

Ville de Longueuil



Concept de mise en valeur de Place Charles-Lemoyne (Métro Longueuil)

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1.0 INTRODUCTION	1
1.1 Contexte actuel	1
1.2 Rappel historique	2
1.3 Contenu de l'étude	3
2.0 SITUATION ACTUELLE	4
2.1 Les potentiels d'aménagement	4
2.1.1 Le caractère particulier du site	4
2.1.2 La disponibilité de terrains à développer	5
2.1.3 Le rattachement aux secteurs limitrophes	5
2.1.4 Le cadre bâti	6
2.1.5 La rue Saint-Charles	6
2.1.6 La présence d'éléments importants	7
2.1.7 Les percées visuelles majeures	7
2.2 Les contraintes d'aménagement	8
2.2.1 La circulation et les transports	8
2.2.1.1 Achalandage et niveau de services	8
2.2.1.2 Accès au boulevard Taschereau	12
2.2.1.3 Le stationnement sur rue	13
2.2.1.4 La signalisation	13
2.2.2 L'environnement	14
2.2.3 Les servitudes et infrastructures	14
3.0 CONCEPT ET MISE EN VALEUR DE LA PLACE CHARLES-LEMOYNE	17
3.1 Le concept COTREM 1983	17
3.2 Les principes d'aménagement	21
3.3 Le concept COTREM modifié	23
3.4 Le concept proposé	25

TABLE DES MATIERES (suite)

	Page	
4.0	CONCEPT DE MISE EN VALEUR DE LA STATION DE METRO LONGUEUIL ET DE LA RUE SAINT-CHARLES (PHASE 1)	29
4.1	Station de métro	29
4.1.1	Terminus d'autobus: localisation et accès	30
4.1.2	Accès aux quais de métro	32
4.1.3	Stationnement étagé	32
4.1.4	Poste d'attente	33
4.1.5	Reconstruction de bâtiments aux abords du métro	33
4.2	Rue Saint-Charles	35
4.2.1	Liaison est-ouest	35
4.2.2	Circulation et connexions routières	36
4.2.3	Gabarit de bâtiments et axonométrie	38
4.2.4	Variantes pour Place Longueuil	39
4.3	Réseau piétonnier et cyclable	41
5.0	CONCLUSION	42

BIBLIOGRAPHIE

LISTE DES PLANS

	Page
1. ANALYSE VISUELLE	10
2. PROPRIETES ET SERVITUDES MAJEURES	16
3. CONCEPT COTREM 1983 (REAMENAGEMENT ULTIME DU TERMINUS)	19
4. CONCEPT COTREM MODIFIE (OPTION 1)	24
5. CONCEPT PROPOSE (OPTION 2)	26
6. LE TERMINUS	31
7. CIRCULATIONS	37
8. AXONOMETRIE	40

Introduction

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE ACTUEL

En juillet 1988, la Ville de Longueuil a mandaté la firme Daniel Arbour & Associés, en collaboration avec la firme Trafix, pour préparer un concept de mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne, dont la localisation stratégique en fait un enjeu majeur pour le développement de la ville de Longueuil.

L'objectif de l'étude est de faire le point sur la situation actuelle de la place Charles-Lemoyne, d'analyser les concepts de réaménagement qui ont déjà été élaborés, pour proposer ensuite un concept de mise en valeur qui réponde aux objectifs du plan d'urbanisme et aux grandes orientations d'aménagement de la Ville de Longueuil, ainsi qu'aux besoins d'une fluidité des déplacements véhiculaires.

A ce titre, le plan d'urbanisme de la ville⁽¹⁾ identifie la Place Charles-Lemoyne comme un des secteurs particuliers d'intervention du territoire et propose son réaménagement. Les objectifs à atteindre sont les suivants:

- créer un lien fort entre la Place Charles-Lemoyne et le Vieux Longueuil par la rue Saint-Charles;
- recomposer le tissu urbain;
- dégager de nouvelles zones pour le développement;
- créer un lien entre Longueuil et Montréal davantage qu'entre Montréal et l'autoroute 132;
- augmenter la fluidité des mouvements;

(1) Daniel Arbour & Associés, Ville de Longueuil, Plan d'urbanisme, deuxième version préliminaire, février 1988, p. 155

- faciliter les mouvements et augmenter le confort de la clientèle du transport en commun;
- renforcer le lien entre la Place Charles-Lemoyne et la Pointe de la Voie Maritime.

1.2 RAPPEL HISTORIQUE

La présente étude fait suite à celle déposée à l'automne 1983 par le Conseil des Transports de la région de Montréal (COTREM). Cette étude avait été réalisée en collaboration avec la Ville de Longueuil et la CTRSM.

Le concept proposé dans l'étude du COTREM prévoyait le réaménagement des infrastructures de transport sur le site de la station intermodale-métro Longueuil, soit un réaménagement du réseau routier, l'agrandissement de la station de métro ainsi qu'une réfection du terminus d'autobus existant. Ce concept visait principalement à assurer un accès rapide et direct au site et à augmenter la capacité du réseau routier.

Bien que la place Charles-Lemoyne fasse l'unanimité des usagers, des Longueuillois et des divers intervenants sur la nécessité de son réaménagement, aucun consensus n'est encore obtenu sur un concept de mise en valeur. L'ampleur d'un tel projet de réaménagement comporte sans contredit des enjeux de taille pour le développement de la ville de Longueuil.

Au cours des derniers mois, la Ville de Longueuil en accord avec le ministère des Transports, a convenu d'effectuer des travaux de réaménagement de la Place Charles-Lemoyne et d'utiliser l'option ultime élaborée dans l'étude du COTREM de 1983 comme point de départ pour l'élaboration d'un plan de réaménagement acceptable par les deux parties.

Après une évaluation du projet du COTREM de 1983, la Ville de Longueuil, en vue de mieux répondre à ses objectifs de développement urbain, a élaboré deux options de réaménagement routier qui s'inscrivent davantage dans le cadre de ses objectifs. La Ville favorise d'ailleurs une des deux options comme l'explique plus loin le présent rapport.

Les principes d'aménagement à la base de l'option proposée sont de faire de la Place Charles-Lemoyne un pôle de développement de la ville et de lui donner une échelle humaine au niveau des circulations piétonnes et de l'implantation des bâtiments tout en assurant une fluidité dans les déplacements véhiculaires locaux et régionaux.

Depuis 1983, le projet de mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne a évolué de façon significative. Néanmoins, cette évolution s'inscrit à l'intérieur même des différentes approches de planification et d'aménagement que la ville a développées au fil des années.

1.3 CONTENU DE L'ETUDE

La présente étude comprend trois grands chapitres dont le premier expose la situation actuelle sur le site à l'étude, à partir d'une description des potentiels et des contraintes d'aménagement.

La deuxième partie présente une analyse des différents concepts qui ont été élaborés depuis 1983. Cette analyse se fait en deux étapes. Pour chacun des concepts, la première étape est une description synthétique des principaux travaux de réaménagement proposés et la deuxième étape consiste à évaluer la proposition en fonction des objectifs de la ville en matière d'aménagement.

La troisième partie de l'étude présente une analyse plus détaillée de la phase 1 du concept proposé par la Ville. On y retrouve une description des réaménagements proposés tels que le réaménagement de la station de métro, la localisation et l'accès au terminus d'autobus, le nombre d'espaces de stationnement, leur localisation et leur accès, la circulation et les connexions routières, le réseau piétonnier, etc., ainsi qu'une analyse des implications de la proposition.

Situation actuelle

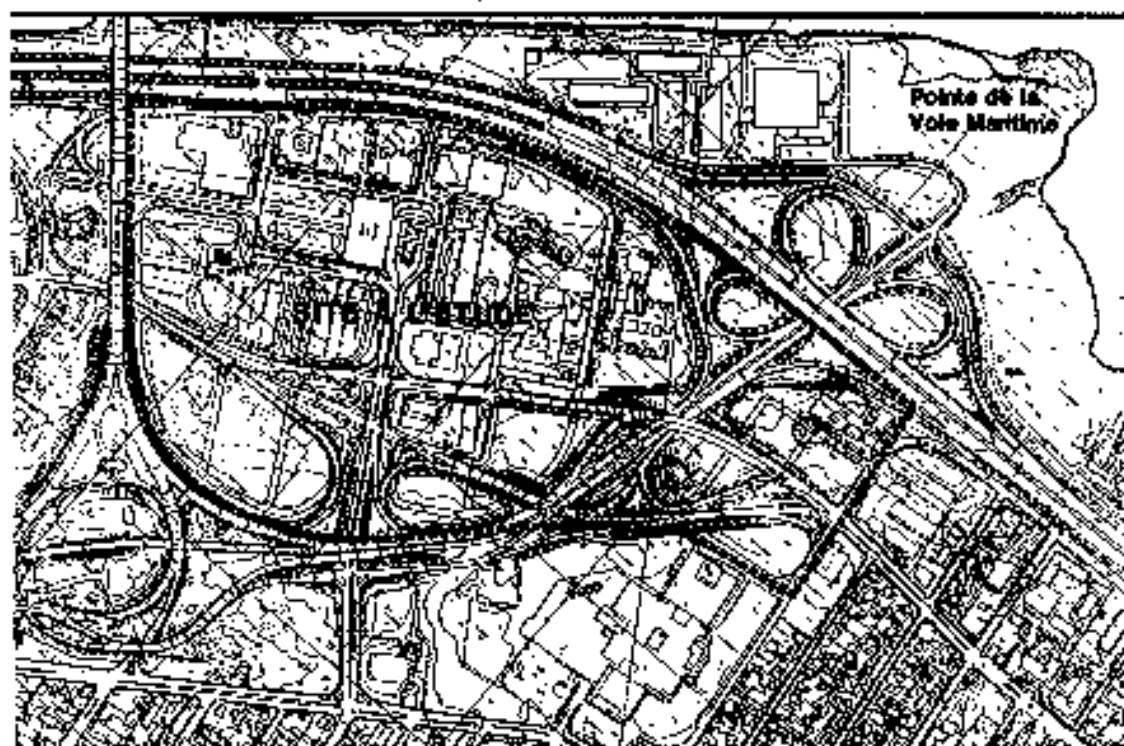
2. SITUATION ACTUELLE

2.1. LES POTENTIELS D'AMENAGEMENT

2.1.1 Le caractère particulier du site

Situé à l'est du pont Jacques-Cartier, bordé au nord par le fleuve Saint-Laurent et la route 132, le site à l'étude accueille la station du métro Longueuil et le terminus d'autobus de la STRSM. Un important réseau d'autoroutes et d'artères régionales ceinture le site, celui-ci étant caractérisé par de nombreux échangeurs qui accueillent de grands flux véhiculaires.

Localisation



La présence de cette importante station de métro desservant un grand nombre d'usagers de la Rive-Sud et de Montréal, ainsi que l'envergure du réseau routier ceinturant le site, décrit le rayonnement régional du site.

De plus, à proximité du site, on retrouve la voie maritime, le pont Jacques-Cartier et les voies provinciales conduisant vers les régions est du Québec, les provinces Maritimes et les États-Unis. De plus, une forte proportion du transport des marchandises passe par ce secteur. Tout comme le secteur de Place Bonaventure au centre-ville de Montréal, la Place Charles-Lemoyne est un important carrefour de circulation. En plus du rayonnement régional du site, sa superficie offre l'opportunité de réaliser un projet de très grande qualité, offrant ainsi un fort potentiel de développement.

