

Longueuil, le 14 mars 2024

## TRANSMIS PAR COURRIEL

Ville de Longueuil  
2500, rue de la Savane  
Longueuil (Québec) CP

Projet : Densification des secteurs urbains  
Objet : Opinion de Mario V. Petrone, architecte

Cher comité,

Suite à la participation de madame Catherine Fournier mairesse de Longueuil à l'émission radiophonique du matin de Radio-Canada avec monsieur Masbourian, j'ai été fier d'entendre madame la mairesse sur la densification des secteurs résidentiels en augmentant le nombre d'étages à certains endroits. Nous les architectes, nous prônons cette approche depuis des décennies et voilà qu'enfin nous avons une écoute positive.

Dans cet esprit de densification, je me suis dit que oui il serait important de densifier dans les nouveaux projets. Notre ville est aussi très grande et le peu d'espace vert devrait aussi être utilisé avec parcimonie ou plutôt le protéger et ne pas le détruire, pour toutes les bonnes raisons sociales, environnementales déjà connues.

Par contre, nous avons probablement des lieux construits qui mériteraient d'être ré-évalués afin d'analyser leur valeur patrimoniale pour permettre une démolition et reconstruction en hauteur et/ou en densification, ce qui est mon approche personnelle. À ce sujet j'aimerais vous entretenir sur mon patelin d'enfance, là où je suis né, il y a 72 années de cela. Oui, je suis né à Montréal-Sud, une petite ville très peu connue par les gens de moins de 50 ans. Cette ville a été annexée dans les années '70 à Longueuil. J'y ai demeurée jusqu'en 1971 au moment où je suis allé étudier en architecture à Québec, et mes parents ont vendu dans les années

### Longueuil

4501, rue Bishop, bureau 301  
Longueuil (Québec) J3Y 2N4

T. 450.676.8899  
SF. 1.877.234.2004  
F. 450.676.8895

### Bromont bureau de consultation

199, rue des Irlandais  
Bromont (Québec)  
J2L 2N4

T. 450.263.8697  
F. 450.263.0567

info@petronearchitecture.com  
www.petronearchitecture.com

'80 leur triplex qu'ils avaient eux-mêmes construits dans les années '40. Ceci pour vous parler du boulevard Lafayette qui possède trois personnalités distinctes. Cette rue est appelée boulevard à cause de sa largeur surdimensionnée qui a servi anciennement de lieu de circulation d'un tramway sur rail qui y passait en plein centre. Ce boulevard a aussi l'avantage d'être circonscrit sur une courte distance entre le boulevard Curé-Poirier et la rue Saint-Charles (Riverside).

Voici les trois sections ayant des personnalités propres à chacune :

la première section qui débute à la rue Saint-Charles (Riverside et poste de pompage des eaux usées AVMSL) jusqu'au viaduc à la rue Saint-Laurent;

la deuxième section entre le viaduc Saint-Laurent jusqu'à l'ancienne voie ferrée ou la rue Desaulniers (mon secteur);

la troisième section beaucoup plus longue entre la rue Desaulniers et le boulevard Curé-Poirier donnant face à la polyvalente Gérard-Filion.

Une anecdote toute simple car à ce boulevard, j'y suis impliqué comme architecte pour diverses raisons professionnelles. Car, à un bout de cette rue (Est, boulevard Curé-Poirier), j'ai rénové la polyvalente Gérard-Filion vers la fin des années '80 pour la commission scolaire Marie-Victorin et à l'autre extrémité (Ouest, rue Saint-Charles), j'ai réalisé le poste de pompage des eaux usées AVMSL ayant remporté le prix d'excellence en architecture de l'ordre des architectes du Québec en 1990, étant le plus prestigieux prix en architecture décerné par mes pairs au Québec.

Ceci étant dit, lorsque je vivais sur cette rue (deuxième section) comme enfant je me souviens de rails d'acier présents au milieu de la rue qui elle, était démesurément large pour un enfant. Cette largeur de rue, malgré le terre-plein construit pour lui redonner une échelle plus humaine, demeure encore hors échelle. De plus ce qui est invisible de la rue est la profondeur des terrains du moins sur la deuxième section viaduc Saint-Laurent et rue Desaulniers, ceux-ci sont plus que profonds (+-125 pieds et plus) et non pertinents pour la majorité des propriétaires. Ces terrains et leur dimension permettraient la construction de plusieurs immeubles en hauteur et je crois qu'une étude de faisabilité en design urbain permettrait d'en évaluer le potentiel exact.

Outre cette deuxième section qui ne regorge pas de bâtiments patrimoniaux d'ouvriers ou d'architecture particulière, il y a la première section allant de la rue Riverside (Saint-Charles) jusqu'au viaduc Saint-Laurent où le caractère architectural de certains immeubles est aussi d'intérêt patrimonial. Alors cette première section pourrait aussi être analysées dans son ensemble afin d'y intégrer des résidences à étages multiples intégrées au voisinage à protéger.

Tant qu'à la troisième section faisant partie de l'ancien ville Jacques-Cartier, là aussi la largeur du boulevard est hors échelle. Cette section a aussi un avantage

car elle relie transversalement les deux principaux axes avec le quartier Jacques-Cartier dont le Coteau-Rouge et Curé-Poirier. Il serait intéressant ici encore de faire une analyse urbaine pour voir comment nous pourrions développer en hauteur toute en prenant soin de conserver certaines maisons patrimoniales ouvrières si celles-ci sont encore présentes.

Dans ces trois sections distinctes du boulevard Lafayette, il y a un point commun, qui est largeur hors échelle de cette voie automobile qui pourrait être réduite et utilisée pour le bien-être des nouveaux résidents au lieu des voitures. Un autre point plutôt situé sur les deux premiers secteurs entre Riverside et Desaulniers est la profondeur immense des terrains qui là encore serait un atout intéressant pour la conception de bâtiment en hauteur et plus dense. De plus cette rue relie cinq axes importants dans l'arrondissement du vieux-Longueuil : Riverside (Sint-Charles), Saint-Laurent, Desaulniers, Coteau-Rouge et Curé-Poirier. Il faut ajouter que la sortie LaFayette sur la 132 est directement relié à ce boulevard.

Imaginer ce lien Lafayette avec la zone du métro, il me semble que le naturel va de soi. Ce boulevard avec toutes les rues transversales qui s'y rattachent, permettrait une circulation dense en transport public, donc une pour les résidents de cette rue la nécessité d'une auto serait secondaire. Il est certain que ce type de concept arrivera un jour ou l'autre dans une trentaine d'années ou plus probablement, car tout est vraiment long pour l'acceptabilité sociale et il faut attendre que les pressions environnementales et le manque d'espace permettent celle-ci. Alors, il faudrait commencer à rêver et à semer l'idée maintenant par des études de faisabilité. Tout comme il y a trente ans, lorsque nous faisons les études pour la zone du métro ou personne ne voulait y croire et voici que nous y sommes dans notre réalité de 2024.

Je tiens à cœur à ma ville natale où ma mère (100 ans), mon frère, mes deux sœurs, mes quatre enfants et neuf petits-enfants y demeurent toujours. Soyez donc assuré de mon entière collaboration, selon vos besoins.

Si vous croyez que ce texte pourrait ouvrir une nouvelle pensée à la ville de Longueuil, n'hésitez pas à le partager avec qui que ce soit. Espérant votre écoute, je vous prie d'accepter, cher comité, l'expression de mes salutations les plus sincères.

Mario V. Petrone, architecte et architecte paysagiste