

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE
LONGUEUIL

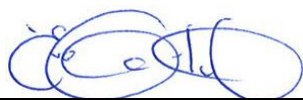
ANNEXE C

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
(PPU) DU SECTEUR LE MOYNE

Version à jour en date du 23 janvier 2020

18 Septembre 2012

Préparé par :



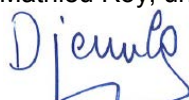
Ève Chabot, urbaniste

Vérifié par :



Mathieu Roy, urbaniste

Préparé par :



Djemila Hadj-Hamou, urbaniste

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	1
2.	Lecture du territoire.....	4
2.1	Bref historique du territoire	4
2.2	Constats et problématiques	5
2.2.1	Portrait socio-économique	5
2.2.2	Portrait du cadre bâti et d'aménagement	7
2.2.3	Portrait des conditions de transport et de circulation	21
2.3	Enjeux d'aménagement et de développement	41
2.3.1	Analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces	41
3.	Parti d'aménagement	49
3.1	Principes directeurs	49
3.1.1	Des principes directeurs émanant de la démarche participative	49
3.1.2	Les principes directeurs	49
3.2	Orientations, objectifs et moyens d'action	51
3.3	Concepts et balises d'aménagement.....	57
3.3.1	Démarche	57
3.3.2	Concepts d'aménagement	58
4.	Affectations détaillées du sol.....	87
4.1	Règles d'interprétation des affectations détaillées du sol	87
4.1.1	Interprétation générale	87
4.1.2	Interprétation des aires d'affectation et des fonctions autorisées	87
4.1	Affectation résidentielle de faible et moyenne densité.....	91
4.2	Affectation commerciale	91
4.3	Affectation mixte 1	92
4.4	Affectation mixte 2	93
4.5	Affectation institutionnelle.....	94
5.	Critères réglementaires de mise en œuvre	95
5.1	Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	95
5.2	Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)	96

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Analyse de l'armature commerciale – Rue Saint-Louis	7
-------------	---	---

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Secteur d'étude	1
Figure 1.2	Secteur prioritaire	2
Figure 2.1	Plan pour fins d'assurance, 1952.....	4
Figure 2.2	Carte de Saint-Lambert, 1913	4
Figure 2.3	Usages résidentiels sur la rue Saint-Louis.....	11
Figure 2.4	Architecture hétéroclite sur la rue Saint-Louis	11
Figure 2.5	Bâtiments sur la rue Saint-Georges	12
Figure 2.6	Passage à niveau sur la rue Saint-Georges	21
Figure 2.7	Emprise et mobilier actuels – Rue Saint-Louis.....	27
Figure 2.8	Rue Saint-Louis.....	28
Figure 2.9	Gabarits 2H et 3H, rue Saint-Louis.....	29
Figure 2.10	Rue Saint-Georges	30
Figure 2.11	Emprise et mobilier actuels – Rue Saint-Georges	31
Figure 2.12	Gabarit, rue Saint-Georges.....	32
Figure 3.1	Coupe du domaine public projeté – Secteur Saint-Louis	59
Figure 3.2	Plan image du secteur Saint-Louis - tronçon ouest	63
Figure 3.3	Plan image du secteur Saint-Louis - tronçon est	63
Figure 3.4	Plan de la rue Saint-Louis – intersection avec la rue Victoria.....	64
Figure 3.5	Perspective de la rue Saint-Louis – Place Victoria.....	64
Figure 3.6	Perspective de la rue Saint-Louis – Développement projeté à l'intersection des rues Victoria et Saint-Louis.....	65
Figure 3.7	Perspective de la rue Saint-Louis – Aire de stationnement	65
Figure 3.8	Perspective de la rue Saint-Louis – Terrasses	66
Figure 3.9	Plan image du pôle communautaire Saint-Maxime	71
Figure 3.10	Plan image du secteur du dépôt à neige	75
Figure 3.11	Perspective du secteur du dépôt à neige – vue à partir du nord-ouest.....	76
Figure 3.12	Perspective 2 du secteur du dépôt à neige – vue à partir du nord-est.....	76

LISTE DES PLANS

Plan 1	Morphologie urbaine.....	9
Plan 2	Hauteurs	13
Plan 3	Utilisation du sol – Secteur prioritaire	17
Plan 4	Espaces sous-utilisés.....	19
Plan 5	Réseau de circulation.....	23
Plan 6	Camionnage.....	25
Plan 7	Stationnement et entrées charretières sur la rue Saint-Louis.....	35
Plan 8	Circuits d'autobus.....	37
Plan 9	Réseau des espaces publics et liens actifs	39
Plan 10	Synthèse – Potentiels et contraintes	45
Plan 11	Secteurs de planification détaillée	47
Plan 12	Diagramme conceptuel – Secteur Saint-Louis	61
Plan 13	Diagramme conceptuel – Secteur pôle St-Maxime	69
Plan 14	Diagramme conceptuel – Secteur dépôt à neige	73
Plan 15	Réseau des espaces publics et des liens actifs	79
Plan 16	Secteurs de la rue Saint-Louis – Références d'aménagement.....	81
Plan 17	Secteur du dépôt à neige – Références architecturales	83
Plan 18	Secteur des pôles communautaires – Références d'aménagement.....	85
Plan 19	Affectation du sol	89

LISTE DES ACRONYMES

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Revitalisation urbaine intégrée (RUI)

Analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces (AFOM)

1.

INTRODUCTION

En mars 2008, une démarche de **revitalisation urbaine intégrée (RUI)** a été amorcée par l'agglomération de Longueuil afin d'entreprendre des actions concertées en vue d'améliorer le milieu de vie et les conditions socio-économiques des résidents des secteurs de son territoire ayant besoin de revitalisation. À cette fin, cinq secteurs prioritaires d'intervention ont été identifiés, dont une partie du quartier Le Moyne. Ce secteur est situé dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil.

Pour ce faire, un comité local pour la revitalisation du secteur Le Moyne a été formé en janvier 2009. Composé de citoyens du secteur, de porte-paroles d'organismes communautaires et de représentants politiques et professionnels de la Ville de Longueuil, ce comité avait pour mandat de consulter la population afin d'élaborer et d'encadrer la réalisation d'un plan d'action identifiant les moyens de mise en œuvre de la stratégie de RUI.

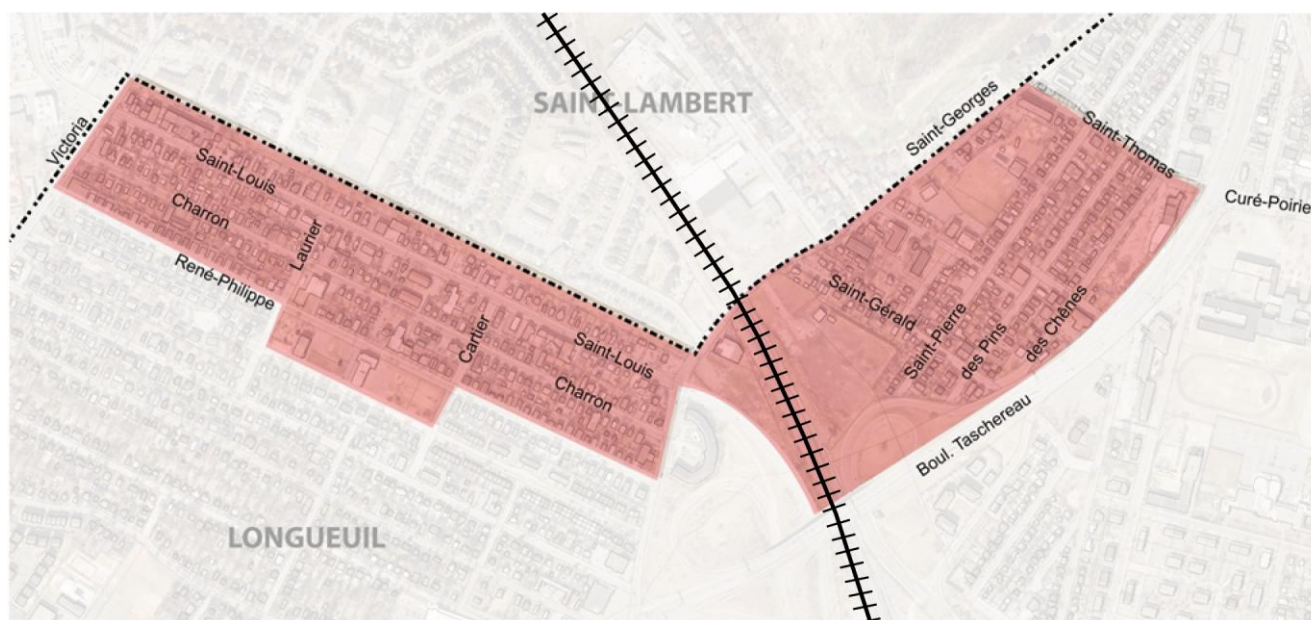


Figure 1.1 Secteur d'étude

L'un des moyens de mise en œuvre proposés par ce plan d'action est l'adoption du présent programme particulier d'urbanisme (PPU). Le PPU est un outil urbanistique de **planification détaillée** qui permet d'identifier des orientations particulières au secteur et de préciser les interventions d'aménagement nécessaires à sa mise en œuvre. Il vise à organiser le territoire de façon à supporter les efforts de revitalisation entrepris par la RUI et à permettre l'aménagement d'un cadre de vie plus convivial et plus sécuritaire.

Le secteur d'étude considéré par l'analyse ayant conduit à l'adoption du présent PPU correspond aux abords de la rue Saint-Louis (paroisse Saint-Maxime) et à la partie de la paroisse Saint-Josaphat située au sud de la rue Saint-Thomas, le tout tel qu'illustré à la

Figure 1.1. Toutefois, les propositions d'aménagement du PPU s'appliquent à l'intérieur d'un secteur restreint correspondant aux abords de la rue Saint-Louis et aux vastes terrains bornant l'emprise de la voie ferrée, le tout tel qu'illustré à la Figure 1.2.

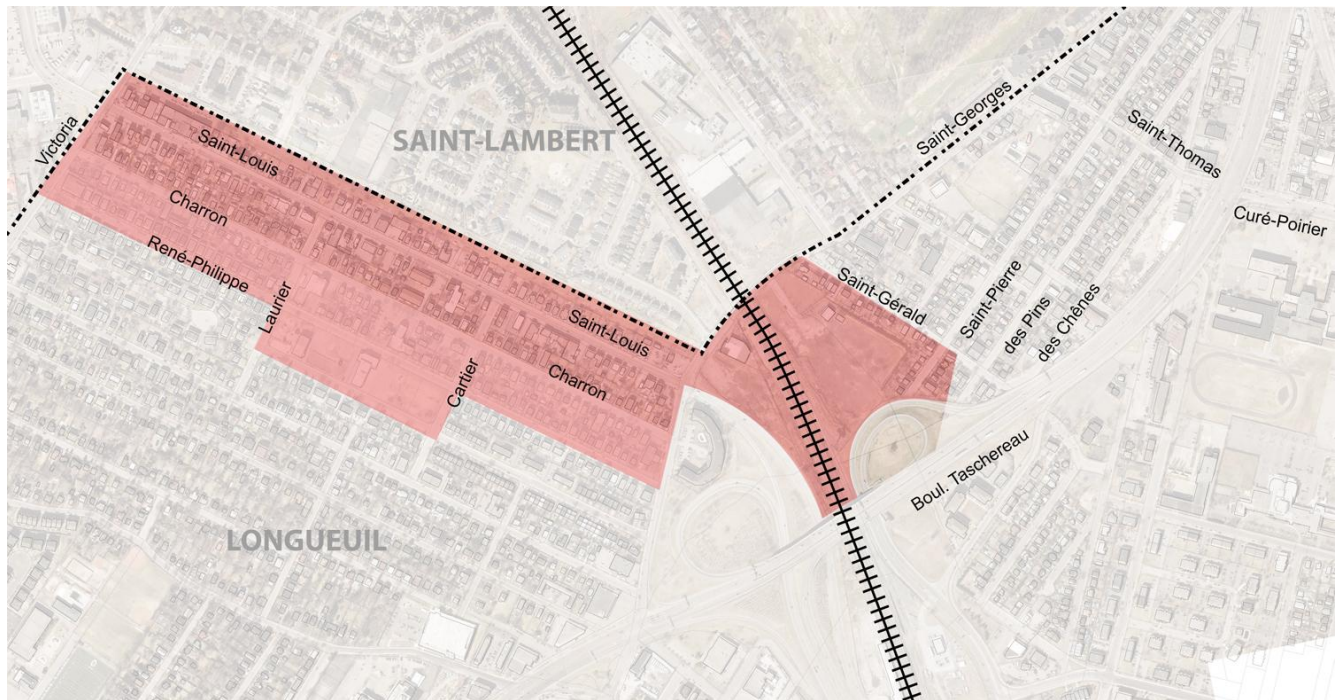


Figure 1.2 Secteur prioritaire

Afin d'éviter que l'élaboration du PPU ne se fasse en vase clos par rapport aux efforts consentis dans le cadre de la RUI, une **démarche participative** a été retenue. En effet, celle-ci a impliqué de façon très serrée le comité local de revitalisation tout en incluant aussi des consultations citoyennes élargies. Ainsi, au démarrage du projet, une visite de terrain avec les membres du comité a permis à ceux-ci d'expliquer et de montrer les principales problématiques qu'ils ont identifiées pour le secteur. Le comité local a d'ailleurs fait état des principaux besoins exprimés pour le quartier dans le cadre des travaux de la RUI, notamment :

- Faire du secteur Le Moyne un lieu d'ancrage pour sa population en créant une véritable vie de quartier;
- Revoir l'aménagement de l'espace et des déplacements;
- Accroître l'attractivité des commerces et favoriser l'implantation de commerces et services de proximité;
- Développer davantage les infrastructures de loisir;
- Accroître et consolider les services communautaires du quartier et briser l'isolement de la population;

- Développer davantage de logements sociaux pour les familles et les personnes âgées;
- Améliorer la sécurité du secteur.

Suite à cette visite, un diagnostic a été élaboré afin d'établir une lecture du territoire sur laquelle le reste du processus a reposé. Ce diagnostic a été présenté lors de l'audit¹ qui a permis au consultant de sonder les membres du comité sur des problématiques propres à quatre grandes thématiques élaborées à partir des besoins soulevés par la RUI, soit :

- La fonction commerciale;
- L'habitation et le développement du secteur;
- Les aménagements et le transport;
- L'identité et la vie communautaire du secteur.

À partir du diagnostic qui a été posé et des résultats de l'audit, des balises d'aménagement préliminaires ont été identifiées afin de guider les interventions à réaliser. Celles-ci ont été précisées dans le cadre de la charrette² de conception qui a permis aux membres du comité d'émettre des propositions de réaménagement concrètes. Les conclusions de la charrette ont par la suite été présentées à la population lors d'une soirée d'information publique au mois de novembre 2011 ainsi qu'à la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Par la suite, un concept d'aménagement a été élaboré et présenté aux membres du comité. Les commentaires du comité ont été pris en compte dans l'élaboration du PPU qui a par la suite été présenté en consultation publique conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Outre la présente introduction, le PPU se divise en quatre sections. Dans un premier temps, le PPU présente le diagnostic qui a été posé et à partir duquel les propositions ont été élaborées. La seconde section, le parti d'aménagement, constitue le cœur du PPU. On y présente les principes directeurs qui émanent de la démarche participative qui a été menée. Par la suite, on y précise les orientations à suivre, desquelles découlent une série d'objectifs qui sont chacun supportés par des moyens de mise en œuvre. Le parti d'aménagement illustre aussi les concepts d'aménagement et précise les balises qui leurs sont associées. Les affectations détaillées du sol, ainsi que leurs fonctions autorisées, sont présentées dans la troisième section. Enfin, la dernière section indique les critères réglementaires nécessaires à la mise en œuvre du PPU.

¹ L'audit fut un atelier d'idéation au cours duquel les membres du comité de revitalisation du quartier ont pu expliquer leur vision du quartier et s'exprimer sur ses problématiques.

² La charrette fut un atelier d'idéation qui a permis aux membres du comité de revitalisation de réfléchir, conjointement avec les experts en urbanisme impliqués dans le projet, à des solutions d'aménagement concrètes pour le quartier, et ce, en considérant le diagnostic qui a été réalisé au préalable.

2.

LECTURE DU TERRITOIRE

2.1

Bref historique du territoire

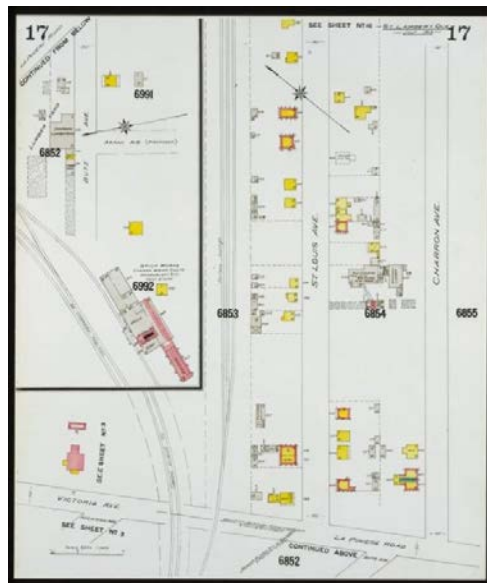


Figure 2.1 Plan pour fins d'assurance, 1952

Territoire au caractère rural au début du XX^e siècle, l'urbanisation du quartier Le Moyne s'est véritablement amorcée à partir des années 1930. L'ouverture du pont Jacques-Cartier (1930) et du boulevard Taschereau (1932) ont alors permis à plusieurs familles ouvrières de Montréal d'accéder à la propriété au sein de ce secteur de la paroisse de Saint-Antoine de Longueuil.³ Dans un premier temps, le développement s'est concentré principalement autour des rues Saint-Pierre et Saint-François pour la desserte paroissiale de Saint-Josaphat et, de l'autre côté de la voie ferrée, au sein de la desserte paroissiale de Saint-Maxime, le long de la rue Saint-Louis puis de la rue Charron. La voie ferrée, constituant une barrière importante entre les deux dessertes paroissiales, a largement contribué à leur développement historique distinct.

