

# CENTRE-VILLE LONGUEUIL

## Rapport Final

AME 6917- HIVER 2022

ATELIER EN MONTAGE ET GESTION DE PROJETS URBAINS

Prof. Michel Max Raynaud Ph.D.

Présenté par :

GHAFARI Mahyar

MARTIN Charles

ROMERO Katherine

SILERIO Alejandra

Fig. 1 : Ville de Longueuil - [longueuil.quebec](http://longueuil.quebec)

# TABLE DES MATIÈRES

## 3 LISTE DE FIGURES ET DES TABLEAUX

## 4 RÉSUMÉ EXÉCUTIF

## 5 AVANT-PROPOS

- 6 Présentation de la firme de consultation
- 7 Introduction
- 8 Mandat et approche

## 9 MISE EN CONTEXTE

- 10 Localisation
- 11 Revue historique
- 12 Portrait socio-économique
- 13 Situation actuelle
- 14 Diagnostic du territoire
- 17 Analyse du territoire
- 18 Vision, orientations et objectifs

## 19 STRATÉGIE DE MONTAGE ET GESTION DE PROJET

- 20 Identification du projet
- 21 Outils de planification et de montage
- 22 Démarche globale du programme urbain
- 23 Analyse et gestion des parties prenantes
- 24 Analyse et gestion des risques et opportunités

## 26 PROGRAMME URBAIN

- 27 Description
- 28 Stratégie d'exécution
- 28 Phase 1 - Initiation
- 28 Analyse
- 29 Visioning
- 30 Phase 2 - Concertation
- 30 Proposition
- 31 Phase 3 - Adoption
- 31 Consultation
- 31 Lancement

## 33 PROJET LEVIER

- 34 Présentation et choix du projet levier
- 35 Description
- 36 Montage du projet levier
- 37 Parties prenantes
- 38 Analyse des risques

## 39 CONCLUSION

## 40 BIBLIOGRAPHIE

## 41 ANNEXES

# FIGURES, TABLEAUX ET ANNEXES

## FIGURES ET TABLEAUX

Fig. 1: Ville de Longueuil - longueuil.quebec	1
Fig. 2: Logo firme de conseil en aménagement	6
Fig 3.1: Vue aérienne du Centre-ville de Longueuil (Google Earth)	7
Fig. 3.2: Vue aérienne du Centre-ville de Longueuil (Google Earth)	8
Fig. 4: Carte Communauté Métropolitaine de Montréal	10
Fig. 5: Carte Agglomération de Longueuil.	10
Fig. 6: Carte Arrondissement du Vieux-Longueuil.	10
Fig. 7: Travaux de construction de l'autoroute 20	11
Fig. 8: Terminus de bus de Longueuil, années 1960	11
Fig. 9: Vue aérienne de la Place Charles-Lemoyne	11
Fig. 10: Population et ménages à Longueuil	12
Fig. 11: Vue aérienne de l'échangeur nord	13
Fig. 12: Vue aérienne de la station d'autobus de Longueuil	13
Fig. 13: Vue aérienne de l'échangeur du pont Jacques-Cartier	13
Fig. 14: Bâtiments résidentiels au centre-ville	16
Fig. 15: Pavillons universitaires dans la Pl. Charles-Le Moyne	16
Fig. 16: Présence de grands espaces de stationnement	16
Fig. 17: Réseau routier environnant du centre-ville	16
Fig. 18: Vue vers les berges et le fleuve Saint-Laurent	16
Fig. 19: Présence de grandes superficies minérales	16
Fig. 20: Tableau d'analyse de terrain - secteur PCL	17
Fig. 21: Principales orientations du projet	18
Fig. 22: Points d'intervention	21
Fig. 23: Phasage du projet	22
Fig. 24: Stratégie de communication	23
Fig. 25: Analyse d'intérêt et de pouvoir des parties prenantes	23
Fig. 26: Étape des gestions des risques	24
Fig. 27: Matrice d'identification de risques	25
Fig. 28: Schéma macro du projet de redéveloppement du centre-ville	27
Fig. 29-33: Proposition initiale du projet levier	34
Fig. 34: Plan de proposition du projet levier	35
Fig. 35: Organigramme des parties prenantes	37

## ANNEXE

Annexe 1: Arrondissements de la Ville de Longueuil	41
Annexe 2: Caractéristiques du centre-ville de Longueuil	42
Annexe 3: Analyse SWOT du Centre-ville de Longueuil	43
Annexe 4: Table des parties prenantes (1)	44
Annexe 5: Table des parties prenantes (2)	45
Annexe 6: Stratégie de communication	46
Annexe 7: Table des risques	47
Annexe 8: Table des risques - Projet Levier	48
Annexe 9: Affiche de présentation #1	49
Annexe 10: Affiche de présentation #2	50
Annexe 11: Affiche de présentation #3	51

## RÉSUMÉ EXÉCUTIF

La ville de Longueuil est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, face à Montréal. Elle forme le cœur de l'agglomération de Longueuil et occupe une superficie terrestre de 115,85 km<sup>2</sup>. Elle fait partie du secteur le plus urbanisé de la région de la Montérégie et de la banlieue sud de Montréal. Avec près de 251 600 habitants (Gazette officielle du Québec, 2021), Longueuil est la 5<sup>e</sup> ville la plus peuplée du Québec. Avec plus de 360 ans d'histoire, Longueuil offre des milieux de vie diversifiés et certains espaces recèlent un fort potentiel de redéveloppement et constituent un levier majeur de revitalisation de secteurs clés (Plan d'urbanisme de Longueuil, 2021). L'objectif actuel pour Longueuil est de revitaliser le secteur du centre-ville et d'en faire son nouveau centre administratif et un pôle attractif pour la citoyenneté et les visiteurs. Cependant, il existe actuellement plusieurs obstacles et fractures qui empêchent la réalisation de ces objectifs, en commençant par l'enclavement actuel et la quasi-absence d'accès piétonal et cyclable vers et depuis ce secteur. L'objectif de ce programme est de faire des propositions qui conviennent à toutes les parties intéressées et de jeter les bases d'un développement solide et durable qui est le sceau et l'insigne du centre-ville de Longueuil à l'avenir.

**AVANT PROPOS**

## PRÉSENTATION DE LA FIRME DE CONSULTATION



### Alejandra Silerio

Gestionnaire de projets avec une formation professionnelle en conception et planification de projets institutionnels.



### Katherine Romero

Architecte, designer urbain avec une expérience approfondie en création des stratégies et conceptions de projets paysagistes de haute qualité.



### Mahyar Gafari

Gestionnaire de projets avec formation professionnelle en génie civil. Avec une expérience dans la gestion de projets civils en Iran et à Montréal.



### Charles Martin

Master en Science Politique, expert en relations publiques et stratégies de communication. C'est la voix de notre équipe et le lien stratégique entre toutes les parties prenantes.

Notre agence de gestion a été fondée en 2020, bien qu'il s'agisse d'une agence relativement jeune, nous gérons et réalisons des projets d'envergure. Nous sommes reconnus pour notre efficacité et notre bonne communication. Basé sur un environnement numérique, notre objectif premier est d'accompagner les entités publiques et privées dans la gestion de leurs projets de A à Z.

Forts d'une expérience de plus de 12 grands projets dans l'agglomération de Montréal, nous nous engageons à cent pour cent auprès de nos clients. Nous nous consacrons à la réalisation de votre projet de la phase de planification à l'exécution et à la clôture. Notre équipe est solide et possède une synergie fraîche et énergique. Notre objectif principal est de créer des relations et des échéanciers stratégiques qui permettent de mener à bien chaque projet qui nous est confié.



Fig. 2 : Logo firme des conseillers en aménagement ©MACK

## INTRODUCTION

Le secteur du centre-ville de Longueuil, bien nommé secteur du cœur urbain est entouré du secteur de la pointe, de celui de la place Longueuil, du secteur du pont et du collège. Donc, notre zone primaire d'intervention est constituée principalement du secteur du cœur urbain, qui s'agit de 44 ha. enclavé par les R132/R13 et le pont Jacques-Cartier dans un rayon de marche de 500m du métro. Le mandats principaux selon le PPU à date son d'augmenter la densité urbaine, d'instaurer une mixité d'usages et de trouver une milieu de vie vivable et accesible. Il s'agit d'un secteur avec un fort potentiel de développement et d'optimisation. (PPU du centre ville de Longueuil, 2021).



Fig. 3.1: Vue aérienne du centre ville de Longueuil. © Google Earth, 2022

## MANDAT ET APPROCHE

### Longueuil : Un Centre-ville d'équilibre à l'échelle du Grand Montréal à l'horizon 2035

Notre mandat tout au long de l'hiver 2022 fût de composer une solution d'urbanisme durable pour la Ville de Longueuil, plus particulièrement pour son centre-ville. Celle-ci est particulièrement nécessaire dans le contexte urbain présent du centre-ville de Longueuil, qui se voit enclavé de tous les côtés par des branches autoroutières, et dont le tissu urbain présent n'est pas apte à la création d'une réelle communauté d'habitation durable.

Le terrain d'étude de l'équipe MACK est un rayon s'étalant des berges du fleuve Saint-Laurent au boulevard Taschereau d'est en ouest, et du pont Jacques-Cartier jusqu'environ la rue Joliette du Nord au Sud.