Toutefois, un des principaux potentiels de développement du site demeure sa situation stratégique. Le défi est alors d'obtenir une trame urbaine qui s'inscrit en continuité avec l'histoire de la ville de Longueuil, en créant une circulation à l'échelle humaine tout en permettant la fluidité des circulations régionales et locales.

2.1.2 La disponibilité de terrains à développer

Un des potentiels qu'offre le site est la disponibilité des terrains à développer. Ce potentiel doit être exploité par la planification d'un réseau interne de circulation et le réaménagement des artères régionales. À ce titre, on constate actuellement une perte énorme des terrains au niveau des échangeurs dont la conception ne semble répondre qu'aux besoins en circulation de type régional. La valeur de ces terrains nécessite une optimisation de leur utilisation. Le réaménagement du réseau routier devrait permettre une consolidation du développement et engendrer un impact positif sur le développement urbain de la Place Charles-Lemoyne et sur l'ensemble de la municipalité.

2.1.3 Le rattachement aux secteurs limitrophes.

Le prolongement de la rue Saint-Charles d'est en ouest permettrait de lier du côté est le Vieux Longueuil à la Place Charles-Lemoyne et du côté ouest de renforcer le lien entre l'ouest de la ville ainsi que la partie ouest de la Rive-Sud avec la Place Charles-Lemoyne.

Ce lien faciliterait la circulation et deviendrait un élément structurant de la recomposition du tissu urbain entre le site, le reste de la ville et de la région.

2.1.4 Le cadre bâti

Les bâtiments existants sur le site de la Place Charles-Lemoyne ont de 1 à 28 étages. On retrouve entre autres des bâtiments de 5 à 7 étages abritant des bureaux et des bâtiments allant de 12 à 28 étages où l'on retrouve des logements.

L'édifice de la station de métro a 2 étages et comprend des commerces et des services.

Cet environnement bâti permet la construction de bâtiments de divers gabarits.

2.1.5 La rue Saint-Charles

La rue Saint-Charles, artère stratégique du développement du site, dans sa configuration actuelle ne présente pas - au niveau de la Place Charles-Lemoyne - l'image d'une rue animée.

On note une rupture historique du tracé de la rue Saint-Charles au niveau du site, due à la concentration des accès au Pont Jacques-Cartier et aux autoroutes. Les travaux de réaménagement du pont Jacques-Cartier réalisés dans les années 1950 ont brusquement interrompu la continuité de ce chemin naturel qu'est la rue Saint-Charles, qui conduisait directement dans le noyau ancien du Vieux Longueuil. La discontinuité de ce lien historique a créé un enclave au niveau du site.

Toutefois, cette rue offre un fort potentiel de revitalisation. La simplification de son parcours et la construction de bâtiments de chaque côté de la rue permettrait la mise en valeur des terrains disponibles et assureraient la continuité d'activités urbaines (commerce, services, etc.) le long de cette artère.

2.1.6 Présence d'éléments importants

Sur le site de la Place Charles-Lemoyne et dans les secteurs adjacents, on retrouve plusieurs éléments offrant un intérêt pour son développement.

Le concept de mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne doit prendre en considération la Pointe de la Voie Maritime et la bande riveraine au fleuve Saint-Laurent qui offrent un potentiel très intéressant. Actuellement coupée du site par la route 132, la bande riveraine au fleuve, qui fait actuellement l'objet de travaux de planification, sera reliée par une passerelle piétonne surélevée aménagée selon un concept de "dalle verte".

L'importance du caractère patrimonial et historique du Vieux Longueuil en fait une zone d'intérêt particulier. Il y a lieu pour la Ville de relier la Place Charles-Lemoyne au Vieux Longueuil par une continuité de la trame urbaine existante et ce précisément dans l'axe historique de la rue Saint-Charles.

Le centre commercial Place Longueuil est un pôle d'attraction important pour le secteur de la Place Charles-Lemoyne. La planification d'un réseau piétonnier et d'un meilleur réseau véhiculaire augmenterait l'accessibilité au centre commercial et à la station de métro, ayant ainsi un impact positif sur l'achalandage de l'ensemble des commerces et services du secteur.

En dernier lieu, le boulevard Saint-Laurent au sud de la Place Charles-Lemoyne profiterait des retombées positives du réaménagement dans la mesure où l'ensemble de l'achalandage régional n'y est pas encouragé, sauf exception.

2.1.7 Les percées visuelles majeures

La Place Charles-Lemoyne offre des percées visuelles d'intérêt pour un projet de mise en valeur du site (plan 1).

La voie maritime du Saint-Laurent, l'ensemble du pont Jacques-Cartier, la Ronde, la végétation de l'île Sainte-Hélène et de l'île Notre-Dame, le centre des affaires de Montréal, et divers éléments du paysage montréalais, comme le mât du stade olympique, la tour de Radio-Canada, le sommet du Mont-Royal, etc. sont autant d'éléments qui font du site une localisation exceptionnelle pour un développement immobilier attrayant.

L'analyse de la qualité visuelle (plan 1) démontre que le champ visuel se dégage à mesure que l'on s'élève du niveau du sol, et que peu importe la situation sur le site, il y a toujours une percée visuelle d'intérêt.

2.2 LES CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

2.2.1 La circulation et les transports

Le site est entouré de grandes voies de circulation qui constituent des barrières d'envergure au lien de la Place Charles-Lemoyne avec le reste de la ville. Ce réseau routier est constitué principalement de voies rapides, celles-ci servant aux déplacements intermunicipaux et régionaux. Elles reçoivent de grands flux véhiculaires dont une importante partie est due aux mouvements pendulaires de la population de la Rive-Sud vers Montréal. Il s'en suit des problèmes de saturation aux heures de pointe, ce qui a un impact négatif sur la circulation locale.

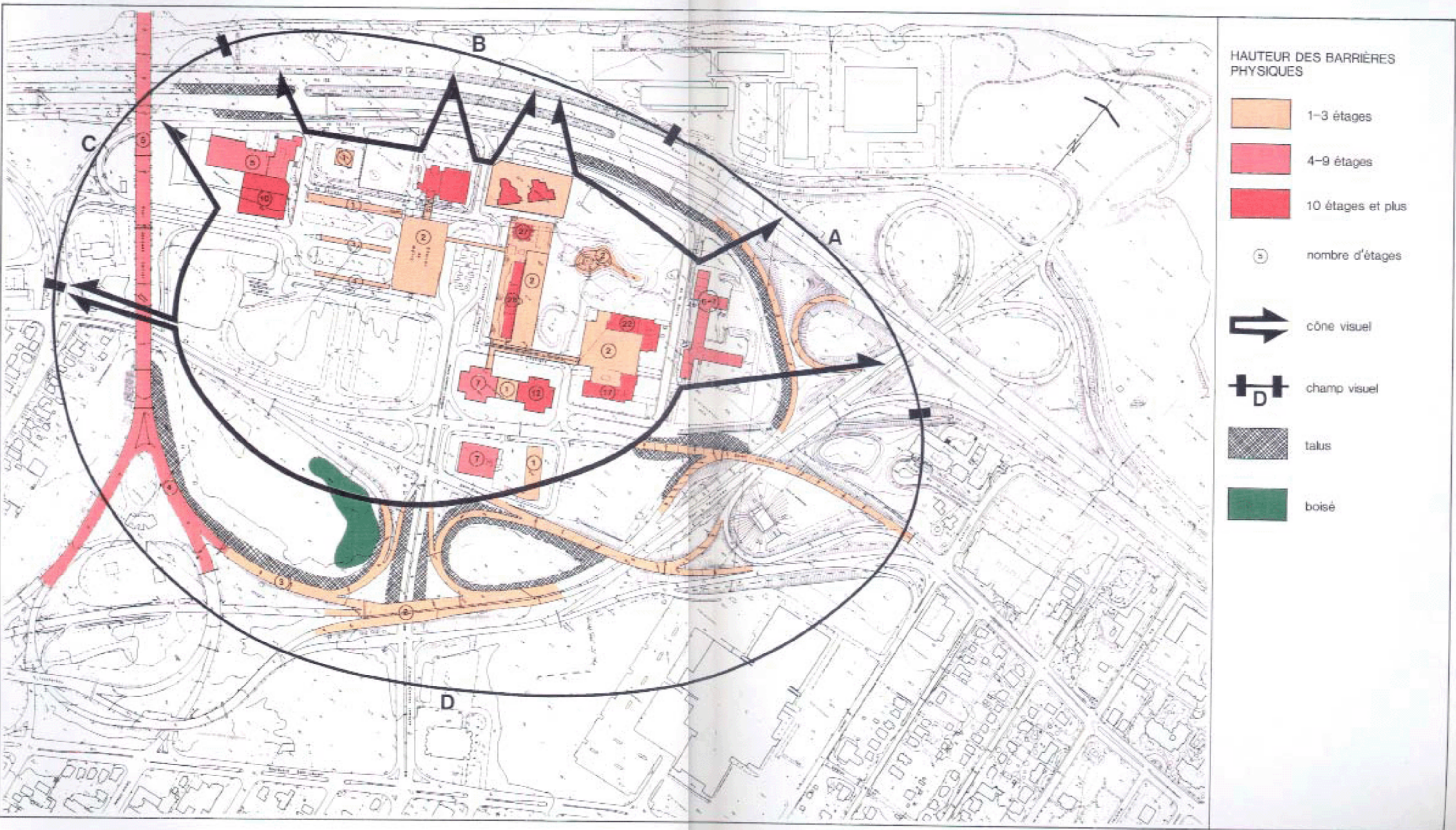
On retrouve également sur le site la station de métro et le terminus d'autobus qui accueillent un nombre important d'activités et de déplacements reliés au transport en commun.

2.2.1.1 Achalandage et niveau de services

Les débits de circulation recueillis dans l'étude COTREM 1983 ont été mis à jour en 1987 et en 1988. Les nouveaux comptages de la Ville de Longueuil permettent une appréciation de l'achalandage par rapport à la capacité des différentes approches des carrefours se trouvant dans le site.

DESCRIPTION DES VUES

Cône visuel	Niveau de dégagement visuel à partir de	Points repères d'intérêt		
		Avant-plan	Plan intermédiaire	Arrière-plan
A	1-3 étages	Talus Route 132	Voie maritime du St-Laurent (bateaux)	- Industries Miron - Élévateurs - Port de Montréal - Mât du stade olympique
	4-9 étages	Route 132	Voie maritime du St-Laurent (fleuve)	Quartiers est de Montréal
B	1-3 étages	Talus Route 132	- Tablier et sommet pont Jacques-Cartier - Sommet de la tour de la Ronde - Sommet des montagnes russes	
	4-9 étages	Talus Route 132	- Ensemble du pont Jacques-Cartier - Voie maritime (bateaux) - La Ronde & Aqualane - Végétation Ile Ste-Hélène	- Tour Radio-Canada - Prison Parthenais - Radio-Québec - Port de Montréal
	10 étages +		Voie maritime (fleuve)	Quartier Centre-Sud
C	1-3 étages	Tablier pont Jacques-Cartier	- Station de pompage Longueuil - Végétation Ile Notre-Dame - Pavillon des E.U.	- Sommet Place Ville-Marie - Sommet Mont-Royal
	4-9 étages	Entrée pont Jacques-Cartier	- Ensemble pont Jacques-Cartier - Pavillons Ile Notre-Dame	- Centre-ville de Montréal - Mont-Royal
D	1-3 étages	Boisé, structure du pont, édifice Alimentation & Drogue Canada, talus du pont	- Place Longueuil (toit) - Tours d'habitations de Longueuil	
	4-9 étages		Ensemble de la Ville de Longueuil	Mont St-Bruno



Ainsi, pour des raisons différentes, deux carrefours présentent des problèmes aigus de circulation.