À l'image du reste de la paroisse, l'urbanisation du secteur Le Moyne s'est accélérée et s'est étendue au cours de l'après-guerre alors que sa population passa de 2 264 habitants en 1944 à 4 078 habitants en 1951.⁴ Les secteurs Saint-Maxime et Saint-Josaphat furent regroupés en 1949 au sein de la nouvelle municipalité de Le Moyne. Alors que la fondation de cette nouvelle municipalité a permis de regrouper la gestion municipale, la vie paroissiale et communautaire continua de s'articuler de façon distincte pour les deux secteurs, contribuant à forger des identités particulières concurrentes qui perdurent, sous certaines formes, encore aujourd'hui.



Figure 2.2 Carte de Saint-Lambert, 1913

Le Moyne fut fusionnée à la Ville de Longueuil en 2002 (intégrée à l'origine à l'arrondissement Saint-Lambert-Le Moyne) suite à la reconstitution de la Ville de Saint-Lambert, le secteur Le Moyne fut annexé à l'arrondissement du Vieux-Longueuil en 2006.

³ Michel PRATT, *Histoire de la ville de LeMoyne*, Société historique et culturelle du Marigot, 1999, p. 23-24.

⁴ Michel PRATT, *Jacques-Cartier : une ville de pionniers*, Société historique et culturelle du Marigot, 1994, p. 22.

2.2 Constats et problématiques

2.2.1 Portrait socio-économique⁵



Indication d'un milieu défavorisé

La population du secteur Le Moyne a connu une croissance de 6 % de 2001 à 2006, passant de 4 855 à 5 149 habitants. Sa population est caractérisée par une forte proportion de jeunes de 34 ans et moins (43,1 % de la population en 2006). On note toutefois l'enclenchement du processus de vieillissement de la population avec un accroissement de l'importance relative des gens âgés de 55 ans et plus (23,6 % en 2001 et 26 % en 2006). La proportion de gens vivant seuls est très forte dans le quartier, soit 45,9 % comparativement à 31,4 % à l'échelle de la Ville de Longueuil. De plus, la population immigrante a connu une hausse de 3,6 % entre 2001 et 2006 pour atteindre 9 % de la population totale. La part relative de l'immigration récente (moins de 5 ans) est importante puisqu'elle représente 38 % de la population immigrante du secteur.

Le taux d'emploi dans les limites du quartier est de 61,0 %, ce qui est comparable à celui de la Ville de Longueuil, soit 62,2 %. Quant au revenu médian individuel, il est évalué à 20 246 \$ en 2006, une hausse de 5,7 % depuis 2001 alors que le taux d'inflation a augmenté de 10,5 % durant cette même période. Le revenu médian des familles a aussi augmenté en passant de 39 922 \$ à 42 158 \$, une hausse de 5,6 %. Ce revenu médian demeure tout de même nettement inférieur à celui de l'ensemble de la Ville de Longueuil qui se chiffre à 58 007 \$.

À la lecture de ces données socio-économiques, on constate que le quartier Le Moyne constitue un milieu défavorisé. Le taux de scolarisation y est faible avec une proportion de 30,9 % de la population active qui n'a pas obtenu de diplôme d'études secondaires. On note également que 36 % des ménages consacrent une proportion de plus de 30 % de leur revenu au paiement de leur loyer. De plus, le nombre de ménages à faible revenu avant impôt a connu une hausse de 2,3 % entre 2001 et 2006 atteignant une proportion de 34,4 %. Finalement, le taux de monoparentalité qui se situe à 29,6 % est supérieur à la moyenne longueuilloise, évaluée à 20,5 %.



Une détérioration de la qualité des logements

Sur l'ensemble du territoire du secteur Le Moyne, 12,5 % des logements nécessitent des réparations majeures, une hausse de 12,5 % en cinq ans. On note également une hausse du nombre de logements loués de 5,5 %. Les logements possédés ont également subi une hausse, soit 11 % entre 2001 et 2006. Par ailleurs, le loyer mensuel moyen est passé de 480 \$ à 562 \$ en cinq ans, une hausse de 17 %. Finalement, le quartier a observé un fort taux de mobilité entre 2001 et 2006, soit 47,6 %.

⁵ À moins d'indication contraire, les données utilisées pour la section 2.2 ont été tirées du recensement de 2006 réalisé par Statistique Canada. Les données de l'année 2001 proviennent du recensement de 2001 réalisé par Statistique Canada.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Milieu défavorisé et, conséquemment, nécessitant des efforts de revitalisation;
- Proportion élevée de logements nécessitant des réparations majeures combinée à une hausse du loyer mensuel moyen (des interventions sont nécessaires pour garantir des conditions satisfaisantes d'habitabilité).



Analyse de l'armature commerciale

Les commerces du secteur prioritaire d'intervention du quartier Le Moyne sont principalement situés sur la rue Saint-Louis. Le Tableau 2.1 présente l'analyse de l'armature commerciale de cette artère commerciale. Cette méthode d'analyse, développée par la Fondation Rues Principales, permet d'évaluer la diversité commerciale d'une rue et de la comparer à la structure commerciale idéale d'une rue commerciale animée. Cette dernière est identifiée à la colonne *Diversité commerciale idéale (%)*. Une distinction est faite entre les commerces qui offrent des produits et les établissements offrant un service. Les commerces et services sont classés en quatre catégories :

- Achat courant : achat fréquent, souvent impulsif, avec un minimum d'effort et réalisé à courte distance du lieu d'origine (ex : épicerie, pharmacie, banque, etc.).
- Achat semi-courant : achat fréquent, mais moins impulsif, où le consommateur compare davantage les prix entre plusieurs établissements (ex : quincaillerie, vêtement, coiffure, etc.).
- Achat réfléchi : achat peu fréquent qui nécessite une dépense plus importante impliquant une plus grande comparaison dans l'offre des différents établissements (bijoux, services professionnels, réparation mécanique, etc.)
- Restauration et divertissement : Établissement où l'on vend de la nourriture ou des boissons pour consommation sur place ainsi que les autres établissements de divertissement tels les cinémas et les salles de spectacle.⁶

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

⁶ Fondation Rues Principales, « Fiche conseil numéro 12 : La composition commerciale idéale ».

Tableau 2.1 Analyse de l'armature commerciale – Rue Saint-Louis

Analyse de l'armature commerciale - Rue Saint-Louis				
Typologie	Nb de places d'affaires	Diversité comm. relative (%)	Diversité comm. idéale (%)	Constat
Courant	3	5,5	10 à 15	Sous-occurrence
Commerces	2	67	66	
Services	1	33	34	
Semi-courant	17	30,9	29 à 34	Proportion optimale
Commerces	6	35	65	Proportion de commerces semi-courants trop faible par rapport à ceux de services
Services	11	65	35	Plusieurs salons de coiffure
Réfléchi	33	60	33 à 42	Sur-occurrence
Commerces	18	55	35	Proportion de commerces réfléchis trop forte par rapport aux services réfléchis
Services	15	45	65	
Restauration et divertissement	2	3,6	16 à 21	Sous-occurrence



PRINCIPAUX CONSTATS

- Proportion de commerces inadéquate à la création d'une rue d'ambiance :
 - o Peu de commerces de proximité et de restauration;
 - o Surreprésentation de certains types de commerces notamment les salons de coiffure;
- Revitalisation de la rue passe par l'instauration des conditions qui favoriseront l'occupation des locaux par des commerces et services de proximité.

2.2.2

Portrait du cadre bâti et d'aménagement



Morphologie urbaine

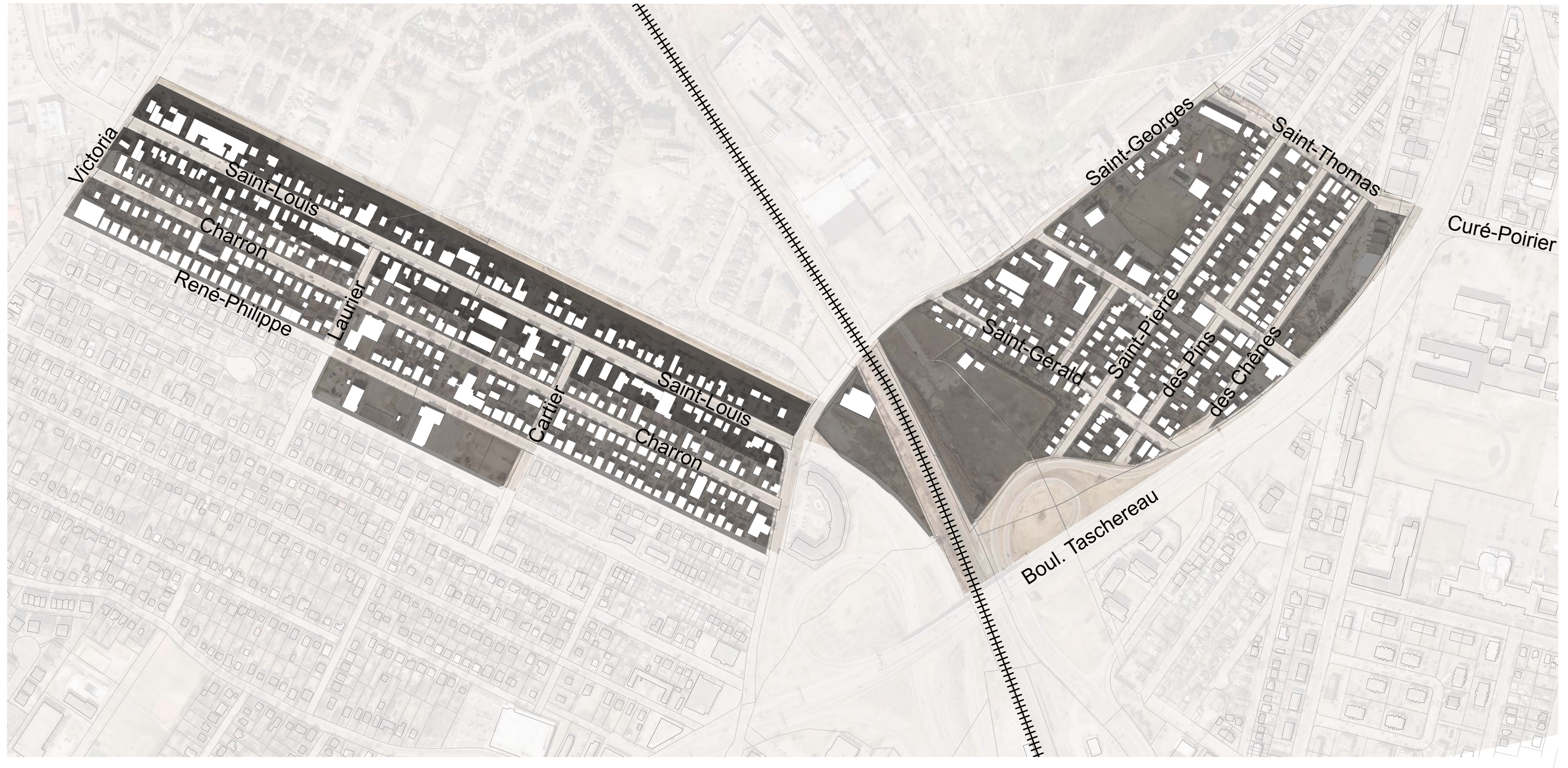
Le Plan 1 illustre la morphologie urbaine du secteur à l'étude. Le secteur d'étude est divisé en deux par le chemin de fer. Bien qu'orthogonales, les trames s'organisent différemment de part et d'autre du chemin de fer et ne subissent pas le même degré de déstructuration. Du côté du secteur Saint-Maxime, le grain bâti est homogène et la trame structurée. Ainsi, le tissu urbain est composé d'une trame de facture résidentielle aux îlots rectangulaires réguliers et supportant divers gabarits de bâtiments de type principalement isolé. L'alignement du cadre bâti sur la rue Saint-Louis est généralement cohérent : le type d'implantation sur cette artère commerciale est assez urbain, soit principalement en front de rue, malgré quelques bâtiments implantés en fond de lot.

Pour sa part, la trame du secteur Saint-Josaphat est perturbée par plusieurs éléments tels que le site de l'ancien dépôt à neige, le vaste îlot du parc Bariteau (implanté en arrière-lot), la bretelle d'accès du boulevard Taschereau ainsi que la voie ferrée. Le grain bâti y est hétérogène et on y observe des bâtiments de gabarit plus important. L'organisation de l'espace n'est pas sans rappeler une trame de type villageoise ce qui confère au secteur une identité unique.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Le secteur Saint-Josaphat est fortement enclavé par la présence d'infrastructures de transport. Le retissage de la trame urbaine, notamment au sein du secteur de l'ancien dépôt à neige, permettrait de réduire le degré de déstructuration du quartier.
- Le parc Bariteau, principal poumon vert du secteur Saint-Josaphat, est enclavé par le tissu résidentiel. Il y a nécessité de le désenclaver.
- La trame de la rue Saint-Louis est généralement bien structurée malgré certaines implantations en fond de lot. La faible superficie des terrains rend difficile l'aménagement d'aire de stationnement et d'espace vert sur les terrains privés.
- Présence d'un parc-école dans le secteur Saint-Maxime dont l'utilisation par les résidents du secteur pourrait être davantage facilitée.





Cadre bâti

Le Plan 2 montre que le secteur d'étude est principalement occupé par des bâtiments de un à deux étages (bâtiments isolés, d'un logement ou plus), mais on note également la présence de quelques bâtiment de trois étages et plus. L'architecture des bâtiments sur la rue Saint-Louis est plutôt hétéroclite et les usages résidentiels sont parsemés parmi les commerces. On observe ces deux caractéristiques sur les Figures 2.3 et 2.4.

Sur la rue Saint-Louis, on remarque toutefois une dominance de petits bâtiments de deux étages de style urbain en brique comportant un toit plat. Certains de ces bâtiments, résidentiels d'origine, ont été transformés en commerces. On y retrouve également des bâtiments, plus modernes, à caractère commercial de gabarit important et revêtus généralement de matériaux autres que la brique, comme le vinyle ou l'aluminium, sans référence au milieu existant. Ces bâtiments se situent généralement à l'intersection de rues transversales. On note également un manque d'intégration de l'affichage commercial sur l'artère ainsi qu'un niveau d'entretien variable. Cette observation s'applique également à l'apparence des rez-de-chaussée commerciaux.



Figure 2.3 Usages résidentiels sur la rue Saint-Louis



Figure 2.4 Architecture hétéroclite sur la rue Saint-Louis

Dans les zones résidentielles du secteur Saint-Maxime, la hauteur des bâtiments est assez homogène. Les bâtiments comportant plusieurs logements y sont plus nombreux que dans le secteur Saint-Josaphat. Ce dernier secteur est caractérisé par une forte présence d'habitations unifamiliales d'un étage. La rue Saint-Georges est marquée par l'implantation d'édifices de plus grand gabarit (4 à 6 étages) qui, à l'exception du bâtiment de l'office municipal d'habitation ayant front sur la rue Saint-Thomas, sont situés du côté ouest de la rue Saint-Georges sur le territoire de la Ville de Saint-Lambert.



