DESTINATION
ANIMÉ, RECHERCHÉ ET
EFFERVESCENT**



7.3

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

7.4

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.1.1 RENDRE ATTRACTIF LE CŒUR URBAIN ET SUSCITER LE SENTIMENT D'APPARTENANCE DE TOUTE LA COLLECTIVITÉ

1. Aménager une place publique polyvalente (Esplanade) dans l'axe de la place Charles-Le Moyne pour créer un lieu de convergence vivant;
2. Garantir la qualité des aménagements de l'Esplanade et atténuer les contraintes (vent, îlot de chaleur, bruit autoroutier, etc.);
3. Accroître l'indice de canopée et bonifier l'aménagement paysager de l'espace public afin d'offrir un environnement sain et attrayant;
4. Garantir l'accessibilité universelle dans la conception des aménagements et des constructions ainsi que dans le choix du mobilier;
5. Assurer l'animation du secteur à l'année par la tenue d'événements extérieurs;
6. Favoriser l'ouverture sur le domaine public des façades commerciales, principalement sur l'Esplanade, et prévoir des usages contribuant à l'animation du lieu;

7. Intégrer diverses formes d'art public dans l'espace public et dans le traitement architectural des projets immobiliers;
8. Favoriser l'intégration des piliers du pont au paysage en les mettant en valeur par un traitement visuel particulier (mise en lumière, art urbain ou autres).

7.1.2 OPTIMISER L'ESPACE

1. Redévelopper, à des fins résidentielles ou mixtes, les terrains situés le long des axes routiers structurants, en particulier ceux occupés par des aires de stationnement;
2. Privilégier un développement compact et à échelle humaine;
3. Réduire de manière significative, voire éliminer, les superficies dédiées au stationnement de surface hors rue;
4. Mettre en place une gestion intégrée des stationnements public et privé;
5. Aménager l'espace situé sous le tablier du pont Jacques-Cartier en espace public en collaboration avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain.



36. Bâtiment résidentiel plus dense, Laval.



37. Stationnement étagé intérieur. Chicago.

7.1.3 CONSOLIDER LA VOCATION DE PÔLE DU SAVOIR ET DE LA CULTURE

1. Construire un Complexe culturel d'envergure régionale et métropolitaine qui participe à l'animation et à l'attractivité du centre-ville;
2. Mettre en valeur la vocation institutionnelle du secteur par divers aménagements et une signalétique soulignant la présence du Complexe culturel et des universités ainsi que leur apport à la collectivité;
3. Réaliser une étude d'opportunité permettant de définir l'offre optimale d'activités culturelles et commerciales en complémentarité avec celle de la rue Saint-Charles Ouest (site patrimonial), notamment.

7.1.4 PRIORISER LE TRANSPORT ACTIF

1. Construire une passerelle entre le Cœur urbain et le secteur de la Pointe dans le prolongement de l'Esplanade;
2. Aménager une passerelle entre le Cœur urbain et la Place Longueuil pour favoriser la perméabilité interquartiers et l'accès aux commerces et services;
3. Moderniser les passerelles inter-édifices existantes afin d'assurer leur intégration optimale au paysage ainsi que leur accessibilité universelle;
4. Optimiser le réseau de passerelles inter-édifices en s'assurant qu'il ne nuise pas à l'animation du domaine public;
5. Prévoir l'aménagement de stationnements et d'abris pour vélos sécuritaires, modernes et durables;



38. Traverse sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Chicago

6. Assurer un traitement particulier aux intersections afin de les rendre sécuritaires et conviviales pour les piétons et cyclistes tout en participant à la signature du Cœur urbain;
7. Aménager l'emprise de la rue D'Assigny en offrant des aménagements confortables et sécuritaires aux usagers des modes actifs et y prévoir un stationnement pour vélos;
8. Aménager un lien actif sécuritaire dans l'axe de la R-134 vers le pont Jacques-Cartier afin d'assurer la connectivité vers le secteur de la Pointe et vers Montréal;
9. Prévoir des aménagements accessibles universellement;
10. Planter une signalisation de destination afin de faciliter le repérage et l'orientation des cyclistes, des piétons et des automobilistes;
11. Sécuriser les cheminements piétonniers et prévoir des trottoirs de largeur confortable lors de l'ajout de nouvelles rues.



39. Place publique favorisant le repos des piétons au pied d'un basilaire. Chicago.



40. Lien piétonnier sous un pont. Chicago.

7.1.5 OPTIMISER LES DÉPLACEMENTS COLLECTIFS ET CONSOLIDER LE TERMINUS LONGUEUIL

1. Revoir l'occupation du sol du Terminus Longueuil en optimisant l'espace occupé par ce dernier, tout assurant une capacité déterminée par les autorités compétentes, et en développant au-dessus du Terminus;
2. Aménager une voie réservée pour autobus vers le viaduc La Fayette afin d'optimiser les temps de parcours;
3. Entamer les études préalables, en concertation avec l'ARTM, menant au réaménagement de la rue du Terminus qui intégrera des mesures préférentielles pour autobus vers la rue Saint-Charles Ouest;
4. Prévoir un débarcadère au Terminus dans le secteur de la rue du Terminus et évaluer l'opportunité d'y inclure un stationnement étagé.



41. Terminus d'autobus étagé (Express Bus Terminal), Tokyo.

7.1.6 ASSURER L'ACCESSIBILITÉ À DES ESPACES VERTS DE QUALITÉ

1. Réaménager le parc Gilles-Latulippe et ses trois accès dont celui de l'Esplanade, afin de créer un lieu de rencontre et de socialisation répondant aux besoins des résidents et d'augmenter sa visibilité;
2. Confirmer la vocation de lieu de détente de l'Esplanade en bonifiant ses aménagements paysagers et sa canopée;
3. Assurer la présence de façades transparentes sur le domaine public afin d'assurer son animation et améliorer le sentiment de sécurité de ses usagers;
4. Intégrer et valoriser les projets d'agriculture urbaine à même les espaces verts et résiduels et dans les projets de développement;



42. Parc du Mont-Royal, Montréal.

5. Prévoir, à proximité des milieux résidentiels, une diversité d'espaces verts répondant aux divers besoins des résidents et compensant la compacité du Cœur urbain;
6. Encourager la mise en réseau des espaces verts publics et des parcours piétonniers et cyclables;
7. Préconiser, pour toutes nouvelles constructions, l'intégration de toits verts ou de placettes permettant ainsi de bonifier le réseau d'espaces verts du centre-ville.



43. Place publique articulée autour d'un aménagement paysager. Chicago.

7.1.7 ASSURER UNE OFFRE COMMERCIALE ET EN SERVICES COMMUNAUTAIRES DE PROXIMITÉ

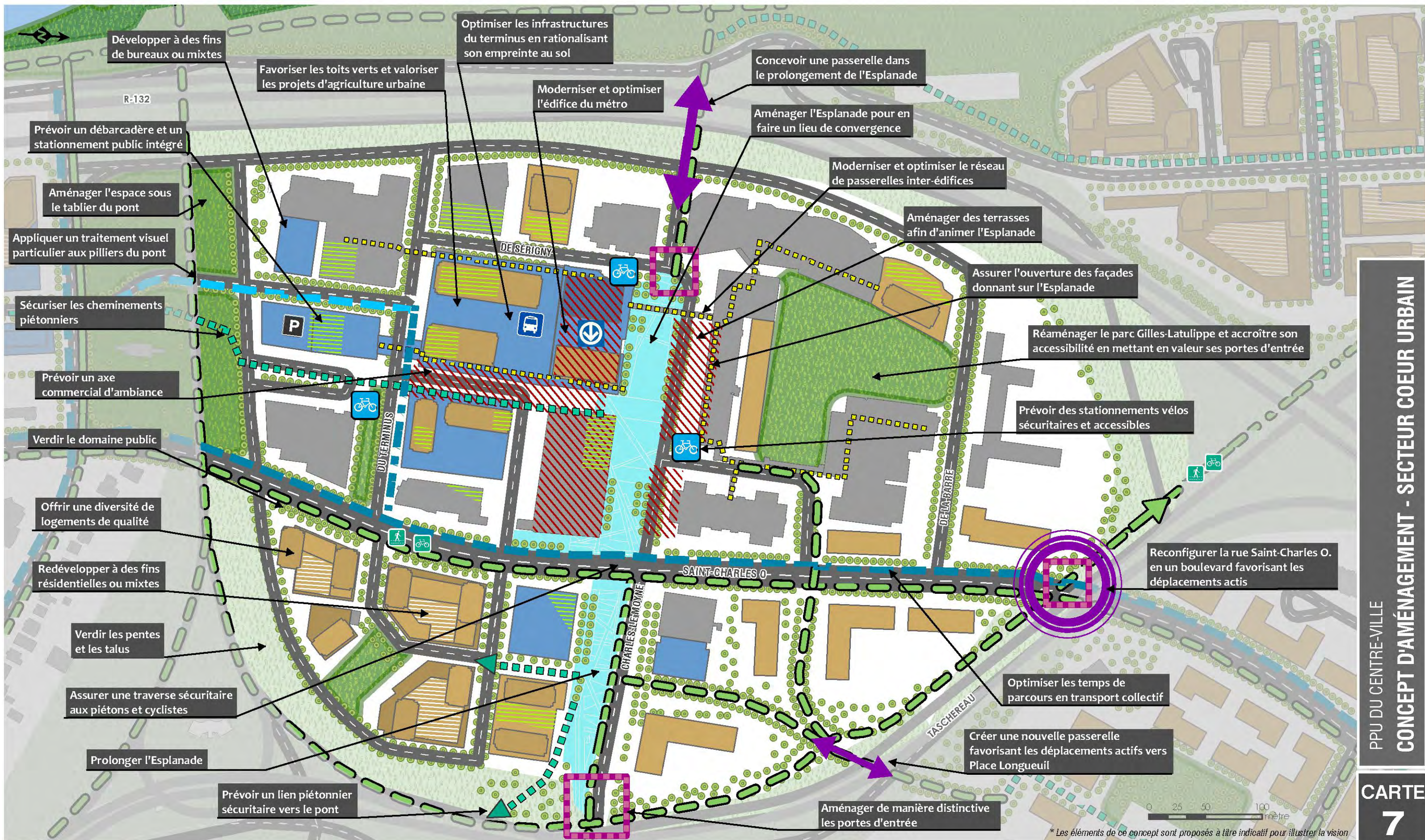
1. Optimiser l'offre commerciale intégrée au Terminus Longueuil, à la station de métro et à l'Université de Sherbrooke;
2. Privilégier l'implantation d'activités commerciales d'animation et de restauration aux rez-de-chaussée des bâtiments entourant l'Esplanade;
3. Mettre en réseau les espaces commerciaux du Cœur urbain en tirant profit du réseau de passerelles inter-édifices;
4. Assurer une offre en services communautaires de proximité adéquate pour desservir la population du centre-ville et adaptée au contexte particulier de ce dernier (implantation, architecture, etc.).



44. Terrasses commerciales au rez-de-chaussée. Chicago.

7.1.8 OFFRIR UNE DIVERSITÉ DE LOGEMENTS DE QUALITÉ

1. Assurer une offre variée de typologies résidentielles en termes de tenure, de taille et d'abordabilité afin d'attirer une clientèle diversifiée;
2. Maintenir, voire bonifier, l'offre en logements locatifs du secteur;
3. Encourager la revitalisation des bâtiments locatifs présents dans le secteur.



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

7.2 SECTEUR DE LA POINTE



**AMÉNAGER UN MILIEU DE VIE
UNIQUE UNIFIANT LE
CENTRE-VILLE AVEC LES
RIVES DU SAINT-LAURENT**



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

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.2.1 DÉVELOPPER UN NOUVEAU QUARTIER DISTINCTIF

1. Construire un quartier résidentiel compact et à échelle humaine;
2. Revoir la configuration de l'échangeur pour optimiser les sites à redévelopper;
3. Marquer l'extrémité de la pointe par l'implantation d'un bâtiment phare (élément architectural, hauteur ou autres);
4. Favoriser un design et une implantation de bâtiments (tours effilées, espacement entre les bâtiments, etc.) tenant compte des vues existantes depuis le Cœur urbain et optimisant les percées visuelles des nouveaux résidents vers les paysages fluviaux, le Cœur urbain, le centre-ville de Montréal, les Montérégiennes, etc.;
5. Prévoir une architecture et des aménagements paysagers distincts pour donner un caractère unique au secteur;
6. Offrir des espaces de détente permettant de profiter des vues vers le fleuve en aménageant des belvédères et autres aménagements attrayants;



45. Tours d'habitations en rive, inspiration Vision 2035.

7. Assurer la présence de certains commerces et services de proximité répondant aux besoins des résidents, ainsi que des commerces complémentaires à l'espace riverain, dont l'esplanade riveraine;
8. Interdire l'implantation de panneaux-réclame autoroutiers.

7.2.2 CRÉER UN GRAND ESPACE RIVERAIN AVEC ACCÈS AU FLEUVE

1. Assurer la propriété publique des rives et leur accessibilité par des aménagements appropriés;
2. Créer un grand parc polyvalent au pied de la passerelle menant au secteur du Cœur urbain;
3. Créer un réseau de parcs et d'espaces offrant diverses ambiances reliés entre eux par une promenade en rive;
4. Aménager une promenade riveraine offrant un mobilier et des aménagements permettant d'apprécier les paysages fluviaux;
5. Aménager une esplanade riveraine dans l'axe de la R-134 et adjacente au nouveau milieu de vie;
6. Assurer l'animation de l'esplanade, en favorisant notamment la présence de commerces (restaurants, cafés, etc.) au rez-de-chaussée ou en y accueillant des activités temporaires (camions de rue, événements, etc.);
7. Prévoir, à proximité de l'esplanade riveraine et le long de la promenade riveraine, des aménagements favorisant les activités de contact à l'eau en toute saison (kayak, pêche, etc.);
8. Prévoir des aménagements paysagers dans les espaces résiduels des infrastructures routières;
9. Intégrer des aménagements réduisant les impacts sonores de la R-132;
10. Assurer une connectivité entre l'espace riverain et les différentes composantes du milieu de vie proposé, en portant une attention à la création de liens actifs sécuritaires et conviviaux depuis les immeubles implantés de l'autre côté de la rue Pierre-Dupuy.

7.2.3 ASSURER LA CONNECTIVITÉ ACTIVE VERS LES SECTEURS ENVIRONNANTS

1. Construire une passerelle permettant de relier l'Esplanade du Cœur urbain à la promenade riveraine;
2. Aménager un lien piétonnier confortable longeant la rue Pierre-Dupuy pour assurer la connectivité du milieu de vie vers la passerelle menant à la station de métro;
3. Aménager un parcours piétonnier et cyclable sécuritaire et confortable le long de la R-134 (boulevard Taschereau) afin d'assurer un lien actif structurant vers le Cœur urbain, la Place Longueuil, le pont Jacques-Cartier et Montréal;



46. Quartier résidentiel compact en rive, Vancouver.

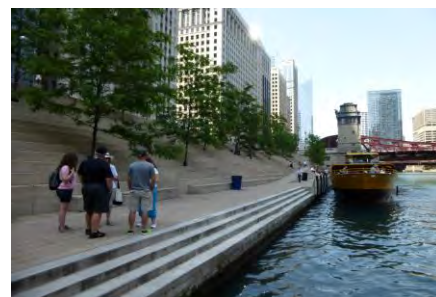


47. Espace public de type esplanade (Hunters Point Park), New York.



48. Agora en bordure du lac Michigan, Chicago.

4. Construire un viaduc multimodal dans l'axe du boulevard La Fayette permettant de traverser la R-132 jusqu'au secteur du Collège;
5. Réaménager la piste cyclable existante afin d'accroître la sécurité et le confort de ses usagers;
6. Assurer la sécurité et le confort des parcours actifs par un éclairage d'ambiance et un mobilier urbain;
7. Agrémenter les parcours piétonniers et cyclables d'arbres et d'aménagements paysagers attrayants;
8. Aménager et mettre en valeur la porte d'entrée du secteur en assurant un traitement particulier;
9. Prévoir l'espace requis pour accueillir la nouvelle station de métro dans le secteur;
10. Évaluer l'opportunité d'offrir de nouveaux débarcadères à la navette fluviale.