Fig. 3.2: Vue aérienne du centre ville de Longueuil. © Google Earth, 2022

Tout au long de son mandat, l'équipe a identifié des enjeux de développement ainsi que des partenaires potentiels pour la création d'un projet urbain de grande échelle. MACK a présenté l'intégralité de ses démarches courantes trois fois sur une période de quatre mois devant des représentants de la Ville de Longueuil.

Ultimement, un projet levier fût proposé. Celui-ci se concentre particulièrement sur la connection du centre-ville aux berges du fleuve Saint-Laurent et aux opportunités urbanistiques que celle-ci offre aux résidents et aux planificateurs de la Ville.



## MISE EN CONTEXTE

## Localisation

Longueuil fait partie de L'agglomération de Longueuil, avec une superficie d'environ 115,85 km<sup>2</sup> – 246 406 habitants, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, juste en face de Montréal. Par rapport à ses frontières car elle est fusionnée avec municipalités environnantes, on y trouve Boucherville, Saint Bruno de Montarville, Saint Lambert, Brossard, ainsi que Carignan. (Ville de Longueuil, 2021)

Longueuil est une ville résidentielle, commerciale et industrielle. Il intègre certaines caractéristiques urbaines, mais est considérée essentiellement une banlieue, car une grande partie de ses résidents se rendent au travail à Montréal. La plupart des bâtiments sont des maisons unifamiliales construites dans la période d'après-guerre. "Longueuil constitue, démographiquement, la cinquième ville en importance au Québec et se compose des arrondissements de Greenfield Park, de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil" (Ville de Longueuil, 2021), voir annexe 1.

Concernant le centre-ville de Longueuil, il est délimité principalement par l'autoroute 134, l'autoroute 132 et le Boulevard Taschereau. C'est ici ou on trouve la station métro Longueuil, ainsi que des bâtiments correspondant à l'Université de Montréal et Sherbrooke, on y trouve de la même façon des bâtiments résidentiels et d'autres bâtiments administratifs.

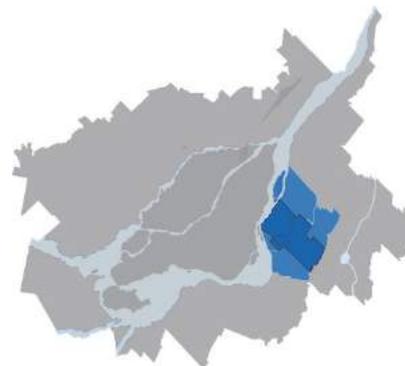


FIG. 4. CARTE COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM)



FIG. 5. CARTE AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

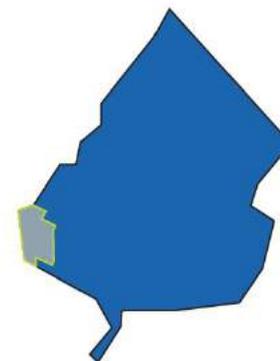


FIG. 6. CARTE ARRONDISSEMENT DU VIEUX-LONGUEUIL

## Revue historique

En 1961 Longueuil était enclavée par la Cité Jacques-Cartier et Montréal-Sud. La ville ne pouvait plus se développer et craignait d’être absorbée. Le projet de fusion lui permettait d’accroître sa population et de développer de nouvelles infrastructures immobilières à Montréal-Sud à proximité du fleuve.

Début 1966, Montréal se prépare pour une grande exposition universelle internationale. Les gouvernements investissent massivement dans le réseau routier. Le boulevard Taschereau est élargi et d’autres accès vers la frontière américaine sont également améliorés.

À la fin des années 60, la Place Charles-Le Moyne se déploie sur les terrains de l’ancienne ville de Montréal-Sud. Encore peu développé à l’inauguration du métro, le site peut accueillir des édifices en hauteur. Ce complexe intégré au réseau de transport souterrain facilite une vague d’émigration vers Longueuil.

Actuellement, le gouvernement revoit l’organisation politique et administrative du centre-ville de Longueuil. La Ville entend poursuivre ses efforts pour stimuler et assurer la réalisation de projets en injectant de budget dans la mise à niveau des infrastructures publiques et re-aménagements d’un nouveau pôle économique et administratif dans le secteur du centre-ville.



FIG. 7: Archives, Fonds de la cité de Longueuil.



FIG. 8: Archives, Fonds de la cité de Longueuil.



FIG. 9 : Vue aérienne Place Charles-Le Moyne. Le Courrier du Sud. © Google Earth, 2022

## Portrait socio-économique

D'après le Portrait Territoriaux de Longueuil fourni par la Communauté Métropolitaine de Montréal (2021), en 2020 la ville de Longueuil comptait avec une population de 252 828 habitants, avec une projection de croissance pour l'année 2041 de 279 200 habitants.

Le document mentionné ci-haut fait référence également au nombre des ménage dans le territoire longueillois, où pour 2016 il y en avait 105 535 ménages et projetant pour 2041, 123 447.

Il est important de comprendre que Longueuil est une ville en constant croissance, notamment dû à son développement économique.

“La présence d’institutions publiques d’envergure régionale et de grandes entreprises à fort taux d’emplois renforce son dynamisme économique” (Ville de Longueuil, 2021).

Le centre-ville de Longueuil constitue un pôle d’attraction économique et social, notamment en raison de son localisation au bord du fleuve Saint-Laurent et en face de Montréal.. Cette partie du territoire possède des caractéristiques importantes à remarquer concernant la population et opportunités de développement (voir annexe 2).

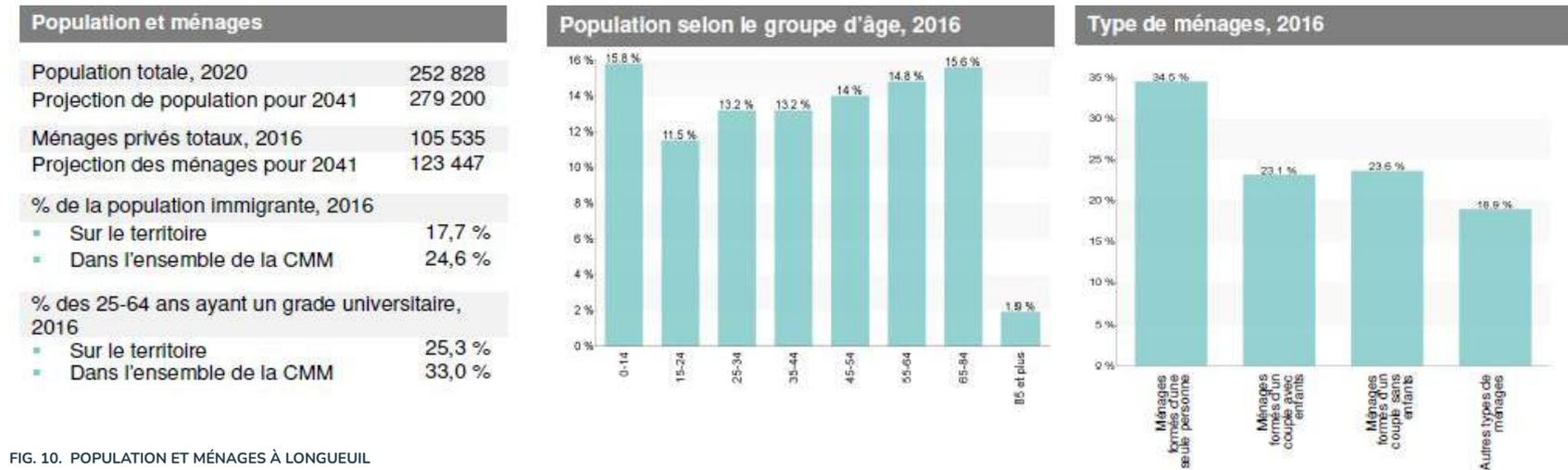


FIG. 10. POPULATION ET MÉNAGES À LONGUEUIL  
Source: Portraits Territoriaux 2021 - Longueuil. Communauté Métropolitaine de Montréal, 2021.

## Situation actuelle

### CONSTATS

D'après la visite du site et plus précisément avec l'information recueillie par notre équipe, il est évident que l'enclavement du centre-ville est causé par le réseau autoroutier qui fragmente le territoire de Longueuil, laissant de côté son intégration aux quartiers environnants. Le manque de vraie structure urbaine, ainsi qu'une faible attractivité du centre ville, ont un impact négatif dans le sentiment d'appartenance des citoyens et l'image de la ville. Il est donc impératif de trouver des solutions stratégiques visant briser le paradigme actuel où la voiture prends la place d'importance et néglige l'accessibilité universelle au coeur de la ville. Des aménagements pensés du centre-ville vers les berges et le fleuve Saint Laurent nous donnent une grande opportunité pour rendre ce territoire un pôle d'attraction et une destination d'une bonne qualité urbaine.