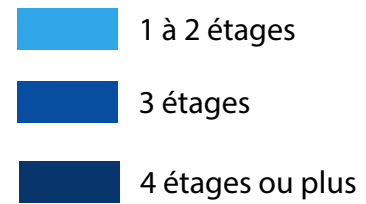
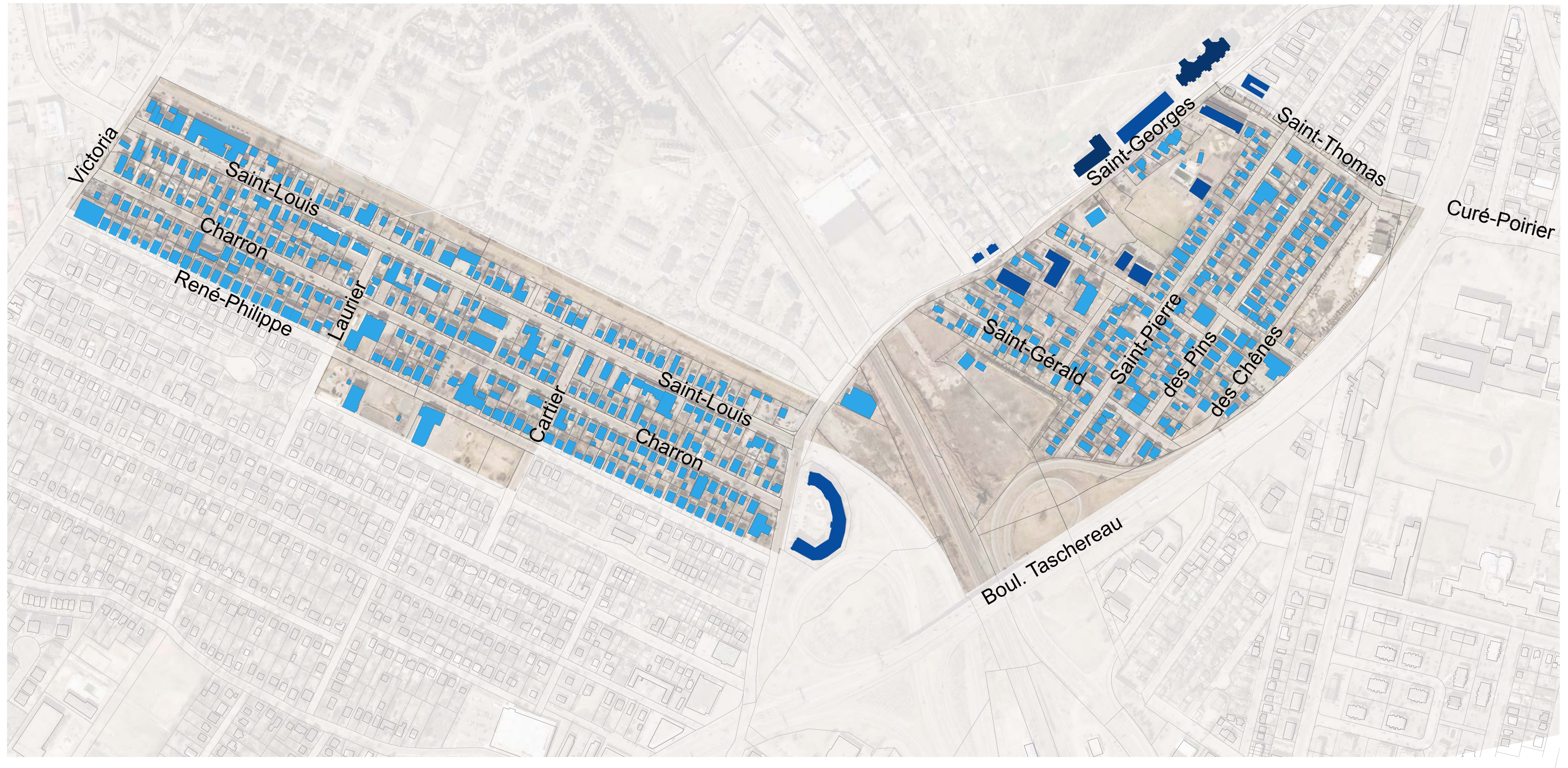
Figure 2.5 Bâtiments sur la rue Saint-Georges

Source : Google Maps, 2012



PRINCIPAUX CONSTATS

- Présence d'un caractère architectural d'origine à mettre en valeur sur la rue Saint-Louis;
- L'alignement du cadre bâti sur la rue Saint-Louis est bien structuré, malgré quelques bâtiments implantés en fond de lot qui pourraient faire l'objet d'une reconstruction;
- La présence d'enseignes commerciales détachées peu adaptées aux piétons et la qualité générale de l'affichage nuisent à l'attrait commercial de la rue Saint-Louis.;





Utilisation du sol

Le Plan 3 illustre les types d'usages présents dans le secteur prioritaire. La rue Saint-Louis constitue la seule véritable rue commerciale du secteur. On note une problématique de cohabitation des résidences et autres usages commerciaux entre autre avec les commerces liés à l'automobile (vente de véhicules automobiles, garage, etc.). De plus, la fonction commerciale y est diffuse et peu concentrée en raison de la fonction résidentielle qui brise la continuité commerciale. On note la présence de plusieurs salons de coiffure ainsi que la quasi-absence de restaurant. Ainsi, le manque de commerces et services de proximité nuit à l'attractivité commerciale de la rue Saint-Louis. Dans le secteur Saint-Josaphat, on retrouve aussi une pochette commerciale aux abords de l'intersection des rues Saint-Pierre et Saint-Thomas.

Les usages communautaires et institutionnels se concentrent en deux endroits au sein du secteur d'étude, soit autour de l'église Saint-Maxime et de l'église Saint-Josaphat. La desserte institutionnelle, communautaire et de loisir s'articule autour de ces deux pôles.

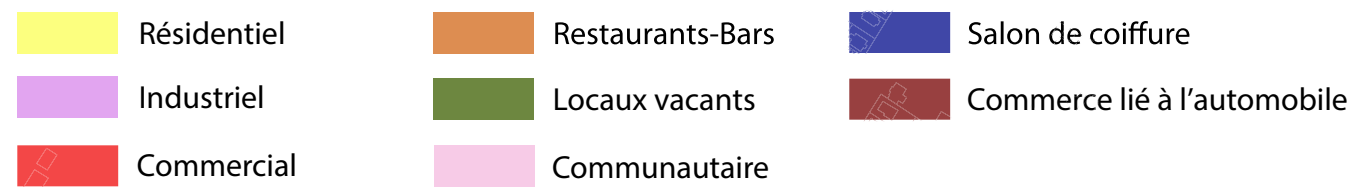
Le Plan 4 illustre les espaces sous-utilisés propices à une requalification et restructuration urbaine :

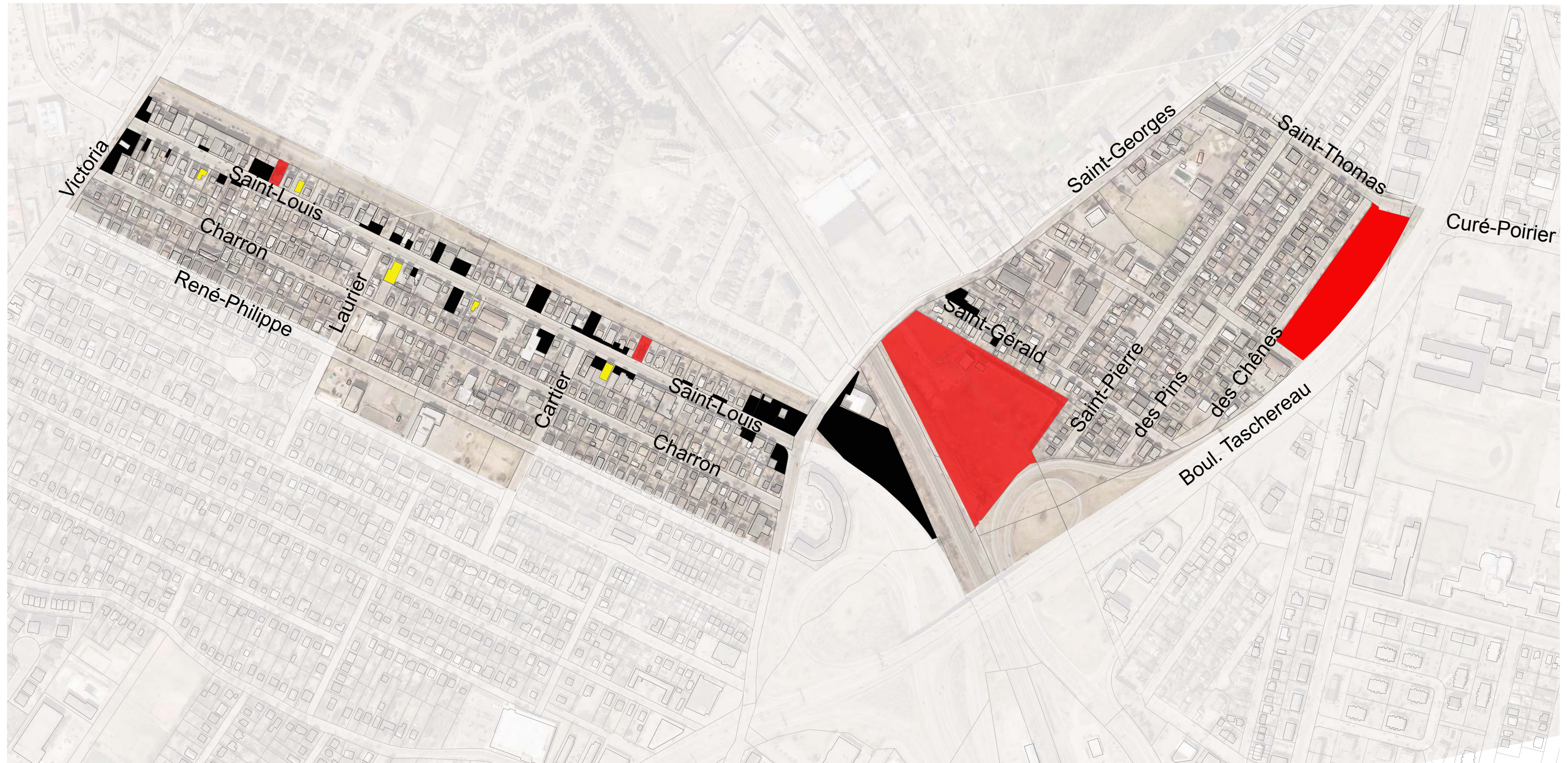
- L'ancien dépôt à neige : il s'agit d'un terrain contaminé qui a fait l'objet d'une étude de décontamination. Il constitue le principal terrain avec un potentiel de développement dans le secteur à l'étude.
- Le terrain longeant le boulevard Taschereau et l'avenue des Chênes : ce terrain présente un potentiel de requalification à des fins résidentielles.
- Locaux et terrains vacants : on retrouve seulement deux terrains vacants sur la rue Saint-Louis. On y retrouve toutefois plusieurs locaux vacants.
- Stationnements en façade : La présence de quelques bâtiments en fond de lot a généré l'aménagement de stationnements en cour avant de superficie importante qui défont la trame de rue et contribuent à réduire son attractivité. Les entrées charretières occupant la largeur complète de certains terrains accentuent cette problématique et réduisent le nombre de place de stationnement sur rue disponible.



PRINCIPAUX CONSTATS

- Potentiel de développement intéressant du site du dépôt à neige;
- Potentiel de requalification des terrains longeant le boulevard Taschereau et l'avenue des Chênes;
- Une réflexion s'impose sur la méthode de gestion ainsi que la localisation et l'aménagement des stationnements.
- La longueur de la rue Saint-Louis et la présence de tronçons strictement résidentiels coupent la continuité commerciale à plusieurs endroits, réduisant l'attractivité commerciale de la rue.





2.2.3

Portrait des conditions de transport et de circulation


Réseau de circulation

Le Plan 5 illustre le réseau de circulation du secteur à l'étude. L'analyse de ce dernier a permis de dégager les observations suivantes :

- La rue Saint-Louis, principale artère commerciale de Le Moyne, est une route du ministère des Transports du Québec (MTQ), soit la route 112. Toute proposition d'aménagement sur celle-ci devra donc être validée par le ministère. Cette voie constitue un accès au pont Victoria. Elle doit donc concilier son rôle d'artère de transit en heures de pointe, à celui de rue commerciale pendant les heures d'ouverture des commerces.
- La responsabilité de l'avenue Victoria est partagée avec la Ville de Saint-Lambert.
- La rue Saint-Georges permet de faire le lien entre les deux parties du territoire. Elle est partagée avec la Ville de Saint-Lambert et relie le boulevard Taschereau au secteur de la place Charles-Le Moyne (métro). Elle est marquée par un passage à niveau.
- Les immeubles résidentiels de forts gabarits implantés sur la rue Saint-Georges exercent une pression sur la circulation et les espaces de stationnement disponibles sur la rue Saint-Georges.
- Le secteur Saint-Josaphat est enclavé par la Ville de Saint-Lambert, le boulevard Taschereau et la voie ferrée.
- La rue Saint-Thomas constitue le seul lien du secteur Saint-Josaphat permettant de croiser le boulevard Taschereau. La rue Saint-Thomas mène au boulevard Curé-Poirier sur lequel on retrouve notamment l'école secondaire Gérard-Filion. Le passage sous la structure surélevée du boulevard Taschereau est toutefois insécurisant et peu convivial pour le piéton.
- Le chemin de fer sectionne le territoire en deux, participant ainsi au manque de connexion entre les secteurs Saint-Maxime et Saint-Josaphat. En effet, à plusieurs moments au cours de la journée, le passage des trains de marchandises bloque complètement, pour une longue période, la circulation sur Saint-Georges qui constitue le seul lien direct entre lesdits secteurs. Cette situation génère d'importants problèmes de circulation. Elle a d'ailleurs des répercussions sur la rue Saint-Louis qui connaît également des problèmes de circulation aux heures de pointe. De plus, elle occasionne un débordement de la circulation vers le lien Saint-Thomas qui constitue une alternative à la rue Saint-Georges pour rejoindre le boulevard Taschereau.



Figure 2.6 Passage à niveau sur la rue Saint-Georges



Camionnage






Le réseau de camionnage se retrouve en périphérie du secteur à l'étude comme on l'observe sur le Plan 6. La circulation des camions est limitée à l'avenue Victoria, au boulevard Taschereau ainsi qu'à la route 116 sans traverser le secteur. Toutefois, une entreprise de vente en gros, située sur la rue Saint-Louis, génère une importante problématique lors du chargement et du déchargement. Implantée en front de rue, l'accès à ses quais de chargement par les camions de livraison occasionne un blocage complet de la circulation sur la rue Saint-Louis. Ces activités constituent également un sérieux irritant aux déplacements piétonniers.



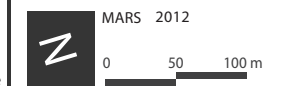
PRINCIPAUX CONSTATS

- Tout réaménagement de la rue Saint-Louis est conditionnel à une approbation du MTQ;
- Le grossiste, dont les activités de chargement et déchargement bloquent complètement la circulation sur la rue Saint-Louis, constitue un irritant majeur pour le secteur;
- Le passage sous le boulevard Taschereau liant la rue Saint-Thomas au boulevard Curé-Poirier est peu sécuritaire et convivial et gagnerait à être mieux aménagé (lumière, art urbain, réaménagement des trottoirs, etc.);
- Enclavement du secteur Saint-Josaphat;
- Chemin de fer sectionne le quartier en deux :
 - o Le passage des trains bloque la circulation automobile, le circuit d'autobus et les déplacements actifs pendant une longue durée;
 - o L'aménagement peu convivial du passage à niveau contribue à accentuer l'effet de fracture urbaine;
 - o Entrave à la consolidation de Le Moyne comme une entité.




- | | | |
|---|--|---|
|  Route régionale |  Collectrice |  Arrêt |
|  Route express |  Locale majeure | |
|  Artère primaire |  Intersection à feu | |

RÉSEAU DE CIRCULATION





 Voies permises en tout temps
(Usages industriels et commerciaux)



Emprise – Rue Saint-Louis

Malgré son statut, la rue Saint-Louis, comme on peut l'observer sur la Figure 2.7, possède une emprise inférieure à celle normalement dévolue à une artère primaire, soit une largeur de 18,3 mètres. Aucun arbre n'est planté à même l'emprise publique. À l'exception de lampadaires d'ambiance sur poteau ou accrochés aux poteaux électriques, on ne retrouve pas de mobilier urbain distinctif sur la rue Saint-Louis. La rue n'a pas fait l'objet d'un enfouissement de fils électriques.

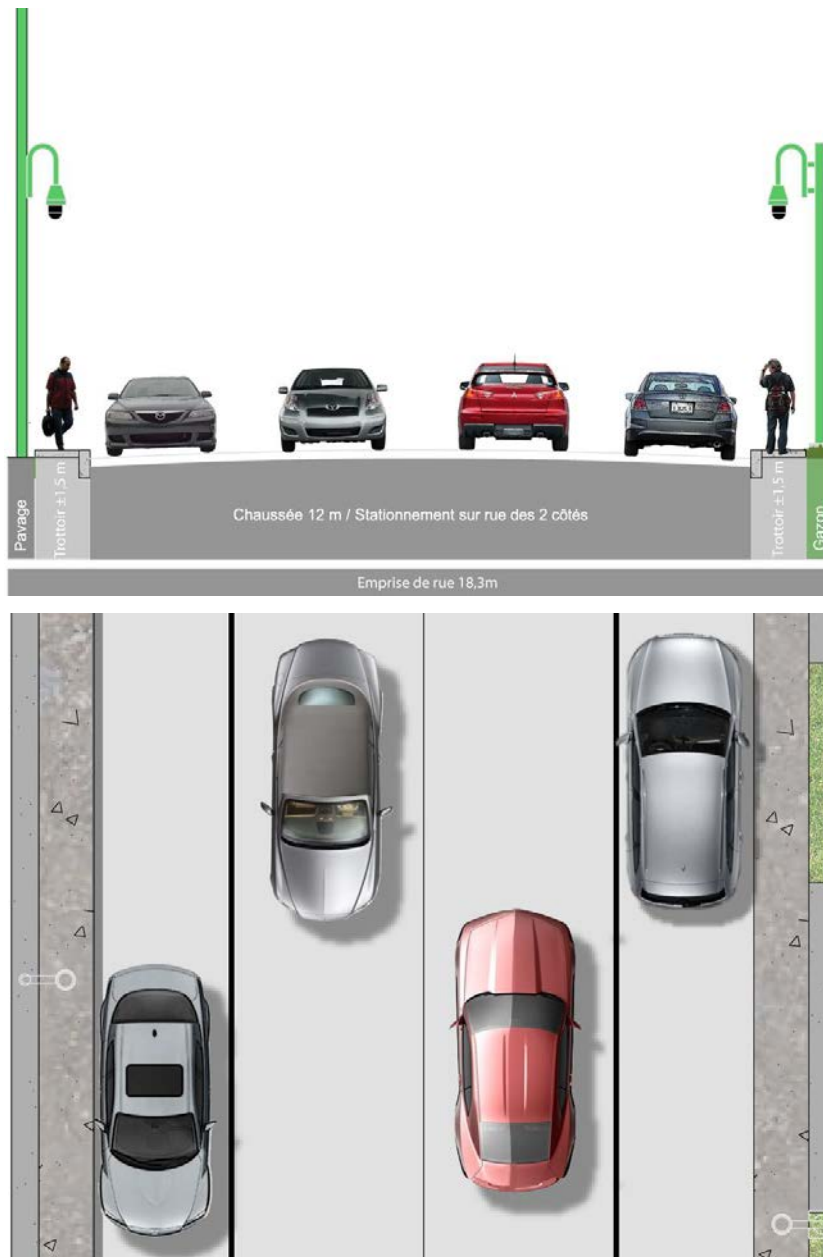


Figure 2.7 Emprise et mobilier actuels – Rue Saint-Louis



Source : Google Maps, 2012

Figure 2.8 Rue Saint-Louis

La rue Saint-Louis comporte une voie pour la circulation et une voie pour le stationnement en chaque direction. Aux heures de pointe, l'une des voies pour le stationnement est utilisée à des fins de circulation. La chaussée de la rue Saint-Louis, large d'environ 12 mètres, est typique d'une telle voie de circulation.