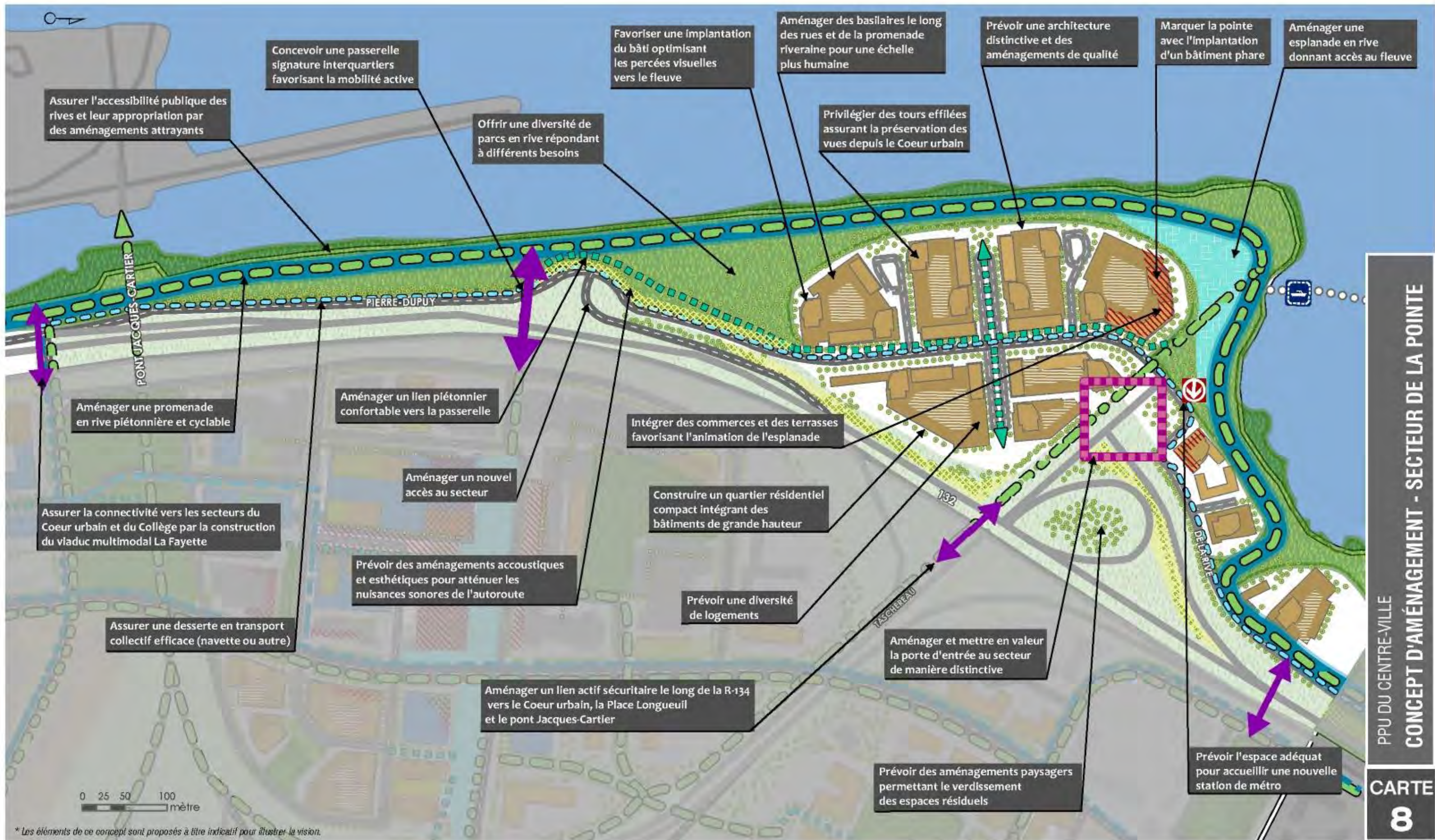
49. Promenade en rive. Rivière Chicago.



50. Parc des Angéliques à Bordeaux.

7.2.4 ASSURER L'ACCESSIBILITÉ DU SECTEUR

1. Revoir la configuration du réseau routier pour assurer le lien véhiculaire depuis le boulevard La Fayette;
2. Revoir la configuration de l'échangeur R-134/R-132 pour dégager des espaces voués au développement et optimiser la circulation et l'accessibilité dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin;
3. Prévoir une offre en transport en commun (navette ou autre) permettant de desservir adéquatement le secteur en attendant l'arrivée de la nouvelle station de métro;
4. Élaborer une stratégie de stationnement pour les visiteurs et les résidents.



7.3 SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN



7.8



7.9

CRÉER UN PARC D'ENVERGURE EN RIVE, UN HÉRITAGE À PARTAGER PAR L'ENSEMBLE DES LONGUEUILLOIS

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

7.10

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.3.1 FAIRE PROFITER LA COLLECTIVITÉ DE L'ATTRAIT EXCEPTIONNEL DU FLEUVE ET DE LA NATURE

1. Créer un grand parc en rive tourné vers le fleuve et intégré à l'espace riverain du centre-ville;
2. Accroître la superficie récréative du parc Marie-Victorin en abolissant une partie du chemin de la Rive et en transformant les espaces dédiés au stationnement et à l'entreposage en espaces verts;
3. Réaménager le parc Marie-Victorin en un lieu sécuritaire et confortable;
4. Élaborer une stratégie de mise en valeur intégrée des berges à des fins publiques;
5. Aménager une promenade riveraine piétonnière et cyclable attrayante;



51. Aménagement en rive à Jack Evans Boat Harbour, Tweed Head, Australie.

6. Renaturaliser les rives dégradées;
7. Assurer la protection et la mise en valeur des écosystèmes naturels présents;
8. Prévoir des aménagements favorisant les activités de contact à l'eau en toute saison (kayak, pêche, pêche blanche, etc.);
9. Aménager des points d'accès aux berges pour favoriser les interconnexions entre le réseau vert et la Route bleue du Grand Montréal;
10. Assurer la sécurité et le confort de la promenade riveraine par un éclairage d'ambiance et un mobilier adapté;
11. Évaluer l'opportunité d'offrir de nouveaux débarcadères à la navette fluviale;
12. Optimiser le potentiel de mise en valeur récréotouristique de ce site en réalisant une étude d'opportunité et en assurant sa mise en œuvre;
13. Évaluer l'opportunité de bonifier le site du port de plaisance pour en faire un espace public inspirant;
14. Intégrer une offre commerciale et de services adéquate répondant aux besoins des résidents et des clientèles récréotouristiques;
15. Agrémenter le parcours d'arbres et d'aménagements paysagers attrayants;
16. Prévoir un lieu d'accueil des visiteurs du secteur du Parc Marie-Victorin.



52. Sentier en rive.

7.3.2 ASSURER LA PERMÉABILITÉ DU SECTEUR AVEC LES QUARTIERS ENVIRONNANTS

1. Assurer l'accessibilité universelle des passerelles existantes permettant de connecter le secteur du Parc Marie-Victorin aux parcours actifs du Vieux-Longueuil;
2. Évaluer, le cas échéant, l'opportunité de proposer d'autres options qu'une passerelle advenant la construction d'un nouveau lien ou le réaménagement d'une passerelle franchissant la R-132;
3. Compléter le lien actif prévu à même le viaduc Roland-Therrien permettant de relier le secteur au pôle Roland-Therrien;
4. Assurer l'accessibilité du secteur en transport collectif (navette ou autre).



53. Passerelle multimodes actifs au parc Marie-Victorin. Longueuil.

7.4 SECTEUR DE LA PLACE LONGUEUIL



7.11

TRANSFORMER UN SECTEUR COMMERCIAL TRADITIONNEL EN UN QUARTIER MULTIFONCTIONNEL COMPACT



7.12

Le secteur de la Place Longueuil devient un quartier mixte et habité reconnu pour sa complémentarité avec le Cœur urbain et la rue Saint-Charles Ouest. Le centre commercial traditionnel est maintenu, mais redynamisé par une offre résidentielle implantée à même les espaces récupérés suite à la reconfiguration de la rue Saint-Charles Ouest. Les terrains sont optimisés par l'aménagement de stationnements intérieurs offrant la possibilité de consolider la fonction commerciale et de services en bordure des rues ou l'introduction de bâtiments résidentiels ou mixtes, ce qui contribue à créer un quartier vivant à échelle humaine. La connectivité active vers le secteur du Cœur urbain, le site patrimonial et les quartiers environnants, est maximisée par la passerelle piétonnière et cyclable traversant la R-134 et les divers autres liens actifs.

7.13

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.4.1 OPTIMISER L'ESPACE

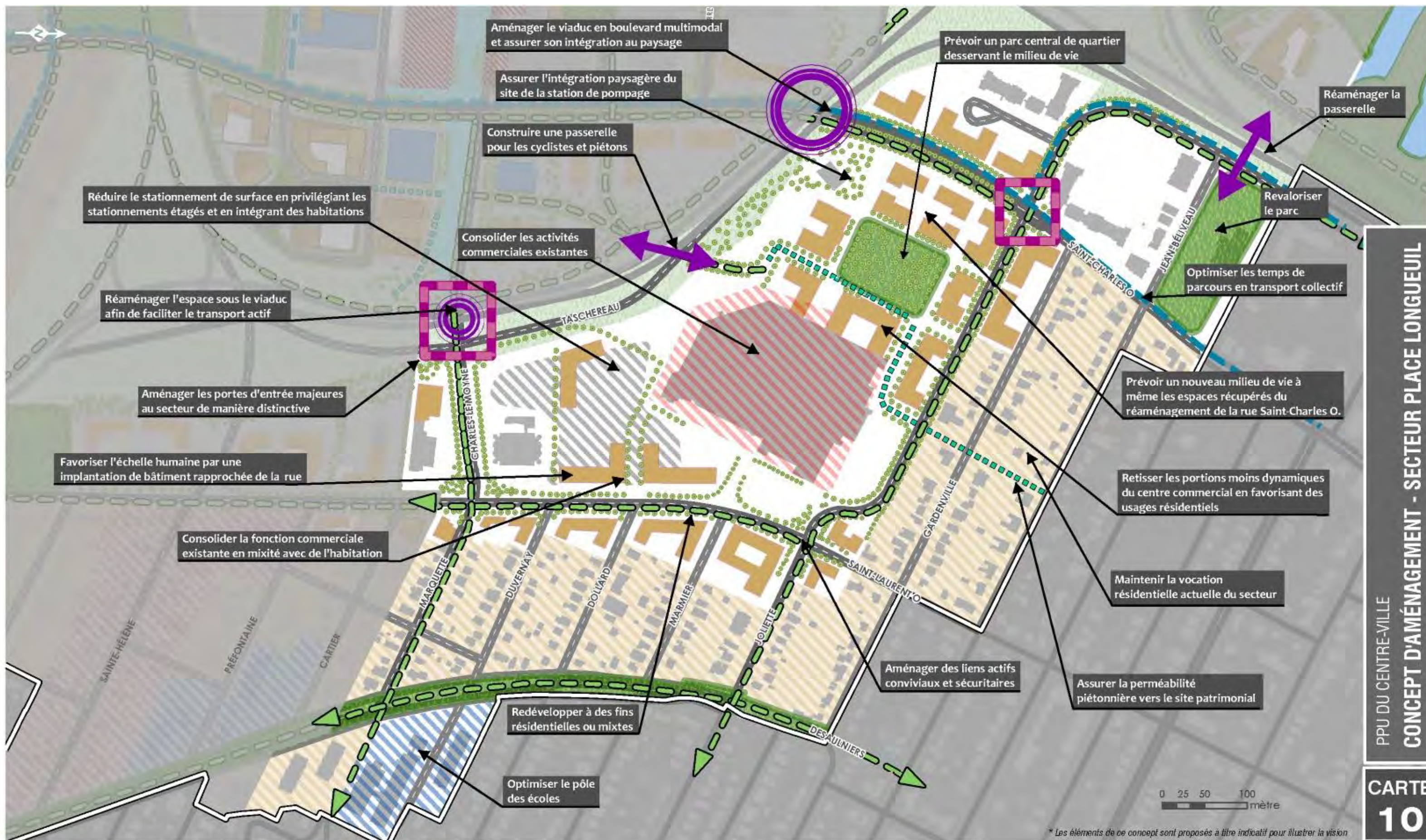
1. Retisser les portions moins dynamiques du centre commercial et les terrains récupérés grâce à la reconfiguration de la rue Saint-Charles Ouest en favorisant un redéveloppement à des fins résidentielles;
2. Prévoir un parc central de quartier desservant le nouveau milieu de vie;
3. Réduire le stationnement de surface en privilégiant les stationnements intérieurs;
4. Consolider la présence des commerces et services et favoriser leur implantation en bordure de la rue;
5. Évaluer l'opportunité de repenser le centre commercial tout en s'assurant de maintenir une offre commerciale de proximité diversifiée;
6. Redévelopper à des fins mixtes la rue Saint-Laurent Ouest.



54. Bâtiment mixte, Toronto.

7.4.2 ACCROÎTRE LA CONNECTIVITÉ ACTIVE AVEC LES SECTEURS LIMITROPHES

1. Aménager le viaduc de la rue Saint-Charles Ouest/R-134 en boulevard intégrant les modes actifs;
2. Construire une passerelle permettant de créer un lien piéton/cycliste structurant attrayant vers le Cœur urbain;
3. Aménager des liens piétonniers et cyclables sécuritaires et confortables le long des rues Saint-Charles Ouest, Joliette, Saint-Laurent Ouest et de la place Charles-Le Moyne;
4. Optimiser les temps de parcours en transport collectif par des aménagements préférentiels pour le transport en commun.



7.5 SECTEUR DU COLLÈGE



7.14

PLANIFIER UN QUARTIER
MULTIFONCTIONNEL
COMPLÉMENTAIRE AUX
ACTIVITÉS INSTITUTIONNELLES
QUI PROFITE DES VUES VERS LE
CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL



7.15

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

7.16

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.5.1 CRÉER UN MILIEU DE VIE DIVERSIFIÉ

1. Revoir la gestion du stationnement hors rue afin de permettre le redéveloppement de ce secteur;
2. Requalifier les terrains situés le long de la R-132 à des fins mixtes;
3. Privilégier des activités complémentaires à la fonction institutionnelle sur les terrains adjacents au Collège Champlain;
4. Optimiser et valoriser les vues vers Montréal lors de la réalisation de projets résidentiels ou mixtes;
5. Réaménager le site de la station de pompage afin qu'il puisse jouer le rôle d'espace vert accessible;
6. Aménager, au cœur du nouveau milieu de vie, un nouveau parc de quartier desservant ses résidents et ceux du quartier résidentiel adjacent;
7. Aménager les espaces résiduels sous le pont et le viaduc La Fayette, notamment en y prévoyant des espaces récréatifs;



55. Modulation des hauteurs de bâtiment, Vancouver.

8. Atténuer les contraintes associées à l'autoroute par des mesures de mitigation adéquates;
9. Interdire l'installation de panneaux-réclame autoroutiers le long du côté ouest (côté fleuve) de la R-132.

7.5.2 CONSOLIDER LA CONNECTIVITÉ ACTIVE VERS LE CŒUR URBAIN ET LES QUARTIERS LIMITOPHES

1. Aménager une piste cyclable conviviale et sécuritaire entre les secteurs du Collège et du Cœur urbain se connectant au réseau cyclable de Saint-Lambert;
2. Aménager des accès piétonniers sécuritaires et confortables vers le nouveau parc de quartier afin d'assurer son accessibilité;
3. Aménager un lien actif (cyclable et piétonnier) dans l'axe du boulevard La Fayette afin d'assurer la perméabilité et la connectivité entre les secteurs du Collège et de la Pointe;
4. Consolider le lien actif sur le boulevard La Fayette donnant accès au pont Jacques-Cartier;
5. Sécuriser l'intersection du boulevard La Fayette et de la rue Saint-Charles Ouest;
6. Planifier le réseau de voies réservées aux autobus de manière à limiter les contraintes aux piétons.