FIG. 12 : Vue aérienne de la station d'autobus de Longueuil. © Google maps



FIG. 11 : Vue aérienne de l'échangeur nord du secteur Centre Ville. © Google maps



FIG. 13 : Vue aérienne de l'échangeur à l'entrée par le pont Jacques-Cartier. © Google maps

# Diagnostic du territoire

## ANALYSE SWOT

À l'aide de la matrice SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities & Threats), nous avons fait une analyse comprenant quatre facteurs, afin d'identifier les enjeux principaux et proposer des stratégies de développement et aménagement (voir annexe 3). Ci-dessous nous avons les résultats:

### Forces

1. **Une forte fondation urbaine et attractivité:** L'espace étudié est physiquement large, il comprend de nombreuses zones ayant un grand potentiel de développement. De plus, le centre-ville et sa localisation particulièrement avantageuse au niveau du territoire, ainsi que sa proximité avec le fleuve Saint-Laurent lui donnent une attractivité naturelle; l'espace riverain et le paysage se trouvent parmi les atouts du site. Nous avons trouvé qu'il existe une flexibilité dans la trame urbaine, la rendant redéveloppable.
2. **Une mobilité et connectivité intéressante:** La station métro de Longueuil constitue une des destinations les plus achalandées du réseau de la STM puisqu'elle est le lien entre l'île de Montréal et la Rive-Sud en termes de transport collectif. D'autant plus, la localisation du centre-ville permet d'avoir une connexion directe aux autoroutes et destinations de l'agglomération de Longueuil ainsi qu'au centre-ville de Montréal.

3. **Présence des institutions importantes et un vrai potentiel économique:** Le centre-ville est connu comme un secteur universitaire et administratif. On y trouve plusieurs pavillons universitaires comme ceux de l'Université de Sherbrooke, l'Université du Québec à Montréal et l'Université de Montréal. De plus, dû à sa localisation stratégique, il s'agit d'un pôle d'emploi potentiel et en croissance, notamment à cause de la présence des commerces.

### Faiblesses

1. **Fragmentation du territoire à cause du réseau routier:** Le centre-ville, encloué par les voies de transport rapide ne possède que des barrières en termes de connexion avec les quartiers avoisinants, rendant l'accès piétonnier presque inexistant. L'excès d'espaces minéraux rend le site un endroit de passage et pas une destination attrayante; même s'il y a des espaces publics, la plupart sont sous-aménagés ou incomplets.
2. **Déplacements restreints:** Ayant plusieurs voies de transport lourd aux alentours, le centre-ville souffre d'une congestion routière constante, principalement favorisant les déplacements des véhicules privés ou de livraison, c'est-à-dire, on n'y trouve pas une variété de modalités de transports y compris des options de transport actif.

# Diagnostic du territoire

## Faiblesses

- 3. Faible marchabilité du secteur:** Le secteur du centre-ville n'est pas considérée accessible au niveau du piéton qui pour s'y rendre doit obligatoirement choisir la voiture, ou attendre des fois longtemps les bus menant à la station métro. Même si le territoire est attrayant, le manque des chemins piétons de bon qualité ne permet pas aux usagers de se promener en liberté vers le centre-ville.

## Opportunités

- 1. Milieu physique à proximité:** Le rapport presque direct entre le centre-ville et les berges et le fleuve Saint-Laurent nous donnent une opportunité d'aménagement très intéressante, il s'agit d'un atout paysagère avec un potentiel de développement énorme, notamment grâce à son localisation et des vues exceptionnelles vers l'île de Montréal.
- 2. Fondation urbaine existante:** Le territoire à étudier comprend une superficie vaste, avec beaucoup d'espaces physiques, également, il compte avec la présence des terrains ayant un possible potentiel d'expropriation et redéveloppement. De plus, avec la croissance économique il sera indispensable d'augmenter la densité urbaine avec des activités et lieux de destinations aux usagers.

- 3. Mixité d'usages et activités:** Dû à des caractéristiques du territoire, il est possible d'aménager le centre-ville avec des endroits et activités variés afin que l'utilisateur puisse avoir une expérience agréable et lui attirer à revenir. La mixité d'usages rendra le centre-ville un lieu plus dynamique et conviviale. De plus, les opportunités d'avoir des logements abordables et / ou social augmentent l'attractivité du secteur aux investisseurs.

## Menaces

- 1. Une variété des défis à surmonter:** La visite au site d'intervention a été un outil très important pour identifier les possibles menaces existants au centre-ville, on a pu trouver entre-autres: pollution acoustique, îlots de chaleur, risques d'inondation (montée des eaux du fleuve), l'infrastructure routière de grande taille, l'isolement du secteur vers les autres zones de la ville, centres d'achat et pôles de commerce très éloignés du centre-ville, risques saisonniers (principalement pendant l'hiver), l'acceptabilité sociale en péril, des contraintes de constructions et travaux en train d'être réalisés, l'insécurité des piétons, ainsi qu'une signalisation déficiente.

# Diagnostic du territoire

## Photos Visite du Site



FIG. 14. BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS AU CENTRE-VILLE



FIG. 15. PAVILLONS UNIVERSITAIRES DANS LA PLACE CHARLES-LE MOYNE



FIG. 16. PRÉSENCE DE GRANDS ESPACES DE STATIONNEMENT

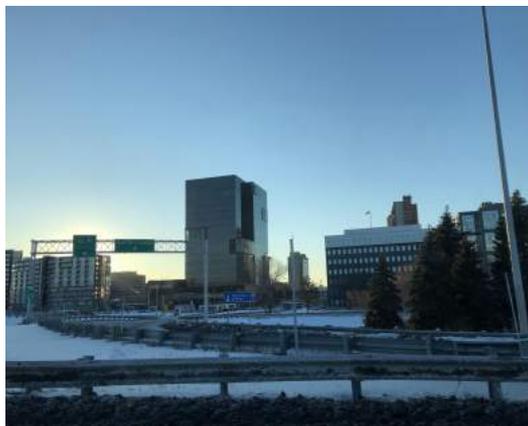


FIG. 17. RÉSEAU ROUTIER ENVIRONNANT DU CENTRE-VILLE



FIG. 18. VUE VERS LES BERGES ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT



FIG. 19. PRÉSENCE DE GRANDES SUPERFICIES MINÉRALES

## Analyse du territoire

Outre les berges, la plupart des interventions sur notre territoire ont lieu dans le secteur de la Place Charles-Lemoyne. Ce secteur nous offre des opportunités intéressantes du fait que plusieurs des terrains importants sont soit aptes au redéveloppement, soit des propriétés de la Ville de Longueuil, soit les deux. Les propriétés publiques ont naturellement beaucoup de potentiel et de flexibilité de développement, et les coûts sont limités lorsque les terrains de développement sont déjà à la charge de la Ville.

Le secteur PCL est centré autour de la gare multimodale, où l'on retrouve un large terminus de la RTL ainsi que la station Longueuil-Université de Sherbrooke du réseau de métro de la STM. On y retrouve aussi plusieurs équipements institutionnels, comme des campus de l'UQÀM et de l'UdeS, ainsi que le Tribunal du Logement du Québec.

À l'est du secteur, nous retrouvons principalement de larges espaces de stationnement ainsi que des équipements autoroutiers. Cette aire du secteur est très large et offre beaucoup de possibilités de développement, surtout résidentiel.

Certains grands développeurs comme Devimco sont propriétaires de grands terrains sur ce territoire. Nous les avons identifié comme partenaires potentiels importants, du sens à ce que plusieurs des terrains voués au résidentiel et au résidentiel mixte peuvent être développés en concert avec ces entreprises.

Terrain	Superficie m2	Numéro de lot	Propriétaire Foncier	Zonage	Valeur m2	Proposition
PCL1	5 099	Ptie 2631684	Northland Properties Corporation	C22-38 1	580 \$	CENTRE CULTUREL
PCL5	8 129	Ptie 5 312 612	Ville de Longueuil	C22-37 7	497,10 \$	PARC
PCL6	7 347	4 191 865	Redbourne South Shore Properties inc.	C22-37 7	487,96 \$	SERVICES DE SANTE
PCL7	6 747	Ptie 3618532	Ville de Longueuil	C22-37 5	468,64 \$	DEVIMCO
PCL8	5 517	Ptie 3618532	Ville de Longueuil	C22-37 5	468,64 \$	RESIDENTIEL MIXTE
PCL9	6 141	Ptie 3618532	Ville de Longueuil	C22-37 5	468,64 \$	RESIDENTIEL MIXTE
PCL10	8 756	Ptie 5197916	Ville de Longueuil	C22-37 4		RESIDENTIEL MIXTE
PCL11	6 712	Ptie 3618532 et Ptie 3618531	Ville de Longueuil	C22-37 5	468,64 \$	DEVIMCO
PCL12	8 756	Ptie 5197916	Ville de Longueuil	C22-37 4		PARC
PCL13	3 718	Ptie 2 630 618	Société québécoise des infrastructures	C22-37 4	474,10 \$	CENTRE ADMINISTRATIF
PCL14	11 906	Ptie 2630627	Les placements Laurier inc.	C22-37 4	379,47 \$	POTENTIEL A DEVELOPER
PCL15	5 334	Ptie 2630625	Gilles Mercille inc	H22-37 2	311,96 \$	POTENTIEL A DEVELOPER
PCL16	4 822	2 630 622	Gilles Mercille inc	H22-37 0	370,87 \$	POTENTIEL A DEVELOPER

FIG. 20. TABLEAU D'ANALYSE DES TERRAINS DU SECTEUR DU COEUR URBAIN

# Vision, orientations et objectifs

## VISION

Nous envisageons pour Longueuil un centre-ville au sens propre du terme. Il doit ainsi devenir un espace-destination, et non pas un simple espace de transit autoroutier. Le nouveau centre-ville sera un pôle culturel, administratif et commercial, désenclavé de son ancienne trame urbaine. Les espaces naturels et les paysages exceptionnels des berges du Saint-Laurent seront au centre de la revitalisation et de la dynamisation de l'aménagement du quartier.