Au total, on compte 190 espaces de stationnement sur la rue Saint-Louis (Plan 7), disponibles sous certaines restrictions selon la journée, mais sans parcomètre. Cependant, la largeur importante de certaines entrées charretières limite les possibilités de stationnement sur la chaussée. Les trottoirs, réalisés en béton, sont d'une largeur approximative de 1,5 mètre et se trouvent des deux côtés de la rue.



Implantation et gabarits – Rue Saint-Louis

Les gabarits illustrés à la Figure 2.9 conceptualisent la morphologie actuelle du corridor délimité par les bâtiments situés de part et d'autre de l'emprise. Cette représentation constitue un indicateur permettant d'évaluer si le rapport d'échelle de l'encadrement sur rue est convivial pour le piéton. Pour être convivial, le rapport entre la distance séparant les bâtiments situés de part et d'autre de la rue et la hauteur moyenne de ces bâtiments devrait idéalement se situer entre 1H et 3H (c'est-à-dire que la largeur du corridor doit correspondre ou être maximale trois fois plus importante que la moyenne de la hauteur des bâtiments qui la borde).

Sur la rue Saint-Louis, ce rapport tombe généralement à l'intérieur de l'intervalle idéal, soit une distance équivalente à deux à trois fois la hauteur moyenne des édifices (2H à 3H). Toutefois, ce n'est pas le cas des terrains manquant d'encadrement où le bâtiment principal est implanté en fond de lot.

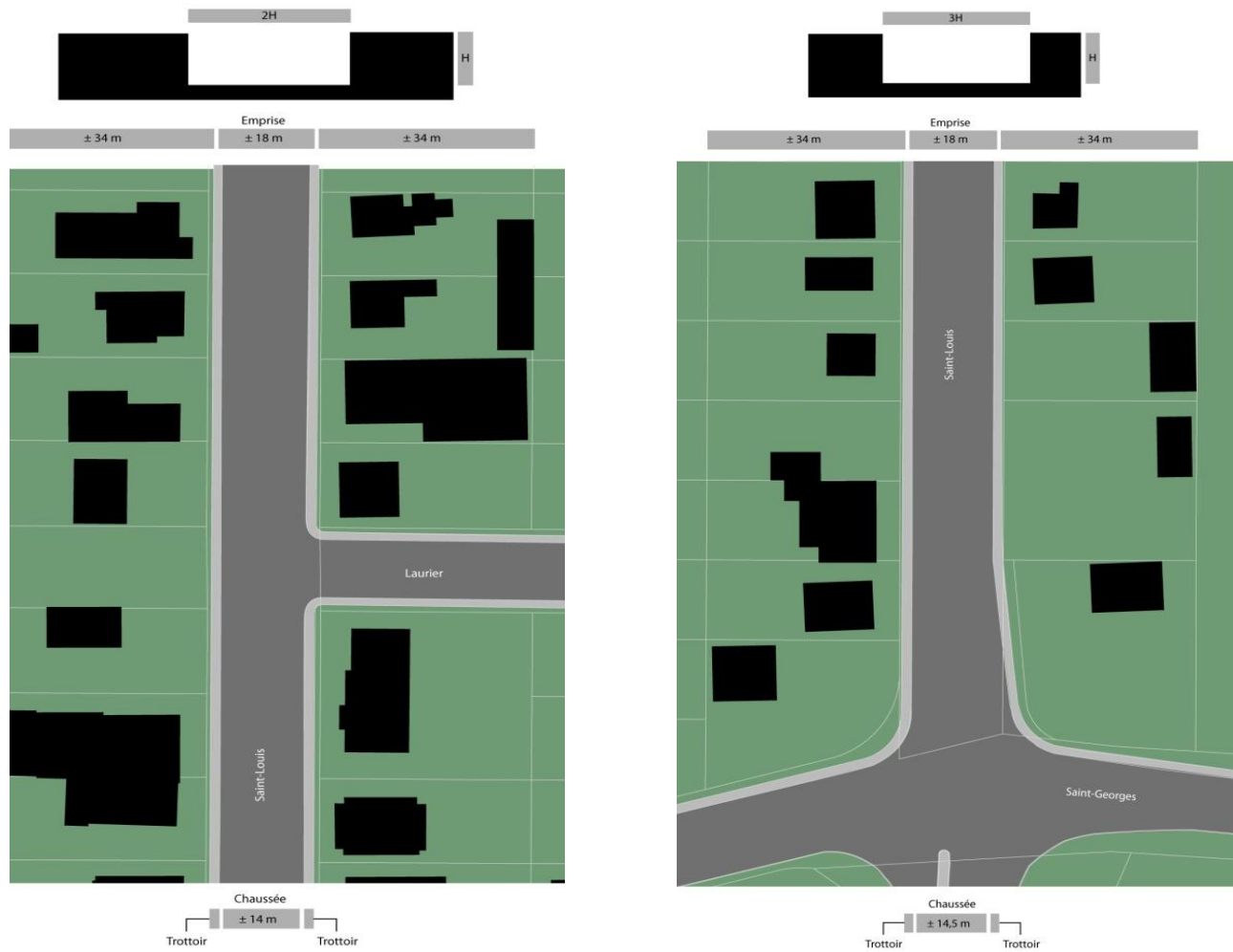


Figure 2.9 Gabarits 2H et 3H, rue Saint-Louis



PRINCIPAUX CONSTATS

- La chaussée pourrait être sensiblement réduite à des fins d'aménagement, et ce, avec l'accord du MTQ;
- Les trottoirs, tel qu'aménagés présentement, ne sont pas suffisamment larges pour contenir des plantations en fosse ou en grille;
- Règle générale, la rue Saint-Louis présente un encadrement sur rue favorisant la convivialité des déplacements piétonniers.



Emprise – Rue Saint-Georges – Intersection avec la voie ferrée

Le tronçon de la rue Saint-Georges situé dans le secteur prioritaire présente une problématique particulière puisqu'il est traversé par la voie ferrée et constitue actuellement le seul accès au site de l'ancien dépôt à neige. Ce tronçon, comme on peut l'observer sur la Figure 2.11, possède une emprise réduite avant la voie ferrée, d'une largeur de 14,15 mètres. Néanmoins, la largeur de chaussée, accueillant une voie de 4,5 mètres de chaque côté du terre-plein, est surdimensionnée. Les plantations d'alignement sont inexistantes le long de ce tronçon de même que le mobilier urbain. Les lampadaires sont de type autoroutier (col de cygne) lorsqu'ils ne sont pas simplement ancrés à un poteau d'électricité. Un trottoir large d'environ 1,5 mètre est aménagé sur le côté ouest (Ville de Saint-Lambert) tandis qu'une simple bordure longe la rue, côté Saint-Josaphat, et ce, jusqu'au début du trottoir à l'intersection de la rue Saint-Gérald. D'ailleurs, on ne trouve pas d'espaces d'attentes aménagés pour abriter les piétons de part et d'autres de la voie ferrée. La rue n'a pas fait l'objet d'un enfouissement de fils électriques.



Figure 2.10 Rue Saint-Georges

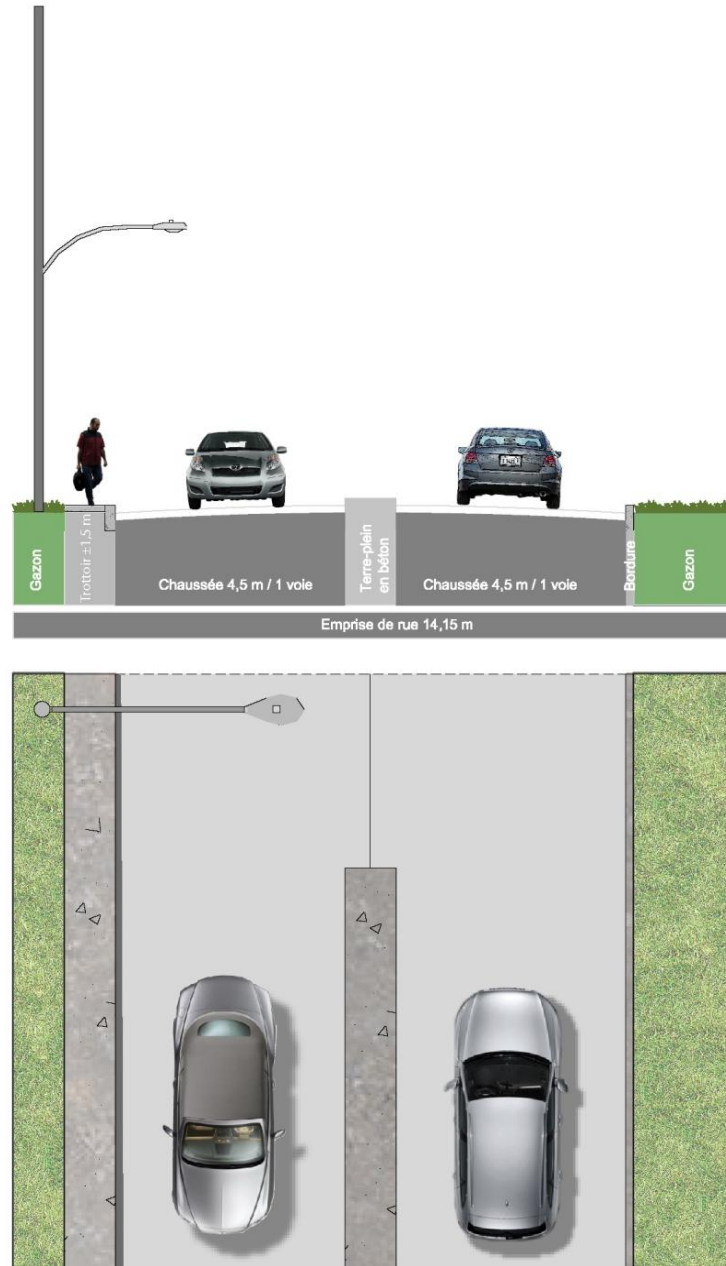


Figure 2.11 Emprise et mobilier actuels – Rue Saint-Georges

Implantation et gabarits – Rue Saint-Georges

Le gabarit illustré à la Figure 2.12 identifie la morphologie du corridor, formée par les bâtiments situés de part et d'autre de la rue Saint-Georges. Le rapport de la largeur de ce corridor avec la hauteur des bâtiments illustre un manque de convivialité pour les déplacements piétonniers engendré par la faible présence des bâtiments et des aménagements paysagers verticaux (plantations, haies, etc.). Toutefois, plus au nord sur la rue Saint-Georges, du côté de la ville de Saint-Lambert, on retrouve plusieurs immeubles résidentiels de plus fort gabarit qui offrent un meilleur encadrement à la rue.

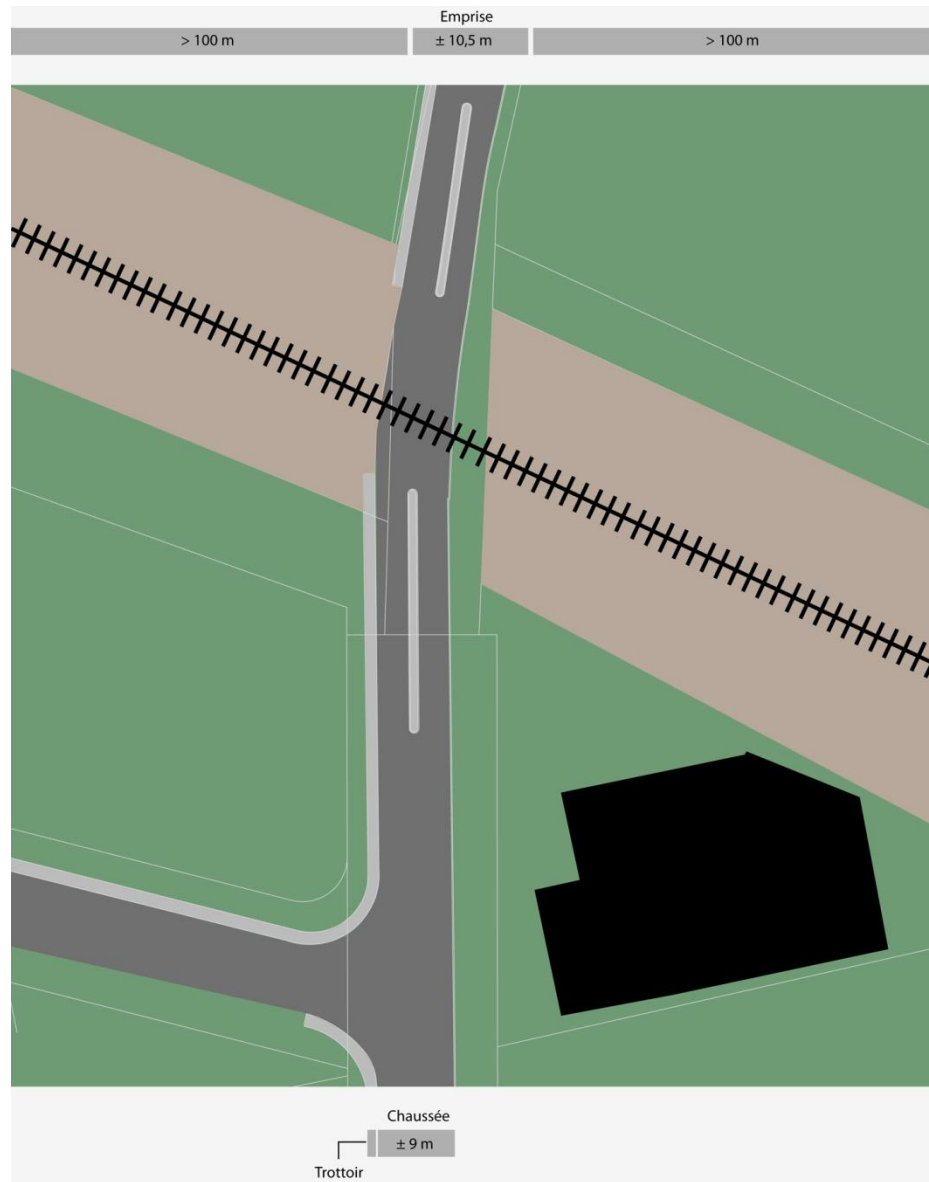


Figure 2.12 Gabarit, rue Saint-Georges



PRINCIPAUX CONSTATS

- Aménagements pour les piétons déficients : absence de trottoir du côté du quartier Le Moyne et absence d'aires d'attente pour les piétons devant patienter lors du passage d'un train;
- Surdimensionnement de la chaussée et sous-utilisation des terrains bordant la voie publique confèrent un potentiel de réaménagement de l'emprise et de ses abords.



Entrées charretières – Secteur prioritaire

Les entrées charretières sont très nombreuses sur la rue Saint-Louis, comme on l'observe sur le Plan 7. Cette situation s'explique par la forte présence de bâtiments à structure isolée et par certaines entrées charretières aménagées sur la largeur totale d'un terrain. Par conséquent, le parcours piétonnier est entravé et le stationnement sur rue limité.



Transport en commun

Le Plan 8 illustre les circuits d'autobus qui parcourent et longent le secteur à l'étude. Le service des lignes numéro 2 et 54, qui traversent la voie ferrée, est ralenti par le passage des trains de marchandises lorsque ceux-ci entravent le passage à niveau de la rue Saint-Georges. La fiabilité du service s'en trouve affectée de façon importante.

Le secteur bénéficie tout de même de la proximité du boulevard Taschereau où transitent plusieurs lignes d'autobus. On note cependant que le manque de liens actifs vers le boulevard Taschereau (et leur aménagement peu convivial) entrave l'accès à ces circuits d'autobus. Une bonification de l'offre en transport en commun est actuellement envisagée par l'implantation d'un service de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le boulevard Taschereau.



Réseau des espaces publics et liens actifs

Le réseau d'espaces publics et de liens actifs apparaît sur le Plan 9. Le territoire est généralement desservi par des trottoirs ce qui est caractéristique des plus anciennes trames résidentielles. Toutefois, les trottoirs sur la rue Saint-Louis, d'une largeur d'environ 1,5 mètre, gagneraient à être élargis. De plus, on compte peu de liens piétonniers permettant de traverser le boulevard Taschereau. À cet égard, les corridors Saint-Georges et Saint-Thomas sont peu conviviaux et mériteraient d'être mieux aménagés. Le passage sous le boulevard Taschereau vers le boulevard Curé-Poirier est particulièrement peu invitant et peu sécuritaire pour le piéton.

On ne retrouve pas de voies cyclables dans le secteur à l'exception d'une bande cyclable aménagée dans la bretelle liant le boulevard Taschereau au boulevard Jacques-Cartier. Ce manque de liens cyclables contribue à isoler Le Moyne du réseau de voies cyclables aménagé dans l'agglomération de Longueuil.

Du côté des parcs, le secteur Saint-Maxime est desservi par le parc de l'école Saint-Maxime (appartenant à la commission scolaire) qui comporte un terrain de soccer, mais qui est clôturé et demeure peu invitant pour les citoyens du secteur. On retrouve également un parc municipal, adjacent à celui de l'école, qui offre un jardin et un centre communautaires, une patinoire, des jeux d'enfants, etc. On note cependant que ce dernier manque de verdure et d'aménagement paysagers adéquats.

Dans le secteur Saint-Josaphat, le parc Bariteau présente de nombreuses faiblesses qui réduisent grandement sa convivialité. On y observe la désuétude de ses équipements, le manque de mise en valeur et de visibilité de ses accès, son enclavement (manque de visibilité) ainsi que des problèmes de sécurité et de cohabitation avec les résidences adjacentes (notamment l'interaction avec le Centre Sainte-Agnès).