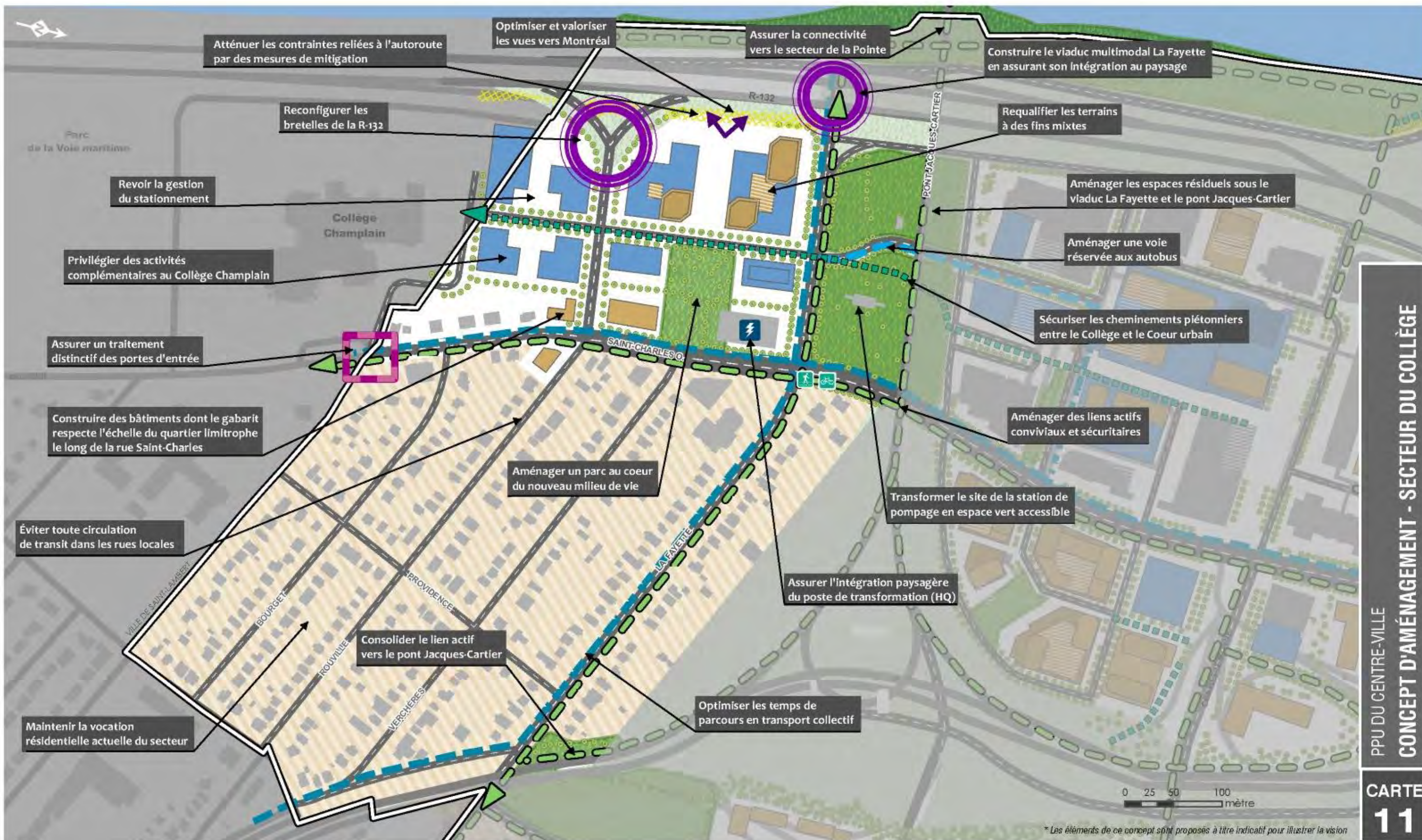
56. Œuvre «La Vélacité des lieux», Entrée Montréal-Nord, boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, Montréal.

7.5.3 RECONFIGURER LES ENTRÉES DE VILLE

1. Construire le viaduc multimodal La Fayette/R-132 vers le secteur de la Pointe en s'assurant de son intégration dans le paysage;
2. Reconfigurer les bretelles de la R-132 en s'assurant d'éviter la circulation de transit sur le réseau de rues locales (rue Rouville, notamment);
3. Assurer un traitement distinctif des portes d'entrée du secteur du Collège;
4. Favoriser une meilleure intégration du poste de transformation d'Hydro-Québec dans le paysage.



57. Aménagement d'un parc sous un viaduc, Chicano Park, San Diego.



7.6 SECTEUR DU PONT



7.17

OPTIMISER L'OCCUPATION DU SOL À LA SORTIE DU PONT ET MARQUER DE MANIÈRE DISTINCTIVE LA PORTE D'ENTRÉE AU TERRITOIRE LONGUEUILLOIS



7.18

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

7.19

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

7.6.1 CONSOLIDER LA RUE SAINT-LAURENT OUEST

1. Retisser à des fins principalement résidentielles les terrains bordant la rue Saint-Laurent Ouest, en particulier les terrains récupérés grâce à la reconfiguration des voies d'accès du pont;
2. Prévoir une volumétrie permettant de mieux encadrer la rue Saint-Laurent Ouest, tout en s'assurant de l'intégration des nouveaux bâtiments avec ceux des milieux résidentiels existants;
3. Moduler la volumétrie des bâtiments en augmentant graduellement les hauteurs vers le secteur du Cœur urbain;
4. Mettre en valeur les espaces résiduels et les talus du pont, notamment par des aménagements paysagers;
5. Consolider à des fins majoritairement résidentielles ou mixtes les terrains déjà développés;
6. Prévoir un lien cyclable le long de la rue Saint-Laurent Ouest permettant d'assurer la connectivité interquartiers.

7.6.2 REVITALISER LA RUE SAINTE-HÉLÈNE

7.34

1. Élaborer une stratégie de redynamisation de cette artère;
2. Améliorer le cadre bâti afin de rendre plus attrayant le milieu de vie;
3. Mettre en place des mesures de verdissement afin de réduire les îlots de chaleur et embellir l'espace public.

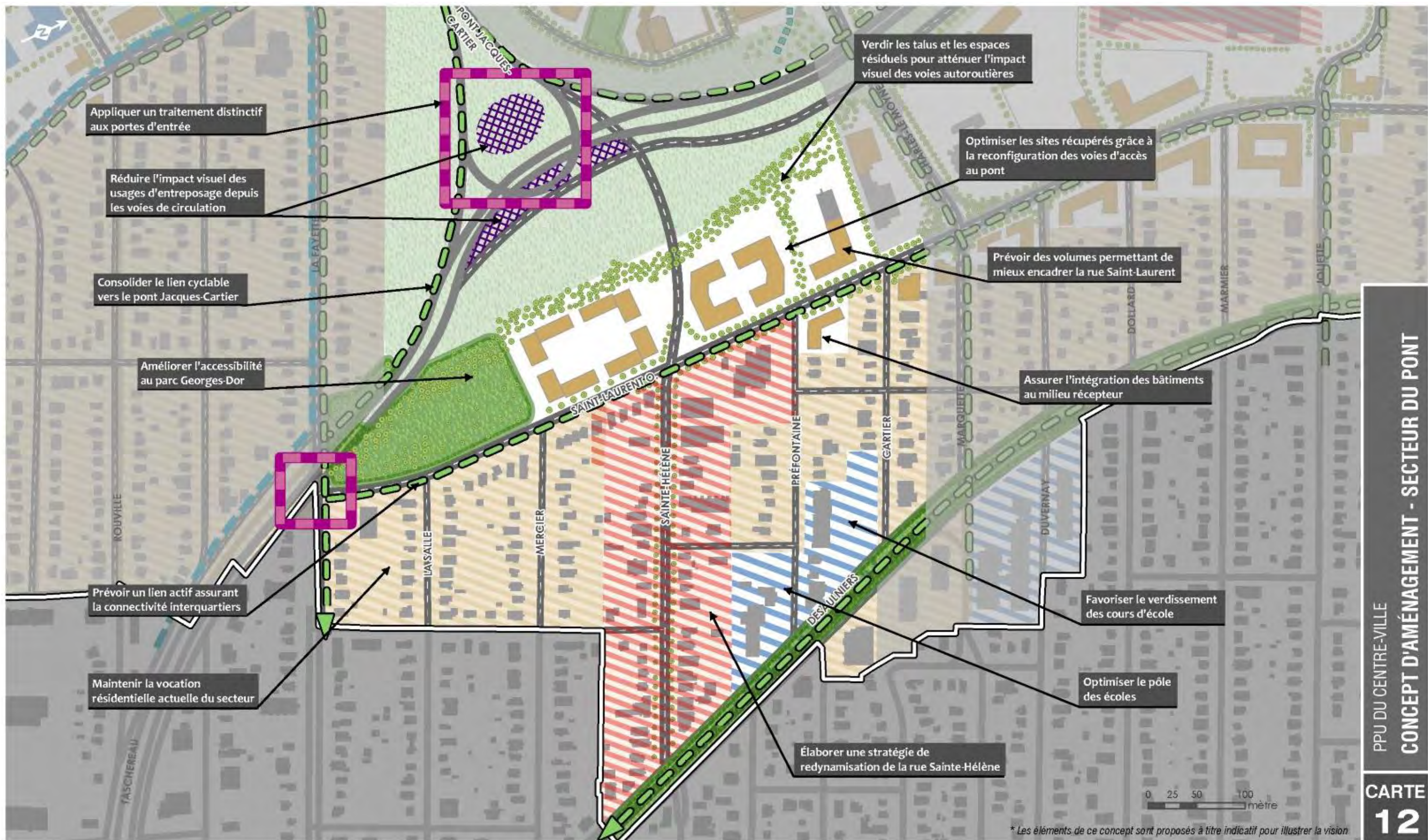
7.6.3 METTRE EN VALEUR LA PORTE D'ENTRÉE AU TERRITOIRE LONGUEUILLOIS

7.35

1. Assurer un traitement distinctif de la porte d'entrée (art urbain, aménagement paysager ou autres) depuis le pont;
2. Réduire l'empreinte au sol des voies de circulation à la sortie du pont;
3. Relocaliser ou dissimuler les aires d'entreposage de la SPJCC depuis les voies de circulation;
4. Améliorer l'accessibilité au parc Georges-Dor;
5. Encadrer l'implantation des panneaux-réclame autoroutiers aux abords du pont.



58. Nouvel aménagement proposé pour l'entrée de ville de Montréal par le pont Jacques-Cartier, Montréal.



8 LES ÉLÉMENTS DE COMPOSITION URBAINE ET DE SIGNATURE

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

8.1 LE CADRE BÂTI

- 8.2 Les constructions contribuent, par leur alignement et volumétrie, à encadrer les rues et les espaces publics, créant ainsi un environnement favorable aux activités humaines. Certaines fonctions, telles que le service à l'auto sont à proscrire en particulier dans le Cœur urbain, puisqu'elles sont incompatibles avec un environnement favorisant la mobilité active.
- 8.3 L'échelle humaine est le principe qui guide l'élaboration des critères architecturaux et de design. L'architecture préconisée est actuelle, de qualité et offre une signature distinctive rendant plus attractif le centre-ville. En termes de hauteur et de volumétrie du bâti, une transition harmonieuse avec les quartiers limitrophes moins denses est assurée. Les bâtiments de grande hauteur sont disposés stratégiquement de manière à réduire leur impact climatique (vent, ombre, etc.) et contribuent à rendre le paysage urbain attrayant. Le choix de matériaux réfléchissants et l'utilisation de toits verts ou à albédo élevé concourent à réduire les îlots de chaleur du secteur.
- 8.4 Une attention particulière est accordée aux rez-de-chaussée des bâtiments. Dans certains secteurs, une offre variée en activités commerciales et en services communautaires est privilégiée pour répondre aux besoins de toutes les clientèles. L'interface entre les espaces extérieurs et intérieurs est optimisée, ce qui contribue à l'animation du domaine public. Les façades sont ouvertes sur l'espace public, notamment sur l'Esplanade, et les murs aveugles sont évités. Les principes d'accessibilité universelle sont appliqués à la conception des bâtiments et de l'espace public pour en faire un milieu de vie accessible à tous.



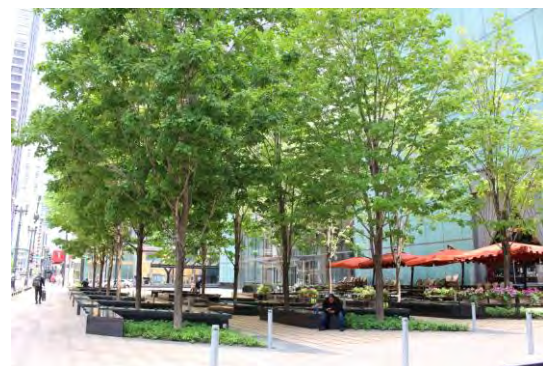
59. Rez-de-chaussée dynamique, rue University, Toronto.



60. Terrasse ouverte sur la rue.



61. Aménagements urbains à échelle humaine, rue Garibaldi, Lyon.



62. Terrasses ombragées. Chicago.

8.2 LES ESPACES PUBLICS ET LE MOBILIER

- 8.5 La transformation des sites sous-utilisés, par l'implantation de nouveaux bâtiments à vocation résidentielle, commerciale ou autres, combinée à la création d'espaces collectifs, permet d'accroître la compacité du centre-ville et favorise l'échelle humaine le rendant plus attrayant et dynamique.
- 8.6 Cette dimension humaine constitue l'un des principes clés guidant, notamment, l'aménagement de l'Esplanade du Cœur urbain et de son prolongement. Plusieurs éléments doivent être considérés dans l'aménagement de cet espace public structurant tels que les conditions d'ensoleillement, les effets éoliens environnants et le bruit autoroutier. La durée des activités pratiquées sur place a également une incidence sur la vitalité du site et la qualité de vie de ses résidents, travailleurs et visiteurs.
- 8.7 Pour accroître le confort et l'attrait des piétons et transformer l'Esplanade en un lieu de rencontre attractif, la qualité, le design et la convivialité des aménagements et du mobilier urbain jouent un rôle de premier plan. Celui-ci doit répondre aux besoins des diverses clientèles (repos, lecture, lunch, etc.) et aux impératifs de l'accessibilité universelle.
- 8.8 Pour rendre l'Esplanade accueillante à toute heure de la journée et à l'année, le mobilier choisi, permanent ou temporaire, est novateur et contribue à l'identité du lieu. Sa flexibilité permet de s'adapter aux divers événements proposés. Il s'harmonise avec celui de l'ensemble du centre-ville et s'inscrit en continuité avec le mobilier de la rue Saint-Charles Ouest et du pôle Roland-Therrien.
- 8.9 La portion ouest de l'Esplanade est aménagée en espace vert et boisé offrant des aires de repos ombragées aux usagers. Ce parc permet de faire le lien avec la passerelle vers le secteur de la Pointe.
- 8.10 Dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin, les facteurs éoliens et les nuisances sonores et visuelles associées au réseau routier supérieur constituent des éléments particuliers à considérer. Des aménagements optimisant le confort des usagers tout en mettant en valeur les vues et les paysages fluviaux sont favorisés le long de la promenade riveraine. Les éléments vent et eau et l'environnement naturel inspirent les aménagements et commandent un mobilier permettant de valoriser le potentiel paysager du site en toutes saisons : belvédères, aires de repos, de lecture, de jeux, etc.
- 8.11 L'ensemble des secteurs du centre-ville prévoit des parcs de quartier aménagés de manière à répondre aux besoins des résidents. Le mobilier, confortable et de qualité, s'harmonise à celui de l'ensemble du centre-ville. Les liens cyclables et pédestres vers les quartiers limitrophes sont conviviaux et offrent des aménagements attractifs (aire de repos, zones d'ombre, etc.).
- 8.12 Dans un souci d'harmonisation au sein de la centralité de ville (qui inclut également le secteur de la rue Saint-Charles Ouest et le pôle Roland-Therrien), une réflexion doit être menée quant au design et à la localisation des éléments de mobilier urbain utilitaire, culturel et paysager (poubelles, bancs, colonne d'affichage, abribus, etc.). Les objectifs à rencontrer minimalement : durabilité, design, encombrement minimal,



63. Main Street Garden Park, Dallas.



64. Place publique Jean-Paul-Riopelle, Quartier international, Montréal.



65. Promenade Samuel-de-Champlain, Québec.

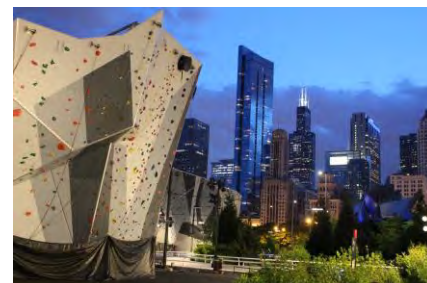


66. Lien cyclable et piétonnier le long de la rive, Québec.

alignement, cohérence d'ensemble. Le mobilier proposé doit exprimer l'identité du centre-ville, permettre l'animation commerciale et culturelle, susciter la rétention des clientèles, favoriser les déplacements actifs et faciliter l'hébergement des événements culturels.