## ORIENTATIONS

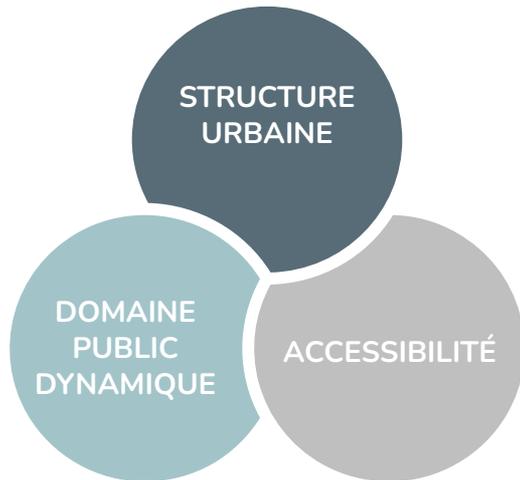


FIG. 21. PRINCIPAUX ORIENTATIONS DU PROJET

## OBJECTIFS

- 1. Création d'un accès direct aux berges**
  - Piétonisation de Pl. Charles-Le Moyne et continuer jusqu' à bord de l'eau
  - Accès aux berges et création d'une destination verte aux citoyens, avec chemins sécurisés, pistes cyclables et espaces de détente.
  - Connexion piétonne avec quartier avoisinantes
- 2. Accessibilité universelle au centre-ville de Longueuil**
  - Création d'une gare centrale multimodale avec des services de mobilité comme autobus, tramway, métro et vélo. Services de commerce et de stationnement.
  - Modification de l'infrastructure routière pour entrer au centre ville
  - Réaménagement des espaces de stationnement
- 3. Redynamisation du secteur**
  - Permettre aux usagers de se déplacer et utiliser l'espace de manière sécuritaire, vivable et équitable et favoriser leur appropriation.
  - Développer une attractivité paysagère qui attirera des visiteurs au centre-ville
  - Instauration du déplacement actif et collectif
  - Création d'un centre culturel, éducatif, résidentiel mixte, administratif et commerciaux
  - Aménagement des espaces publics sécurisés et des espaces verts



# STRATÉGIE DE MONTAGE ET GESTION DE PROJET

## Identification du projet

Notre équipe de projet a la vision d'ouvrir l'accès aux berges en s'appropriant l'espace disponible pour développer une attractivité paysagère de façon à aménager des espaces verts pour faciliter l'accès aux piétons et cyclistes en élaborant des passages piétons de bonne qualité et des pistes de vélo isolées et sécurisé qui se connectent aux quartiers voisins.

Également, on veut retracer l'autoroute 132 à la hauteur de la place Charles Le-Moyne afin d'assurer un accès plus sécuritaire aux piétons en améliorant le réseau de chemins marchables et cyclables déjà existant. Par la suite, réaéboriser et verdifier le secteur et les paysages exceptionnels du fleuve. Puis finalement, reconfigurer les morceaux d'espaces résiduels du sol pour d'autres usages.

L'objectif principal est de rendre le centre-ville une destination et un départ via la modification de l'infrastructure autoroutière (échangeur) par la mise en place de plusieurs solutions tel qu'un programme conjoint contre la pollution acoustique et une croisière à basse vitesse.

On envisage une reconfiguration de l'utilisation du sol sur une plus grande superficie de terrains en retraçant les axes routiers. Notamment via la création d'intersections et changement de vitesse sur l'autoroute 132.

Et finalement, la création d'un centre culturel, éducatif, résidentiel mixte, administratif et commercial en transformant le terminus existant en gare centrale multimodale via l'implémentant de services de transport en commun (autobus, tramway, métro et vélo), de stationnement, de commerce et de bornes de charges pour véhicules électriques. Sans oublier l'aménagement d'espaces publics sécurisés et une piétonisation de la Place Charles Le-Moyne jusqu'au bord du fleuve.

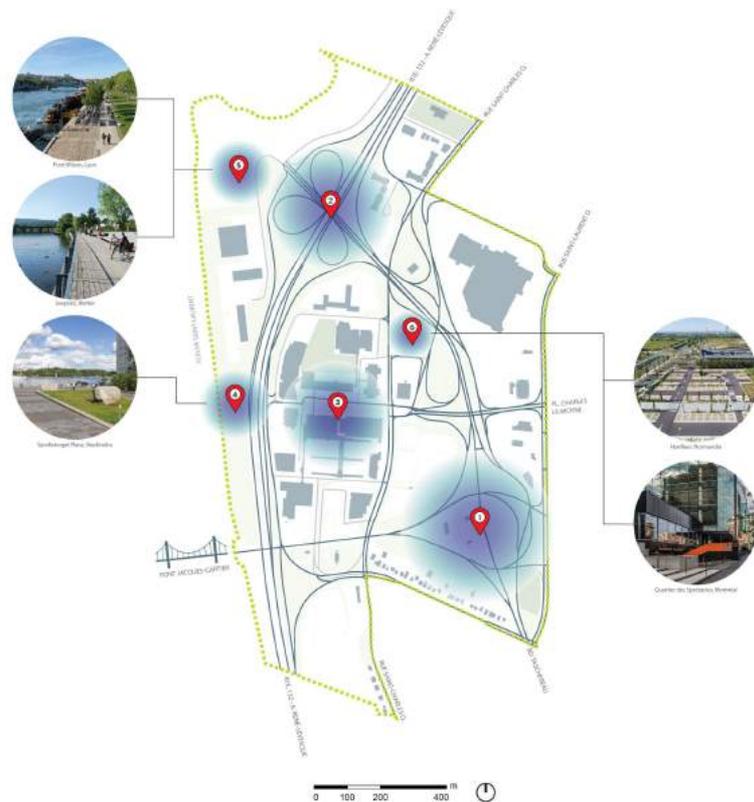


FIG. 22. POINTS D'INTERVENTION DU PROJET

## Outils de planification et de montage

### Outils incitatifs

Outils d'urbanisme (PPU, PIIA, Réglementation, PMAD)

OCPL (à partir de l'été 2022)

Appels d'offre

### Outils participatifs

Ateliers

Consultations publiques

Sondages d'opinion publique

### Outils collaboratifs

Société Immobilière Canadienne (SIC) - rencontres et développement de vision commune + partenariat financier

Politique de l'arbre - Office consultation publique : Coalition Longueuil

Réunions internes groupe dédié + parties prenantes

# Démarche globale du programme urbain

## Phase d'initiation.

Pour l'initiation du programme, nous avons analysé le territoire en nous documentant sur les aspects socio-économiques, sociographiques et environnementaux de la région. Nous avons ensuite procédé à faire l'analyse SWOT en identifiant les forces, les faiblesses, les menaces et les opportunités. Nous avons aussi procédé à l'identification et analyse des parties prenantes. Pendant cette phase, nous commençons à identifier les aspects importants liés à la stratégie d'exécution du programme, la gestion des communications et la gestion des risques.

## Phase de concertation.

Dans cette phase que nous présentons et consultons, c'est une phase où nous obtiendrons l'approbation pour pouvoir continuer avec la suivante.

## Phase d'adoption.

Nous prévoyons qu'avant le changement d'élections municipales un programme urbain aura été défini pour la réalisation de l'aménagement du centre. Avec cela, nous assurerons une adoption du projet par les parties intéressées et nous pourrons continuer avec le lancement des appel d'offres.

## Phase de réalisation

La durée estimée pour développer le programme d'intervention est de catorce ans en suivant l'échéancier qui tente d'anticiper les circonstances politiques et les ajustements susceptibles d'arriver sur la programmation et le chantier. Nous avons procédé au découpage du programme en plusieurs sous-faces. Il en a résulté 7 principaux qui ont permis d'établir le planning d'intervention suivante:

A commencer par le réaménagement routière et l'aménagement du centre administratif. Nous poursuivons le développement d'une gare multimodale. Entre-temps, le développement mixte résidentiel et commercial aura lieu et sera finalisé par le réaménagement des parcs et espaces verts avec leurs voies cyclables et piétonnes respectives.