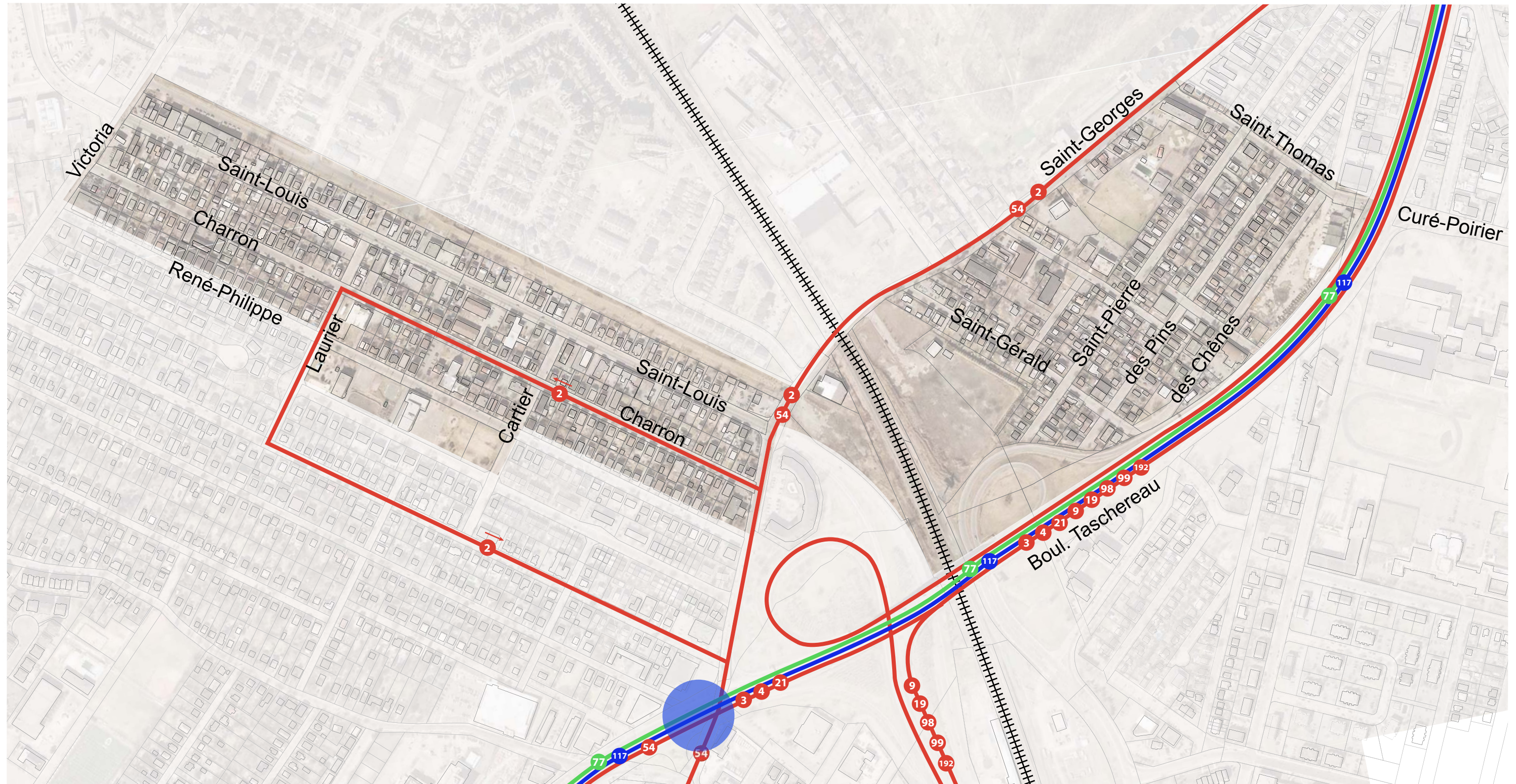






PRINCIPAUX CONSTATS

- Manque d'espaces verts et publics dans les deux anciennes paroisses;
- Nécessité de maintenir une desserte en espaces publics dans les deux anciennes paroisses étant donné l'enclavement et le manque de liens entre eux;
- Manque de liens cyclables;
- Forte présence de liens piétonniers, mais les trottoirs pourraient être plus généreux sur la rue Saint-Louis. On note une absence de trottoir sur un tronçon de la rue Saint-Georges;
- On compte peu de liens actifs permettant de traverser le boulevard Taschereau et celui-ci devrait être aménagé de façon plus conviviale (le passage sous le boulevard Taschereau vers le boulevard Curé-Poirier);
- Nécessité d'amélioration des liens piétonniers à proximité des écoles.


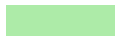



- Entrée charretière
- 190 cases
(restriction selon la journée)



-  Circuit d'autobus à destination du terminus de Longueuil
-  Circuit d'autobus à destination du centre-ville de Montréal et du terminus Panama (Brossard)
-  Circuit d'autobus vers d'autres destinations
-  Future station de bus à haut niveau de service



-  Bande cyclable
-  Parc
-  Potentiel de verdissement

2.3

Enjeux d'aménagement et de développement

2.3.1

Analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces

L'analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces (AFOM) permet de bien cibler les facteurs favorables et défavorables dans le cadre de l'aménagement et développement du secteur en distinguant ceux qui sont internes de ceux qui sont externes. Les facteurs internes sont présents dans le secteur d'étude et constituent des atouts ou des faiblesses. Pour leur part, les facteurs externes ne sont pas propres au secteur, mais représentent des opportunités ou des menaces d'aménagement et de développement.



Facteurs **internes** favorables (atouts) ou défavorables (faiblesses)

Facteurs internes favorables (atouts) :

- Concentration commerciale sur la rue Saint-Louis;
- Potentiel d'achalandage commercial sur la rue Saint-Louis étant donné son rôle de route de transit vers et depuis le pont Victoria;
- Présence de pôles communautaires regroupant plusieurs organismes jouant un rôle important dans la communauté;
- Potentiel de redéveloppement de terrains vacants (particulièrement le site de l'ancien dépôt à neige);
- Les réseaux de rues comportent des trottoirs;
- La rue Saint-Louis comporte une certaine homogénéité et continuité et son caractère architectural d'origine est digne d'intérêt.

Facteurs internes défavorables (faiblesses) :

- Besoin en logements sociaux;
- Manque de commerces de proximité;
- Présence de commerces incompatibles avec la création d'une rue commerciale d'ambiance (commerces liés à l'automobile, grossiste, etc.);
- Structure isolée des bâtiments et implantation en fond de lot de certains terrains nuisent à la continuité commerciale sur la rue Saint-Louis;
- Nombre important d'entrées charretières sur la rue Saint-Louis;
- Offre en stationnement;
- La rue Saint-Louis est sous la juridiction du MTQ et subit un flot de circulation important aux heures de pointe (contrainte à son réaménagement);
- Emprise et trottoirs réduits sur la rue Saint-Louis ainsi qu'absence de plantations;
- Faible superficie et profondeur des terrains le long de la rue Saint-Louis rendent difficile la consolidation du milieu sans remettre en question le mode de gestion du stationnement à l'échelle du secteur.

Facteurs internes défavorables (faiblesses - suite) :

- Manque de mise en valeur et d'aménagement des pôles communautaires;
- La voie ferrée constitue une barrière urbaine importante.



Facteurs externes favorables (opportunités) ou défavorables (menaces)

Facteurs externes favorables (opportunités) :

- La présence de la fonction résidentielle aux abords du secteur d'étude renforce le marché local de la rue Saint-Louis;
- Proximité de l'hôpital Charles LeMoyne constitue une source d'opportunités de développement pour le secteur.

Facteurs externes défavorables (menaces) :

- Problèmes de circulation sur la rue Saint-Louis en raison de sa fonction de route de transit vers et depuis le pont Victoria;
- Fréquence importante du passage de trains de marchandises;
- Enclavement en raison de la proximité d'infrastructures importantes.
- Problèmes de stationnement engendrés par l'hôpital.



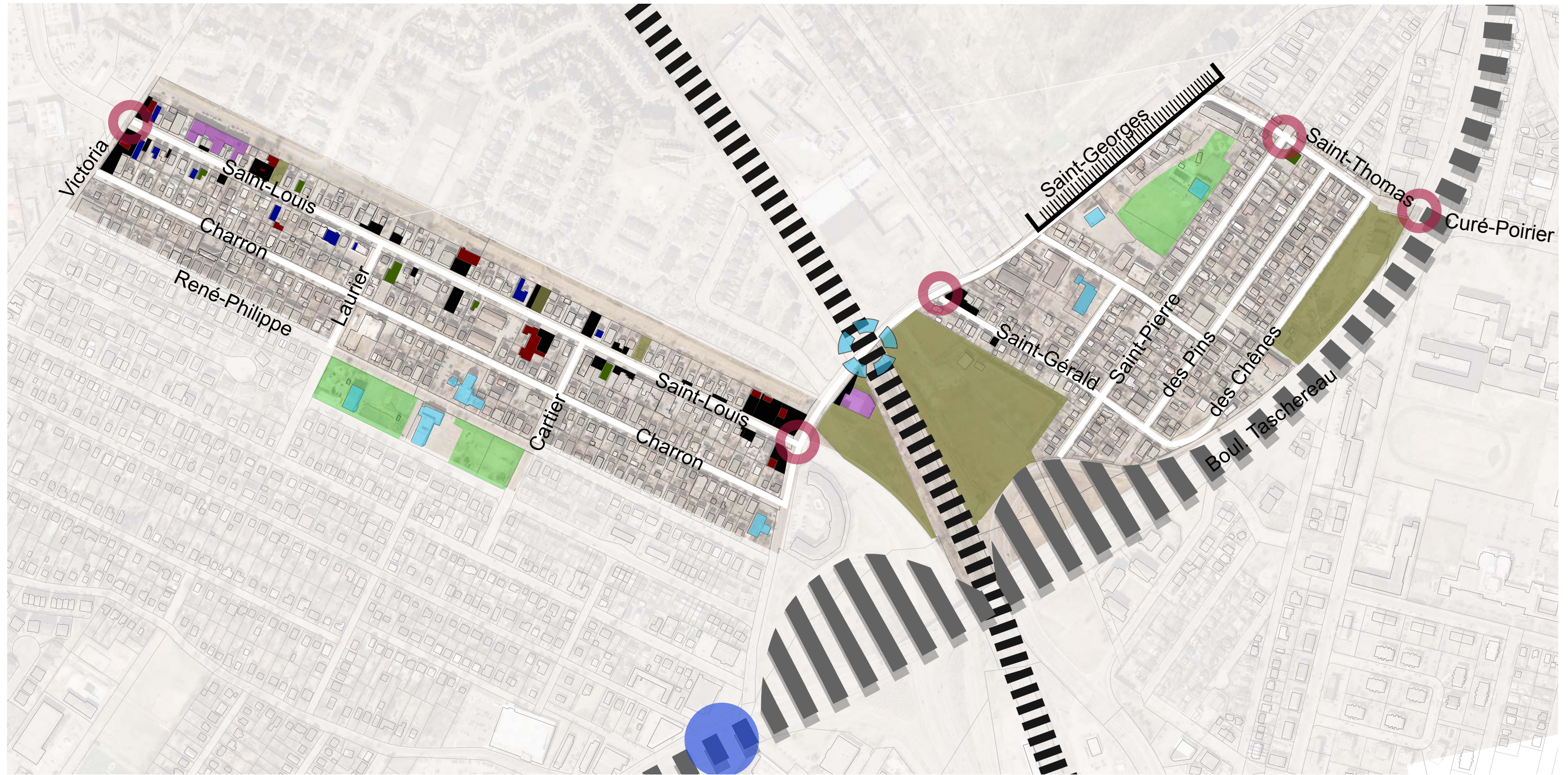
Enjeux

- Rendre la rue Saint-Louis plus conviviale et améliorer le paysage urbain;
- Consolidation de tronçons commerciaux aux entrées de Saint-Louis (Victoria et Saint-Georges);
- Redéfinition des commerces avec réflexion autour de la forme et de la fonction commerciale;
- Redéveloppement et restructuration urbaine autour des terrains vacants;
- Création de lieux de rassemblement;
- Consolidation des deux pôles communautaires de Saint-Josaphat et Saint-Maxime : mise en valeur des aménagements et meilleure visibilité;
- Identification et aménagement d'un réseau de liens actifs (piétonniers et cyclables);
- Minimisation des impacts liés aux infrastructures (voie ferrée et boulevard Taschereau);
- Meilleure intégration et liens entre Saint-Maxime et Saint-Josaphat.

Secteurs clés à planifier

Les enjeux cités précédemment devraient se manifester d'une manière plus vive dans les secteurs clés articulés autour des pôles identifiés dans l'analyse AFOM. À cette fin, cinq secteurs clés devront faire l'objet d'une planification détaillée (Plan 11) :

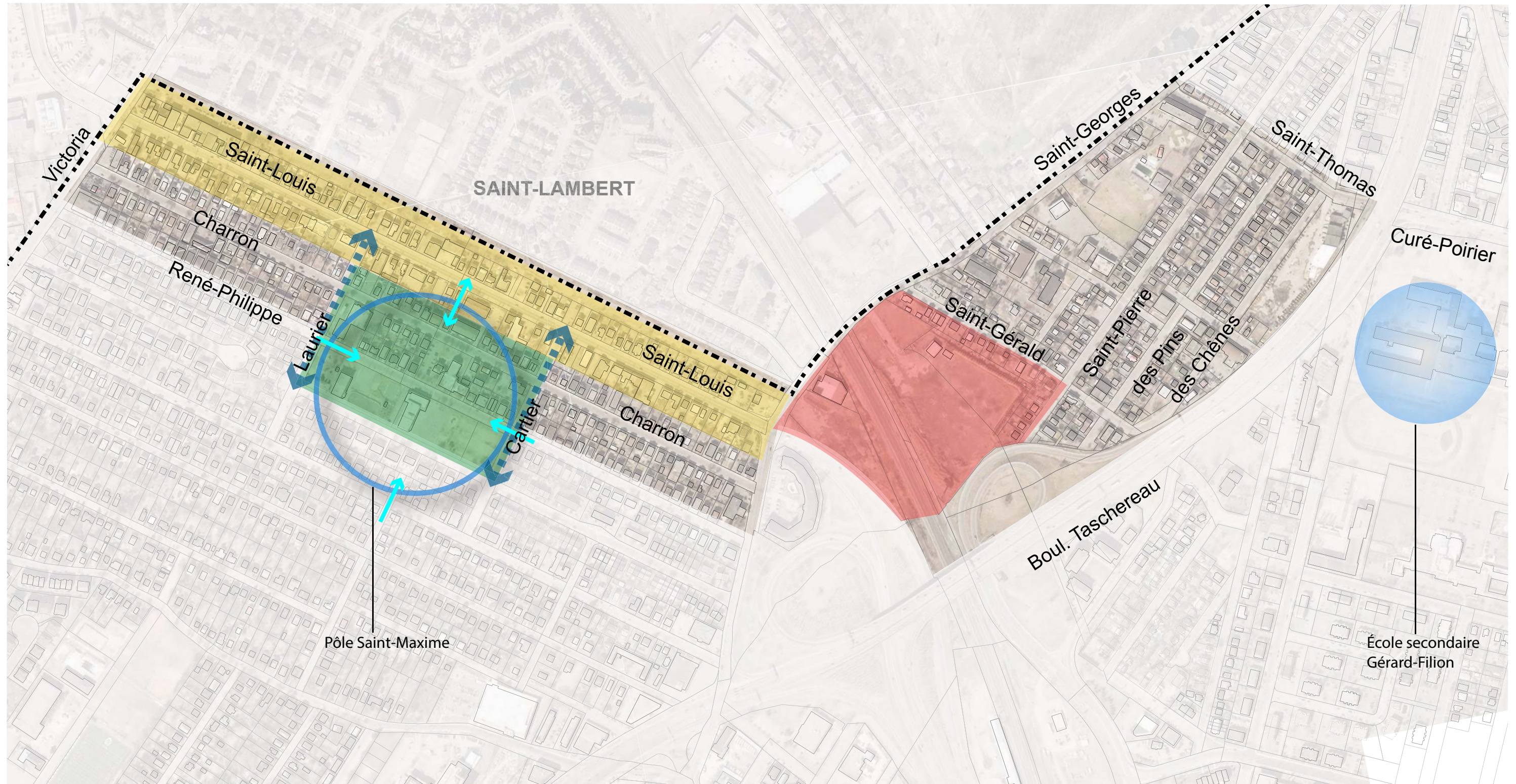
- Secteur de la rue Saint-Louis
- Secteur du pôle Saint-Maxime
- Secteur du dépôt à neige



- Institutionnel
- Industriel
- Commerce lié à l'automobile
- Parcs principaux / désuétude de l'équipement

- Terrains sous-utilisés
- Stationnement
- Voie ferrée
- Bus à haut niveau de service

- Barrière Taschereau
- Encadrement / Densité
- Porte d'entrée
- + Passage à niveau



- Secteur de la rue Saint-Louis
- Secteur du pôle Saint-Maxime
- Secteur du dépôt à neige
- Limite municipale

3.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

3.1

Principes directeurs

3.1.1

Des principes directeurs émanant de la démarche participative

Les principes directeurs qui ont guidé l'élaboration de la stratégie de mise en œuvre et des concepts d'aménagement des secteurs de planification détaillée émanent d'une démarche participative ayant impliqué de façon très serrée le comité local de revitalisation du secteur Le Moynes. À partir des besoins exprimés par le comité local lors des travaux de la RUI et du diagnostic territorial qui a été posé, une série de problématiques ont été identifiées et ont été abordées auprès du comité local dans le cadre d'un audit stratégique. Cet audit stratégique a conduit à l'élaboration de balises d'aménagement préliminaires. Ces balises ont constitué le point de départ à partir duquel le comité local, de concert avec les ressources d'AECOM et de la Ville de Longueuil, a proposé des interventions d'aménagement concrètes lors d'une charrette de conception. Cette charrette a permis de préciser les balises d'aménagement, permettant ainsi de dégager les principes directeurs présentés ci-après.