67. Skatepark sous un viaduct, Stockholm.



68. Mur d'escalade, Parc Millennium, Chicago.



69. Le pont de la paix, Tbilissi, Géorgie.

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

8.3 LES PASSERELLES ET LES CHEMINEMENTS ACTIFS

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

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

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

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



70. Pont piétonnier, Vancouver.



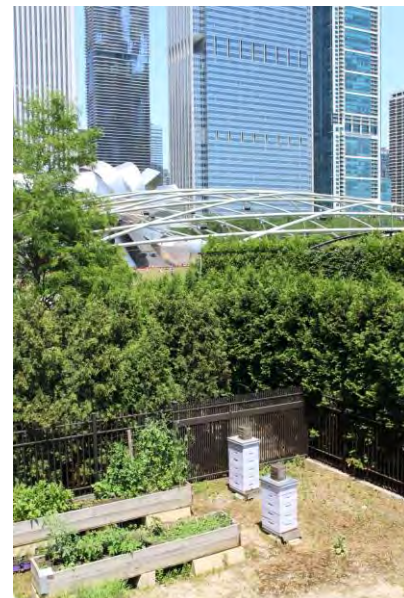
71. Passerelle BP, Parc Millennium, Chicago.



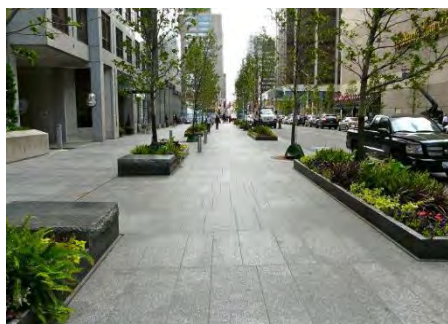
72. Passerelle au centre commercial Beaugrenelle, Paris.

8.4 LES COMPOSANTES PAYSAGÈRES (VERDISSEMENT ET AGRICULTURE URBAINE)

- 8.18 Les composantes paysagères font partie intégrante de chaque aménagement et projet de développement réalisé dans le centre-ville. La plantation d'arbres le long des axes de déplacement permet notamment de diminuer les îlots de chaleur et de réduire les contraintes associées au vent. Elle permet également d'embellir et de mieux encadrer l'espace public, rendant plus agréables et attractifs les déplacements actifs. L'aménagement paysager des talus et des espaces résiduels concourent à bonifier la canopée de l'ensemble du secteur. Une attention particulière est apportée au design et à l'aménagement des espaces en favorisant une variété de végétaux et en variant les ambiances afin d'offrir une expérience agréable et unique aux résidents et visiteurs.
- 8.19 Les parcs existants sont bonifiés en termes d'aménagement et de design et complétés par des espaces de récréation et de détente répondant aux besoins des diverses clientèles. Ces espaces verts sont reliés entre eux par des cheminements piétonniers et cyclables formant un réseau d'espaces verts publics intégrant, lorsque possible, des espaces privés. Les divers parcs en rive complètent l'offre et permettent à la collectivité de profiter des attraits qu'offrent le fleuve et ses paysages.
- 8.20 L'agriculture urbaine sous toutes ses formes, que ce soit les jardins communautaires, l'agriculture sur toits, la plantation d'arbres fruitiers ou la culture en bacs, est pratiquée à même les milieux de vie et contribue à l'embellissement urbain tout en favorisant les activités de socialisation et l'accessibilité à une nourriture locale de qualité.



73. Ruches au parc Millennium. Chicago.



74. Rue Bloor, Toronto.



75. Agriculture urbaine sur les toits.



76. Agriculture urbaine sur la High Line, New York.



77. Milieu urbain et infrastructure verte, Lyon.



78. Plaza Santa Barbara, Madrid.



79. Fontaines et verdure. Chicago.

8.5 LES AMÉNAGEMENTS ÉCORESPONSABLES

- 8.21 L'aménagement d'infrastructures vertes et de biorétention optimise la gestion des eaux de ruissellement. Les domaines public et privé utilisent la végétation de manière créative pour gérer efficacement les eaux de pluie et de fonte et augmenter le couvert végétal (toit vert, revêtement de sol perméable, bande filtrante, jardin de pluie, etc.). Ces diverses pratiques permettent de limiter les épisodes de surverses, d'alimenter la nappe phréatique, d'améliorer la qualité de l'air et de l'eau tout en contribuant au verdissement du centre-ville et à la réduction des îlots de chaleur.
- 8.22 La conception des bâtiments et les matériaux utilisés répondent à des critères de durabilité et de performance environnementale (toit vert ou à albédo élevé, matériaux réfléchissants, isolation réduisant la consommation d'énergie, maximisation des gains passifs d'énergie, réutilisation des eaux de pluie et des eaux grises, etc.). Des mesures de mitigations adéquates sont appliquées (matériaux de construction, rendement acoustique des portes et fenêtres, orientation des bâtiments et des pièces de vie, etc.) afin d'assurer un niveau de bruit acceptable dans les espaces intérieurs et extérieurs. Des aménagements adéquats (mur, écran végétal, etc.) permettent également d'atténuer les contraintes sonores et visuelles associées aux infrastructures routières.
- 8.23 Dans les secteurs de la Pointe et du Parc Marie-Victorin, le respect de la plaine inondable et des rives du fleuve Saint-Laurent est assuré par une bande minimale de protection et par l'appropriation minimalement des 25 premiers mètres de la berge à des fins publiques. L'écosystème d'intérêt confirmé du parc Marie-Victorin et l'herbier aquatique présent dans le fleuve sont préservés et mis en valeur (centre d'interprétation ou autre). Les milieux sensibles en rive et dans le boisé du parc sont protégés. Les berges y sont réhabilitées et renaturalisées.



80. Jardin de pluie, Montréal.



81. Mur végétal, Chicago.

8.6 L'ÉCLAIRAGE ET LA MISE EN LUMIÈRE

- 8.24 L'éclairage est optimisé dans l'ensemble du centre-ville afin d'accroître la sécurité des usagers et des résidents et de bonifier l'encadrement visuel des lieux dans le respect des principes de développement durable. Les parcours piétonniers et cyclables ainsi que les espaces publics intègrent un système d'éclairage efficace qui contribue aussi à les mettre en valeur.
- 8.25 La mise en lumière joue un rôle de premier plan dans l'ambiance du centre-ville et participe à la définition de son identité. Les éclairages architecturaux uniques et novateurs qui mettent en valeur les éléments distinctifs des bâtiments sont privilégiés. La vocation de chaque lieu peut également être soulignée par l'utilisation d'un éclairage particulier.
- 8.26 L'éclairage du domaine public et des édifices intègre des technologies et des produits d'éclairage efficaces. Un système d'animation scénographique et d'affichage culturel permet de mettre en valeur les spectacles et les événements du Cœur urbain et contribue à l'animation de l'Esplanade en toutes saisons. Un plan lumière permet de préciser la stratégie de mise en lumière de l'Esplanade et de son prolongement vers le Complexe culturel et de l'encadrer afin de limiter les effets de pollution lumineuse.

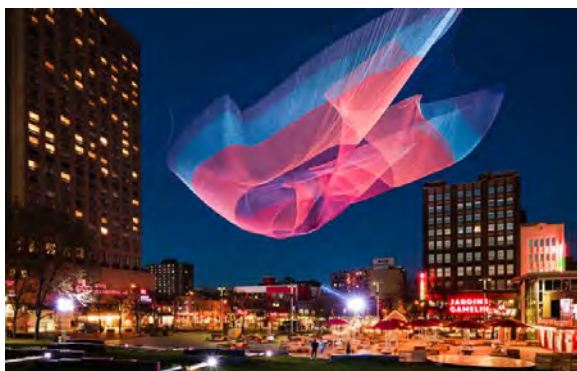


82. Projection sous un pont, Milan.

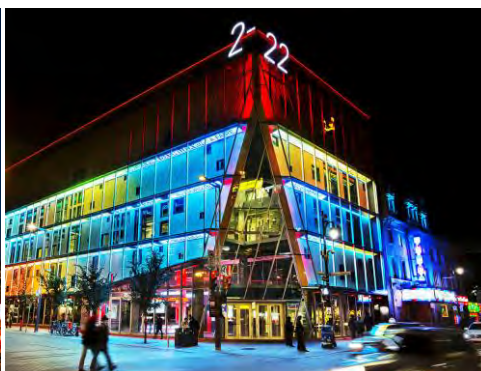


83. Luminaires de rue, Chicago.

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



84. Place Émilie-Gamelin, Montréal.



85. Quartier des spectacles, Montréal.



8.7 L'AFFICHAGE

- 8.28 L'affichage est contrôlé de manière à éviter sa surabondance et offrir au regard un paysage de qualité. L'harmonie en termes de gabarit, de style et de matériau est recherchée et encadrée par des lignes directrices. L'uniformisation de la signalisation est privilégiée pour assurer une plus grande efficacité de communication.
- 8.29 L'installation des panneaux-réclames autoroutiers est encadrée dans l'ensemble des secteurs du centre-ville à l'exception des secteurs de la Pointe, du Parc Marie-Victorin et du Collège où ils sont interdits le long de la R-132 (côté ouest ou fleuve).
- 8.30 L'affichage dans le Cœur urbain se distingue par son caractère artistique, culturel et ludique qui permet de marquer la vocation culturelle de ce secteur. L'usage d'enseignes numériques et d'affichage dynamique contribue à son identité.
- 8.31 Des bornes de jalonnement dynamique des espaces de stationnement disponibles et des panneaux d'affichage électronique des activités offertes dans le centre-ville informent les visiteurs et les usagers en temps réel.



86. Affichage urbain moderne. France.



87. Jalonnement dynamique. Québec.



88. Panneaux signalétiques. Dublin.



89. Mobilier urbain tactile. France

8.8 L'ART PUBLIC

- 8.32 L'art public permet au centre-ville de se démarquer et offre, plus particulièrement dans le Cœur urbain, une occasion de promouvoir sa vocation de pôle culturel et de divertissement. Les arts visuels sous toutes leurs formes y occupent une place importante, tant sur les domaines public que privé. Les sculptures, murales et autres formes d'expressions artistiques sont encouragées. Les œuvres proposées offrent aux visiteurs une variété d'expériences et d'échelles. Certaines œuvres monumentales exercent une fonction signalétique dans le paysage urbain, tandis que d'autres se laissent découvrir par un contact plus intime. Les œuvres existantes, notamment celles du parc Marie-Victorin, sont mises en valeur et actualisées.
- 8.33 Dans l'ensemble du centre-ville, l'installation permanente ou temporaire d'œuvres d'art permet de créer une expérience urbaine distinctive.
- 8.34 Aux portes d'entrée du centre-ville, un traitement particulier prévoyant l'intégration d'œuvres d'art permet de leur attribuer un caractère distinctif tout en jouant un rôle de point de repère dans la ville.
- 8.35 L'aménagement de supports et de stationnements pour vélos à proximité des lieux générant de l'achalandage encourage les déplacements actifs et l'intermodalité. Une intégration à leur environnement par un design original et moderne permet d'apporter un nouvel élément de signature au centre-ville, en particulier dans le secteur du Cœur urbain.



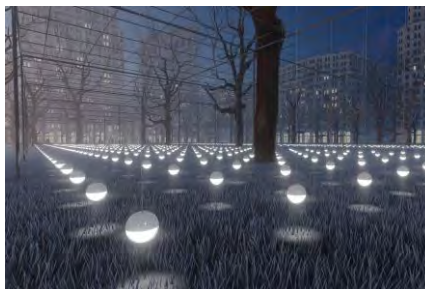
90. Les Girouettes. Shanghai.



91. Art public intégré au mobilier.



92. Calder's Flamingo. Chicago.



93. Whiteout de Erwin Redl. Madison square. New York.



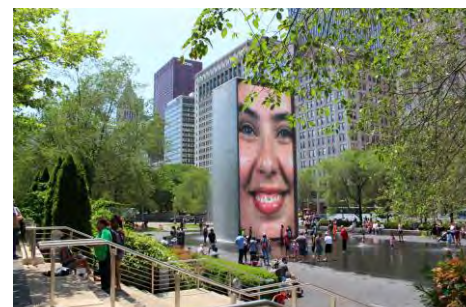
94. Art public en Allemagne.



95. Galerie d'art sous un viaduc, Chicago.



96. Support à vélos originaux.



97. Crown fountain. Parc Millennium, Chicago.



Partie III

Le cadre de gestion de
l'occupation du sol

9 LES AFFECTATIONS DU SOL ET LES FONCTIONS AUTORISÉES

- 9.1 L'attribution d'une affectation du sol à une partie du territoire permet d'y orienter le développement en identifiant les usages qui pourront y être autorisés et en ciblant les exigences qui devront être intégrées aux différents règlements d'urbanisme. Au nombre de six, les affectations du sol du PPU permettent de répondre à sa vision, à ses orientations et au projet d'aménagement.
- 9.2 Les affectations prennent en considération l'occupation actuelle et planifiée du territoire situé à l'intérieur des limites du PPU. Elles visent entre autres à créer des milieux de vie complets, à dynamiser les lieux d'emplois et de consommation et à protéger et mettre en valeur les ensembles écologiques d'intérêt.
- 9.3 Les activités autorisées dans chacune des affectations se déclinent en activités dominantes et complémentaires. Les activités dominantes permettent d'affirmer la vocation principale d'une affectation. Les activités complémentaires contribuent à appuyer le développement ou la pérennité des activités dominantes autorisées et concourent à la création de milieux diversifiés.
- 9.4 La réglementation d'urbanisme doit assurer le respect des activités dominantes et complémentaires autorisées dans chacune des affectations, lorsque applicable, ainsi que les exigences prescrites à leur égard. Cependant, compte tenu de l'échelle de planification du PPU, les différentes affectations du sol peuvent difficilement prendre en considération l'ensemble des usages présents sur le territoire. Certaines activités pourraient donc être autorisées sous certaines conditions, et ce, même si elles ne sont pas spécifiquement autorisées dans l'affectation où elles se trouvent. Ainsi, le PPU permet exceptionnellement:
1. de reconnaître, en l'autorisant de plein droit dans la réglementation d'urbanisme applicable, un usage ayant fait l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré avant l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance;
 2. d'autoriser certains usages non prévus à l'affectation du sol concernée afin d'assurer la viabilité économique d'un bâtiment existant (avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance) dont la forme ou le type de construction ne se prête pas aisément aux fonctions autorisées dans cette aire d'affectation du sol. Dans un tel cas, la réglementation d'urbanisme peut proposer un usage existant ou non avant cette date, pourvu que le nombre de tels usages soit restreint et que les nuisances générées par ces derniers soient contrôlées.
- 9.5 Une activité autorisée en vertu d'une disposition du paragraphe précédent doit être considérée comme une activité complémentaire si elle ne s'apparente pas aux caractéristiques des fonctions dominantes autorisées.