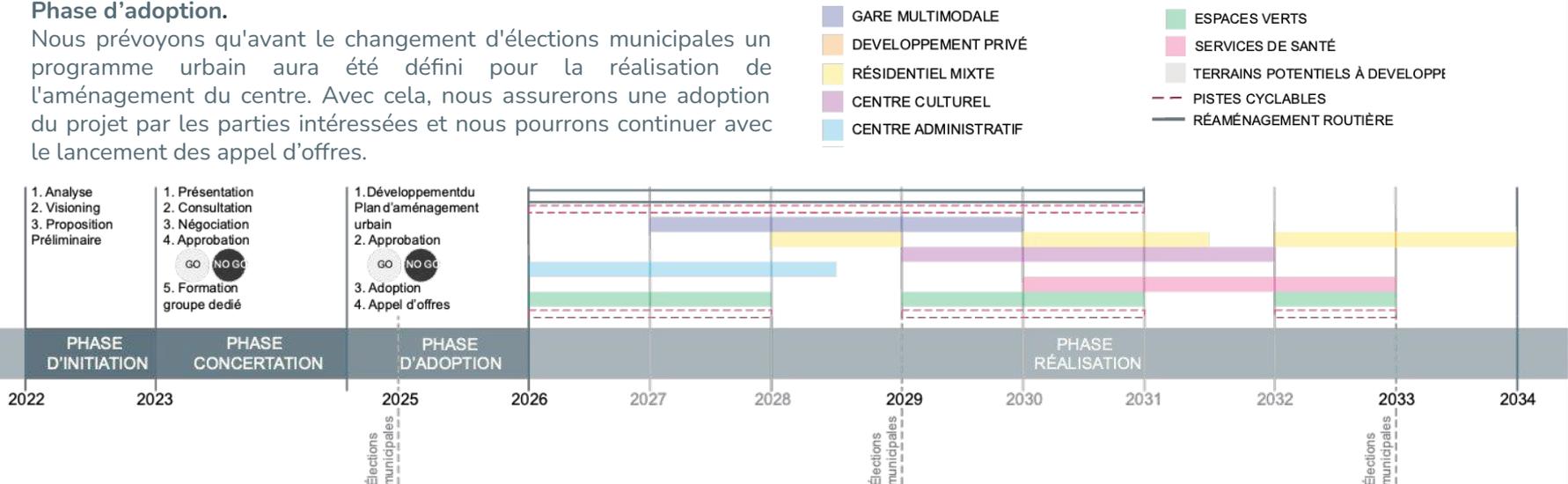


FIG. 23. PHASAGE DU PROJET

## Analyse et gestion des parties prenantes

Pour développer la stratégie de gestion entre les parties prenantes, il a été nécessaire de les identifier et de les classer, afin d'avoir une vue d'ensemble claire pour la bonne planification des ressources humaines nécessaires à la réalisation du projet. A cet effet, l'annexe 4 et 5 peut être revue avec le tableau d'identification des parties prenantes.

L'une de nos principales stratégies pour mener à bien la réalisation complète de ce projet est de créer un groupe dédié qui est le noyau à partir duquel toutes les informations concernant ce projet sont générées et communiquées. Nous voulons que les citoyens et les voisins s'approprient ce projet afin d'en préserver la continuité.

Dans le schéma suivant, nous montrons comment se déroulera le flux de communication et les différents niveaux dans lesquels nous classerons les parties prenantes afin d'obtenir une communication fluide et cohérente tout au long du projet.

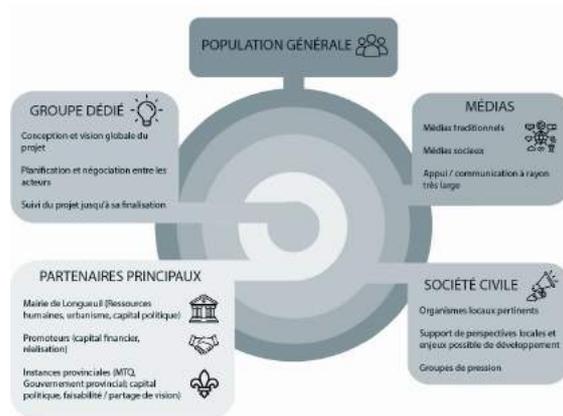


FIG. 24. STRATÉGIE DE COMMUNICATION

Compte tenu de l'ampleur du projet et des ressources impliquées, il est important d'évaluer le niveau d'intérêt et d'influences des acteurs afin de répondre à leurs besoins respectifs. En fait, l'idée est de leur communiquer toute l'information utile en temps opportuns. La figure ci-dessous offre un bon aperçu des principales parties prenantes qui gravitent autour du projet.

Dans le coin supérieur gauche à ceux qui doivent être satisfaits. Dans le coin supérieur droit qui doit rester engagé pendant toute la durée du projet. Dans le coin inférieur droit qui doit être suivi et enfin dans le coin inférieur droit qui doit être tenu informé des changements dans le programme.

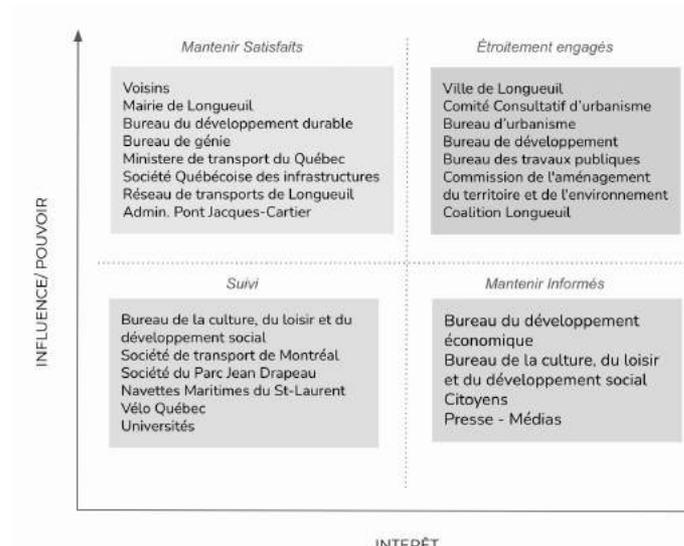


FIG. 25. ANALYSE D'INTÉRÊT ET D'INFLUENCE DES PARTIES PRENANTES

## Analyse et gestion des risques et opportunités

Dès le lancement du projet du centre-ville de Longueuil, il faut mettre en place une gestion des risques. Les étapes suivantes montrent comment gérer les risques :

- Identification des risques qui peuvent influencer le projet.
- Measurement des impacts par rapport à leurs importances comme gravité, probabilité d'occurrence et la sévérité.
- Evaluation et hiérarchisation des risques.
- Mitigation, traitement des risques pour atténuer les effets nocifs des risques ou les causes, les transférer ou les accepter.
- Suivi et contrôle des risques tout au long du projet pour minimiser les impacts de risques sur le projet.

Le risque fait partie intégrante de la gestion et il est nécessaire de mettre en place une bonne gestion de risques qui nous permet d'identifier, de prévenir et de limiter ces risques et autant que possible, les transformer en opportunité. La figure 22 ci-dessous montre les 5 étapes à suivre dans la gestion des risques.

### Opportunités

Dans le projet de l'aménagement du centre-ville de Longueuil, la présence de l'autoroute 132 est considérée comme une menace au niveau de gestion de risque. Car, cette autoroute empêche l'accès aux berges ; en effet elle limite l'accès aux quartiers voisins et au centre-ville tandis qu'on pourra transformer cette limite à une opportunité avec la conception d'une nouvelle structure urbaine. De cette façon, on peut faciliter l'accès des citoyens et du centre-ville aux axes routiers et cette accessibilité est un point positif dans le projet car cela s'avère efficace dans la mise en valeur du centre-ville. En plus, en profitant de la technologie et des barrières acoustiques on pourra minimiser les nuisances sonores.

Au niveau de gestion de risque de groupe de MaK, on organise des ateliers dans lesquels on étudie les risques et après les avoir analysés, on essaie de trouver les meilleures mesures de mitigation. Ainsi, on essaie de transformer les risques en opportunités.

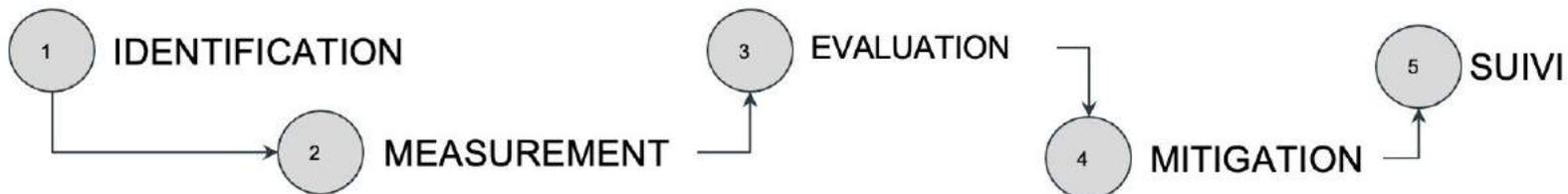


FIG. 26. ÉTAPES DES GESTION DE RISQUES

## Analyse et gestion des risques et opportunités

En outre, la station de métro crée un potentiel fort pour utiliser les transports en commun. En créant une gare multimodale, on peut créer une forte connexion entre les transports en commun comme station de vélo, de taxi, ...

En créant des stationnements au sous-sol ou à l'étage, on peut centraliser les stationnements en plein air qui sont source d'îlot de chaleur. Ainsi, on peut non seulement libérer plus de sol afin de développer le centre-ville mais aussi réduire l'impact écologique des îlots de chaleur. Alors, au niveau de gestion de risque les îlots de chaleurs qui sont considéré comme menace pour l'environnement seront éliminés.