D'abord, le carrefour Saint-Charles/Lafayette est congestionné à l'approche nord (direction nord-sud, boul. Lafayette). L'approche est (direction est-ouest, rue Saint-Charles) est aussi jugée problématique. Les niveaux de service sont respectivement de niveau E et D. Les sources principales de congestion sont l'achalandage des autobus et les virages à gauche dont l'envergure crée un nombre important de conflits. Il est aussi à souligner que l'approche nord du carrefour est utilisée comme sortie de l'autoroute 132, direction est, pour franchir les secteurs de la Place Charles-Lemoyne, du Vieux Longueuil, ainsi que le pont Jacques-Cartier.

Afin de réduire l'achalandage à l'approche nord, une interdiction du virage à gauche s'imposerait aux heures de pointe a.m., sauf aux autobus. Ainsi, la circulation régionale se dirigeant vers le pont Jacques-Cartier sera obligée d'emprunter la sortie Taschereau pour accéder au pont, en conformité avec les aménagements routiers prévus à cet effet. La circulation récalcitrante se retrouvant à l'approche nord du carrefour et se destinant au pont Jacques-Cartier, pourra à la limite emprunter Lafayette vers le sud pour se raccorder à l'entrée du pont via le boulevard Saint-Laurent.

Une enquête récente révèle qu'environ 50% des virages à gauche à l'approche nord, soit environ 300 véhicules sur un total de 600 véhicules à l'heure, se dirigent vers le pont Jacques-Cartier via la rue Saint-Charles entre 7h et 8h a.m.

De plus, le carrefour Place Charles-Lemoyne/Saint-Charles est paralysé, à l'occasion, dû à la congestion du pont Jacques-Cartier. En effet, l'accès au pont est possible sur la rue Saint-Charles, direction ouest, par l'accès à la route 134. Dès qu'un blocage apparaît sur le pont, cet accès ne devient pas praticable. C'est à cette occasion que le trafic à destination de Montréal utilise en grand nombre l'accès au pont par un virage à gauche de Saint-Charles vers Place Charles-Lemoyne/pont Jacques-Cartier, ce qui entraîne une congestion telle que toutes les approches du carrefour Place Charles-Lemoyne/Saint-Charles sont paralysées.

Une interdiction du virage à gauche à la période de pointe a.m. de Saint-Charles vers le sud, sur Place Charles-Lemoyne, réglerait sûrement ce problème sans mettre en cause l'accès au pont lui-même à un endroit qui convient bien aux besoins de clientèles et résidents de la Place Charles-Lemoyne. Toutefois, l'accès lui-même pourra être obstrué par une séparation physique telle qu'une barrière automatique à la période de pointe a.m., advenant la présence d'une file d'attente dans l'accès, dépassant la limite critique.

2.2.1.2 Accès au boulevard Taschereau

La rue Saint-Charles offre présentement, entre Joliette et Place Charles-Lemoyne, un accès direct à la route 134 (Taschereau) en direction est comme en direction ouest.

A titre d'indication, il convient se référer aux comptages réalisés récemment (printemps 1988) qui révèlent les résultats suivants:

	<u>Heure de pointe a.m.</u>	<u>Heure de pointe p.m.</u>
De Saint-Charles vers Taschereau, direction est	460 v/h	547 v/h
De Saint-Charles vers Taschereau, direction ouest	410 v/h	225 v/h

Les résultats obtenus suggèrent que ces interconnexions sont assez utilisées. Dans la mesure du possible, il faut viser à ne pas dévier cette circulation dans le tronçon plus achalandé de la rue Saint-Charles, soit entre la rue Place Charles-Lemoyne et la rue Lafayette.

Par ailleurs, le concept de réaménagement de l'échangeur Roland-Therrien/route 132, que la Ville a retenu lors d'une entente intervenue en 1988, entre la Ville de Longueuil et le ministère des Transports du Québec, favorise une plus grande utilisation de l'axe Bord-de-l'Eau dont un lien avec Taschereau via Joliette/Saint-Charles peut être bénéfique.

2.2.1.3 Le stationnement sur rue

L'accès à la station de métro par la rue Place Charles-Lemoyne est difficile à la période de pointe p.m. à cause du grand nombre de véhicules en attente des passagers sortant du métro.

Une étude⁽²⁾ entreprise par la Ville en 1987 a identifié que les véhicules en attente, disposés parfois en double et même triple file doivent être accomodés hors rue.

Le débarquement des passagers se rendant au métro se fait rapidement. Toutefois, pour ces mêmes passagers quittant le métro et embarquant dans les véhicules en attente, il n'y a aucune facilité d'attente sauf le long des rues adjacentes au métro.

De plus, les différentes consultations tenues par la Ville avec les gens d'affaires et les résidents de Place Charles-Lemoyne, dans le cadre de l'étude mentionnée plus haut, font ressortir le besoin de stationnement de courte durée dans les rues du secteur.

Toutefois, cette politique de stationnement ne pourra être appliquée convenablement à moins de créer des facilités pour les véhicules en attente et pour le "kiss-and-ride".

Quant au poste de taxis et à la zone de livraison, il convient de les maintenir aux mêmes endroits que présentement, en apportant de légères améliorations à leur identification et à leur réglementation.

2.2.1.4 Signalisation

L'identification des rues de la Place Charles-Lemoyne, les traverses de piétons et la signalisation en général sont déficientes et méritent d'être repensées dans un cadre d'ensemble.

(2) Les Consultants Trafix, Ville de Longueuil, Plan directeur de stationnement sur rue, Place Charles-Lemoyne, 1987

Présentement, les usagers qui ne sont pas familiers avec le site ne disposent d'aucun moyen efficace pour se retrouver. La complexité de la grille routière et de l'accès au stationnement d'incitation du métro ainsi qu'aux autres stationnements doit être compensée par un affichage de bonne qualité.

2.2.2 L'environnement

La circulation intense des automobiles et des autobus sur le site engendrent des contraintes environnementales importantes pour les usagers : odeurs des gaz d'échappement, poussières, bruit, etc.

L'intensité de la circulation sur les autoroutes et les voies rapides aux abords du site génèrent également des retombées négatives, particulièrement au niveau du bruit. À ce titre, la route 132, en bordure du fleuve Saint-Laurent nécessite des mesures adéquates pour atténuer le bruit afin d'améliorer le confort des piétons.

2.2.3 Les servitudes et infrastructures

On retrouve sur le site les infrastructures du métro qui ne peuvent supporter qu'une faible charge en termes de construction. Elles comportent donc des contraintes importantes pour la reconstruction des droits aériens.

Le bâtiment actuel abritant la station de métro possède deux étages et ne pourrait soutenir, dans son état actuel en termes de structure, qu'un seul étage supplémentaire.

Le tunnel du métro, situé dans l'axe est-ouest ne peut recevoir aucune structure (plan 2). La seule possibilité de construire aux abords de la station de métro consisterait à utiliser un système de piliers prenant appui à un niveau inférieur aux fondations du tunnel du métro.

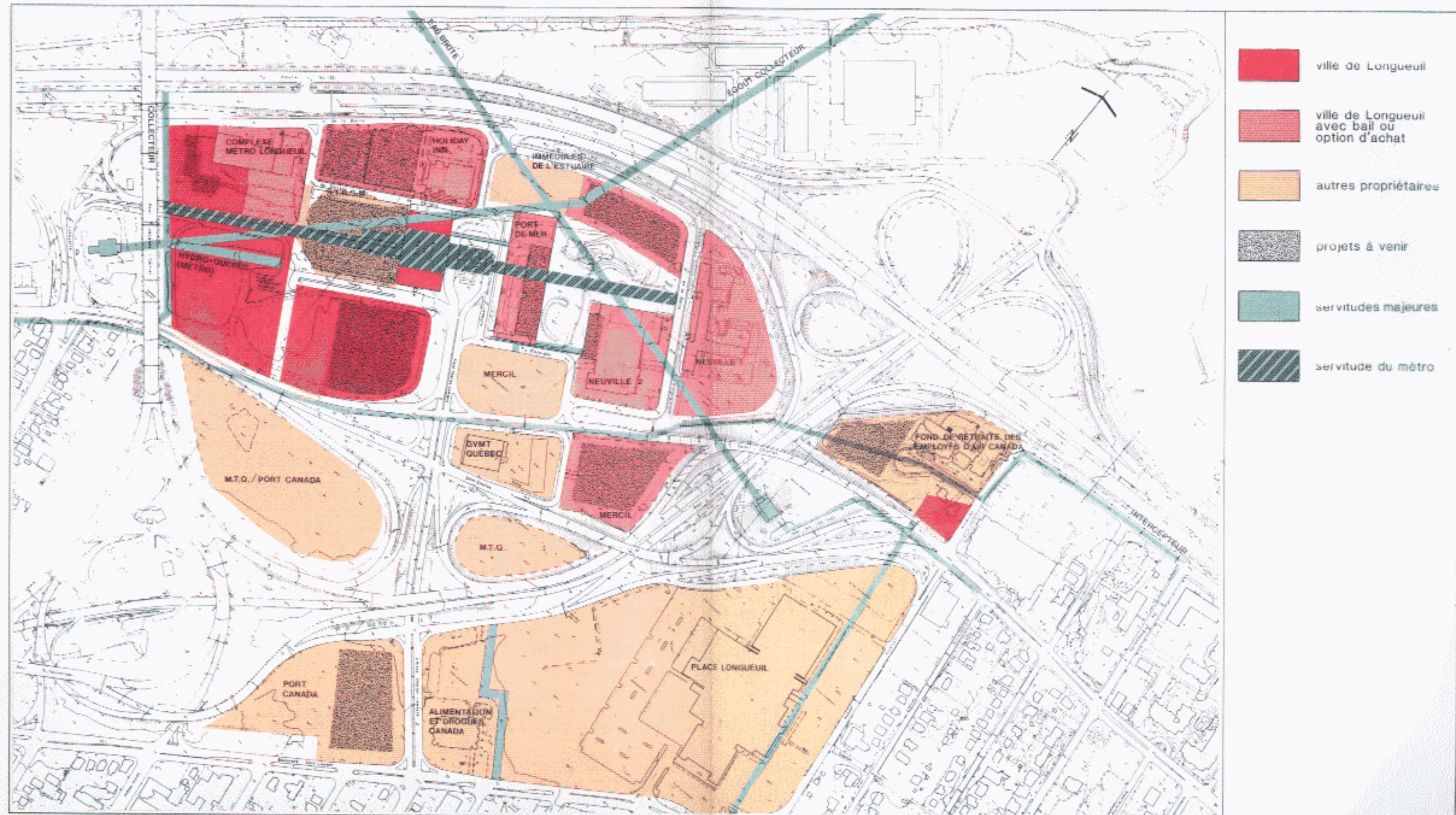
À proximité de la station de métro en direction du pont Jacques-Cartier, on retrouve une servitude d'Hydro-Québec (plan 2). Il semble cependant qu'elle ne présente pas de contraintes insurmontables pour la construction.