9.1 UNE APPROCHE BASÉE SUR LES MILIEUX DE VIE

- 9.6 Le PPU propose une nouvelle approche pour s'affranchir du fonctionnalisme traditionnellement utilisé pour aborder les activités autorisées dans ses différentes affectations du sol. Puisqu'il préconise un centre-ville centré sur le citoyen, le PPU adopte une approche basée sur les milieux de vie pour définir les activités autorisées dans ses différentes affectations du sol. Cette approche novatrice contribue à renforcer la structure urbaine du territoire tout en facilitant l'atteinte des différentes cibles du PPU.
- 9.7 Cette façon de faire permet de structurer le centre-ville en ciblant les activités autorisées selon leur degré de compatibilité avec les milieux de vie avoisinants. Cette compatibilité se définit notamment en fonction du rayonnement d'une activité et tient compte de l'intensité des nuisances et des risques que celle-ci peut avoir sur le milieu habité dans lequel elle s'insère.

9.8 Ainsi, le choix des usages autorisés dans chacune des affectations est déterminé en fonction de leur rayon d'attraction et des nuisances (et risques) qu'ils peuvent générer sur les secteurs habités. Ces nouvelles notions de rayonnement et de compatibilité sont détaillées ci-après et s'appliquent aux usages autorisés dans chacune des affectations du sol.

9.9 Notion de rayonnement

9.10 Les affectations s'appuient d'abord sur la notion de rayonnement des activités économiques (commerce, service, bureau, équipement public, etc.) qui les composent. Le rayonnement correspond au rayon d'attraction général des différents visiteurs d'une activité donnée : clients, employés, usagers occasionnels, etc. Une activité de voisinage ou de quartier est considérée comme une activité de proximité, alors qu'une activité rayonnant à l'échelle municipale ou régionale est davantage structurante. Le tableau suivant dresse les caractéristiques de chacune de ces échelles. La localisation préférentielle des activités incompatibles avec les milieux de vie résidentiels (les industries et certains commerces) est, quant à elle, plutôt gérée à l'aide de la notion de compatibilité, abordée plus loin.

9.11

ACTIVITÉ DE PROXIMITÉ		ACTIVITÉ STRUCTURANTE
	Répond essentiellement à des besoins du quotidien. D'envergure locale, sa proximité avec le bassin de population qu'elle dessert favorise la constitution de milieux de vie ou d'emplois complets et priorise les déplacements actifs.	Se distingue par l'importance et le rayon d'attraction de son achalandage, de la superficie de plancher des établissements, de sa densité d'emplois et la plupart du temps, par la spécialisation de ses services. Elle est ainsi capable de susciter des synergies économiques et urbaines.
	Voisinage	Ville
Échelle de rayonnement	Desserte : Ces activités desservent un petit secteur (généralement moins de 1 km de rayon) et préconisent une accessibilité active.	Desserte : Ces activités impliquent des superficies plus importantes et un recours inévitable aux véhicules motorisés, incluant le transport collectif.
	Offre commerciale : Biens et services répondant à des besoins d'achats courants des résidents tels dépanneur, boulangerie, fruiterie, buanderie, café, crèmerie, soins personnels (salon de coiffure, cabinet de médecin, etc.).	Offre commerciale : Biens et services répondant à des besoins d'achats semi-courants et réfléchis tels magasins de meubles, accessoires, vêtements, bijoux et décoration, services d'hébergement, théâtre ou cinéma.
	Inclut aussi : Installations récréatives et communautaires de proximité (garderie, soutien aux familles, pataugeoire, jeux pour enfants, etc.), travail à domicile (bureau, atelier d'artiste, cours privé, etc.).	Inclut aussi : écoles secondaires, installations récréatives et communautaires structurantes (centre sportif, bibliothèque centrale, lieu de culte, CLSC, etc.), services professionnels et spécialisés, bureaux et services professionnels ou spécialisés.
	Quartier	Régionale
Échelle de rayonnement	Desserte : Ces activités ont un rayonnement au-delà du voisinage. L'accessibilité active est encore possible, mais le recours aux véhicules motorisés est observé.	Desserte : Appelle des superficies imposantes, de grands stationnements et un recours inévitable aux véhicules motorisés incluant le transport collectif.
	Offre commerciale : Biens et services répondant à des besoins d'achats courants et semi-courants des résidents et travailleurs (dans certains cas) tels épicerie, pharmacie, restaurant, banque, quincaillerie, vêtement, formation, clinique médicale, etc.	Offre commerciale : Biens et services répondant surtout à des besoins réfléchis tels concessionnaire automobile, centre de rénovation, magasin de grande surface et grande concentration commerciale.
	Inclut aussi : écoles primaires, installations récréatives et communautaires de quartier (lieu de culte, bibliothèque, maison de quartier, terrain de sports, etc.), services professionnels, bureaux.	Inclut aussi : Installations récréatives et communautaires d'envergure (hôpital, université, cégep, complexe sportif, salle de spectacle, centre de congrès, etc.), grands bureaux et regroupements de services professionnels et spécialisés.

9.12 Notion de compatibilité avec les secteurs habités

9.13 Les affectations s'appuient, en second lieu, sur la notion de compatibilité. Les activités industrielles et certaines activités commerciales comportant des nuisances sont généralement considérées comme étant incompatibles avec les milieux de vie résidentiels. L'incompatibilité d'une activité économique tient aux nuisances qu'elle génère (circulation, bruit, odeur, etc.) ou aux risques qu'elle représente (ex. : matières dangereuses, pollution) pour un secteur habité avoisinant. Le déficit d'intégration (superficie du terrain, implantation, gabarit et design du bâti, esthétique du site, aires de stationnement, etc.) et les pratiques (livraison et chargement des marchandises, flux de visiteurs, horaire d'ouverture, gestion des déchets, etc.) peuvent aussi contribuer à rendre incompatible une activité avec un milieu de vie.

9.14 Le classement des activités économiques en fonction de leur degré d'incompatibilité permet de contenir les plus indésirables loin des secteurs habités et d'encadrer leurs modalités d'implantation près ou au cœur des milieux de vie. La notion de compatibilité ne s'applique pas aux activités institutionnelles, communautaires, récréatives et agricoles.

9.15

Degré	Nuisance	Risque	Exemples d'activités
0	négligeable	nul ou négligeable	Commerce, bureau et services avec achalandage automobile léger.
I	légère et contrôlable	nul ou négligeable	Commerce, bureau et services avec achalandage automobile léger et petits espaces de stationnement.
II	modérée	faible	Commerce, bureau et services structurants avec grande aire de stationnement, service à l'auto, regroupement commercial, grande surface, centre commercial, grand édifice à bureaux, concessionnaire automobile, mécanique automobile, etc.
III	modérée	modéré	Activité industrielle générale ou de haute technologie (entreposage extérieur encadré si présent) telles : transformation et fabrication de produit, recherche et développement, laboratoire, grossiste-distributeur, location de machinerie et d'équipement, transport, réparation et entretien de véhicules, entrepôt, entrepreneur général et spécialisé.
IV	important	important	Activité industrielle contraignante telles : métallurgie, caoutchouc, bois, produits chimiques, entrepreneur général et spécialisé avec entreposage extérieur, gestion des neiges usées et des matières résiduelles (incluant les écocentres).

9.2 ACTIVITÉS AUTORISÉES DANS L'ENSEMBLE DES AFFECTATIONS DU SOL

9.16 À moins d'indication contraire, les activités suivantes sont autorisées dans l'ensemble des affectations du sol, sous réserve des exigences prescrites à ces dernières:

1. Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications ainsi que les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau;
2. Les activités récréatives extensives et les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel;

3. Les infrastructures routières, d'égout et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux);
4. Les activités récréatives intensives ainsi que les activités à vocation sociale, culturelle, sportive ou éducative, sauf dans une affectation du sol « Protection et mise en valeur »;
5. Les installations de sécurité civile (pompier, police, etc.) et de transport collectif, sauf dans les affectations du sol agricoles, « Dominante résidentielle » et « Protection et mise en valeur ». Une telle activité doit être considérée comme une fonction complémentaire lorsqu'un ratio de dominance s'applique;
6. L'agriculture urbaine, comme usage complémentaire, en autant qu'elle soit compatible avec le milieu récepteur.

9.17 Est également autorisé dans l'ensemble des affectations du sol tout usage accessoire à une activité autorisée pourvu qu'il contribue à l'amélioration, à l'utilité, à l'agrément ou à la commodité de cette dernière et qu'il soit compatible avec les fonctions autorisées dans l'affectation.

9.3 DÉLIMITATION DES AIRES D'AFFECTATION DU SOL

9.18 La délimitation des aires d'affectation du sol est précisée à la carte 13.

9.19 Les limites d'une aire d'affectation du sol sont à l'échelle réelle et suivent généralement l'axe central d'une voie de circulation, d'un cours d'eau ou d'une limite administrative ou de propriété.

9.4 NOTION DE DOMINANCE

9.20 Le respect des fonctions dominantes autorisées dans une affectation du sol donnée doit être pris en compte lors de l'attribution des usages autorisés dans les zones la composant, et ce, même si aucun ratio n'est exigé.

9.21 Afin d'assurer le maintien d'une offre commerciale de proximité, l'affectation « Commerciale de proximité » propose un ratio de dominance. Lorsqu'un tel ratio est indiqué, la superficie totale des zones autorisant uniquement des usages pris parmi les fonctions dominantes autorisées doit correspondre à au moins 60 % de la superficie totale de l'aire d'affectation concernée.

9.22 Les activités suivantes ne doivent pas être considérées dans le calcul de ce ratio:

1. Les infrastructures et équipements de transport d'énergie et de télécommunications;
2. Les activités de protection, de conservation, de gestion et de mise en valeur d'habitats fauniques;
3. Les infrastructures associées à la distribution locale de l'électricité, du câble, du téléphone et du gaz naturel, incluant leurs équipements associés;
4. Les infrastructures routières, d'égout et d'aqueduc, incluant leurs équipements associés;
5. Les activités récréatives intensives et extensives;
6. Les activités associées à l'agriculture urbaine;
7. Les usages accessoires ou complémentaires autorisés à un usage principal.

9.5 LES AFFECTATIONS DU SOL DU CENTRE-VILLE

9.5.1 DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

RES

9.23 Cette affectation est attribuée aux secteurs majoritairement résidentiels dont le maintien de la dominante est souhaité. Des activités commerciales et de services de proximité compatibles peuvent également y être autorisées à des fins complémentaires. Ces activités non résidentielles sont préférablement localisées sur une rue ayant un débit de circulation plus élevé et sont facilement accessibles à pied ou à vélo. Les nuisances potentielles sont atténuées par des mesures règlementaires appropriées.

9.24

Activité dominante	Exigences
• Habitation de toutes catégories	<i>i) Compatible au milieu d'insertion en termes d'implantation et de volumétrie.</i>
Activité complémentaire	
• Activité de proximité à l'échelle du voisinage • Activité de degré 0 de compatibilité	<i>i) Compatible au milieu d'insertion en termes d'implantation, volumétrie, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.);</i> <i>ii) Superficie de plancher maximale par établissement commercial ou de service de 200 m²;</i> <i>iii) Superficie de plancher maximale par terrain occupée à des fins commerciales et de services de 500 m² (si plus d'un établissement).</i>
Dispositions particulières	
• Dans l'aire d'affectation RES-7, les activités de cote 0 de compatibilité sont également autorisées et la superficie maximale par terrain occupée à des fins commerciales et de services est limitée à 1000 m². • Dans l'aire d'affectation RES-7, l'implantation des constructions dans le secteur de la Pointe doit tenir compte des percées visuelles depuis les bâtiments résidentiels de la rue De La Barre. • Dans l'aire d'affectation RES-13, la hauteur d'un bâtiment ne peut excéder 4 étages. • Dans les aires d'affectation RES-9, RES-10, RES-11 et RES-12, la hauteur d'un bâtiment ne peut excéder 3 étages.	

9.5.2 MIXTE

MIX

9.25 Cette affectation est attribuée aux portions du centre-ville, notamment dans le Cœur urbain, où une mixité des fonctions, incluant l'activité résidentielle, est souhaitée afin de créer des milieux de vie compacts, complets et dynamiques.

9.26 L'offre commerciale répond à des besoins dont les niveaux de desserte varient en fonction du jour et de leur localisation. Elle est préférablement concentrée aux intersections, à proximité des points d'accès au transport en commun et intégrée à des bâtiments mixtes occupés par une activité résidentielle.

9.27

Activité dominante	Exigences
• Habitation de toutes catégories • Activité de proximité • Activité structurante • Activité de degré 0, I et II de compatibilité	i) <i>Présence d'au moins quatre familles d'activités (habitation, commerce, service, bureau, institution et communautaire) pour l'ensemble des zones constituant une telle aire d'affectation;</i> ii) <i>Compatible au milieu d'insertion en termes d'implantation, volumétrie, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Activité complémentaire	
• Activité de degré III de compatibilité	i) <i>S'apparente à une activité de bureau (ex. informatique, conception multimédias, télécommunications, recherche, laboratoire, etc.);</i> ii) <i>Aucune transformation, fabrication ou manutention de produits;</i> iii) <i>Aucun entreposage extérieur.</i>

Dispositions particulières

- Les services à l'auto ne sont autorisés que dans les aires d'affectation MIX-3, MIX-4 et MIX-5.
- Les grandes surfaces commerciales et les services de mécanique automobile ne sont pas autorisés dans l'aire d'affectation MIX-1.
- Dans l'aire d'affectation MIX-4, tout projet de redéveloppement intégrant la fonction résidentielle doit intégrer un parc s'inspirant du concept d'aménagement illustré à la carte 10.
- Dans l'aire d'affectation MIX-1, tout projet de redéveloppement réalisé sur les terrains localisés à l'est de la rue Saint-Charles Ouest (stationnement) dans le secteur du Cœur urbain ou sur le site localisé au sud du boulevard La Fayette dans le secteur du Collège (stationnement) doit intégrer un parc s'inspirant des concepts d'aménagement illustrés aux cartes 7 et 11.
- Dans l'aire d'affectation MIX-5, la hauteur maximale d'un bâtiment ne peut excéder 4 étages.
- Dans l'aire d'affectation MIX-4, la hauteur maximale d'un bâtiment ne peut excéder 6 étages.

9.5.3 COMMERCIALE DE PROXIMITÉ

COP

9.28 Cette affectation du sol est attribuée aux immeubles limitrophes à la rue Sainte-Hélène qui accueillent ou peuvent accueillir un regroupement significatif d'établissements permettant une desserte en biens et services d'utilité courante (de proximité) pour le voisinage ou le quartier. La fonction résidentielle y est autorisée, mais la vocation économique doit demeurer dominante.

9.29

Activité dominante	Exigences
• Activité de proximité • Activité de degré 0, I et II de compatibilité	i) <i>Compatible au milieu d'insertion en termes d'implantation, volumétrie, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.);</i> ii) <i>Superficie de plancher maximale par terrain occupée à des fins commerciales et de services de 1000 m² (si plus d'un établissement). Pour une épicerie ou une pharmacie, cette superficie maximale est de 1500 m²;</i> iii) <i>Service à l'auto interdit.</i>
Activité complémentaire	
• Habitation de toutes catégories	i) <i>Compatible au milieu d'insertion en termes d'implantation, volumétrie, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Ratio de dominance	
Au moins 60 % de l'aire d'affectation doit être réservée aux activités dominantes. Un bâtiment mixte (usage résidentiel accompagné d'une activité dominante autorisée) est considéré comme une activité dominante	
Dispositions particulières	
• Dans l'aire d'affectation COP-6, la hauteur d'un bâtiment doit être entre 2 et 3 étages.	

9.5.4 PUBLIQUE ET INSTITUTIONNELLE

PUI

9.30 Cette affectation du sol est attribuée aux grands regroupements de services publics, institutionnels et communautaires. Elle vise à reconnaître le rôle structurant de ces derniers.

9.31

Activité dominante	Exigences
• Activité de proximité • Activité structurante	i) <i>De nature communautaire;</i> ii) <i>Reliée à la santé, aux services sociaux ou à l'enseignement;</i> iii) <i>Compatible au milieu d'insertion en matière d'implantation, volumétrie, circulation générée, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Activité complémentaire	
• Habitation de toutes catégories et service d'hébergement	
• Activité de proximité • Activité de degré 0 et I de compatibilité	i) <i>Soutient les activités autorisées;</i> ii) <i>Compatible au milieu d'insertion en matière d'implantation, volumétrie, circulation générée, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Dispositions particulières	
• Dans les aires d'affectation PUI-15 et PUI-23, la hauteur maximale d'un bâtiment ne peut excéder 4 étages. • Seules les activités associées à l'enseignement scolaire primaire et secondaire sont autorisées comme usage principal sur les lots 2 630 692, 2 630 693 et 2 632 413.	