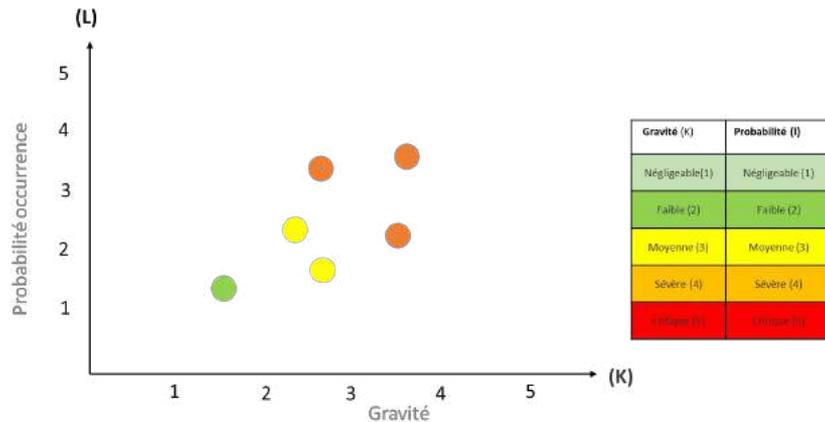


FIG. 27. MATRICE D'IDENTIFICATION DE RISQUES

La gestion des risques du projet contient une multitude de paramètres : les processus en lien avec la conduite de la planification de la gestion des risques lors du montage du projet, l'identification des risques étant un processus continu au départ et au cours du projet, l'analyse qualitative et quantitative des risques, les réponses aux risques telles que l'acceptation, la mitigation, le transfert, l'évitement et le plan de contingence et, finalement, la surveillance et la maîtrise du projet. Chacun de ces processus est mis à jour pendant le projet et selon les besoins. Ils requièrent l'effort d'une ou de plusieurs personnes. L'augmentation de la probabilité et l'impact des événements défavorables au projet constitue les objectifs de la gestion des risques du projet. Autrement dit, elle devrait permettre de passer de la totale incertitude à la totale certitude et de transférer les risques en opportunités.

L'analyse qualitative des risques permet de les évaluer, en combinant leur probabilité d'occurrence et leur impact, mais aussi de classer et hiérarchiser les risques pour les actions et les analyses ultérieures. Par contre, l'analyse quantitative des risques permet de faire l'analyse chiffrée de la gravité des risques sur les objectifs du projet.



## PROGRAMME URBAIN

## Description

Le projet de développement du centre-ville de Longueuil comprend plusieurs sous-projets. Il s'agit des propositions ayant pour but le changement de paradigme et vision actuels du centre-ville et le rendre en premier lieu un point de destination et un pôle d'attraction pour les citoyens:

### PHASE 1 : Nouvelle Structure Urbaine

- Re-design complet de la trame urbaine à l'aide d'une "grid".
- Création d'un nouvel axe est-ouest à la hauteur Pl. Charles-Le Moyne, concentré sur l'accessibilité piétonnière et la mobilité active
- Accès direct aux berges par la voie d'un nouveau viaduc/passerelle sur l'autoroute 132.

### PHASE 2: Gare Multimodale

- Accès à Longueuil à partir de Montréal et des villes de l'agglomération (Métro/Tramway/Vélo/ Bus/Taxi).
- Stationnement souterrain / équipes aux bornes de recharge pour voitures électriques.
- Salles aménagées pour l'attente des passagers

### PHASE 3: Accès aux berges et réaménagement du parc

- Ouvrir l'accès aux piétons
- Aménagement des parcs et installation de jeux pour enfants et mobilier urbain
- Attractivité paysagiste et touristique; vue vers Montréal
- Les rendre un symbole de Longueuil

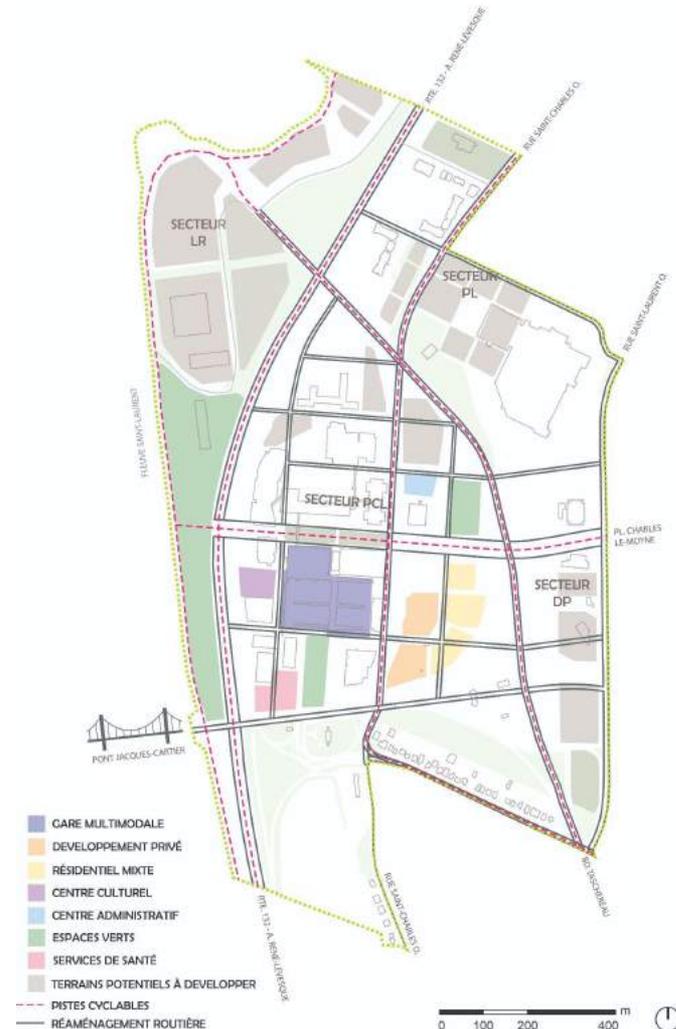


FIG. 28. SCHÉMA MACRO DU PROJET DE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL

# Stratégie d'exécution

## 1. ANALYSE

**1.1. Analyse préliminaire :** l'objectif de l'analyse préliminaire est de développer un portrait général du secteur aux niveaux territorial, social et environnement. Pour cela, on a besoin de comprendre les exigences d'une centre-ville. C'est nécessaire de connaître les parties prenantes et leurs exigences et leur prendre la confirmation de ce qu'ils exigent. Il faut faire une étude de pré-faisabilité et faisabilité du projet et ensuite, c'est important de repérer et d'analyser les projets similaires qui avaient du succès ou ceux qui avaient échoué pour obtenir de l'expérience; il faut rencontrer les conseillers de l'arrondissement et consulter et négocier avec MTQ pour l'aménagement de l'autoroute 132 et comprendre la portée de l'autoroute et les limites pour comprendre à quelle mesure on peut intervenir dans l'autoroute 132. Il faut repérer ce dont on a besoin et des exigences de notre clientèle.

**1.2. Ateliers de travail entre professionnels :** il faut créer des groupes de travail et de recherche; il faut réaliser des ateliers de travail avec les professionnels en aménagement. Il est important aussi de créer des groupes dédiés à des tâches différentes afin de faire des consultations publiques et de comprendre l'opinion des citoyens pour profiter de la consultation publique.

**1.3. Portrait spécifique du secteur :** On doit identifier la portée spécifique de la zone d'intervention dans le projet d'aménagement du centre-ville de Longueuil et la berge de Saint-Laurent. Ainsi, la zone du travail est déterminée. E plus, il faut identifier les zonages et leur affectation.

**1.4. Concours de design :** Après avoir compris ce dont on a besoin et des exigences de notre clientèle, on a besoin d'attirer les idées innovantes et cela s'effectue en organisant un concours d'architecture et paysage pour le projet du centre-ville et l'aménagement des berges. Parmi les gagnants du concours, on met les meilleures idées à la disposition des parties-prenantes pour leur prendre l'approbation préliminaire.

**1.5. Outils de communication :** on peut se servir des réunions de suivi, des sondages web, des séances d'informations et des rapports périodiques. L'usage de ces outils nous permet d'avoir une communication adéquate avec les parties-prenantes.

## Stratégie d'exécution

### 2. VISIONING

**2.1. Planification et préparation :** Il faut collecter des informations, préparer des maquettes et des images en 3D, Préparer de nouvelle structure urbaine avec les spécialistes. S'invitera à des parties prenantes et des acteurs clés du projet et leur préparer l'atelier. Ensuite, il faut rédiger les énoncés individuels et puis identifier des énoncés partagés par sous-groupe et développer une vision commune. Il faut développer la portée spécifique du centre-ville. Étant donné que le projet anticipe les années prochaines, il est nécessaire de préparer une nouvelle structure urbaine afin de relever les besoins de l'avenir et ça doit être exécuté par la consultation avec les spécialistes de l'aménagement des axes urbains et surtout avec MTQ pour celui de l'autoroute. Cette nouvelle structure peut constituer l'ossature principale de l'aménagement du centre-ville de Longueuil.

**2.2. Visioning populaire et atelier avec des professionnels :** Il faut rassembler les idées des citoyens au sujet du développement de la zone du projet et dégager les tendances et les intérêts du public et les intégrer dans le projet. En plus, on organise des ateliers avec les experts et les spécialistes du projet, pour une meilleure compréhension du projet.

**2.3. Gestion des parties-prenantes :** Il faut que les rôles des parties prenantes soient déterminés afin d'identifier le degré de leur engagement dans le projet et leur influence sur le projet. Ainsi, on pourra avoir une communication adéquate et maximale avec eux. Alors, en étudiant bien le rôle des parties prenantes, on pourra mieux prévoir les actions à venir afin d'optimiser leur implication dans le projet.