3.1.2

Les principes directeurs

Les principes directeurs sont regroupés en quatre thèmes abordés durant les audits :

- **Fonction commerciale**
- **Habitation et développement**
- **Aménagement urbain et transport**
- **Identité et vie communautaire**



Fonction commerciale

- Préserver la mixité commerciale/résidentielle de la rue Saint-Louis;
- Favoriser l'aménagement de logements aux étages supérieurs des locaux commerciaux;
- À l'échelle du secteur, concentrer la fonction commerciale sur la rue Saint-Louis en maintenant, dans le secteur Saint-Josaphat, quelques commerces de proximité;
- Favoriser la venue de commerces de proximité dans le tronçon nord de Saint-Louis pour assurer la desserte des deux paroisses;
- Sur la rue Saint-Louis, proscrire les usages incompatibles avec l'habitation et les commerces de proximité.



Habitation et développement

- Favoriser une densification de la rue Saint-Louis en permettant des bâtiments de 2 à 5 étages du côté nord et ce, à au plus 175 m de la rue Victoria. Pour assurer l'intégration des bâtiments dans la trame urbaine, un retrait d'au moins 2 m doit être prévu entre les 3^e et 4^e étages et d'au moins 5 m entre les 4^e et 5^e étages, et ce, minimalement du côté de la rue Saint-Louis; *Règl. CO-2019-1073, art. 3, par. 1°*
- Privilégier une stratégie d'inclusion du logement social et abordable afin de répondre aux besoins du milieu dans une approche de mixité sociale et de complémentarité avec les services communautaires;
- Encourager l'entretien et la rénovation d'un cadre bâti vieillissant;
- Planifier le développement du secteur de l'ancien dépôt à neige à des fins résidentielles en prévoyant des espaces verts et la possibilité d'y implanter une garderie;



Aménagement urbain et transport

- Prévoir des aménagements et du mobilier urbain favorisant des parcours piétonniers efficaces, sécuritaires et conviviaux, en particulier sur :
 - o La rue Saint-Louis;
 - o La rue Saint-Georges et, surtout, à la croisée du chemin de fer;
- Favoriser une amélioration du paysage urbain de la rue Saint-Louis par des interventions sur le domaine public et privé;
- Faciliter les déplacements actifs vers les sites potentiels de bus à haut niveau de service sur le boulevard Taschereau;
- Développer le réseau local de voies cyclables en le connectant aux principaux pôles du secteur et en le raccordant efficacement au réseau régional;
- Assurer un traitement particulier des principales entrées du secteur.



Identité et vie communautaire

- Connecter efficacement les pôles communautaires de Saint-Josaphat et de Saint-Maxime au réseau de transport actif;
- Améliorer les services communautaires et récréatifs du secteur en consolidant les pôles communautaires de Saint-Josaphat et de Saint-Maxime.

3.2

Orientations, objectifs et moyens d'action

Quatre grandes orientations sont proposées dans le cadre du PPU :

1. Une offre commerciale répondant aux besoins de la population locale;
2. La restructuration du tissu urbain;
3. Une véritable vie de quartier;
4. Des déplacements actifs conviviaux, sécuritaires et efficaces.

Pour chacune de ces orientations, des objectifs et des moyens d'action sont identifiés ci-après.

ORIENTATION 1

UNE OFFRE COMMERCIALE RÉPONDANT AUX BESOINS DE LA POPULATION LOCALE

Objectif 1.1 : Favoriser les commerces et services de proximité sur la rue Saint-Louis au profit des usages qui leurs sont incompatibles.

Moyens d'action

1. Autoriser les commerces de détail, de produits divers, de services et d'alimentation en mixité avec la fonction résidentielle sur l'ensemble de l'aire d'affectation « mixte 1 » correspondant aux abords de la rue Saint-Louis.
2. Renforcer le potentiel de redéveloppement des terrains sous-utilisés en autorisant, sur le côté nord de la rue Saint-Louis, les bâtiments de 2 à 5 étages respectant les principes directeurs énoncés à l'article 3.1.2. *Règl. CO-2019-1073, art. 3, par. 2°*
3. Continuer de proscrire dans l'aire d'affectation « mixte 1 » les commerces de gros, les commerces de détail de véhicules et les commerces reliés au service de l'automobile.
4. Entamer des discussions auprès de l'entreprise de commerce de gros sur la rue Saint-Louis en vue de favoriser sa relocalisation ailleurs sur le territoire de la municipalité.

Objectif 1.2 : Transformer la rue Saint-Louis en un secteur commercial attrayant pour la population locale.

Moyens d'action

1. Adopter un règlement sur les PIIA s'appliquant à la rue Saint-Louis afin de favoriser des implantations en front de lot, des aménagements de terrains de qualité et une facture architecturale s'apparentant à l'architecture dominante de la rue.
2. Entamer des pourparlers avec le ministère des Transports du Québec en vue de permettre le réaménagement de l'emprise de la rue Saint-Louis conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
3. Procéder au réaménagement de la rue Saint-Louis conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
4. Évaluer l'opportunité de créer une association des commerçants de la rue Saint-Louis afin de déterminer et mettre en œuvre des mesures favorisant la vitalité commerciale (événements, outils publicitaires, signalétique commune, conscientisation sur l'importance de bien aménager et entretenir les bâtiments et terrains, etc.).

Objectif 1.3 : Assurer une offre en espace de stationnement répondant aux besoins des commerces de la rue Saint-Louis.

Moyens d'action

1. Maximiser les espaces de stationnement sur rue en délimitant ceux-ci et en limitant les entrées charretières.
2. Réaliser une étude identifiant de manière objective les besoins en stationnement du secteur et prenant en compte les impacts de la circulation de transit aux heures de pointe.
3. Permettre les remembrements commerciaux en vue de former des terrains plus vastes permettant l'aménagement d'une aire de stationnement à même le terrain privé (préférentiellement en cour arrière). Toutefois, le traitement architectural et l'implantation au sol des bâtiments devront rappeler le parcellaire d'origine du secteur.
4. Évaluer l'opportunité de réaménager un terrain vacant à des fins de stationnement public sur la rue Saint-Louis. L'aménagement de ce stationnement devra toutefois minimiser ses impacts négatifs sur le paysage et sur l'encadrement de la rue (par du mobilier urbain, un muret, des plantations, etc.). Ce stationnement public pourrait

Permettre aux commerces d'attirer davantage de clients empruntant la rue Saint-Louis aux heures de pointe.

ORIENTATION 2

LA RESTRUCTURATION DU TISSU URBAIN

Objectif 2.1 : Optimiser l'utilisation du sol des espaces sous-utilisés.

Moyens d'action

1. Renforcer le potentiel de redéveloppement des terrains sous-utilisés en autorisant, sur le côté nord de la rue Saint-Louis, les bâtiments de 2 à 5 étages respectant les principes directeurs énoncés à l'article 3.1.2. *Règl. CO-2019-1073, art. 3, par. 2°*
2. Favoriser le verdissement et l'aménagement des cours avant par l'adoption et l'application d'un règlement sur les PIIA s'appliquant à la rue Saint-Louis.
3. Saisir l'opportunité de redévelopper certains espaces sous-utilisés conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

Objectif 2.2 : Assurer la requalification à des fins résidentielles, récréatives et communautaires du site de l'ancien dépôt à neige et de ses abords.

Moyens d'action

1. Réaliser un plan concept de développement résidentiel précisant l'implantation des bâtiments, leurs gabarits, le tracé des voies de circulation publiques et privées, l'aménagement du terrain et le phasage des travaux, le tout conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
2. Modifier le règlement sur les PAE afin que ses dispositions soient conformes aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
3. Concevoir les plans et devis et procéder à la décontamination et au redéveloppement du site de l'ancien dépôt à neige.
4. Prévoir la possibilité d'autoriser l'implantation d'une garderie et de services communautaires complémentaires à la fonction résidentielle sur le site de l'ancien dépôt à neige.

ORIENTATION 3

UNE VÉRITABLE VIE DE QUARTIER

Objectif 3.1 : Favoriser une offre résidentielle variée et de qualité répondant aux besoins de la population du quartier.

Moyens d'action

1. Renforcer le potentiel de redéveloppement des terrains sous-utilisés en autorisant, sur le côté nord de la rue Saint-Louis, les bâtiments de 2 à 5 étages respectant les principes directeurs énoncés à l'article 3.1.2. *Règl. CO-2019-1073, art. 3, par. 3°*
2. Prévoir la possibilité d'autoriser les résidences pour personnes âgées et autres fonctions résidentielles pour clientèle spécialisée dans les aires d'affectation « mixte 2 » et « institutionnelle ».
3. Envisager l'opportunité d'adopter une stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets résidentiels à l'échelle de la Ville de Longueuil.
4. Procéder au réaménagement du site de l'ancien dépôt à neige en privilégiant une approche de partenariat avec les promoteurs privés afin d'assurer la présence de logements sociaux et abordables répondant aux besoins de la population (logements pour les familles et les aînés).
5. Envisager l'opportunité de bonifier le programme d'aide à la rénovation des logements en priorisant les logements de tenure locative.

Objectif 3.2 : Améliorer l'offre en espaces publics de qualité

Moyens d'action

1. Prévoir des espaces publics pour marquer les entrées au secteur de la rue Saint-Louis, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
2. Aménager des haltes piétonnières de part et d'autre du passage à niveau sur la rue Saint-Georges, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
3. Entamer des discussions avec la direction de l'école primaire Lajeunesse et la Commission scolaire Marie-Victorin afin de leur présenter les objectifs du PPU et d'assurer la cohérence des interventions visant à pleinement profiter du potentiel du parc-école et à favoriser le verdissement de l'îlot Lajeunesse, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

4. Prévoir l'aménagement d'un parc linéaire et d'une piste cyclable le long de la voie ferrée dans le secteur du dépôt à neige, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

Objectif 3.3 : Consolidier le pôle communautaire Saint-Maxime.

Moyens d'action

1. Entamer des discussions avec la direction de l'école primaire Lajeunesse et la Commission scolaire Marie-Victorin afin de leur présenter les objectifs du PPU et d'assurer la cohérence des interventions visant à pleinement profiter du potentiel du parc-école par les résidants du quartier en dehors des heures d'école et à favoriser le verdissement de l'îlot Lajeunesse, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
2. Faciliter les liens entre le pôle communautaire Saint-Maxime, le quartier et la rue Saint-Louis conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
3. De façon non limitative, considérer le secteur du pôle communautaire de Saint-Maxime comme une localisation privilégiée pour l'implantation d'équipements institutionnels et communautaires.

O RIENTATION 4

UNE VÉRITABLE VIE DE QUARTIER.

Objectif 4.1 : Assurer le développement d'un réseau de voies cyclables convivial, sécuritaire et efficace.

Moyens d'action

1. Développer un réseau cyclable à l'intérieur du secteur d'étude afin de le relier au reste du réseau conformément aux balises d'aménagement définies à la sous-section 3.3.

Objectif 4.2 : Assurer des déplacements piétonniers plus conviviaux sur la rue Saint-Louis.

Moyens d'action

1. Entamer des pourparlers avec le ministère des Transports du Québec en vue de permettre le réaménagement de l'emprise de la rue Saint-Louis conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

2. Procéder au réaménagement de la rue Saint-Louis conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

Objectif 4.3 : Assurer des déplacements piétonniers plus conviviaux et sécuritaires au sein du passage à niveau de la rue Saint-Georges.

Moyens d'action

1. Aménager des haltes piétonnières de part et d'autre du passage à niveau sur la rue Saint-Georges, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.
2. Aménager un trottoir le long de la rue Saint-Georges, du côté sous la responsabilité de la Ville de Longueuil, à proximité du passage à niveau.
3. Entamer des pourparlers avec le CN en vue de réaménager de façon plus conviviale le passage à niveau, conformément aux balises d'aménagement précisées à la sous-section 3.3.

3.3 Concepts et balises d'aménagement

3.3.1 Démarche

Le diagnostic exposé au sein du second chapitre a permis d'identifier cinq secteurs requérant un niveau de planification plus détaillé. En effet, les orientations présentées précédemment se manifestent d'une manière plus vive dans ces cinq secteurs clés (Plan 11):

- Secteur de la rue Saint-Louis
- Secteur du pôle communautaire Saint-Maxime
- Secteur du dépôt à neige

La présente section expose les concepts d'aménagement proposés pour chacun de ces secteurs. Dans un premier temps, un diagramme conceptuel illustre les balises devant encadrer le réaménagement du secteur concerné. Par la suite, un plan image vient, à titre illustratif, mettre en forme de façon plus concrète ces principes. Ce plan image constitue une hypothèse visant à donner un aperçu de l'application des balises d'aménagement. Pour certains secteurs clés, dans un esprit similaire au plan image, des perspectives viennent illustrer le réaménagement d'un point névralgique afin de donner du relief aux interventions proposées.

Pour appuyer les concepts d'aménagement, les attentes et besoins ainsi que les balises d'aménagement de chaque secteur sont détaillés. De plus, lorsque nécessaire, des particularités d'aménagement du domaine public sont précisées et illustrées à l'aide de plans et de coupes détaillés.

Un diagramme conceptuel illustre aussi les balises d'aménagement du réseau des espaces verts et liens actifs projetés et à consolider pour le secteur d'étude.

Enfin, une série de quatre planches illustrent des exemples concrets d'aménagements. Celles-ci constituent des hypothèses permettant de visualiser de quelle façon les balises d'aménagements proposées dans la présente section pourraient être mises en œuvre.

3.3.2

Concepts d'aménagement



Secteur de la rue Saint-Louis

Attentes et besoins

- Favoriser l'implantation de commerces de proximité;
- Traiter les intersections des rues Saint-Louis et Victoria ainsi que des rues Saint-Louis et Saint-Georges comme des portes d'entrées à la rue Saint-Louis;
- Améliorer le paysage urbain de la rue Saint-Louis;
- Favoriser les déplacements piétonniers sur la rue Saint-Louis;
- Sécuriser les intersections sur la rue Saint-Louis.

Balises d'aménagement

- Le concept d'aménagement du secteur de la rue Saint-Louis comprend, comme on peut l'observer sur le Plan 12, les balises d'aménagement suivantes :
 - Réaménagement du domaine public afin de transformer la rue Saint-Louis en rue d'ambiance;
 - Marquage des intersections par un traitement distinct de la chaussée;
 - Réaménagement de certains terrains dont celui de l'entreprise de vente en gros, qui génèrent actuellement des problèmes de cohabitation avec les usages existants;
 - Aménagement d'un espace public/placette aux portes d'entrées à la rue Saint-Louis aux intersections avec les rues Victoria et Saint-Georges;
 - Réaménagement de liens actifs vers le pôle communautaire Saint-Maxime;
 - Aménagement d'aires de stationnement communes localisées de manière stratégique sur des terrains vacants;
 - Mise en valeur de la facture architecturale de certains édifices (tenir compte de la richesse architecturale des bâtiments) et amélioration des façades commerciales (harmonisation).

Particularité pour le domaine public

- Toutes les interventions proposées sur le domaine public de la rue Saint-Louis requièrent l'approbation du ministère des transports du Québec;
- Réduction de la largeur des voies : élargissement des trottoirs à $\pm 2,96$ m;
- Plantations d'arbres en grilles des deux côtés de l'emprise de la rue Saint-Louis;
- Implantation de mobilier urbain (lampadaires d'ambiance, poubelles, bancs, etc.);
- Traitement distinct pour les traverses aux intersections et pour les espaces de stationnement sur rue (pavage, asphalté colorée, etc.);
- Aménagement de stationnement sur rue des deux côtés de la chaussée (interdiction de stationnement sur un côté aux heures de pointe);
- Minimisation ou regroupement des entrées charretières.