9.5.5 PARC ET ESPACE VERT**PEV**

9.32 Cette affectation du sol est attribuée aux grands espaces verts récréatifs et places publiques du centre-ville. Elle vise à reconnaître la présence des parcs, des espaces verts et des grands équipements récréatifs qui contribuent à la qualité des milieux de vie.

9.33

Activité dominante	Exigences
• Activité récréative intensive	<i>i) Compatible au milieu d'insertion en matière d'implantation, volumétrie, circulation générée, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Activité complémentaire	
• Activité de proximité • Activité structurante à l'échelle ville • Activité de degré 0 et I de compatibilité	<i>i) De soutien ou complémentaire aux activités dominantes autorisées;</i> <i>ii) Compatible au milieu d'insertion en matière d'implantation, volumétrie, circulation générée, stationnement, affichage et nuisance (bruit, achalandage, circulation, etc.).</i>
Dispositions particulières	
Aucune disposition particulière supplémentaire	

9.5.6 PROTECTION ET MISE EN VALEUR**PMV**

9.34 Cette affectation du sol est attribuée à une portion du parc Marie-Victorin. Elle vise à reconnaître cet écosystème d'intérêt écologique qui nécessite à la fois protection et mise en valeur (utilisation compatible à des fins récréative ou de loisir).

9.35

Activité dominante	Exigences
• Activité récréative extensive	<i>i) En lien direct avec la protection et la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt écologique;</i> <i>ii) Ponctuelle ou linéaire;</i> <i>iii) Constructions et aménagements respectent la capacité d'accueil de l'écosystème d'intérêt écologique. Seules les constructions légères (kiosque, mirador, petit bâtiment d'accueil ou de services, etc.) sont autorisées.</i>
Activité complémentaire	
• Activité de proximité • Activité de degré 0 de compatibilité	<i>i) Soutient les activités dominantes autorisées (location d'équipement, interprétation, accueil, etc.);</i> <i>ii) Constructions et aménagements respectent la capacité d'accueil de l'écosystème d'intérêt écologique. Seules les constructions légères (kiosque, mirador, petit bâtiment d'accueil ou de services, etc.) sont autorisées.</i>
Dispositions particulières	
Aucune disposition particulière supplémentaire.	

9.6 PROJECTIONS DE DÉVELOPPEMENT ET SEUILS DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

- 9.36 Des densités d'occupation du sol sont déterminées pour chacune des aires d'affectation du centre-ville identifiées à la carte 13 et sont exprimées par un seuil minimum de densité résidentielle brute.
- 9.37 L'application des seuils de densité résidentielle prescrits au présent PPU se fait conformément aux dispositions prévues au Plan d'urbanisme de Longueuil.
- 9.38 Les densités proposées se justifient par le fort potentiel de développement et de redéveloppement du centre-ville et sa desserte exceptionnelle en transport collectif. La densité résidentielle la plus forte se retrouve dans les secteurs du Cœur urbain et de la Pointe. Une modulation des seuils de densité est proposée à proximité des milieux de vie établis pour assurer une intégration harmonieuse du développement.
- 9.39 Les projections de développement présentées au tableau des « Projections de développement résidentiel » qui suit sont calculées en fonction de ces seuils de densité minimums et permettent de démontrer le respect de l'atteinte du seuil minimum prescrit au Schéma pour ce secteur, soit 110 log./ha. En effet, si l'ensemble des sites identifiés à la carte 14 était développé à des fins résidentielles, environ 9 090 nouveaux logements pourraient être implantés dans le centre-ville. Ceci correspond à une densité nette de 276 log./ha ou brute de 221 log./ha.

9.40

TABLEAU : PROJECTIONS DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

AIRE D'AFFECTATION	SUP. NETTE ¹ (ha)	SUP. NETTE APPLICABLE ² (ha)	DENSITÉ BRUTE MIN. (log. /ha)	DENSITÉ NETTE MIN. (log. /ha)	LOGEMENTS POTENTIELS ³
MIX-1	13,8	10,2	350	438	4 210
MIX-2	2,6	1,7	100	125	215
MIX-3	3,3	2,9	250	313	995
MIX-4	4,9	4,9	100	125	630
MIX-5	2,7	1,4	60	75	110
RES-7	9,5	9,5	200	250	2 385
RES-8	0,9	0,9	200	250	215
RES-13	1,0	0,8	75	94	75
PUI-14	1,2	0,6	350	438	265
TOTAL	39,9	32,9		276	9 090

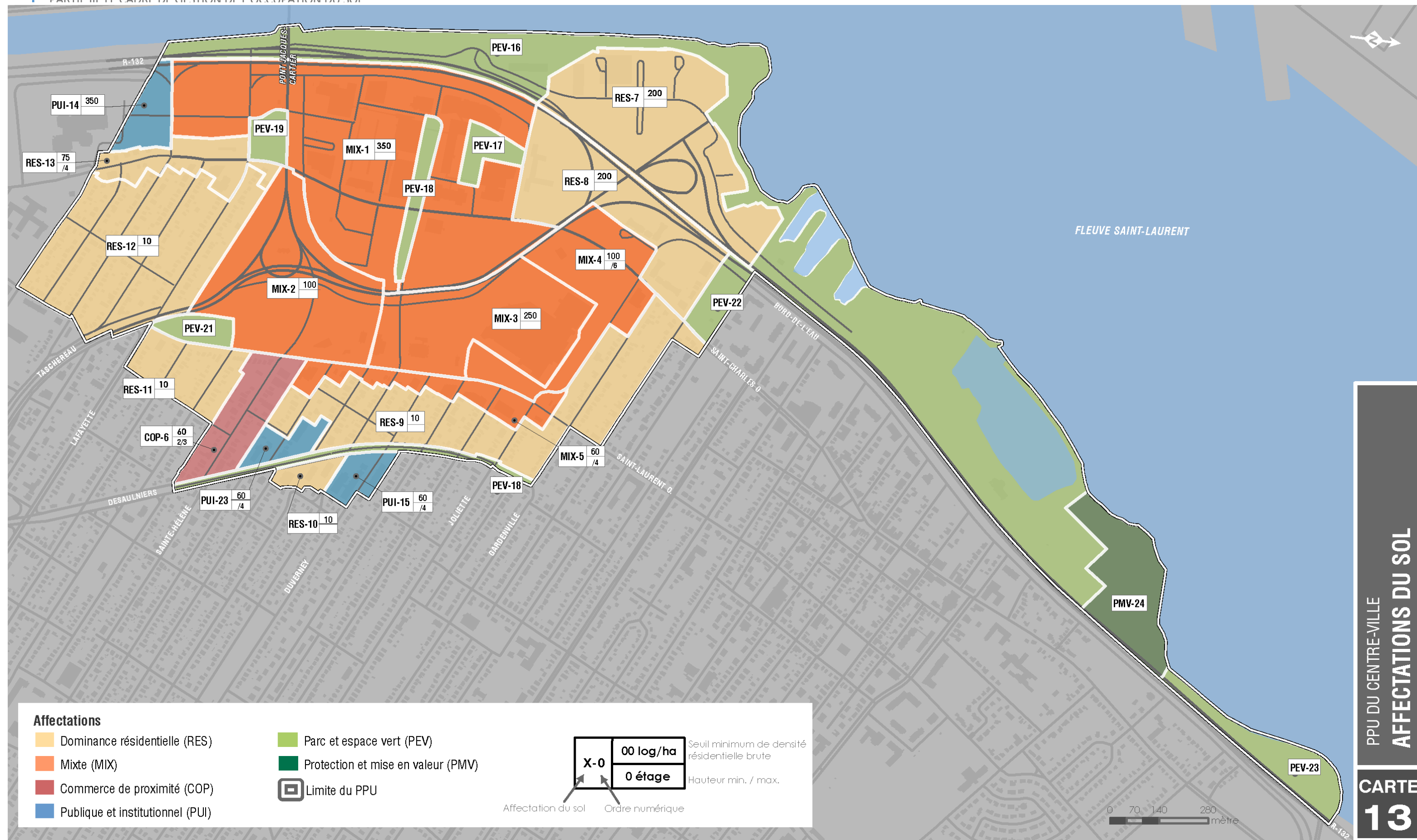
NOTES

- ¹ Compte tenu du contexte fortement urbanisé du centre-ville, des superficies nettes ont été utilisées puisque le réseau viaire est essentiellement en place. Pour les plus grands sites où l'aménagement de rues est requis, la superficie de ces dernières ont été retirées (en se basant sur les concepts illustrés ailleurs dans ce PPU).
- ² Pour les sites de développement et de redéveloppement mixtes, une proportion de 50 % de la superficie de certains terrains a été retirée lors du calcul des densités.
- ³ Un nombre plus élevé de logements potentiels (par rapport au seuil de densité minimum prescrit) tient compte de projets réalisés depuis le 1^{er} janvier 2012.

- 9.41 Le concept d'aménagement préconisé par le PPU permet un potentiel d'implantation d'environ 150 000 m² de bureaux au sein du Cœur urbain.

9.7 RÈGLES D'INTERPRÉTATION

- 9.42 Sauf pour la carte 13, les cartes et les images du PPU ne sont présentées qu'à titre indicatif. Elles traduisent une vision conceptuelle et les grands principes de l'aménagement préconisé pour le centre-ville. Elles ne doivent donc pas être utilisées de manière stricte lors de l'analyse de projets de modification réglementaire ou de projets de développement.
- 9.43 Les points cardinaux employés dans le PPU sont réels et non usuels (le fleuve est situé à l'ouest du territoire visé et non au nord).



10 LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER

10.1 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT

- 10.1 Au fil des dernières années, le développement s'est accentué dans le centre-ville redynamisant particulièrement le Cœur urbain. Cependant, l'offre en superficies vacantes disponibles à des fins de développement demeure restreinte (lorsqu'on exclut les terrains occupés par des aires de stationnement). Environ 24 hectares de terrains ont un potentiel de développement (requalification). Ces opportunités de développement se concentrent principalement sur des terrains actuellement occupés par de vastes stationnements de surface (secteurs du Cœur urbain et du Collège) ou par des terrains vacants (secteur de la Pointe).
- 10.2 Le centre-ville recèle par ailleurs un grand potentiel de redéveloppement, soit une consolidation, une requalification ou une optimisation des superficies bâties. Une superficie d'environ 32 hectares pourrait potentiellement être transformée et offrir des espaces permettant d'accueillir de nouveaux bâtiments à vocation résidentielle, commerciale, institutionnelle ou de bureau, mais également des espaces voués à la récréation et à la socialisation.
- 10.3 Les terrains à développer ainsi que les sites potentiels de redéveloppement sont identifiés à la carte 14.





Partie IV

La stratégie de mise
en œuvre

11 MISE EN OEUVRE

11.1 LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

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

11.2 TRAME URBAINE

1. Reconfiguration des **accès** et des **sorties** du **réseau routier supérieur** afin de ségréguer les circulations associées à ces réseaux, de désenclaver le secteur de la Pointe et de retisser la trame urbaine du centre-ville en dégagant de nouveaux sites de développement;
2. Création d'un **réseau** de **voies** de circulation **locales** propre au centre-ville, favorisant la **perméabilité** des déplacements locaux et la mise en valeur des sites de développement;
3. Création d'un milieu de vie et d'emploi et d'un lieu de destination centré sur **l'Esplanade**;
4. Consolidation des **liens actifs** convergeant vers le Cœur urbain en optimisant la sécurité et le confort des usagers;
5. Optimisation de l'emprise dédiée aux **transports actif et collectif** par un partage équitable de la voie publique;
6. Traitement des **intersections priorisant** et **sécurisant** les déplacements **actifs**;
7. **Perméabilité cyclable** et **pédestre** dans le centre-ville, particulièrement vers le Cœur urbain et dans le secteur de la Pointe afin d'assurer une accessibilité à la promenade riveraine depuis la rue Pierre-Dupuy et le chemin de la Rive;
8. Mesures de **mitigation** (design des intersections, feux, signalisation, etc.) limitant la **circulation de transit** dans les rues locales (telles rues Rouville et Pierre Dupuy).

11.3 AMÉNAGEMENT

1. Intégration d'un **mobilier urbain** distinctif, mais en cohésion avec celui proposé dans les autres portions de la centralité de ville et respectant les principes suivants : durabilité, encombrement minimal, alignement, design et cohérence d'ensemble;
2. Sécurisation des espaces publics et des parcours actifs par des aménagements, une **signalisation** et un **éclairage** adéquats;
3. **Affichage dynamique** du domaine public structurant pour l'animer et informer la population;
4. Dynamisation de **l'Esplanade** par l'introduction d'éléments et d'aménagements assurant son **animation** entre les grands événements (terrasses, art public, fontaines, patinoire, etc.);
5. **Programmation diversifiée** tenant compte des attentes et besoins des résidents du centre-ville;
6. Création d'une **identité** propre au centre-ville par la disposition **d'œuvres publiques** (programmation permanente ou éphémère) et par le déploiement d'un **plan lumière** portant une signature distincte;

7. Mise en valeur **d'espaces ciblés** (tels sorties du métro, portes d'entrée du centre-ville, parvis du Complexe culturel) par un **éclairage distinctif**;
8. Mise en valeur et traitement distinctif des **portes d'entrée** de ville depuis le pont Jacques-Cartier et la R-132 (art public, aménagement, etc.);
9. Optimisation des **espaces vacants** situés sous le pont Jacques-Cartier et du viaduc La Fayette, le cas échéant, à des fins publiques, récréatives, paysagères ou autres;
10. Mise en réseau des **espaces publics** et intégration, le cas échéant, des **espaces privés** commerciaux et institutionnels;
11. Mise en place d'éléments **repères** pouvant être perçus du fleuve;
12. Protection et valorisation des **vues** sur le fleuve et vers Montréal.

11.4

MOBILITÉ

1. Intégration des principes **d'accessibilité universelle** dans l'aménagement du domaine public;
2. Attention portée au **design** et à **l'intégration** des infrastructures et des équipements de transport (échangeur, abribus, etc.);
3. Modernisation des **passerelles** existantes traversant la R-132 (accessibilité universelle et confort, notamment);
4. Actualisation, modernisation et déploiement du réseau de **passerelles inter-édifices** existant (accessibilité universelle, etc.) afin de renforcer cet élément signature du centre-ville;
5. Aménagement d'un **parcours actif** et **récréatif** continu en rive (promenade riveraine) reliant de manière sécuritaire, confortable et attractive le centre-ville au pôle Roland-Therrien, à Saint-Lambert et Boucherville (sentier Oka – Mont-Saint-Hilaire);
6. Construction d'une **passerelle** dans le prolongement de l'Esplanade permettant de relier le Cœur urbain aux berges du fleuve (et au secteur de la Pointe);
7. Construction d'une **passerelle** assurant un lien actif direct et sécuritaire entre la Place Longueuil et le Cœur urbain et optimisation des **accès** (actifs) au centre commercial existant;
8. Réaménagement de la rue **Saint-Charles Ouest**, entre l'Esplanade et la rue Joliette, en un **boulevard** intégrant les **modes actifs**;
9. Prolongement du **boulevard La Fayette** (axe multimodal) vers le secteur de la Pointe;
10. Aménagement d'un **lien piétonnier confortable** longeant la rue Pierre-Dupuy pour assurer la connectivité active du secteur de la Pointe vers le Cœur urbain (et le métro);
11. Aménagement d'un **lien actif sécuritaire** le long de la R-134 (boulevard Taschereau) vers le pont Jacques-Cartier et les secteurs du Cœur urbain et de la Place Longueuil;
12. Mise en œuvre d'un système de **guidage dynamique** des automobilistes vers les stationnements intérieurs **mutualisés**;
13. **Embellissement** des corridors de **transport actif** par des aménagements et du **mobilier** confortables;
14. Implantation d'une **signalétique** facilitant l'orientation des usagers dans l'ensemble centre-ville;
15. Attention portée à l'intégration des nouvelles **infrastructures routières** (viaducs La Fayette et Saint-Charles, notamment) au milieu récepteur;

16. Évaluation des lieux potentiels à la localisation de nouveaux **débarcadères** permettant d'accroître le nombre d'arrêts desservis par la **navette fluviale**;
17. Installation de **bornes** pour la **recharge** de véhicules électriques ou hybrides.