**2.4. Outil de communication :** Il existe deux types de communication « externe » et « interne » et les outils de communication dont nous pouvons nous servir sont: des réunions de suivi, des sites Internet, des sondages web, des trousseaux d'information, des séances d'informations, des rapports périodiques, des kiosques d'informations dans la stations de métro de Longueuil pour informer les citoyens et échanger avec eux.

## Stratégie d'exécution

### 3. PROPOSITION

3.1 Cette proposition fera l'objet d'une consultation publique, et les experts, les parties prenantes, le conseil de la ville de Longueuil et tous les citoyens seront tous mis à contribution lors des conférences professionnelles et les ateliers de travail entre les professionnels. On organisera également les ateliers de médiation. On consultera le comité de suivi afin d'assurer la cohérence de l'évolution et de la pérennité du projet de Longueuil. Ce comité contribue à prendre part à la diffusion de l'information sur les avancées du projet, assurer la veille des engagements, prendre part à la définition et au suivi des actions en cours, promouvoir le projet et mobiliser les citoyens.

3.2 Outils de communication: Dans la phase de proposition, on se sert des outils de communication interne et externe qui comprennent les réunions de suivi, des séances d'informations et des rapports périodiques. En plus, à travers des communiqués qui ont été envoyés aux médias et à différentes organisations, des annonces sur le site web et les réseaux sociaux, nous avons pu transmettre l'invitation au public.

3.3. Consultation et approbation: Nous élaborerons Un programme particulier d'urbanisme (PPU) afin de la consultation publique. Le PPU final devrait être adopté par le conseil municipal de Longueuil.

3.4 Dans le programme particulier d'urbanisme, on élabore un plan détaillé qui fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques. Il permet de planifier précisément un territoire et les mesures à prendre pour le développement du terrain. Le programme particulier d'urbanisme devrait comprendre l'affectation précise du sol avec les détails de l'aménagement urbain du centre-ville; concernant les voies de circulation et les changements des axes routiers, l'emplacement des espaces verts, l'aménagement de berge. Et pour le bon déroulement du PPU, il faut des communications régulières entre les urbanistes, les gestionnaires de l'arrondissement, des spécialistes de trafics.

# Stratégie d'exécution

## 4. CONSULTATION

Dans la phase de consultation, il faut organiser des ateliers de travail entre professionnels et négocier avec les parties prenantes, et connaître les opinions des acteurs. On diffuse le PPU et on fait la consultation publique et intégration des recommandations. Il faut augmenter la confiance et la collaboration entre les parties prenantes. C'est nécessaire d'élaborer et adopter les réglementations et d'intégrer les recommandations dans le PPU.

Étant donné que les prochaines élections municipales se dérouleront en 2025, on a considéré de prendre l'approbation du projet avant les élections municipales pour éviter la non-obtention du permis ou le changement majeur. Et également, nous allons prévoir un scénario B pour le projet adapté aux changements politiques éventuellement en 2025.

Outils de communication: Dans cette phase, les outils de communication externes et internes comprennent, les rencontres formelles de médiation, des communiqués de presse, des séances d'information et d'audition, le lancement médiatique, les réunions de suivi, les courriels ciblés et les rapports périodiques.

## 5. LANCEMENT

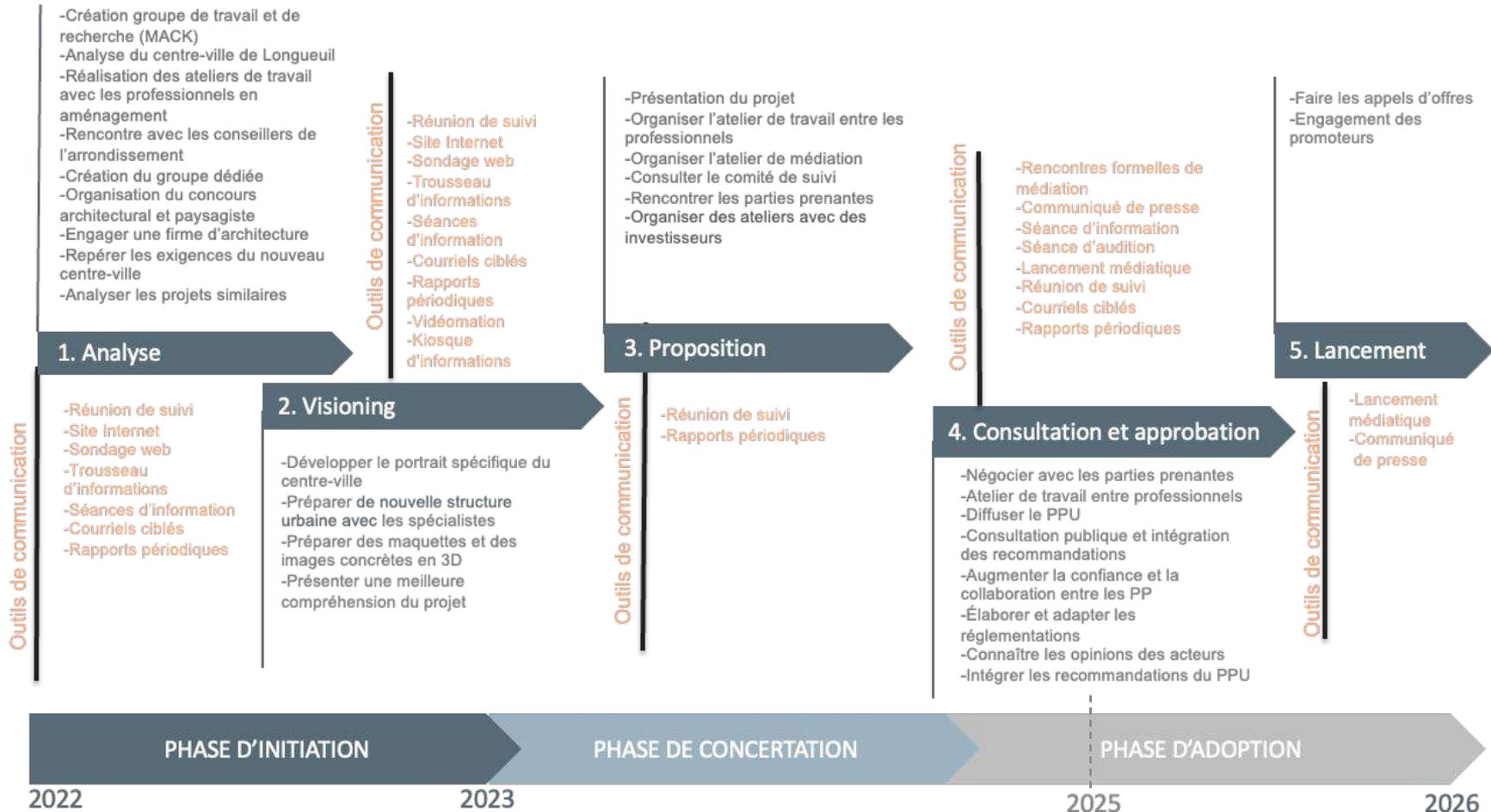
Cette phase débutera par la réalisation du projet levier qui consiste en « Accès aux berges et re-aménagement de la place Charles Le-Moyne ». Alors, on fera des appels d'offres et on engagera des promoteurs pour la réalisation du projet levier. La phase du lancement du projet sera explicitée de façon détaillée dans le projet levier. Les autres projets qui sont organisés dans le PPU poursuivent le projet levier et toutes les études et les planifications viennent respectivement à la suite du projet levier.

PHASE D'INITIATION

PHASE DE CONCERTATION

PHASE D'ADOPTION

# Stratégie d'exécution





**PROJET LEVIER**

## Présentation

Lors de la phase d'analyse et de diagnostic du territoire, l'équipe de gestion se rendu compte que l'accès aux berges était totalement restreint. L'un des principaux objectifs du programme était d'ouvrir la voie vers le fleuve en mettant davantage en œuvre la mobilité active. C'est pour cette raison que le schéma de réaménagement suivant est proposé afin d'ouvrir un accès direct de la gare centrale qui sera située à la place Charles-Le Moyne, aux berges du fleuve qui offriront une vue incroyable sur le Parc Jean Drapeau et le paysage urbain de Montréal.

## Choix du projet levier

L'équipe de gestion Mack s'est donné pour tâche de développer une proposition simple mais claire de la vision que nous avons pour ce projet. Il a été décidé de prendre cette proposition comme le projet levier en raison de sa relative rapidité de planification, d'adoption et d'exécution, cependant, comme tout projet, il présentera ses freins de développement, comme l'entranchement qu'il est prévu d'effectuer sur l'autoroute 132 juste à la hauteur de la place.