On retrouve dans l'axe de la rue Saint-Charles actuelle un intercepteur des eaux usées ainsi qu'une servitude du réseau de Gaz métropolitain située à environ 3,5 et 2,1 mètres en sous-sol. On ne peut construire au-dessus de ces servitudes mais de façon générale, elles ne posent pas de contraintes au redéveloppement, à l'exception de petits tronçons du réseau de Gaz métropolitain qui devraient possiblement être déplacés sur une centaine de mètres dans le secteur C présenté plus loin au plan 5, dépendamment des projets de reconstruction qui seront retenus.

Les stations de pompage, l'une située à l'ouest du pont Jacques-Cartier et l'autre près de Place Longueuil (plan 2) sont construites à 13,7 et à 18,3 mètres en sous-sol; les servitudes reliées à ces équipements ne présentent pas de problèmes majeurs pour recevoir des structures. Toutefois, celle située à l'est près de Place Longueuil reçoit trois conduites d'eau reliées à l'usine de filtration de la Ville. Elles posent certaines contraintes au concept proposé plus loin au plan 5. Il faudrait donc prévoir la réalisation d'une étude de faisabilité pour ce secteur. Par exemple, en faisant varier les marges de recul des bâtiments et/ou en prévoyant un moyen technique pour utiliser l'espace aérien de la servitude.

Par ailleurs, les servitudes rattachées aux réseaux d'infrastructures souterraines existant sur les rues actuelles devront être soit déplacées ou conservées selon le cas pour les tronçons de rues relocalisées. Le concept de mise en valeur devra intégrer le réseau de passerelles piétonnes et les servitudes s'y rattachant au projet de redéveloppement.

Dans l'ensemble, les contraintes à la construction reliées aux servitudes et aux infrastructures que l'on retrouve sur le site, peuvent être surmontées par des solutions techniques particulières pour lesquelles il faut prévoir certains coûts.



Concept de mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne

3.0 CONCEPT DE MISE EN VALEUR DE LA PLACE CHARLES-LEMOYNE

Le concept de mise en valeur de la place Charles-Lemoyne a évolué depuis l'étude du COTREM en 1983. Ce chapitre fait le point sur les options qui se présentent maintenant.

3.1 LE CONCEPT COTREM- 1983

L'étude réalisée par le COTREM en 1983 avait pour objectifs fondamentaux d'améliorer l'accessibilité à la station intermodale à moyen terme et de déterminer les exigences des activités du site à long terme en matière de transport.

Cette étude comprenait une évaluation de l'accessibilité à la station de métro Longueuil ainsi qu'une identification des éléments du système d'accès au site et au métro, dont la capacité devrait être augmentée à court et à moyen terme. L'étude établissait ensuite le cadre de développement ultime du site et l'option retenue consistait en un concept de réaménagement qui visait à assurer un accès rapide et direct au site en offrant une capacité routière accrue. L'option devait aussi favoriser la consolidation des terrains disponibles et jouer un rôle déterminant pour le développement du site à plus long terme.

Les travaux de réaménagement recommandés comprenaient les principaux éléments suivants:

- la réalisation d'une ceinture de desserte autour du site;
- le "jumelage" du boulevard Saint-Charles au sud jusqu'à la rencontre du boulevard Taschereau vers l'est;
- le réaménagement de certaines rampes des autoroutes 132 et 134;
- le réaménagement de certaines rues dans la zone étudiée;
- le réaménagement de la station de métro;

- le réaménagement du terminus d'autobus en deux étapes : - à court terme, la première section serait aménagée à l'endroit même du terminus actuel (ouest de la station)⁽³⁾ avec deux boucles, la deuxième section serait construite au sud de la station le long de la place Charles-Lemoyne mais avec une seule boucle (plan 3). Au total, trois boucles qui permettraient aux autobus de stationner entre deux postes-à-qual. Une quatrième boucle est prévue au sud et à plus long terme et l'espace serait réservé pour son aménagement futur;
- la création à moyen terme de deux zones de stationnement;
- la disparition des auto-parc municipaux actuels et la construction d'un stationnement étagé d'environ 700 à 750 places, ainsi que la planification de stationnements privés intégrés aux nouveaux bâtiments;
- pour les piétons, utilisation de trottoirs existants et d'un réseau de passerelles aériennes (réseau +15) dont certaines sont déjà construites. De plus, à court terme, il est proposé d'aménager des traverses pour piétons.

Le plan COTREM offrait une solution au problème d'accessibilité de la Place Charles-Lemoyne. Cette solution comporte tous les avantages décrits dans les documents fournis par le ministère des Transports. Mais il convient de rappeler les contraintes avec lesquelles le COTREM a dû composer:

- l'accès à la route 134, direction ouest, est supprimé à la hauteur de la rue Saint-Charles près de Joliette;
- un accès au pont Jacques-Cartier est supprimé pour les clientèles de la Place Charles-Lemoyne;

(3) Il est à noter que les plans présentés dans le présent document ont une orientation différente de ceux préparés par le COTREM en 1983. Lorsque la présente étude identifie le côté ouest, l'étude du COTREM parle du côté sud et il en est de même pour toutes les questions d'orientation sur le site. Cette note s'applique partout où il y a discussion sur cette question afin d'éviter toute confusion sur la localisation de certains éléments de chacun des concepts.

figure 8

réaménagement
ultime
du terminus
(en cas
d'agrandissement
de la station)

-  quai et trottoir
couverts non-vues
-  voie de circulation
d'autobus
-  stationnement
d'autobus
-  hall, couloir vitres
-  zone commerciale
-  voie de circulation



0 10 20 50m

août 1983

Place Charles-Lemoyne

BOUCLE 3

BOUCLE 4

BOUCLE 1

BOUCLE 2

STATIONNEMENT

Thiery

Saint-Charles

- aucun lien piéton direct entre le métro et la rue de La Barre n'est prévu;
- l'accès à pied au métro n'est pas facilité pour les résidents du pôle à haute densité résidentielle Saint-Charles/Joliette/Bord-de-l'Eau à cause du détournement de la rue Saint-Charles nord;
- le "park and ride" n'est pas relié de façon directe au métro pour les déplacements à pied, au sol;
- la sortie des autobus à l'approche nord du carrefour Place Charles-Lemoyne/Saint-Charles constitue une contrainte importante à la bonne fluidité de la circulation au carrefour;
- le poste d'attente, hors rue, est sis loin de la station de métro;
- le site n'est pas entièrement ceinturé d'une voirie urbaine et aucun nouveau lien nord-sud n'est prévu pour franchir la Place Charles-Lemoyne entre Saint-Charles et la limite nord.

De plus, le concept COTREM ne répond que partiellement aux préoccupations actuelles de la Ville de Longueuil en matière d'aménagement et de développement :

- la réorganisation du réseau routier proposée, conçue en vue d'améliorer la capacité routière du réseau et la fluidité des mouvements permet un développement minimal des terrains stratégiques, là où il y a réaménagement et élimination de certaines rampes d'accès;
- la Ville veut un accès direct de la rue Saint-Charles à la route 134 et au pont Jacques-Cartier;
- dans l'ensemble, le réaménagement proposé ne permet pas une consolidation des espaces résiduels ni une optimisation du développement potentiel du site;

- le réaménagement de la rue Saint-Charles ne permet pas la continuité urbaine d'est en ouest et entraînera des problèmes d'accessibilité du réseau local de Longueuil vers les infrastructures provinciales, ce qui aura un impact négatif sur le développement des abords des artères;
- la trame de rues proposée est peu conçue en fonction du piéton, ce qui fait de ce secteur un lieu peu animé, peu sécuritaire et peu invitant.

Afin que la mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne réponde mieux aux objectifs de qualité du milieu urbain poursuivis par la Ville, des principes de base ont été élaborés afin de servir de guide au concept de mise en valeur du site, en misant toujours sur une meilleure accessibilité et en offrant une capacité routière accrue.

3.2 LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Après l'analyse précédente du concept COTREM 1983 et avant de présenter l'évolution de ce concept à partir de deux variantes, il est pertinent de présenter à cette étape les principes généraux d'aménagement mis de l'avant par la Ville de Longueuil pour la mise en valeur du site.

Pour différents éléments du concept de mise en valeur, les principes mis de l'avant sont les suivants :

- PLACE CHARLES-LEMOYNE
 - un pôle régional et un sous-centre métropolitain;
 - densification et activités urbaines générant des déplacements multi-mode;
 - affectation du sol mixte et zonage en conséquence;
 - une animation piétonne au niveau de la rue;
 - rue Saint-Charles et Place Charles-Lemoyne : artères de prestige;
 - conserver les terrains stratégiques pour développement.

- **ECHANGES ROUTIERS : LONGUEUIL/MONTREAL**

- un accès direct rue Saint-Charles/134;
- un accès direct rue Saint-Laurent/pont;
- un accès cyclable inter-rive.

- **STRATEGIE DE LOCALISATION DES STATIONNEMENTS**

- stationnement public étagé comprenant environ 1 000 places et localisé près du métro;
- stationnement public au sol de 500 places et stationnement étagé de plus grande capacité à long terme;
- stationnements privés intégrés aux bâtiments.

- **DESIGN URBAIN**

Il faut prévoir qu'un plan d'ensemble viendra réglementer le développement sur le site et à cet effet, il devra tenir compte des éléments suivants:

- les usages prévus;
- hauteur et densité par îlots;
- architecture et matériaux;
- calibration détaillée du design et de la circulation.

Le concept de mise en valeur de la Place Charles-Lemoyne a été retravaillé sur la base de ces principes qui découlent directement du plan d'urbanisme, tout en répondant aux objectifs de base de l'étude du COTREM en matière de circulation et de transport.

3.3 Le concept COTREM modifié

La Ville de Longueuil a analysé en détail l'option ultime de réaménagement de la Place Charles-Lemoyne élaborée dans l'étude du Cotrem en 1983, mais elle ne retient pas la proposition à cause d'un élément majeur: l'absence de lien direct entre la rue Saint-Charles, la route 134 et le pont Jacques-Cartier.