11.5

ENVIRONNEMENT

1. Implantation **d'infrastructures vertes** en interaction avec les **infrastructures grises** (gestion des eaux de ruissellement, notamment);
2. Réhabilitation et **renaturalisation** des rives;
3. **Protection** et **mise en valeur** de **l'herbier aquatique** du parc Marie-Victorin ainsi que de l'ensemble des rives, de la faune et de la flore de l'écosystème riverain;
4. Gestion des **plantes envahissantes** et bonification de la **biodiversité** par des mesures adéquates de plantation et d'entretien.

11.6

VERDISSEMENT

1. Amélioration de l'aspect visuel et du confort du domaine public par la **plantation d'arbres** et des **aménagements paysagers** offrant une qualité de vie accrue aux résidents et visiteurs du centre-ville;
2. Création d'un **grand espace riverain** proposant plusieurs ambiances : naturelle au parc Marie-Victorin, urbaine à la Pointe (esplanade), polyvalente au pied de la passerelle (vers Cœur urbain) et plus naturelle au sud de cette dernière;
3. **Verdissement de l'Esplanade** assurant une répartition équilibrée des zones d'ombre et de lumière;
4. Aménagement de **parcs** et d'**espaces verts** répondant aux **besoins** variés des résidents et des visiteurs (détente, loisirs, parc canin, etc.);
5. Intégration de **l'agriculture urbaine** sous toutes ses formes, en tenant compte du contexte du centre-ville, lors de la planification de nouveaux espaces verts ou du réaménagement de parcs existants. Compte tenu de la compacité du secteur, une offre adéquate en jardins communautaires ou collectifs doit être prévue;
6. Création de **deux nouveaux parcs de quartier** dans les secteurs du Collège et de la Place Longueuil;
7. Agrandissement du **parc Marie-Victorin** à même une partie du chemin de la Rive et des aires de stationnement et d'entreposage;
8. Concentration des **activités d'accueil** du parc Marie-Victorin (stationnement, bâtiment d'accueil, etc.) à son entrée pour maximiser son aménagement;
9. Optimisation des espaces occupés par les marinas, les stationnements et la halte de véhicules récréatifs à des fins **récréotouristiques** (publiques);
10. Amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité du **parc Gilles-Latulippe** en portant une attention à ses accès, particulièrement depuis l'Esplanade;
11. Réalisation d'aménagements paysagers dans les **espaces résiduels** du réseau routier supérieur (talus, fossés, etc.) de façon qu'ils s'intègrent davantage au centre-ville et contribuent à son verdissement général;
12. Utilisation des **espaces résiduels** entre le boulevard La Fayette et le pont Jacques-Cartier à des fins d'espace vert, voire récréatives;
13. Aménagements paysagers en bordure du réseau supérieur afin de diminuer **leurs impacts visuel et sonore**;

14. Transformation de l'aménagement paysager ceinturant la **station de pompage** de la Voie maritime en espace vert accessible;
15. Verdissement de la rue Sainte-Hélène afin d'en améliorer le paysage urbain et de réduire les effets d'**îlot de chaleur**.

11.7

ÉTUDES

1. Évaluation du **potentiel récréotouristique** du secteur du parc Marie-Victorin (créneaux porteurs, etc.);
2. Évaluation des besoins en **stationnements** en particulier dans le Cœur urbain;
3. Optimisation de l'**accessibilité** au centre-ville, de la **fluidité** du **transport collectif** vers et depuis le Terminus Longueuil, de la **sécurité et du confort** des **déplacements actifs** et l'évaluation des **impacts du développement** et des interventions proposées sur le **réseau routier** supérieur;
4. Optimisation de la **desserte** des **véhicules de livraison** et de la cueillette des ordures notamment dans le Cœur urbain.

11.2 LES BALISES D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRALES

11.8 Cette section présente les balises qui traduisent les principes et les moyens de mise en œuvre du projet d'aménagement et qui guideront la planification, l'aménagement et le développement de l'ensemble du centre-ville. La réglementation d'urbanisme verra à traduire ces balises notamment en dispositions réglementaires ou, le cas échéant, en objectifs et critères de plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA).

11.9 TRAME URBAINE

1. Retissage de la trame urbaine par une **optimisation** des sites occupés par les espaces de **stationnement**;
2. **Intensification** de l'occupation du sol (densité, compacité).

11.10 IMPLANTATION

1. Implantation assurant l'**encadrement** du domaine public et favorisant l'**échelle du piéton**, particulièrement en bordure de l'Esplanade, tout en laissant un espace suffisant pour la réalisation d'aménagements paysagers en bordure du domaine public;
2. Attention portée à l'impact des **volumes** de grande hauteur (implantation et orientation) sur l'**ensoleillement** des espaces dédiés aux piétons;
3. Attention portée à l'impact microclimatique des bâtiments de façon à réduire les **effets éoliens** dans les espaces dédiés aux piétons;
4. **Modulation** des **hauteurs** de bâtiment permettant d'assurer leur **intégration** avec les milieux de vie avoisinants;
5. Orientation et implantation des bâtiments tenant compte des **contraintes sonores** associées aux infrastructures routières.

11.11 AMÉNAGEMENT

1. Aménagements **conviviaux**, **sécuritaires** et au design **distinctif** favorisant l'échelle du piéton et du cycliste;
2. Positionnement des **aires de détente** extérieures de manière à utiliser les bâtiments comme écran acoustique, réduisant ainsi leur exposition au bruit autoroutier;
3. Réduction des **contraintes de bruit** associées aux infrastructures autoroutières par des aménagements adéquats (mur, talus, écran végétal, etc.);
4. Conception d'aménagements extérieurs introduisant des bruits « positifs » (bruissement des feuilles, fontaines, etc.) contribuant ainsi à réduire la **perception du bruit** provenant du réseau routier supérieur;
5. Réduction de la **vélocité** du vent par l'ajout d'obstacles (arbres, bâtiments, écrans, etc.);
6. Intégration des principes d'**accessibilité universelle**;
7. Aménagement d'une quantité suffisante de **stationnements** pour **vélos**;
8. Mise en place de mesures encourageant la **mutualisation des espaces de stationnement**;
9. Priorisation de l'aménagement de **stationnements** intérieurs;

10. Harmonisation de l'éclairage extérieur avec la signature souhaitée pour le centre-ville, tout en réduisant la **pollution lumineuse**;
11. Installation de **bornes** pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides;
12. Prise en compte de l'**élément éolien** dans les aménagements (sculpture, drapeau, etc.);
13. Réduction du nombre et de la largeur des **entrées charretières** donnant sur une piste cyclable;
14. **Perméabilité** des aménagements et des aires de stationnement pour une gestion optimale des eaux de pluie;
15. Mise en place de normes assurant une **rétenction** écoresponsable des eaux de ruissellement et de fonte;
16. **Intégration** des aménagements privés à ceux du domaine public, notamment à l'Esplanade, au Complexe culturel, à l'esplanade riveraine et le long de la promenade riveraine (fluidité et continuité des aménagements);
17. Intégration de projets d'**agriculture urbaine** à même les aménagements.

11.12

ARCHITECTURE ET DESIGN

1. Conception **architecturale durable** (performance environnementale et rendement économique);
2. Factice **architecturale** et **matériaux** promouvant l'excellence;
3. **Volumétrie** du cadre bâti rythmée et modulée (basilaire, décrochés, etc.) à l'échelle du piéton et des quartiers limitrophes;
4. **Traitement** des **façades** latérales et arrière des bâtiments en cohérence avec la façade principale en termes de composition et de traitement;
5. Distinction dans le **traitement des portions du bâtiment** à vocations distinctes, tout en assurant une unité d'ensemble dans la composition architecturale pour tout bâtiment présentant une mixité de fonctions;
6. **Animation des façades** donnant sur le domaine public;
7. Utilisation judicieuse et harmonieuse de la **mise en lumière** des bâtiments, des constructions et des aménagements pour animer le centre-ville;
8. **Mesures de mitigation** lors de la conception des bâtiments et des aménagements implantés dans les zones de contraintes sonores associées au réseau routier supérieur;
9. **Aires de services** non visibles de la rue ou situées à l'intérieur du bâtiment;
10. Dissimulation de tout **élément de mécanique** du domaine public par un écran ou un aménagement paysager;
11. **Affichage** sobre et de qualité graphique;
12. **Affichage** intégré à l'architecture des façades et tenant compte de la dynamique urbaine du milieu;
13. Harmonisation et cohérence de l'**affichage** des édifices à occupants multiples;
14. Aménagement de **toits verts** ou à albédo élevé (blanc ou gris);
15. Intégration des principes d'**accessibilité universelle** dans la conception des bâtiments et des aménagements.

11.13

VERDISSEMENT

1. Réalisation d'**aménagements attrayants** notamment par la plantation d'arbres et des aménagements paysagers assurant une qualité de vie aux résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du centre-ville;
2. **Plantation d'arbres** de manière à bonifier la canopée urbaine;
3. Présence marquée d'**espaces verts** dans les projets de développement répondant aux **besoins** variés des résidents;
4. Réalisation d'**aménagements paysagers** en bordure du réseau routier supérieur et des espaces résiduels afin de diminuer leur impact visuel;
5. Privilégier l'aménagement d'**espaces accessibles** en bordure du domaine public;
6. **Mise en réseau**, lorsque possible, des espaces privés commerciaux et institutionnels avec les espaces publics du centre-ville;
7. Implantation d'**infrastructures vertes** en interaction avec les infrastructures grises (gestion des eaux de ruissellement et de fonte);
8. **Diversification** des essences dans les aménagements paysagers afin d'augmenter la **biodiversité** et créer des **ambiances et des paysages** variés;
9. Utilisation de **végétaux** adaptés au milieu;
10. Intégration de l'**agriculture urbaine** à même les projets de développement;
11. Intégration paysagère des aires de stationnement hors rue de surface.

11.14

FONCTION

1. **Mixité** horizontale et verticale des usages, notamment dans le Cœur urbain;
2. **Offre variée** en **habitations** en termes de **typologie** et d'**abordabilité** en conformité avec la stratégie applicable à cet effet sur l'ensemble du territoire de Longueuil. D'ici l'adoption d'une telle stratégie, la Ville évaluera l'opportunité d'inclure une offre en logements abordables, sociaux ou familiaux lors des transactions impliquant ses terrains;
3. **Offre optimale** en **services communautaires** de proximité;
4. Articulation des **commerces de proximité** et d'ambiance (restaurants, terrasses, etc.) le long du domaine public pour favoriser son animation.

11.3 LES BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES

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

11.16

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DU CŒUR URBAIN

Une destination animée, recherchée et effervescente • une station intermodale où le piéton est au centre des décisions d'aménagement • un pôle culturel attractif et distinctif • un milieu de vie de qualité et complet unifié avec le fleuve

11.17

IMPLANTATION

1. Implantation des bâtiments **encadrant** le **domaine public** en réduisant les espaces résiduels entre les constructions;
2. Priorisation des espaces bénéficiant du meilleur **ensoleillement** pour l'installation de terrasses;
3. Éviter les **entrées charretières** et **débarcadères** le long de la rue Saint-Charles Ouest et de l'Esplanade;
4. **Concentration** des plus **hauts bâtiments** au centre du Cœur urbain et intégration harmonieuse dans le paysage;
5. Planifier des **espaces publics** en quantité et superficie **suffisantes** pour compenser la compacité du développement.

11.18

ARCHITECTURE ET DESIGN

1. Interdiction de **murs aveugles** au rez-de-chaussée des bâtiments face à l'Esplanade et à la rue Saint-Charles Ouest;
2. Ouverture des **façades commerciales** (vitrines) le long de **l'Esplanade** permettant un accès direct aux commerces et services et favorisant l'animation du domaine public. L'extension des activités commerciales vers l'extérieur (ex. : terrasses, placotoirs) est encouragée;
3. Orientation des **façades** des bâtiments vers le domaine public;
4. Encadrement de l'installation de tout nouveau **panneau-réclame** autoroutier.

11.19

AMÉNAGEMENT

1. Encadrement de l'installation de tout nouveau **panneau-réclame autoroutier**.

11.20

FONCTION

1. Accroissement de **l'animation** de l'espace public en favorisant des commerces et services générateurs d'activités au rez-de-chaussée des bâtiments de l'Esplanade et des bâtiments limitrophes au Terminus Longueuil;
2. Intégration d'**habitations** supplémentaires afin d'habiter davantage le Cœur urbain à l'extérieur des heures d'affaires;
3. Consolidation de la place accordée aux **piétons** en interdisant certains usages favorisant l'utilisation de l'automobile tels que les services à l'auto;
4. Limiter l'accroissement de **l'offre commerciale** aux sous-secteurs du Terminus et de l'Esplanade.

11.21

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DE LA POINTE

Un quartier résidentiel en rive unique et intégré à son environnement • une architecture distinctive • des aménagements paysagers remarquables • une passerelle pour des liens actifs sécuritaires et confortables

11.22

IMPLANTATION

1. Présence dominante de **bâtiments de grande hauteur** (compacité) afin de préserver les vues depuis le Cœur urbain;
2. Implantation des bâtiments (tours effilées, distances entre les bâtiments) tenant compte des **percées visuelles** depuis le Cœur urbain;
3. Aménagement de **basilaires** le long des voies de circulation et de la promenade riveraine pour assurer une échelle **humaine** et limiter les **contraintes sonores** et de **vent**;
4. **Orientation des bâtiments** permettant d'optimiser les vues vers le fleuve et les autres points de vue d'intérêt;
5. **Lotissement** tenant compte de la création d'un parc, d'une esplanade et d'une promenade en rive.

11.23

AMÉNAGEMENT

1. Proposer des aménagements réduisant les **contraintes sonores** associées au réseau routier supérieur;
2. Interdiction d'installation de nouveaux **panneaux-réclame** autoroutiers.

11.24

ARCHITECTURE ET DESIGN

1. **Signature architecturale** s'inspirant du site et du milieu naturel et récréatif dans lequel le projet s'inscrit;
2. Interdiction de **murs aveugles** au rez-de-chaussée des bâtiments face à l'esplanade riveraine;
3. Traitement **architectural particulier** du bâtiment situé sur la pointe (bâtiment phare);
4. Exigences normatives : bâtiment de **6 étages** minimum (à l'exception des basiliaires).

11.25

FONCTION

1. Habitations de **typologie variée**;
2. Offre de **commerces et de services de proximité** le long de l'esplanade riveraine desservant les résidents et les visiteurs;
3. Offre de **services professionnels** aux rez-de-chaussée des bâtiments implantés le long de la rue Pierre-Dupuy.

11.26

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DU PARC MARIE-VICTORIN

Des berges publiques accessibles et attractives • un héritage à partager appartenant aux Longueuillois • un parc métropolitain d'envergure tourné vers le fleuve • un parcours actif continu en rive

11.27

IMPLANTATION

1. Restriction de construction se limitant à des **bâtiments d'accueil et de loisirs** répondant aux besoins des clientèles récréatives et culturelles;
2. **Intégration des constructions** au milieu récepteur à dominance naturelle et récréative.

11.28

AMÉNAGEMENT

1. Proposer des **aménagements réduisant les contraintes sonores** associées au réseau routier supérieur;
2. Interdiction d'implantation de nouveaux **panneaux-réclame autoroutiers**.

11.29

FONCTION

1. **Commerces et services** répondant aux besoins des clientèles du parc.

11.30

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DE LA PLACE LONGUEUIL

Un quartier mixte axé sur la qualité de vie urbaine • un retissage en espace urbain • une connectivité piétons-cyclistes accrue avec le Cœur urbain • une activité commerciale consolidée

11.31

TRAME URBAINE

1. **Retissage** des portions moins dynamiques du centre commercial à des fins résidentielles et développement des **espaces récupérés** suite à la reconfiguration de la rue Saint-Charles Ouest;
2. **Redéveloppement des sites commerciaux** en bordure de la rue Saint-Laurent Ouest (remembrement, optimisation, etc.).