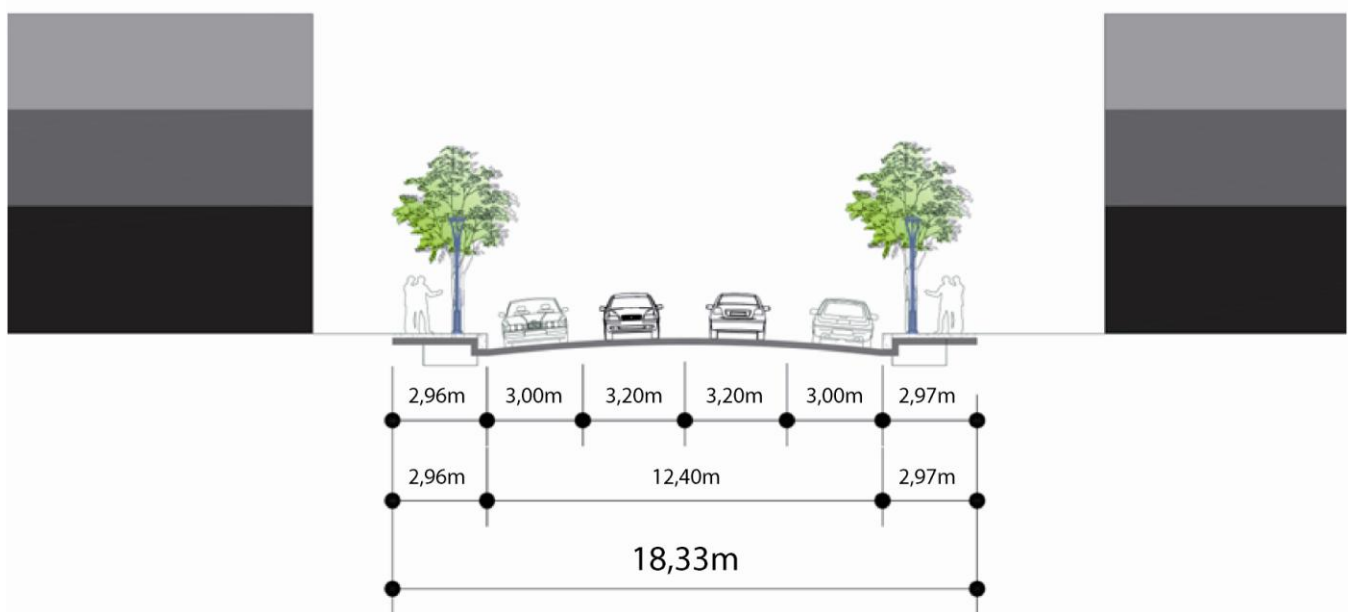
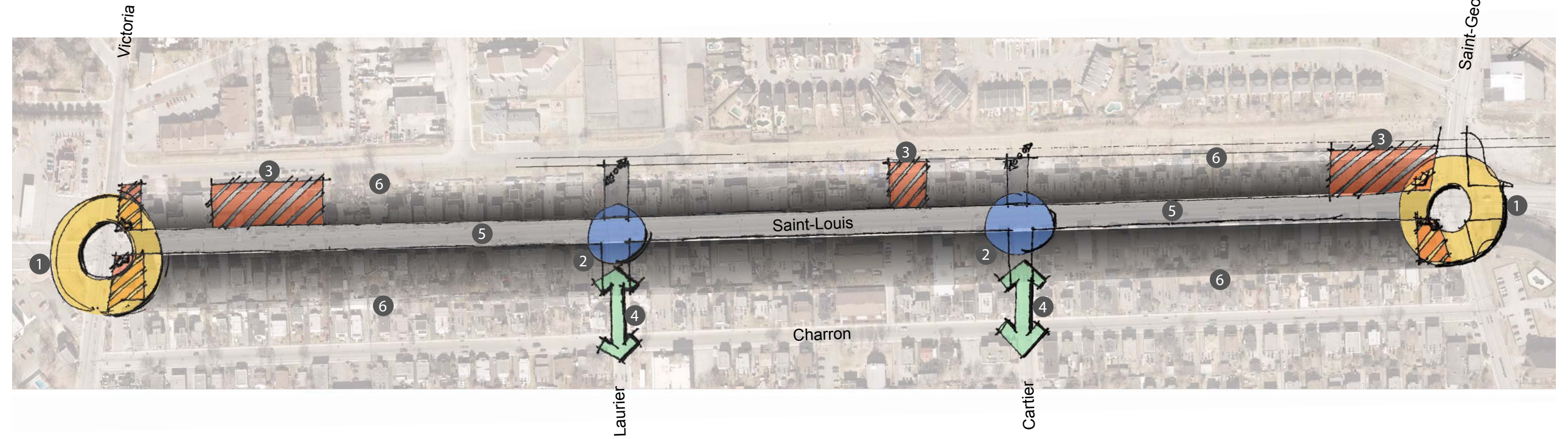


Figure 3.1 Coupe du domaine public projeté – Secteur Saint-Louis



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Porte d'entrée, signalisation et marquage 2 Signalisation / Marquage St-Louis + Pôle communautaire 3 Terrain à réaménager 4 Liens actifs à réaménager | <ul style="list-style-type: none"> 5 Rue St-Louis à réaménager 6 Amélioration du front bâti et du commercial existant |
|--|---|



Figure 3.2 Plan image du secteur Saint-Louis - tronçon ouest



Figure 3.3 Plan image du secteur Saint-Louis - tronçon est



Figure 3.4 Plan de la rue Saint-Louis – intersection avec la rue Victoria



Figure 3.5 Perspective de la rue Saint-Louis – Place Victoria



Figure 3.6 Perspective de la rue Saint-Louis – Développement projeté à l'intersection des rues Victoria et Saint-Louis



Figure 3.7 Perspective de la rue Saint-Louis – Aire de stationnement



Figure 3.8 **Perspective de la rue Saint-Louis – Terrasses**



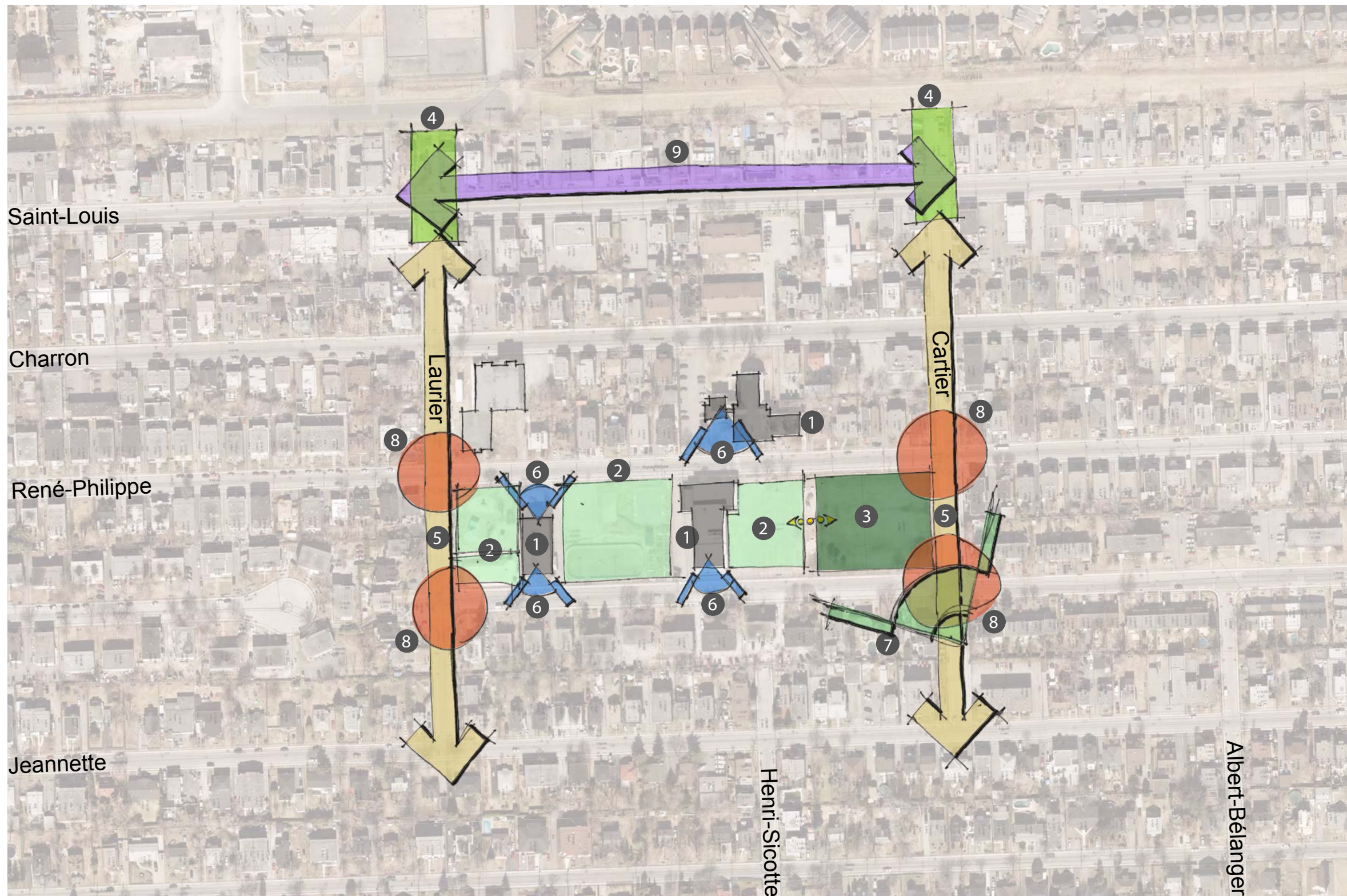
Pôle communautaire Saint-Maxime

Attentes et besoins

- Améliorer la connexion entre le pôle communautaire et le reste du quartier;
- Réaménager les espaces de l'îlot du centre Lajeunesse.

Balises d'aménagement

- Le concept d'aménagement du pôle communautaire Saint-Maxime comprend, comme on peut l'observer sur le Plan 13, les balises d'aménagement suivantes :
 - Réaménagement des liens piétonniers pour favoriser les déplacements à pied, à partir de la rue Saint-Louis, par les rues Laurier et Cartier;
 - Réaménagement paysager de l'ensemble de l'îlot, y compris le parc école dont le potentiel récréatif devrait permettre de façon plus évidente de servir aux résidants du quartier;
 - Assurer une meilleure présence sur rue des édifices publics pour mettre l'accent sur l'identité du secteur (église, établissement communautaire, école, etc.);
 - Remplacement des équipements communautaires désuets (jeux, sports, placettes, etc.).



- | | | |
|---|--|--|
| 1 Bâtiment institutionnel / Communautaire | 5 Liens actifs à réaménager | 9 Développement commercial rue Saint-Louis |
| 2 Espaces extérieur à réaménager | 6 Ouverture / Présence / Réaménagement du front de rue | |
| 3 Faciliter l'accès au parc-école pour les gens du quartier | 7 Visibilité / Ouverture du parc sur le quartier | |
| 4 Halte verte / Intersection | 8 Intersection / Signalisation / Marquage | |

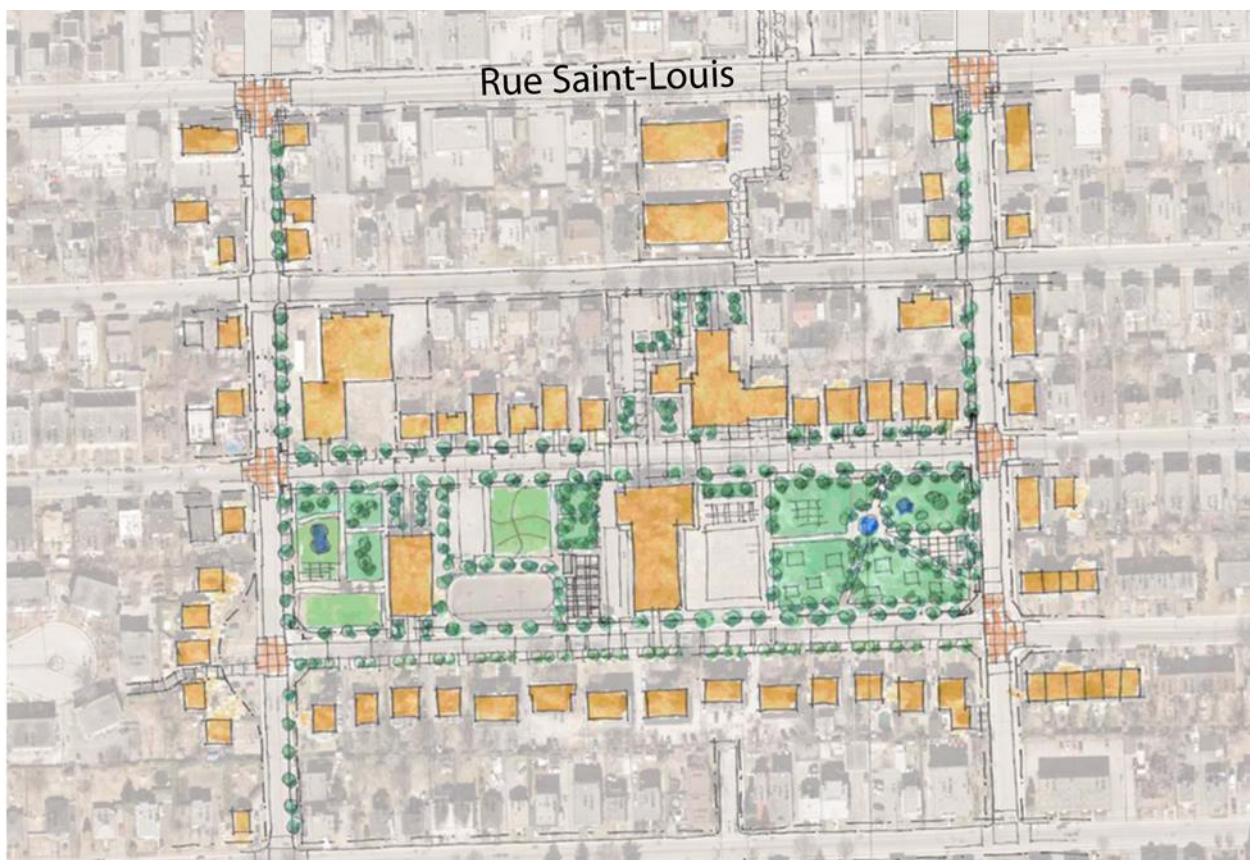


Figure 3.9 Plan image du pôle communautaire Saint-Maxime



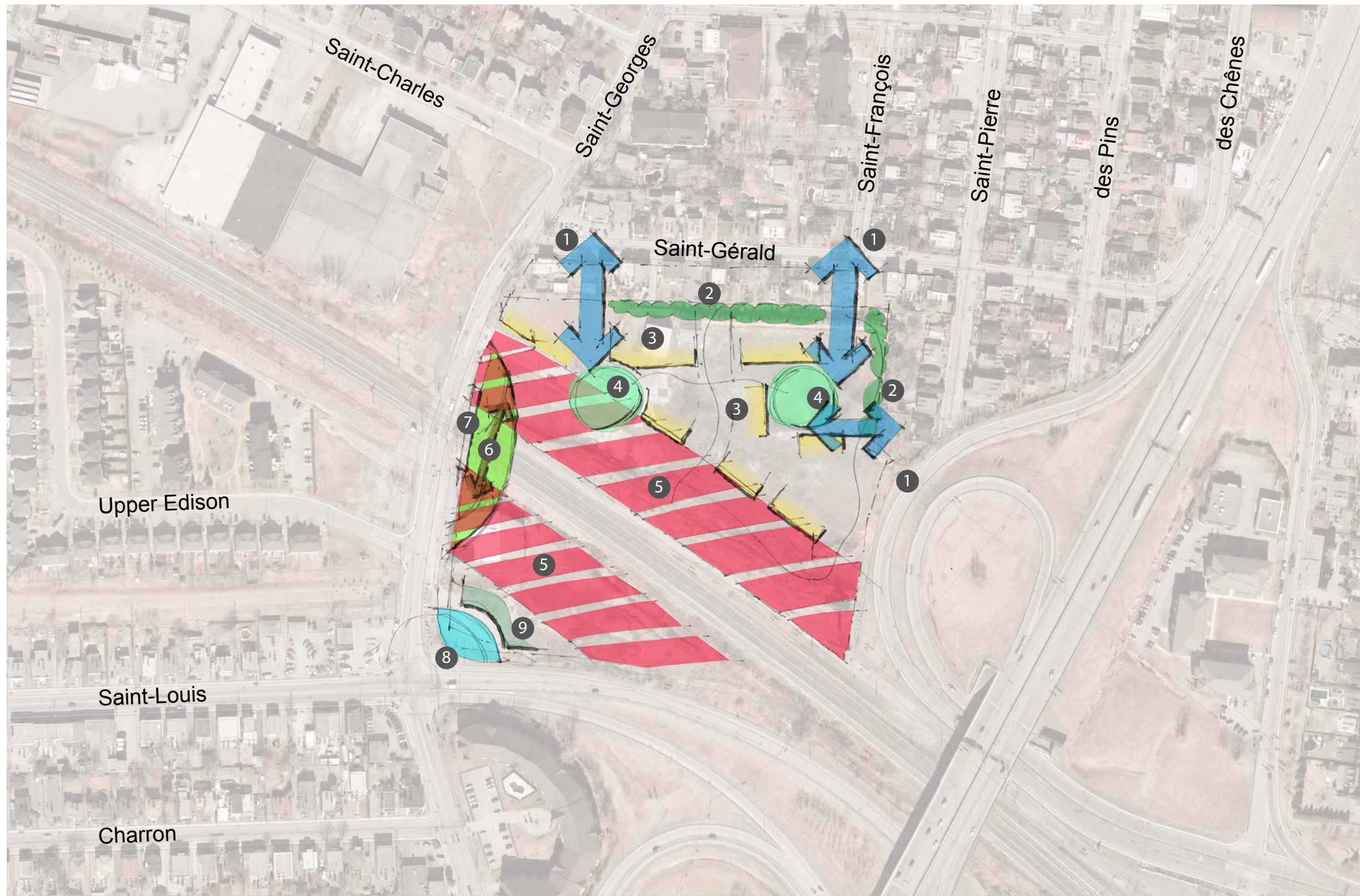
Secteur du dépôt à neige

Attentes et besoins

- Développer le site à des fins résidentielles, récréatives et communautaires de façon à l'intégrer à la grille de rue actuelle du quartier;
- Adapter l'offre en logements au besoin du quartier en respectant une approche inclusive et de mixité sociale;
- Gérer adéquatement les interfaces du site (voie ferrée et quartier résidentiel);
- Atténuer l'effet de fracture dû à la voie ferrée de façon à favoriser les liens entre les secteurs Saint-Maxime et Saint-Josaphat.

Balises d'aménagement

- Le concept d'aménagement du secteur du dépôt à neige comprend, comme on peut l'observer sur le Plan 14, les balises d'aménagement suivantes :
 - Redéveloppement du site à des fins principalement résidentielles en prévoyant un bâtiment clé mixte à l'intersection des rues Saint-Louis et Saint-Georges;
 - Reconnexion du secteur Saint-Josaphat avec le secteur Saint-Maxime malgré la présence de la voie ferrée (améliorer la traverse de la voie ferrée et aménager des haltes piétonnières de part et d'autre de celle-ci);
 - Connexion à la trame actuelle tout en évitant d'augmenter les conflits de circulation actuels (éviter l'aménagement d'un accès sur la rue Saint-Georges à cause de la proximité du passage à niveau);
 - Assurer une intégration harmonieuse au milieu des nouveaux bâtiments en assurant une transition au niveau des hauteurs et gabarits par rapport aux habitations existantes;
 - Offrir une variété de produits résidentiels (logements sociaux, condominiums, etc.);
 - Prévoir dans la bande de non construction d'une profondeur de 50 mètres aux abords de la voie ferrée l'aménagement d'un parc linéaire et d'aires de stationnement;
 - Aménagement d'espaces collectifs à proximité des usages résidentiels.