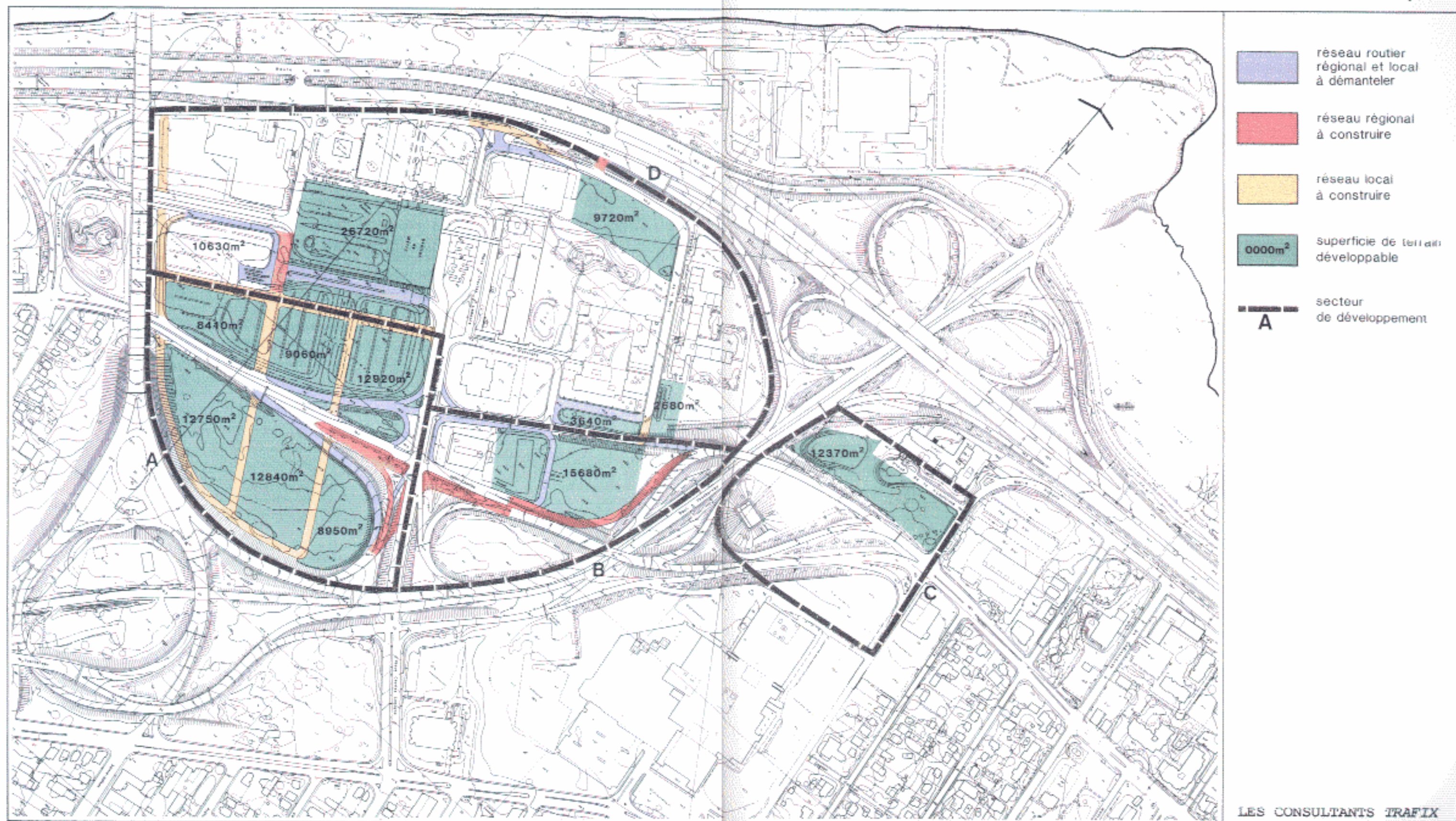
Cette lacune amène la Ville à élaborer une variante à la proposition de 1983: le concept COTREM modifié (plan 4).

Celui-ci reprend le concept favorisé par le Cotrem en 1983, en y appliquant une trame de rues orthogonale tout en conservant le boulevard Saint-Charles au sud.

Les aménagements additionnels proposés visent à recréer la continuité de la trame urbaine entre le site et le reste de la ville, et à favoriser la mise en valeur des terrains disponibles pour fin de développement urbain.

Toutefois, après analyse, la trame de rues proposées dont le boulevard Saint-Charles constitue l'élément structurant, ne permet pas une intégration urbaine du site qui répondrait entièrement aux objectifs du plan d'urbanisme et aux grandes orientations d'aménagement de la Ville de Longueuil. En conservant le boulevard Saint-Charles au sud, on note :

- une discontinuité de la trame urbaine;
- pas de lien direct entre l'est et l'ouest de la ville, ni avec le reste de la Rive-Sud;
- pas de lien fort entre la Place Charles-Lemoyne et le Vieux Longueuil;
- des contraintes à la revitalisation de la rue Saint-Charles puisque celle-ci ne permet pas la construction des bâtiments avec façades sur rue;



- une organisation spatiale des flots offrant de grandes surfaces, ce qui ne représente pas les formes de développement existantes à Longueuil;
- des contraintes à l'optimisation des terrains à développer étant donné les pertes de superficies à l'intérieur des boucles (secteurs A et B, plan 4) et sur le terrain de stationnement de Place Longueuil (secteur C, plan 4), ainsi que des problèmes de remembrement des terrains;
- une organisation des circulations autobus/automobile qui facilite l'accès à l'entrée et à la sortie du site, mais des problèmes reliés à la circulation régionale qui prime sur la circulation locale;
- un réseau de passerelles piétonnes surélevées de 15 pieds au-dessus du sol (réseau +15) qui doit offrir en plus un réseau de rues animées pour les piétons au niveau du sol.

3.4 CONCEPT PROPOSE

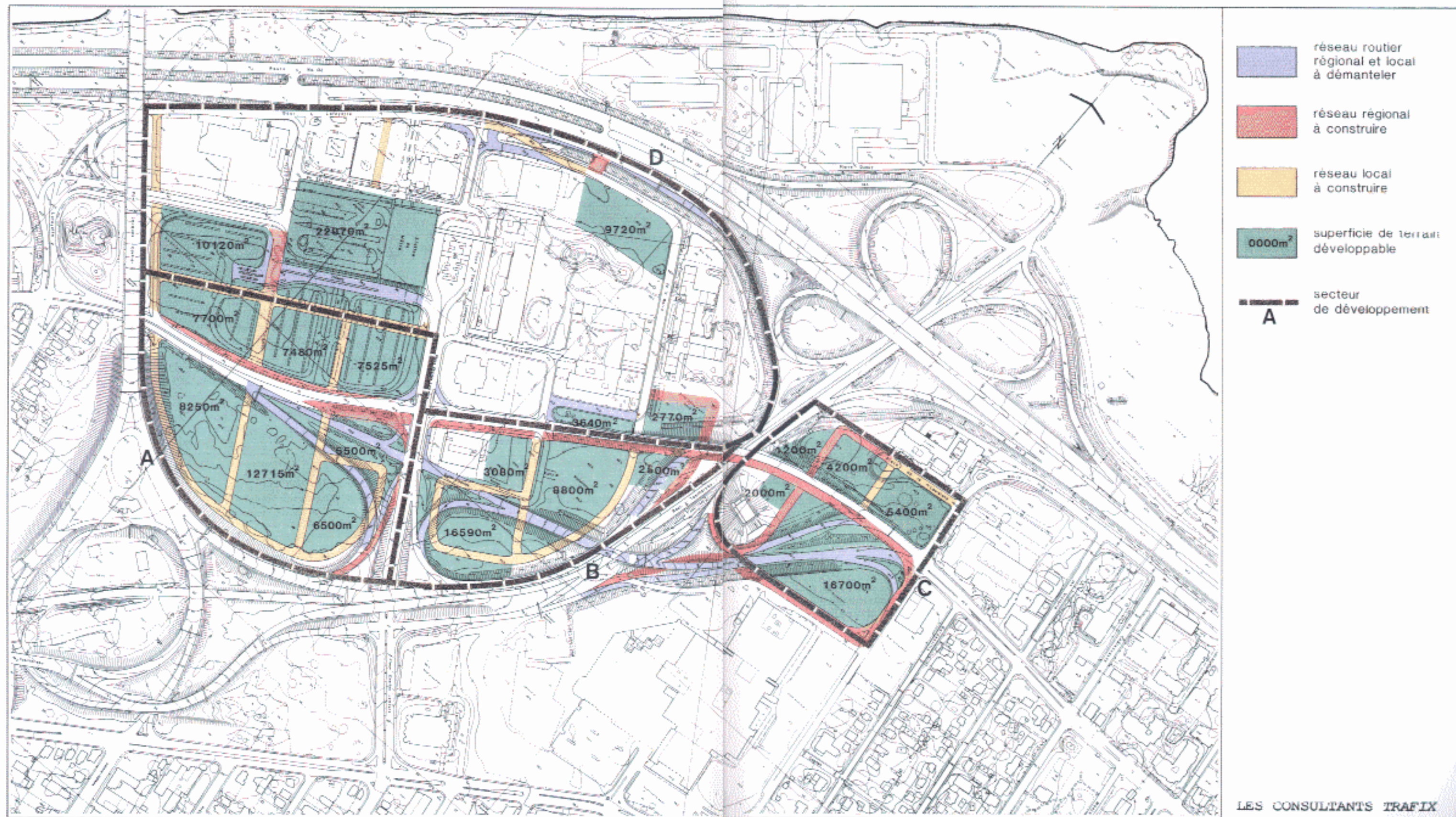
Après analyse des implications de la proposition Cotrem modifié, la Ville de Longueuil propose ici une alternative qui permettra de libérer et de consolider les terrains disponibles sur le site (plan 5).

Le concept élaboré s'inspire des priorités du COTREM sur le plan de la circulation.

Néanmoins, à travers cette proposition de mise en valeur, la Ville démontre sa vision du développement en optant pour une solution qui aura des retombées urbanistique, sociale et économique sur l'ensemble de la ville et de la région.

Cette option propose un réaménagement majeur : le déplacement du boulevard Saint-Charles vers le nord (plan 5). Cette solution présente des avantages sur le concept Cotrem modifié:

- une continuité de la trame urbaine comprenant une grille de rues orthogonale;



LES CONSULTANTS TRAFIX

Daniel Arbour & Associés

- une organisation interne des flots et l'élimination des boucles (secteurs A et B, plan 5) permettant d'optimiser les terrains à développer. Cette solution offre 39 230 m² de terrain net supplémentaire, soit 22 % de plus que l'option Cotrem modifié. De plus, la zone adjacente à la Place Longueuil (secteur C, plan 5) pourrait être rentabilisée, sa superficie passant de 12 370 m² à 27 170 m². Le tableau présenté à la page suivante illustre, pour chacune des options, le potentiel de développement;
- un fort potentiel pour la revitalisation de la rue Saint-Charles en bordure de laquelle les bâtiments peuvent avoir des façades continues sur rues. Renforcement de l'image de la rue Saint-Charles comme grand boulevard urbain mettant en valeur les terrains adjacents et servant de pivot de développement pour la Place Charles-Lemoyne;
- une meilleure ségrégation des circulations locales et régionales qui facilite un accès direct à l'entrée et à la sortie du site tout en minimisant le trafic de transit sur le site. Le boulevard Saint-Charles devient un axe urbain de circulation locale donnant accès aux routes régionales sans subir tous les impacts négatifs de la circulation de transit;
- la création d'un lien direct entre l'est et l'ouest de la ville ainsi qu'avec les autres municipalités de la Rive-Sud;
- la rue d'Assigny pourra être prolongée jusqu'à la rue de la Barre ou tout au moins il sera possible de créer un lien piéton est-ouest et nord-sud à travers le parc;
- un lien fort entre la place Charles-Lemoyne et le Vieux Longueuil;
- une organisation des circulations autobus/automobile, diminuant au minimum tout conflit entre ces deux modes de transport, à l'entrée et à la sortie de la station de métro;
- une multiplication des accès au stationnement incitatif du métro afin de mieux distribuer la circulation;

- des corridors piétons à l'échelle humaine composés du réseau au sol et des passerelles +15.