11.32

IMPLANTATION

1. **Intégration** des nouveaux bâtiments aux milieux de vie adjacents;
2. Implantation au sol favorable à l'aménagement **d'espaces verts** (cours intérieures, notamment).

11.33

AMÉNAGEMENT

1. Réduction des superficies dédiées au **stationnement de surface** hors rue;
2. Encadrement de l'implantation de tous nouveaux **panneaux-réclame autoroutiers**.

11.34

ARCHITECTURE ET DESIGN

1. **Modulation** des **hauteurs** du cadre bâti (croissance des hauteurs vers la rue Saint-Charles Ouest);
2. **Rapprochement des bâtiments** en frontage des rues Saint-Charles Ouest, Joliette et Saint-Laurent Ouest.

11.35

VERDISSEMENT

1. Intégration d'**îlots de verdure** dans les aires de **stationnement** permettant de diminuer les îlots de chaleur;
2. Aménagement d'un **parc de quartier** desservant le nouveau milieu de vie;
3. Intégration de **plantation d'arbres** et **d'aménagements paysagers** en frontage du domaine public.

11.36

FONCTION

1. Consolidation de **l'offre commerciale et de services** sur le site du centre commercial en **complémentarité** avec celle du Cœur urbain et de la rue Saint-Charles Ouest;
2. Création d'un **milieu de vie complet**;
3. Consolidation du **pôle des écoles**.

11.37

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DU COLLÈGE

Un quartier résidentiel qui profite des plus belles vues sur le centre-ville de Montréal • une intégration harmonieuse de l'échangeur La Fayette • un lien piéton-cycliste sécuritaire, habité et convivial entre le Collège Champlain et le métro

11.38

TRAME URBAINE

1. Interdiction **d'entrées charretières** le long du boulevard La Fayette entre la R-132 et la rue Saint-Charles Ouest.

11.39

IMPLANTATION

1. Orientation des bâtiments permettant d'**optimiser les vues** vers Montréal;
2. Intégration des bâtiments, particulièrement le long de la rue Saint-Charles Ouest, par une **modulation** des **hauteurs** et des **gabarits**.

11.40

AMÉNAGEMENT

1. Encadrement de l'implantation de nouveaux **panneaux-réclame autoroutiers** et **interdiction d'implantation de tels panneaux** le long du côté ouest (fleuve) de la R-132.

11.41

FONCTION

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

11.42

BALISES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DU PONT

Une porte d'entrée accueillante et distinctive • un retissage à des fins résidentielles ou mixtes • une empreinte au sol des voies de circulation réduite • une rue Sainte-Hélène revitalisée

11.43

IMPLANTATION

1. **Retissage** à des fins résidentielles ou mixtes des **terrains récupérés** par la reconfiguration des voies d'accès au pont;
2. **Encadrement de la rue Saint-Laurent Ouest** par des bâtiments de plus grands volumes et une implantation près la rue.

11.44

AMÉNAGEMENT

1. Revitalisation du **cadre bâti** et des aménagements de **l'espace public** de la rue **Sainte-Hélène**;
2. Encadrement de l'implantation de nouveaux **panneaux-réclame** autoroutiers près des accès au pont;
3. Relocalisation ou, le cas échéant, dissimulation, depuis les voies de circulation, des **aires d'entreposage** de la SPJCC.

11.45

VERDISSEMENT

1. Verdissement des **cours d'écoles**.

11.46

FONCTION

1. Consolidation de la **vocation résidentielle** de la rue Saint-Laurent Ouest;
2. Consolidation de la **vocation commerciale** de la rue Sainte-Hélène et introduction de la fonction résidentielle, le cas échéant;
3. Consolidation du **pôle des écoles**.

12 CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

12.1 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

- 12.1 La réalisation de la vision préconisée par ce PPU nécessitera des interventions concertées de la part des partenaires publics et privés du secteur. La Ville se réserve le droit de procéder à l'acquisition de tout immeuble qui pourrait s'avérer nécessaire pour soutenir la mise en œuvre 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.
- 12.2 La Ville décrète donc, par ce PPU, un programme d'acquisition d'immeubles. Tous les immeubles situés dans le territoire du PPU peuvent faire l'objet d'acquisitions pour les fins prévues au paragraphe précédent.

© 2018, Ville de Longueuil. Tous droits réservés.

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



Annexe

ANNEXE I

LES NOTES BIBLIOGRAPHIQUES ET CRÉDITS

1. **Édifice du métro, inspiration de la Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
2. **Milieu de vie compact à Vancouver, Canada**, www.vancouver.sun.com/business/City+backed+commercial+properties+Olympic+Village+sold+million/9243419/story.html, 12 avril 2017
3. **Typologie résidentielle variée. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
4. **Terrasse au rez-de-chaussée du Federation Square, Melbourne, Australie.**, www.pps.org/blog/it-takes-great-places-to-create-great-architecture, 12 avril 2017
5. **Une mixité de fonctions, inspiration de la Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
6. **Lieu favorisant la socialisation. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
7. **Exemple d'école non conventionnelle. Entrepôt Mac Donald à Paris**, http://www.tess.fr/sites/default/files/styles/photo_projet/public/contenu/projet/photos/entrepots_macdonald_-cguillaume_satre_-_web04.jpg?itok=q0pQPKrq
8. **Activités pour enfants et familles. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
9. **Un grand espace riverain, inspiration de la Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
10. **Projection d'un événement sur l'Esplanade**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
11. **Terrasses commerciales, Chicago**
Ville de Longueuil
12. **Pirrama Park, Sydney, Australie**, www.furnasslandscaping.com.au
13. **Verdissement des emprises publiques, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
14. **Un Complexe culturel, inspiration de la Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
15. **Un campus universitaire, inspiration de la Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
16. **Mise en valeur des vues fluviales. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
17. **Lien cyclable et piétonnier en rive**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
18. **Parc Marie-Victorin, Longueuil**
Ville de Longueuil
19. **Passerelle piétons-vélos et point de repère. Longueuil**
Ville de Longueuil
20. **Aménagement d'espaces dédiés au transport actif**, www.pinterest.com/pin/403212972872598218, 18 avril 2017
21. **Parcours piétonnier et lieu de repos, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil

22. **Voie cyclable et large trottoir, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
23. **Voie cyclable sur rue, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
24. **Promenade en rive, Cairns, Australie**, www.australia.com/en/facts/weather/cairns-weather.html, 12 avril 2017
25. **Exemple de stationnement couvert pour vélos. Pays-Bas**, <http://www.cdandrews.com/2014/07/metro-musings-theatre-district-station.html>
26. **Passerelle interquartiers à Rio de Janeiro, Brésil**, www.pinterest.com/pin/304555993524072791, 12 avril 2017
27. **Exemple de passerelle, Madrid, Espagne**, www.perraultarchitecture.com/fr/projets/2550-passerelle_arganzuela.html, 13 avril 2017
28. **Plan concept de la passerelle du Pont de Nogent. France**, <https://94.citoyens.com/2015/les-travaux-du-pont-de-nogent-prevus-au-premier-semester-2017,15-09-2015.html>
29. **Facture visuelle distinctive du Terminus d'autobus à New York, États-Unis**, www.pinterest.com/pin/257268197441506671, 12 avril 2017
30. **Arrêt d'autobus aménagé, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
31. **Abri d'autobus, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
32. **Abribus original, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
33. **Boulevard intégrant les modes actifs. Avenue Prince, Ottawa**, www.ecologyottawa.ca/complete-streets, 12 avril 2017
34. **Stationnement étagé Engelenschanze, Munster, Allemagne**, www.decoist.com/2013-03-12/stunning-parking-garage-designs, 12 avril 2017
35. **Cohabitation des différents modes de transport, avenue Prince, Ottawa, Canada**, www.ecologyottawa.ca/complete-streets, 12 avril 2017
36. **Bâtiment résidentiel dense, Laval, Canada**, www.skyscraperpage.com/forum/showthread.php?t=131776&page=51, 18 avril 2017
37. **Stationnement étagé intérieur. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
38. **Traverse sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
39. **Place publique favorisant le repos des piétons au pied d'un basilaire. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
40. **Lien piétonnier sous un pont. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
41. **Terminus d'autobus étagé (Express Bus Terminal), Tokyo, Japon**, www.seejapan.co.uk/jnto_consumer/media/press-releases/press-release-detail/16-04-07/new-transportation-hub-in-tokyo, 13 avril 2017

42. **Parc du Mont-Royal, Montréal, Canada**, www.landezine.com/index.php/2010/09/salamander-playground, 13 avril 2017
43. **Place publique articulée autour d'un aménagement paysager. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
44. **Terrasses commerciales au rez-de-chaussée. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
45. **Tours d'habitations en rive, inspiration Vision 2035**, Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
46. **Quartier résidentiel compact en rive, Vancouver, Canada**, www.googlemaps.ca, 13 avril 2017
47. **Espace public de type esplanade (Hunters Point Park), New York, États-Unis**,
www.lepamphlet.com/2013/09/27/hunters-point-south-waterfront-park/hunters-point-park-phase-1-8,
13 avril 2017
48. **Agora en bordure du lac Michigan. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
49. **Promenade en rive. Rivière Chicago. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
50. **Parcs des angéliques en bordure de la Garonne à Bordeaux, France**, www.sudouest.fr/2015/10/10/le-parc-aux-angeliques-s-etend-a-bordeaux-2150717-3228.php
51. **Aménagement en rive à Jack Evans Boat Harbour, Tweed Head, Australie**,
www.landezine.com/index.php/2011/09/tweeds-landscape-architecture/05-jack-evans-boat-harbour-photo-simon-wood, 18 avril 2017
52. **Sentier en rive**. Vision centre-ville 2035, Longueuil, février 2017
53. **Passerelle multimodes actifs au parc Marie-Victorin. Longueuil**
Ville de Longueuil
54. **Bâtiment mixte, Toronto, Canada**, www.realtyqueento.com/2013/09/duke-condos-the-junction, 18 avril 2017
55. **Modulation des hauteurs d'un bâtiment, Vancouver, Canada**, www.omegamechanical.ca/projects/ubc-cypress-pine-house-wesbrook-place, 13 avril 2017
56. **Œuvre « La Vélacité des lieux », Entrée Montréal-Nord, boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, Montréal, Canada**, www.ville.montreal.qc.ca/culture/blogue/une-oeuvre-dart-la-hauteur-dune-entree-de-ville, 13 avril 2017
57. **Aménagement d'un parc sous un viaduc, Chicano Park, San Diego, États-Unis**,
www.upwoods.wordpress.com/2011/03/15/let-the-people-speak-let-the-people-be-heard, 13 avril 2017
58. **Nouvel aménagement proposé pour l'entrée de ville de Montréal par le pont Jacques-Cartier, Montréal, Canada**, www.ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,142699115&_dad=portal&_schema=PORTAL,
13 avril 2017
59. **Rez-de-chaussée dynamique, rue University, Toronto, Canada**,
www.urbantoronto.ca/news/2012/12/global-house-be-globally-made-over-icon, 13 avril 2017
60. **Terrasse ouverte sur la rue**, www.pinterest.com/pin/430586414349768308, 18 avril 2017
61. **Aménagements urbains à échelle humaine, rue Garibaldi, Lyon, France**. www.projets-architecte-urbanisme.fr/rue-garibaldi-lyon-reamenagement-apaise-projet, 13 avril 2017
62. **Terrasses ombragées. Chicago, États-Unis**

Ville de Longueuil

63. **Main Street Garden Park, Dallas, États-Unis**, www.pinterest.com/pin/112097478195303962, 13 avril 2017
64. **Place Jean-Paul-Riopelle, Quartier international de Montréal, Canada**, www.tourisme-montreal.org/What-To-Do/Attractions/quartier-international-de-montreal, 13 avril 2017
65. **Promenade Samuel-de-Champlain, Québec, Canada**, www.landarchs.com/promenade-samuel-de-champlain-presents-the-perfect-gift, 13 avril 2017
66. **Lien cyclable et piétonnier le long de la rive, Québec, Canada**, www.ledevoir.com/politique/ville-de-quebec/427942/ville-de-quebec-la-promenade-samuel-de-champlain-se-heurte-a-l-autoroute, 13 avril 2017
67. **Skatepark sous un viaduc, Stokholm, Suède**, www.pinterest.com/pin/455074737321531202, 13 avril 2017
68. **Mur d'escalade, Parc Millennium, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
69. **Le pont de la paix, Tbilissi, Géorgie, États-Unis** www.floornature.eu/le-pont-de-la-paix-michele-de-lucchi-6484, 13 avril 2017
70. **Pont piétonnier, Vancouver, Canada**, www.pinterest.com/pin/227713324885719743, 13 avril 2017
71. **Passerelle BP, Parc Millennium, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
72. **Passerelle au centre commercial Beaugrenelle, Paris, France**, www.v-p.com/fr/projects, 13 avril 2017
73. **Ruches au parc Millennium. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
74. **Rue Bloor, Toronto, Canada**, www.urbantoronto.ca/news/2010/06/bloor-street-revitalization-looking-very-promising, 13 avril 2017
75. **Agriculture urbaine sur les toits**, www.limmobilierdunmondequichange.fr/agriculture-urbaine-la-ville-potager-du-futur, 13 avril 2017
76. **Agriculture urbaine sur la High Line, New York, États-Unis**, www.thehighline.org, 13 avril 2017
77. **Milieu urbain et infrastructure verte, Lyon, France**, www.hortweek.com/uk-landscape-management-professionals-can-learn-french-tree-charter/arboriculture/article/1354650, 13 avril 2017
78. **Plaza Santa Barbara, Madrid**, www.pinterest.com/pin/474848354438177153, 13 avril 2017
79. **Fontaines et verdure. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
80. **Jardin de pluie, Montréal, Canada**, www.catalyseurbaine.com/le-triangle-namur-jean-talon-phase-1-test-des-jardins-de-pluie-dans-la-rue-mountain-sights-le-23-juin-2016, 13 avril 2017
81. **Mur végétal, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
82. **Projection sous un pont, Milan, Italie**, www.coroflot.com/kriola/lighting-projects, 13 avril 2017
83. **Luminaires de rue, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
84. **Place Émilie-Gamelin, Montréal, Canada**, www.canoe.ca/divertissement/artscene/nouvelles/archives/2015/05/20150507-180645.html, 13 avril 2017
85. **Quartier des spectacles, Montréal, Canada**, www.quartierdesspectacles.com/fr/blogue/258/parcours-lumiere-leclairage-comme-vecteur-identite, 13 avril 2017

86. **Exemple d’affichage urbain moderne. France**, <http://www.panocolor.fr/produit-R-totem.php>
87. **Jalonnement dynamique au centre-ville de Québec, Canada**, www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201409/08/01-4798278-des-panneaux-diffuseront-des-messages-sur-la-circulation-au-centre-ville-de-quebec.php, 13 avril 2017
88. **Panneaux signalétiques. Dublin**, <http://www.fwdesign.com/dublin-docklands>
89. **Mobilier urbain tactile**, www.digilor.fr/mobilier-urbain-tactile-ses-opportunites, 13 avril 2017
90. **Art public « Les Girouettes », Shanghai, Chine**, www.galerieloft.com/artiste/philippe-hiquily-3, 13 avril 2017
91. **Art public intégré au mobilier**, www.pinterest.com/pin/487373990903857505, 13 avril 2017
92. **Calder’s Flamingo. Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
93. **Whiteout de Erwin Redl. Madison square. New York**, <https://www.archiscene.net/art/erwin-redl-whiteout-2017/>
94. **Art public en Allemagne**, www.eugenelsa.unblog.fr/2013/10/10/oeuvres-dart-dissimulees-dans-le-paysage-urbain, 13 avril 2017
95. **Galerie d’art sous un viaduc, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil
96. **Supports à vélos originaux**, www.lepamphlet.com/2012/01/28/support-a-velo, 13 avril 2017
97. **Crown fontain. Parc Millennium, Chicago, États-Unis**
Ville de Longueuil