- | | | |
|--|--|----------------------|
| 1 Accès potentiel | 5 Bande de non construction (50 m) (parc linéaire) | 9 Bâtiment clé mixte |
| 2 Plantations / Zone tampon | 6 Lien à aménager | |
| 3 Développement résidentiel | 7 Halte verte voie ferrée | |
| 4 Espace collectif privé ou semi-privé | 8 Espace public / Porte d'entrée | |



Figure 3.10 Plan image du secteur du dépôt à neige



Figure 3.11 Perspective du secteur du dépôt à neige – vue à partir du nord-ouest



Figure 3.12 Perspective 2 du secteur du dépôt à neige – vue à partir du nord-est



Réseau des espaces publics et liens actifs

Attentes et besoins

- Mieux connecter les secteurs Saint-Maxime et Saint-Josaphat;
- Mettre en place un réseau de voies cyclables liant les différents secteurs clés du quartier et le connecter au réseau de voies cyclables de l'agglomération;
- Améliorer les liens piétonniers entre les différents secteurs clés du quartier ainsi que vers le boulevard Taschereau et le boulevard Curé-Poirier;
- Améliorer l'offre en espace public à l'échelle du quartier;
- Favoriser les liens actifs vers les sites projetés de bus à haut niveau de service.

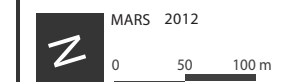
Balises d'aménagement

- Le réseau des espaces publics et des déplacements actifs comprend, comme on peut l'observer sur le diagramme conceptuel, les balises d'aménagement suivantes :
 - Marquage des portes d'entrées au secteur de la rue Saint-Louis;
 - Marquage et signalisation des intersections clés : Saint-Louis et Laurier, Saint-Louis et Cartier, Saint-Georges et Saint-Thomas, des Chênes et Saint-Thomas;
 - Développement du site du dépôt à neige en prévoyant un parc linéaire servant de bande tampon le long de la voie ferrée et de la bretelle d'accès au boulevard Jacques-Cartier;
 - Aménagement d'une traverse piétonnière plus conviviale au passage à niveau de la voie ferrée;
 - Réaménagement de l'îlot du centre Lajeunesse;
 - Consolidation du réseau de déplacements actifs;
 - Aménagement de liens cyclables le long des rues Saint-Thomas et Saint-Georges;
 - Assurer un lien piétonnier plus convivial sur la rue Saint-Thomas, et ce, jusqu'au boulevard Curé-Poirier en portant une attention particulière à l'aménagement de l'espace sous le viaduc du boulevard Taschereau;
 - Assurer un lien piétonnier plus convivial entre le quartier et le boulevard Taschereau vers l'Hôpital Charles LeMoyne et la station projetée de BHNS.



- | | | | | | |
|--|--|--|--------------------------|--|---|
| | Porte d'entrée | | Parc / Places | | Haltes piétonnières |
| | Marquage d'intersection / Signalétique | | Liens actif à consolider | | Lien Taschereau / Hôpital Charles LeMoynes / BHNS |
| | Marquage pôle communautaire | | Lien cyclable projeté | | |
| | Réaménagement / Développement | | Lien cyclable existant | | |

RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS
ET DES LIENS ACTIFS





Devanture commerciale



Colonne signalétique



Mobilier distinct



Colonne signalétique / mobilier distinct



Aménagement du domaine public



Marquage et matériaux



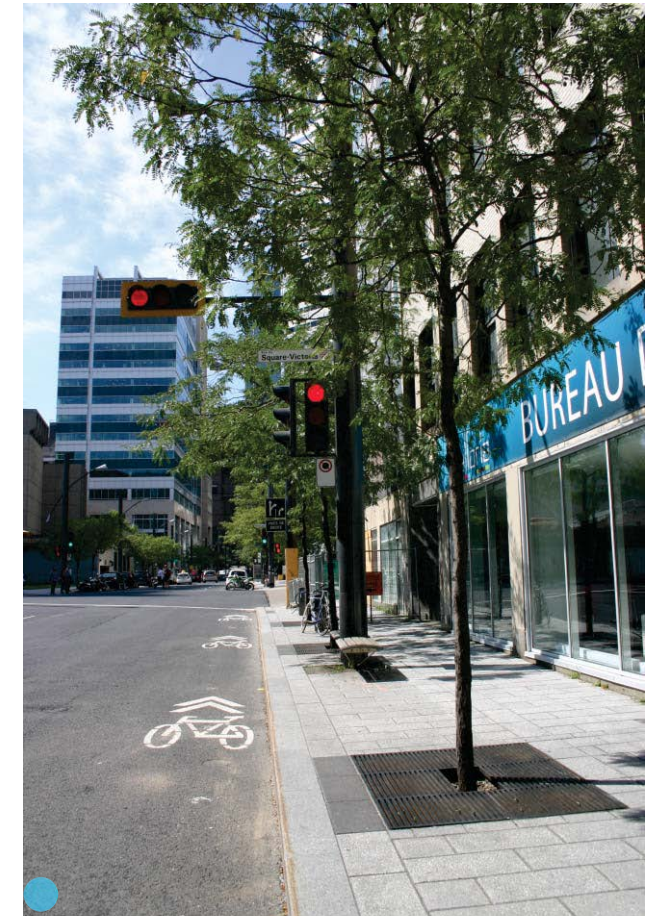
Marquage et matériaux



Aménagement du domaine public



Aménagement public



Aménagement du domaine public



Aménagement du domaine public



Rue Saint-Thomas: Mise en lumière du viaduc Taschereau



Traitement à l'échelle piétonne de l'espace sous le viaduc: oeuvres d'art, mise en lumière, mobilier urbain, etc.



Rue Saint-Thomas: Mise en lumière du viaduc Taschereau



Rue Saint-Thomas: Mise en lumière du viaduc Taschereau



Traitement à l'échelle piétonne de l'espace sous le viaduc: oeuvres d'art, mise en lumière, mobilier urbain, etc.



- Habitation de moyenne densité de 3 à 4 étages
- Habitation contiguë (maisons en rangée : duplex / triplex)
- Habitation de haute densité (6 étages et +)
- Traverse ferroviaire



SECTEUR DU DÉPÔT À NEIGE
RÉFÉRENCES ARCHITECTURALES





Secteur Saint-Maxime: Verdissement des espaces existants



Secteur Saint-Maxime: Équipements intergénérationnels



Secteur Saint-Maxime: Aménagement / intégration de mobilier urbain et d'aires de repos



Secteur Saint-Maxime: Équipements intergénérationnels



Secteur Saint-Maxime: Intégration d'équipements pour une variété d'utilisateurs



Secteur Saint-Maxime: Aménagement d'un parc public à l'angle des rues Roy et Cartier



Aménagement d'espaces polyvalents



Élément signalétique ou oeuvre d'art pour marquer le parc

4.

AFFECTATIONS DÉTAILLÉES DU SOL

4.1

Règles d'interprétation des affectations détaillées du sol

4.1.1

Interprétation générale

Le présent PPU propose une planification plus détaillée du secteur Le Moyne que celle apparaissant au plan d'urbanisme de la Ville dont il fait partie intégrante. Les dispositions du présent PPU ont donc préséance sur toute disposition du PU touchant la planification de ce secteur. Ainsi, en cas d'incompatibilité entre une disposition du PPU et une disposition du plan d'urbanisme, la première prévaut.

Compte tenu de l'échelle de planification du programme particulier d'urbanisme, les affectations proposées sont générales et ne peuvent inclure tous les types de bâtiments et usages présents. Ainsi, la réglementation d'urbanisme pourra reconnaître les bâtiments et les usages dérogeant au PPU, pourvu que ces derniers aient fait l'objet d'un permis ou d'un certificat d'autorisation délivré en conformité avec la réglementation d'urbanisme applicable avant l'entrée en vigueur du PPU.

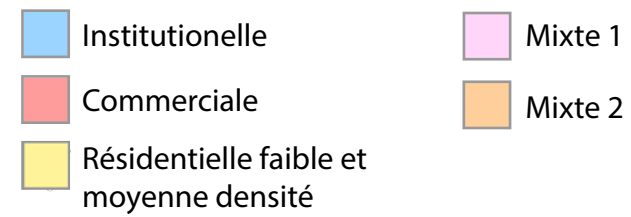
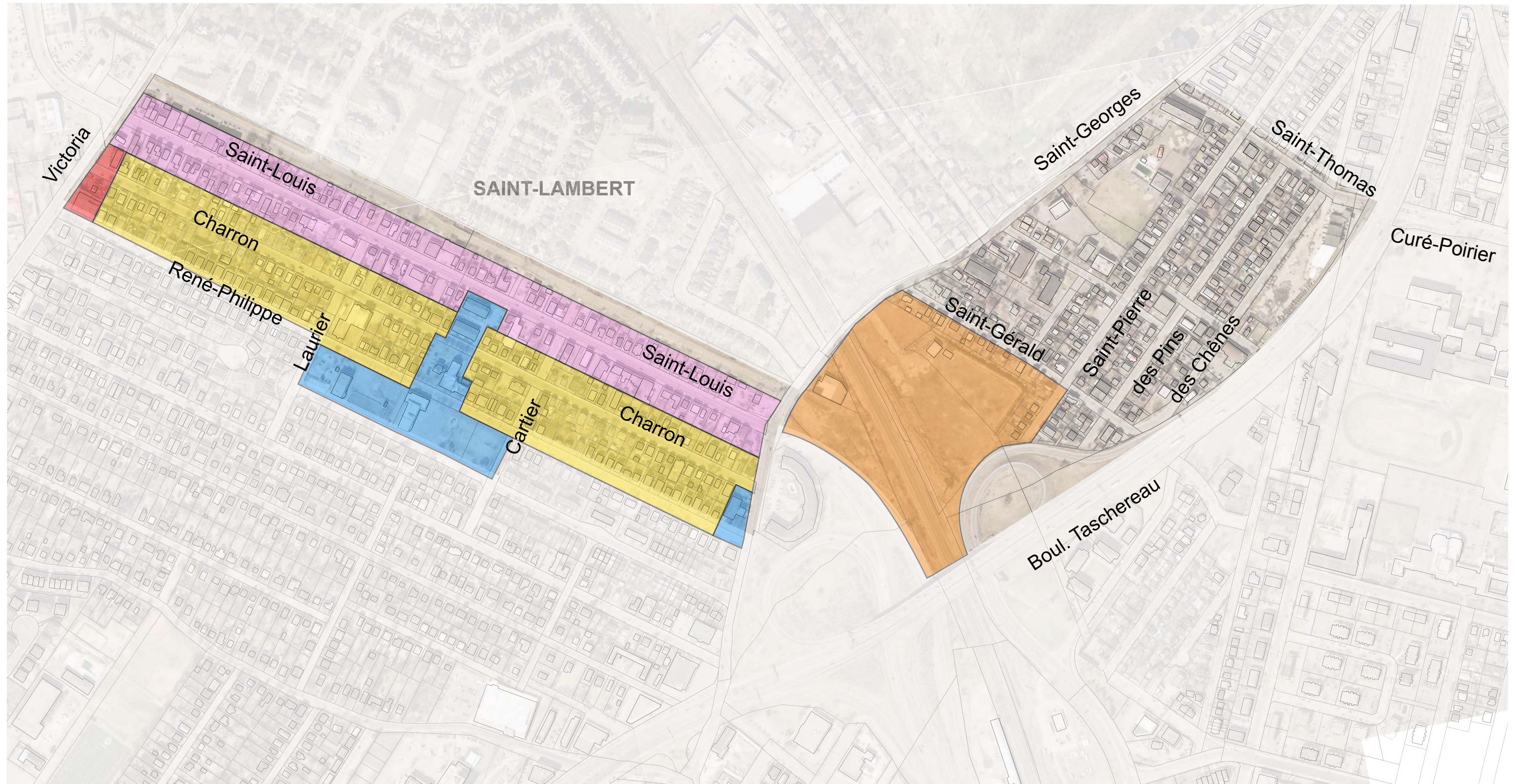
Afin d'assurer la viabilité économique des bâtiments dérogeant aux dispositions du PPU, et ce, malgré les affectations détaillées, en autant que les nuisances envers les fonctions autorisées dans l'aire d'affectation soient minimisées, la réglementation d'urbanisme pourra également proposer des usages inexistantes avant l'entrée en vigueur du PPU.

4.1.2

Interprétation des aires d'affectation et des fonctions autorisées

Les limites des aires d'affectation apparaissant au Plan 19 sont conceptuelles. Aux fins de l'analyse de la conformité des règlements d'urbanisme, les limites précises des aires d'affectation devront être définies au règlement de zonage.

Les sous-sections qui suivent présentent, pour chaque aire d'affectation, les fonctions dominantes et complémentaires autorisées. Il appartiendra à la réglementation d'urbanisme de venir préciser pour chaque zone les usages autorisés. De façon générale, la réglementation d'urbanisme doit autoriser au moins l'une des fonctions dominantes identifiées pour l'aire d'affectation concernée et peut autoriser certaines des fonctions complémentaires. La réglementation d'urbanisme pourra toutefois, pour des besoins spécifiques au sein de certaines zones, autoriser des fonctions complémentaires sans y autoriser l'une des fonctions dominantes, en autant qu'au moins 60 % de l'aire d'affectation permette des fonctions dominantes.



4.1 Affectation résidentielle de faible et moyenne densité

AIRE D'AFFECTATION RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE ET MOYENNE DENSITÉ	
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation unifamiliale • Habitation bifamiliale et trifamiliale • Habitation multifamiliale de 4 à 16 logements
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Usage communautaire à caractère local • Résidence pour personnes âgées et autres fonctions résidentielles pour clientèle spécialisée • Parc et autres espaces publics • Service d'utilité publique

4.2 Affectation commerciale

AIRE D'AFFECTATION COMMERCIALE	
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce et service, à l'exception des commerces liés à l'automobile • Bureau
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Usage communautaire à caractère local • Résidence pour personnes âgées et autres fonctions résidentielles pour clientèle spécialisée • Parc et autres espaces publics • Service d'utilité publique

4.3

Affectation mixte 1

AIRE D’AFFECTATION MIXTE 1	
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce et service de proximité à l’exception des commerces automobiles (réparation automobile, poste d’essence, station service, etc.) • Commerce de restauration • Bureau • Habitation unifamiliale • Habitation bifamiliale et trifamiliale • Habitation multifamiliale • Habitation aux étages d’un bâtiment dont le rez-de-chaussée est occupé par une autre fonction autorisée
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Usage communautaire à caractère local • Parc et autres espaces publics • Service d’utilité publique

4.4

Affectation mixte 2

AIRE D'AFFECTION MIXTE 2	
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation bifamiliale et trifamiliale • Habitations multifamiliales • Habitation aux étages d'un bâtiment dont le rez-de-chaussée est occupé par une autre fonction autorisée • Résidence pour personnes âgées et autres fonctions résidentielles pour clientèle spécialisée • Usage communautaire
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation unifamiliale • Parcs et autres espaces publics • Équipement de loisir public • Commerce et service de proximité complémentaires à une fonction dominante (dépanneur, salon de coiffure, etc.) • Service d'utilité publique

4.5 Affectation institutionnelle

AIRE D'AFFECTION INSTITUTIONNELLE	
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> • Usages communautaire, public et institutionnel à caractère local • Parc et autres espaces publics • Équipement de loisir
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> • Résidence pour personnes âgées • Habitation multifamiliale de 4 à 30 logements • Commerce et service complémentaires à une fonction dominante (friperie, comptoir d'économie familiale, etc.) • Service d'utilité publique

5.

CRITÈRES RÉGLEMENTAIRES DE MISE EN ŒUVRE

5.1

Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

Afin de réaliser des ensembles harmonieux et intégrés au contexte particulier du quartier de Le Moyne, le PPU retient le recours à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) applicable aux immeubles adjacents à la rue Saint-Louis. Cet outil doit prévoir des objectifs et critères respectant les balises d'aménagement élaborées à la section 3.3 pour le secteur de la rue Saint-Louis.

Afin d'assurer que les interventions respectent les balises d'aménagement prévues dans ce secteur, l'élaboration du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale devra s'inspirer des objectifs et critères suivants :

Objectif 1 : Favoriser un parcours piétonnier convivial encourageant les déplacements actifs

Critères :

- Reconstruction d'un front de rue continu afin d'éviter les bâtiments implantés en fond de lot avec un stationnement en façade.
- Favoriser l'aménagement des aires de stationnement en cour arrière et en commun ou, à défaut, favoriser des mesures d'encadrement et d'interaction des stationnements avec la rue (murets, aménagements paysagers, etc.).

Objectif 2 : Création d'une rue d'ambiance avec une architecture et des aménagements paysagers de qualité

Critères :

- Soutenir la création d'une rue d'ambiance en intégrant adéquatement les rez-de-chaussée commerciaux de la rue Saint-Louis.
- Mettre en valeur les caractéristiques architecturales d'origine.
- Favoriser une architecture démontrant plus de caractère en portant une attention particulière aux bâtiments situés aux intersections importantes.
- Encourager les aménagements paysagers de qualité, particulièrement en cour avant.
- Favoriser un découpage et une rythmique des façades et volumes des bâtiments de plus grands gabarits qui respectent le parcellaire original.
- Favoriser un regroupement des aires de stationnement.

Objectif 3 : Favoriser l'attraction commerciale de la rue Saint-Louis

Critères :

- Encadrer l'affichage de façon à l'intégrer harmonieusement au paysage.

5.2 Plan d'aménagement d'ensemble (PAE)

Le PPU propose de réviser le règlement de plan d'aménagement d'ensemble numéro 2001-PAE-442 afin de respecter les balises d'aménagement élaborées à la section 3.3 pour le secteur du dépôt à neige.

Plus précisément, les normes du règlement applicables aux zones 125 et 126 devront être revues afin de s'assurer que le projet envisagé respecte les affectations et les balises d'aménagement prévues dans ce secteur, principalement :

- Autoriser les usages prévus à l'affectation « mixte 2 ».
- Assurer la connexion du site avec le secteur Saint-Josaphat et la trame actuelle tout en évitant d'aggraver les conflits de circulation.
- Redévelopper le site à des fins principalement résidentielles en variant les produits.
- Prévoir l'aménagement d'un parc linéaire sur la bande de non-construction aux abords de la voie ferrée.
- Aménager des espaces collectifs à proximité des usages résidentiels.