TABLEAU COMPARATIF

DEVELOPPEMENT OPTION I: CONCEPT COTREM MODIFIE

	SECTEURS				TOTAL
	A	B	C	D	
1. Route régionale à démolir	460 m	290 m	0 m	-	750 m
2. Route locale à démolir	0 m	0 m	0 m	520 m	520 m
3. Route régionale à construire Boulevard Saint-Charles	810 m	0 m	0 m	0 m	810 m
	190 m	400 m	0 m	0 m	590 m
4. Terrain développable	64 930 m ²	15 680 m ²	12 370 m ²	48 260 m ²	141 240 m ²
5. Superficie de développement approximative *	115 000 m ²	58 000 m ²	0 m ²	75 000 m ²	248 000 m ²

DEVELOPPEMENT OPTION II: CONCEPT PROPOSE

	SECTEURS				TOTAL
	A	B	C	D	
1. Route régionale à démolir	500 m	620 m	440 m	700 m *	2 260 m
2. Route locale à démolir	0 m	0 m	0 m	440 m	440 m
3. Route régionale à construire Boulevard Saint-Charles	550 m	380 m	460 m	460 m	1 390 m
	235 m	350 m	460 m	370 m	1 415 m
4. Terrain développable	60 240 m ²	29 680 m ²	27 170 m ²	63 400 m ²	180 470 m ²
5. Superficie de développement • 4 - 12 • 6 - 20	20 100 m ²	105 400 m ²	91 200 m ²	45 000 m ²	442 600 m ²
	365 400 m ²	121 800 m ²	128 550 m ²	61 550 m ²	677 300 m ²

* Relevé à partir de l'exonometrie (COTREM) et des données disponibles

**Concept de mise en valeur
de la station de métro Longueuil
et de la rue Saint-Charles (Phase 1)**

4.0 CONCEPT DE MISE EN VALEUR DE LA STATION DE METRO LONGUEUIL ET DE LA RUE SAINT-CHARLES (PHASE 1)

4.1 STATION DE METRO

Le concept préparé par le COTREM en 1983 proposait pour le réaménagement du terminus d'autobus deux sections avec quais aménagés en forme de boucle (plan 3).

Le concept proposait au total quatre boucles, dont trois à court terme et une à long terme dans l'objectif d'améliorer l'environnement, le confort et la sécurité des usagers et de faciliter l'accès rapide et direct des autobus au site. A cette fin, la localisation de ces boucles constitue un élément important. Les trois boucles prévues à court terme devaient être situées à l'ouest de la station de métro, à l'endroit même du terminus actuel (2 boucles) et une au sud de la station avec l'espace nécessaire pour la quatrième boucle à long terme (plan 3).

Le COTREM proposait que l'espace laissé vacant pour la quatrième boucle soit réservé pour son aménagement à long terme et qu'en attendant, elle soit utilisée pour des espaces de stationnement. Avec une quatrième boucle à long terme, le COTREM avait comme objectif de préserver les terrains nécessaires pour les besoins futurs du terminus. A ce titre, l'étude précisait que certains réaménagements envisagés à long terme ne seraient justifiés qu'en cas de non prolongement du métro et que d'autres dépendraient du choix des intervenants.⁽⁴⁾

(4) Conseil des Transports de la région de Montréal, Etude de la Rive-Sud. Phase III. Station intermodale métro Longueuil. Concept de réaménagement des infrastructures de transport, abrégé, COTREM en collaboration avec la Ville de Longueuil et la C.T.R.S.M., décembre 1983, p. 12.

Cette question des trois ou quatre boucles proposées par le COTREM a fait l'objet de discussions entre la Ville et la STRSM. A ce titre, le réaménagement proposé est un concept intégrant la station de métro et le terminus d'autobus à l'intérieur d'une même proposition alors que le COTREM, en 1983, en faisait deux éléments distincts de sa proposition.

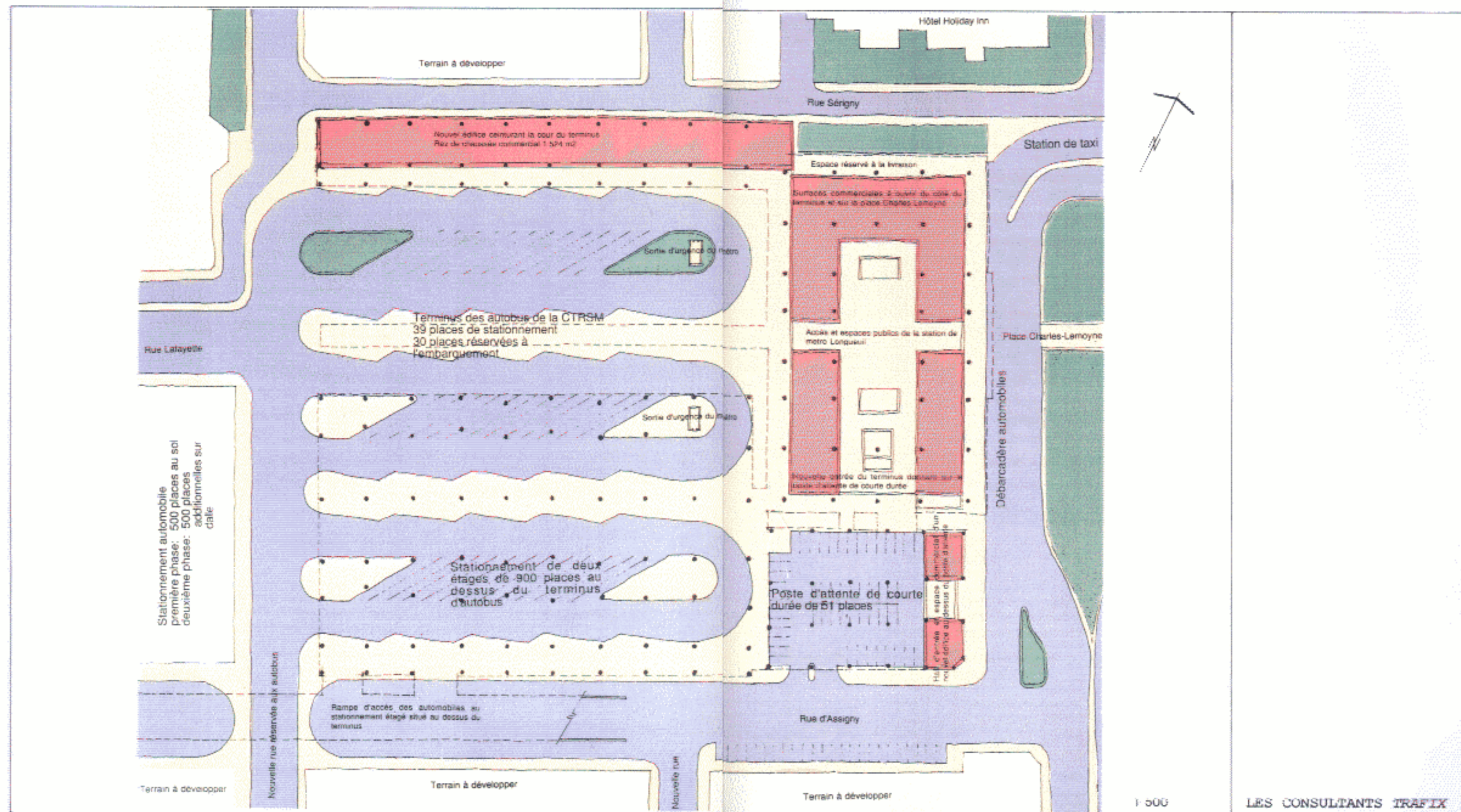
Il est proposé d'aménager trois boucles (plan 6), toutes situées du côté ouest de la station de métro, ce qui correspondrait au même nombre de boucles proposées par le COTREM à court terme. Etant donné l'ensemble du réaménagement proposé particulièrement sur le plan de la circulation et compte tenu des différentes conditions d'urbanisation, la proposition ne retient pas l'aménagement d'une quatrième boucle. A ce titre, et pour éviter cette quatrième boucle, il est recommandé de répartir le débarquement des usagers du transport en commun à l'intérieur de la trame de rues orthogonale de la Place Charles-Lemoyne, par la planification d'un circuit d'arrêts d'autobus.

4.1.1 Terminus d'autobus: localisation et accès

Le terminus d'autobus conserverait sa localisation actuelle mais serait agrandi. Il comporterait trois sections avec quais, soit trois boucles afin de faciliter le fonctionnement des autobus (plan 6). Dans le concept proposé, il pourrait recevoir 30 autobus en poste d'embarquement/débarquement ainsi que 39 places de stationnement pour les autobus.

De plus, afin de favoriser un accès rapide et direct des autobus au terminus, en minimisant les conflits entre les voitures et les autobus, il est proposé à la phase 1 une meilleure ségrégation du trafic en ajoutant une voie de circulation du côté sud pour l'accès à la station de métro (plan 6).

L'accès automobile au terminus pour l'accès au stationnement étagé se ferait par une rampe d'accès passant au-dessus de la voie réservée aux autobus, évitant ainsi tout conflit entre ces deux types de trafic (plan 6).



Il est recommandé de construire à la phase 1 un viaduc du côté ouest (plan 6) permettant les mouvements véhiculaires devant accéder au stationnement à partir de ce secteur, tout en préservant la voie réservée aux autobus qui passerait en-dessus de celui-ci.

4.1.2 Accès aux quais de métro

La situation qui prévaut actuellement au niveau de l'accès des usagers aux quais de métro devrait être améliorée, étant donné l'importance du flux de piétons, particulièrement au niveau des boutiques vers les sorties. Un kiosque à journaux situé au centre de l'entrée principale du bâtiment de la station de métro engendre des problèmes de congestion majeure pour les usagers. Cette situation ne peut que se détériorer dans l'optique d'un apport de nouveaux flux de circulation engendrés par un développement de Place Charles-Lemoyne.

Afin d'éliminer les problèmes de circulation des usagers du métro, il est proposé de procéder à une réorganisation intérieure de la "salle des pas".

4.1.3 Stationnement étagé

Le règlement actuel de la Ville de Longueuil concernant le stationnement permet uniquement du stationnement souterrain ou étagé. Le site présente toutefois une contrainte majeure à la construction de stationnement souterrain puisque le niveau sécuritaire accepté est de 35 pieds sous le niveau du sol, ce que ne permet pas le site.

La proposition comprend un stationnement étagé sur deux niveaux au-dessus des deux boucles plus au sud du terminus d'autobus (plan 6) et comprenant 900 places de stationnement. L'espace situé en face du terminus vers l'ouest pourrait accueillir 500 places de stationnement au sol. A la phase ultime, il pourrait être surmonté d'une dalle doublant sa capacité et relié au stationnement étagé du terminus par une voie aérienne minimisant ainsi les conflits automobiles avec les voies réservées aux autobus.

La proposition vise à remplacer les espaces de stationnement actuels qui seront affectés à d'autres fonctions et à répondre aux besoins des usagers à plus long terme. Il y a présentement environ 1 450 places de stationnement public payantes ou non-payantes.

Un total de 1 400 places de stationnement est donc prévu dans la phase 1.

4.1.4 Poste d'attente

Afin d'améliorer les déficiences dans la zone de "kiss-and-ride", soit une circulation intense et anarchique, il est proposé d'aménager un poste d'attente pour les voitures qui prévoient un arrêt plus ou moins long à proximité du métro. Celui-ci pourrait accueillir environ une cinquantaine de voitures et permettraient un dégagement de la zone. Ce poste d'attente serait situé du côté sud de la station de métro sous le bâtiment proposé de ce côté (plan 6).

Il est également recommandé de maintenir la zone de taxi dans sa localisation actuelle (plan 6).

4.1.5 Reconstruction de bâtiments aux abords du métro

L'absence d'ouverture visuelle du bâtiment actuel de la station de métro en fait un lieu de circulation piétonne peu attrayant et peu confortable pour les usagers du transport en commun. En vue de redonner une échelle humaine à ce bâtiment stratégique de la Place Charles-Lemoyne, il est recommandé de procéder à son réaménagement et de reconstruire les bâtiments de chaque côté.

Etant donné les contraintes à la construction aux abords et au-dessus de la station de métro, il est proposé de construire une nouvelle structure de part et d'autre de l'emprise du tracé du métro.

La station de métro sera agrandie par la reconstruction de ces bâtiments au-dessus du terminus. La construction au nord du terminus sera un édifice de 3 étages ceinturant la cour du terminus et dont le rez-de-chaussée pourrait offrir 1 524 m² de surface commerciale. La figure qui suit illustre le plan de cet édifice et son intégration à la passerelle prévue qui sera reliée au bâtiment plus à l'ouest. La construction au sud sera un stationnement de 2 étages comprenant 900 places.

Plans et élévation du terminus

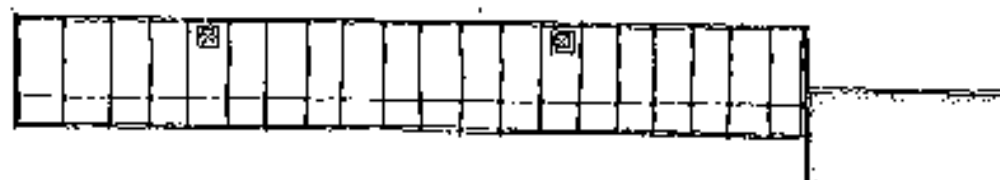
Elévation du nouveau bâtiment donnant sur le terminus

coupe transversale



Plan d'un étage-type à usage bureaux

superficie 2214m

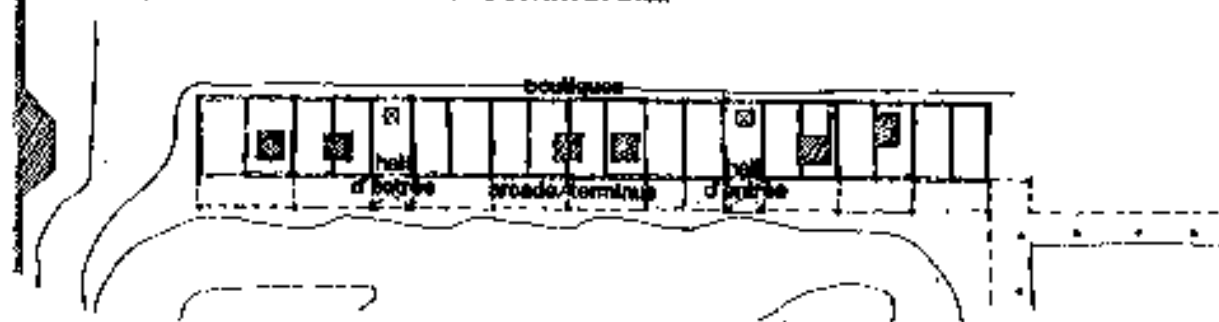


Plan de la mezzanine et de la passerelle

édifice récupéré en mezzanine par les boutiques du rez-de-chaussée



Plan du rez-de-chaussée commercial



Afin d'améliorer le confort des usagers à la sortie du métro à l'attente des autobus, il est nécessaire de procéder au réaménagement des zones d'attente, des accès aux quais et des entrées de la station de métro.

De nouvelles ouvertures au bâtiment sont recommandées, notamment une nouvelle porte d'entrée du côté sud donnant un accès direct au poste d'attente, ce qui permettrait de répartir les circulations de façon adéquate. Au-dessus du poste donnant sur Place Charles-Lemoyne, un nouvel immeuble de 4 étages sera construit. Son rez-de-chaussée comportera un hall d'entrée et des espaces commerciaux donnant sur Place Charles-Lemoyne permettant de dissimuler les voitures qui ont accès au poste d'attente.

4.2 RUE SAINT-CHARLES

4.2.1 Liaison est-ouest

Les enjeux d'aménagement soulevés par la relocalisation de la rue Saint-Charles au nord du site sont stratégiques pour le développement de la Ville de Longueuil.

Le rattachement des secteurs est et ouest de la ville ouvre Place Charles-Lemoyne et permet ainsi un meilleur lien de ce secteur avec les autres municipalités de la Rive Sud. Un tel lien est-ouest aura un impact positif sur l'achalandage des commerces et services de ce secteur et sur l'ensemble de la qualité du milieu urbain. Il renforcera le rayonnement régional du site.

L'activité urbaine intense que l'on retrouve dans le Vieux Longueuil le long de la rue Saint-Charles se poursuivra dans le secteur de la Place Charles-Lemoyne.

Ce lien direct est-ouest avec le Vieux Longueuil constitue un enjeu pour la revitalisation de la rue Saint-Charles, sans oublier les effets d'entraînement sur le plan économique et social et de la préservation et de l'amélioration du cadre bâti par une incitation indirecte à la rénovation et au recyclage des bâtiments existants.

Il est cependant à noter que le redéveloppement proposé en bordure de la rue Saint-Charles empiètera de 12 à 15 mètres sur le terrain de stationnement du Neuville situé dans la partie centre-est du site (plan 2).

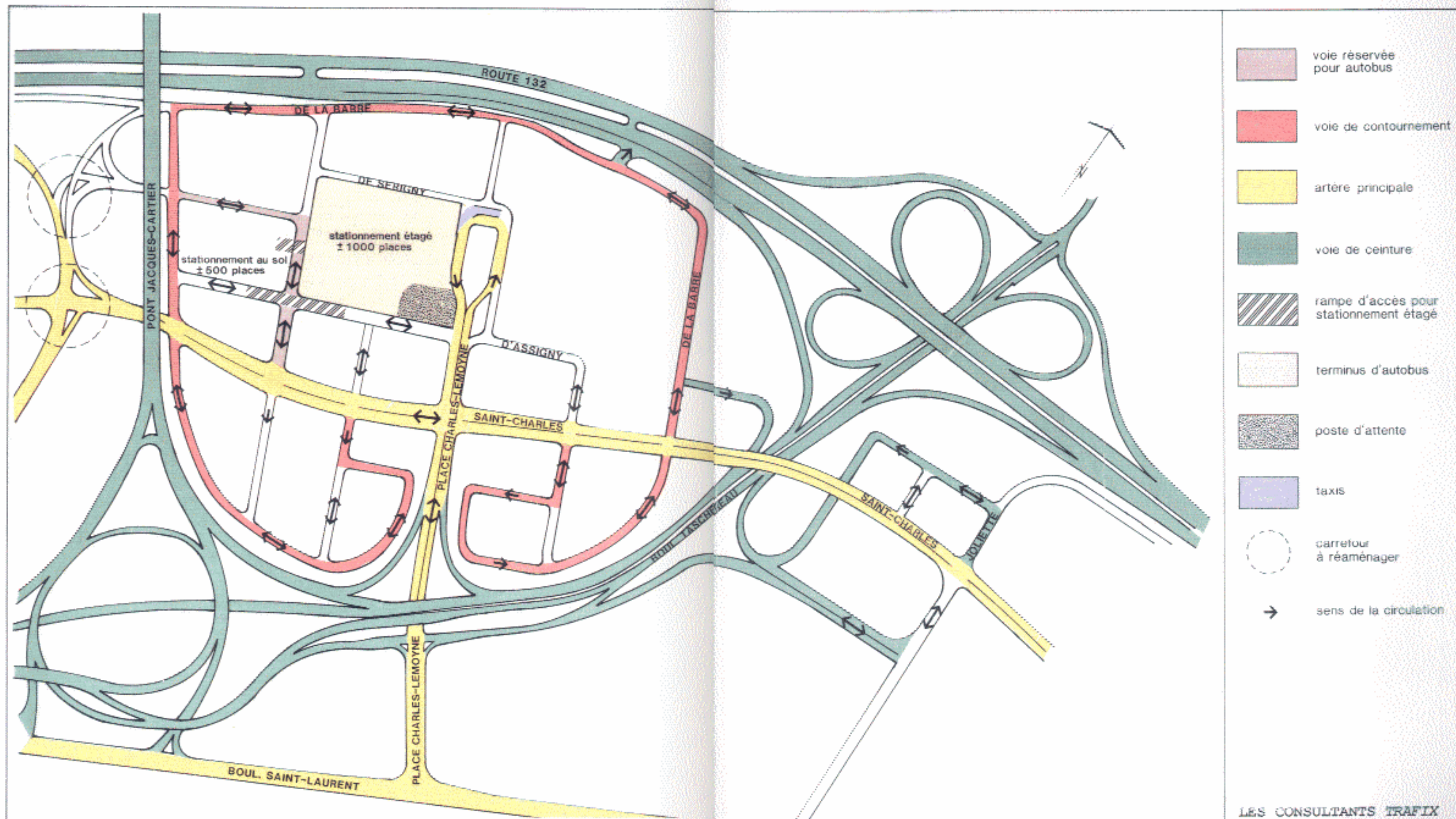
4.2.2 Circulation et connexions routières

Dans la présente proposition, la rue Saint-Charles interreliée avec les rues sur le site de la Place Charles-Lemoyne forment un réseau de circulation intégré (plan 7). La réduction de l'espace utilisé par les rampes d'accès au réseau autoroutier régional créera des accès plus urbains permettant le transfert du réseau local vers le réseau provincial et vice versa (plan 7). De plus, la trame de rues orthogonale articulée autour de la voie de contournement facilitera les déplacements locaux nord-sud.

Le concept de mise en valeur est articulé autour d'une meilleure ségrégation du réseau de circulation local et provincial. Sur le plan circulation, il répond à une série d'objectifs. En plus de répondre aux objectifs du plan d'urbanisme, il offre une bonne capacité routière, facilite l'accès rapide et direct dans tous les secteurs du site et de la station de métro, minimise le trafic de transit sur les voies aux abords et à l'intérieur de la Place Charles-Lemoyne tout en réduisant les conflits entre autobus et automobiles.

De plus, par son organisation spatiale, le réseau proposé favorisera une organisation interne des flots qui permettra la consolidation de terrains disponibles. Il constitue de plus un enjeu important pour la restructuration de la trame urbaine de Longueuil. En dernière analyse, il en résultera une amélioration de la qualité de vie sur le site.

Il est à noter que les dimensions des rues proposées, les analyses de capacité, les comptages et les simulations de circulation reliés au développement ne sont pas inclus dans le présent rapport. Il convient toutefois de souligner que pour les fins de cette étude, l'attraction et la génération des déplacements se sont inspirées des résultats de l'étude COTREM.



LES CONSULTANTS TRAFIX

Daniel Arbour & Associés

Afin d'optimiser l'exploitation de la grille routière proposée, il est opportun d'envisager une stratégie complète de gestion de la circulation. D'une part, la synchronisation des feux de circulation devra tenir compte des volumes, de la densité, des files d'attente et des vitesses réelles en tout moment de la journée pour choisir un plan de coordination approprié, correspondant aux besoins réels. D'autre part, il y a lieu de diriger la circulation de façon optimale vers les différents pôles de stationnement en utilisant la signalisation à messages variables avec laquelle les conducteurs seront confrontés aux endroits jugés critiques. Cette stratégie peut également s'appliquer de façon complémentaire à la circulation régionale pouvant être dirigée vers les accès plus appropriés aux heures de pointe.

Enfin, l'usage de la bicyclette aux fins utilitaires devrait être encouragé. Un lien cyclable fort devra être prévu jusqu'à un stationnement gratuit pour les cyclistes.

4.2.3 Gabarit de bâtiments et axonomie

L'analyse visuelle présentée au plan 1 démontre que le niveau de dégagement visuel optimum pour un observateur qui se trouve dans le cône "D", se situe au-delà du neuvième étage. En deça de ce nombre d'étages, les percées visuelles sont moins intéressantes. Il s'agit là d'un élément à considérer pour le gabarit des bâtiments à construire le long de la rue Saint-Charles.

Le concept comprend donc de part et d'autre de ce grand boulevard urbain, des bâtiments avec façades sur rues comprenant un basilaire pouvant aller de 4 à 6 étages au niveau de la rue et une tour pouvant varier de 12 à 20 étages (plan 8) selon la réglementation détaillée à venir dans ce secteur.

Compte tenu des pressions actuelles de développement, le concept a considéré à titre d'hypothèse pour la phase 1 un basilaire de 4 étages avec une tour de 12 étages. A la rigueur, seul le basilaire pourrait être construit dans un premier temps (plan 8).

Le maximum de 20 étages pourrait être réalisé dans la phase ultime. Etant donné les contraintes visuelles mentionnées plus avant pour ce secteur, on ne retrouverait des

bâtiments de 20 étages qu'en bordure de la rue Saint-Charles. Ailleurs sur le site, le concept de mise en valeur prévoit des densités diverses ne posant aucune contrainte à des percées visuelles d'intérêt.

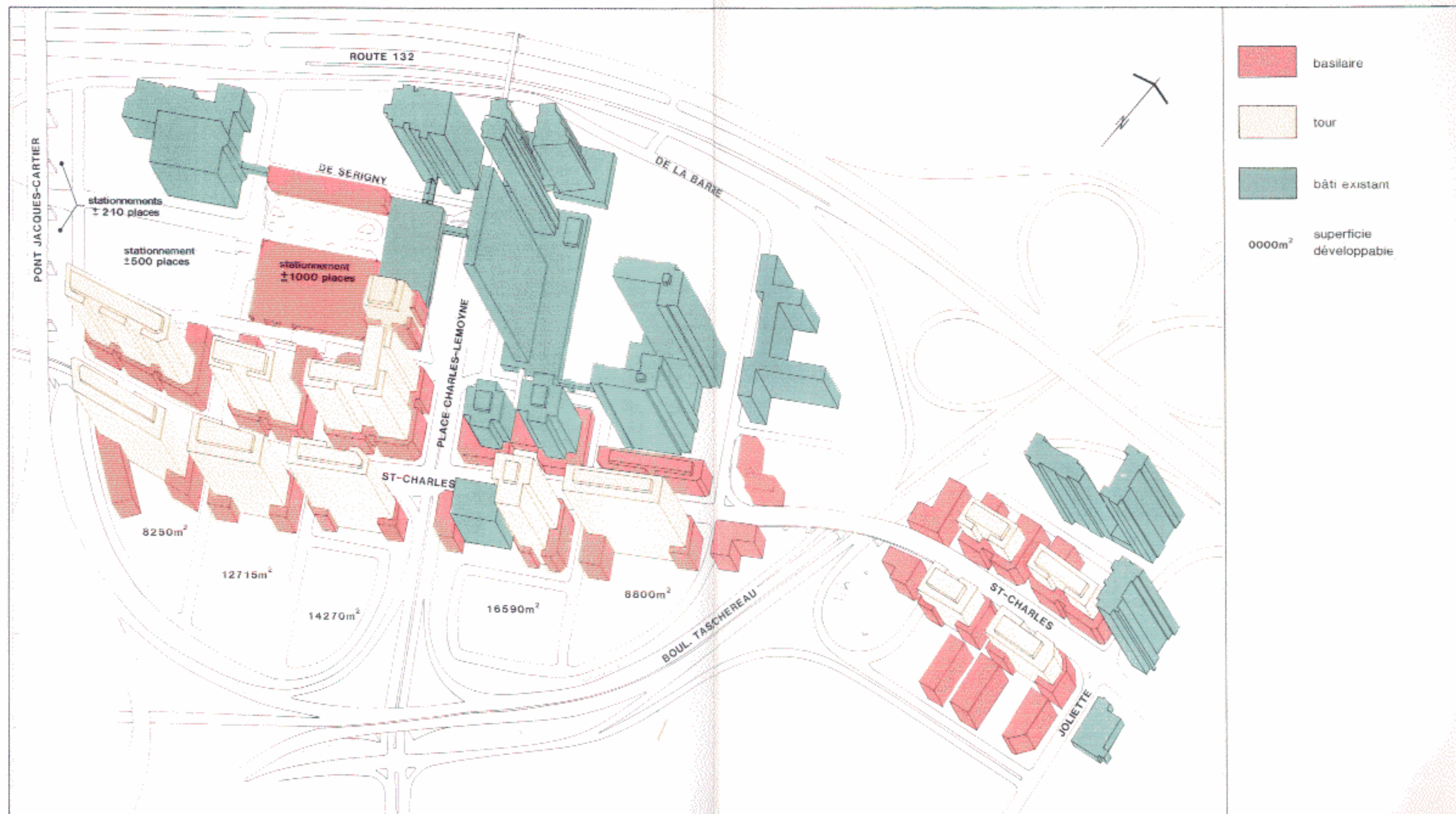
Toutefois, dans le secteur sud situé entre la rue Saint-Charles et le boulevard Taschereau, il y a certaines contraintes sur le plan de la circulation à considérer pour la hauteur des bâtiments à construire, étant donné la présence du pont Jacques-Cartier qui engendre un flux important de véhicules. Sur le plan de la capacité de circulation dans ce secteur, il serait nécessaire d'avoir des bâtiments dont la hauteur moyenne se situerait aux environs de 10 étages, car la présence d'une plus grande densité engendrerait des problèmes de congestion.

Un réaménagement de la rue Saint-Charles en grand boulevard urbain avec des bâtiments ayant façades sur rue et où se côtoieraient diverses fonctions urbaines, vise à lui redonner une image attrayante égale au potentiel dont elle dispose. De plus, cette première phase dans le développement immobilier aura des retombées positives pour le développement futur du site. Cette mise en valeur des terrains adjacents à la rue Saint-Charles par un développement immobilier à l'échelle du piéton contribuera à la revitalisation de cette artère et répond à l'objectif de la Ville de créer un milieu de vie de qualité.

4.2.4 Variante pour Place Longueuil

En relocalisant la rue Saint-Charles au nord et en éliminant une sortie du boulevard Taschereau à l'est, le concept libère du terrain développable à proximité du centre commercial Place Longueuil (secteur C, plans 5 et 6). Toutefois, l'aménagement des rues proposé empiète sur la propriété du centre commercial. Par contre, cette proposition permettrait de redévelopper un terrain important localisé stratégiquement à l'intersection Saint-Charles/Joliette en plus de redonner une échelle plus intéressante à cette intersection.

Lorsque les travaux de démantèlement du réseau routier seraient terminés, la Ville pourrait récupérer l'espace dégagé et envisager un redéveloppement sur ce terrain.



4.3 RESEAU PIETONNIER ET CYCLABLE

Sur le plan de la continuité urbaine et de l'intégration du piéton, le concept proposé marque une évolution certaine par rapport aux concepts précédents.

D'une part, il comprend un circuit piétonnier intégré. Celui-ci intégrerait le réseau actuel de passerelles +15 à un réseau piétonnier au niveau du sol. Afin d'assurer la continuité du réseau piétonnier dans l'axe de la rue Saint-Charles enjambant la route 134, le concept prévoit un aménagement piétonnier paysager particulier sur la bande où il y a discontinuité du cadre bâti (plan 8).

D'autre part, le concept inclut un réseau cyclable en continuité avec le grand circuit municipal et régional déjà existant. La Ville prévoit encourager une connection du réseau cyclable de Longueuil avec le réseau métropolitain. A ce titre, une connection cyclable inter-rives est à prévoir avec les autres partenaires municipaux concernés.

Il est à noter que le parc actuel que l'on retrouve sur le site est préservé et pourrait être réaménagé afin de mieux répondre aux besoins. Il est envisagé de lui donner un caractère plus urbain.

Le réseau piétonnier proposé dans ce concept constitue un enjeu majeur pour un développement urbain harmonieux et la création d'un environnement sécuritaire et agréable. En somme, ce réseau réfère les priorités de la Ville pour l'amélioration générale du cadre de vie.

Conclusion

5.0 CONCLUSION

Il va sans dire que les réaménagements proposés dans le cadre du concept de mise en valeur retenu par la Ville de Longueuil revitaliseront le secteur de la Place Charles-Lemoyne en lui conférant un caractère de pôle régional et de sous-centre métropolitain.

Le concept de mise en valeur proposé comprend tous les éléments pour faire de la Place Charles-Lemoyne un secteur urbain intéressant comprenant un carrefour de circulation véhiculaire et piétonne à l'échelle humaine tout en assurant une intégration urbaine du site à la Ville de Longueuil.

Il ressort clairement que les réaménagements proposés tiennent compte des contraintes environnementales présentes sur et autour du site, afin de créer un milieu urbain harmonieux et de grande qualité.

La Ville de Longueuil demande donc la collaboration des autres principaux intervenants concernés, à savoir le ministère des Transports du Québec, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal et la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, afin de réaliser ce projet important qui lui tient à cœur.

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Daniel Arbour et Associés, Ville de Longueuil. Plan d'urbanisme, deuxième version préliminaire, février 1988, 173 pages.

Daniel Arbour et Associés, Ville de Longueuil. Annexe cartographique (partielle). Plan d'urbanisme, deuxième version préliminaire, mars 1988

Conseil des Transports de la région de Montréal, Etude de la Rive-Sud. Phase III. Station intermodale métro Longueuil. Concept de réaménagement des infrastructures de transport, abrégé, COTREM en collaboration avec la Ville de Longueuil et la CTRSM, décembre 1983, 20 pages

Les Consultants Trafix, Ville de Longueuil. Plan directeur de stationnement sur rue. Place Charles-Lemoyne, 1987