FIG 29-33: PROPOSITION INITIALE DU PROJET LEVIER ©MACK

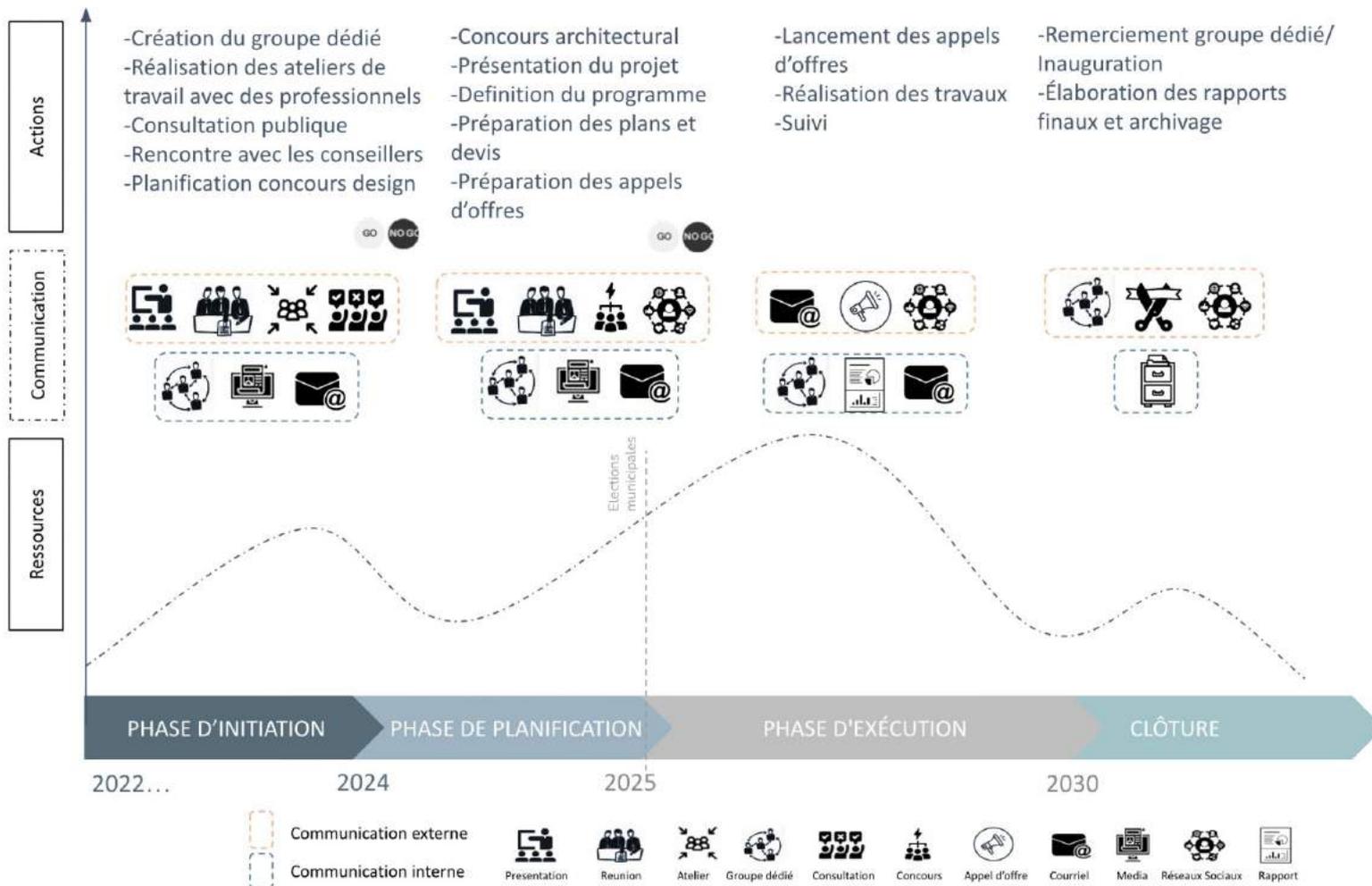
## Description

1. Une nouvelle conception est proposée pour la place Charles Le-Moyne avec des rues piétonnes et avec une circulation restreinte autour de celle-ci, un miroir d'eau au centre, du mobilier urbain durable et une piste cyclable arborée. Cette place sera un point de rencontre entre la communauté universitaire, les visiteurs qui arrivent à la gare multimodale de Longueuil et les habitants des logements avoisinants.
2. La circulation piétonne maintient une continuité à partir de la Place Charles Le-Moyne. Dans ce lieu de transit, une sculpture sera commandée à un artiste local pour la présenter comme pièce centrale dans un autre point d'eau.
3. Entrenchement" de l'autoroute 132, une passerelle piétonne surélevée sera créée qui se poursuivra jusqu'aux berges.
4. Espace destiné à l'installation itinérante de food trucks et petits commerces locaux.
5. Espace destiné aux jeux et attractions pour enfants et adultes.
6. Attractivité des investissements immobilier et commercial.
7. Attraction majeure, la place qui nous montre les belles vues sur le fleuve Saint-Laurent et Montréal.



FIG 34: PLAN DE PROPOSITION DU PROJET LEVIER ©MACK

# Montage du projet levier



## Parties prenantes

Un facteur clé inséré dans notre stratégie de gestion des parties prenantes est que notre équipe de direction MACK sera au centre de l'organigramme, cela garantira que toutes les informations passent entre nos mains et peuvent être filtrées pour les communiquer aux acteurs impliqués.

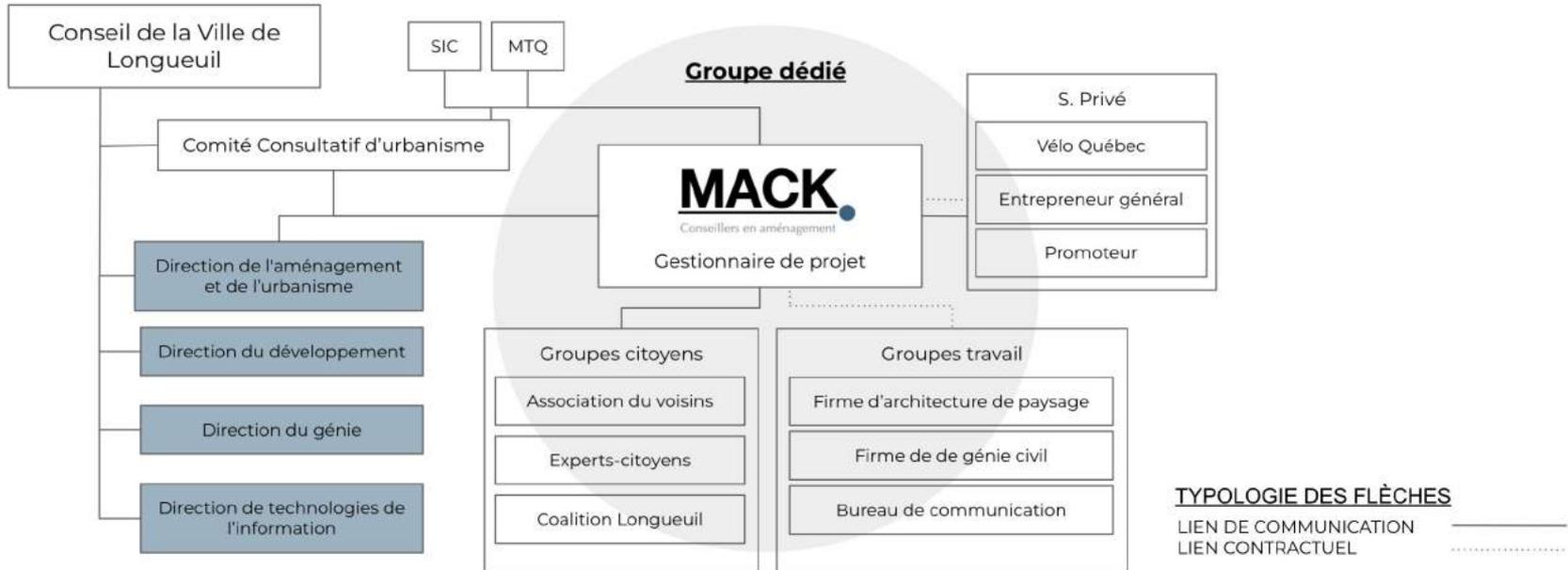


FIG 35 : ORGANIGRAMME DES PARTIES PRENANTES

## Analyse des risques

L'objectif de la gestion des risques et des opportunités dans le projet de réaménagement de la place Charles Le-Moyne et accès aux berges, c'est de passer de l'incertitude du début du projet à la totale certitude ou autant que possible à la totalité de la certitude, et aussi, on transformera les risques en opportunités. Les stratégies d'intervention sont mises en place conformes au budget, au coût, aux connaissances et aux moyens de contrôler les éléments de projet.

L'un des plus grands risques de ce projet est la catégorie politique et juridique qui concerne spécialement les risques de la non-obtention des permis et aussi le changement d'élu. Comme mesure de mitigation, nous avons planifié la réalisation du projet et d'avoir les approbations du projet avant les prochaines élections 2025 pour éviter l'impact de changement des élus sur le projet ; sinon, nous avons également planifié un projet adapté aux changements politiques des prochains élus.

Comme le processus de communication avec MTQ est très prenant, et il se peut que l'échéancier soit dérogé ; nous avons prévu les délais d'approbation et en cas de rejet de projet, nous avons envisagé un scénario B afin d'empêcher l'arrêt ou l'abandon du projet.

Dans l'annexe 8, vous pourriez constater le tableau de gestion des risques du projet levier.

### Scénario B

Pour la mise en tranchée de l'autoroute 132, nous aurons besoin de l'approbation de MTQ. D'une part, le procès de communication avec MTQ est long et d'autre part, il se peut que notre plan ne soit pas accepté et cela va aboutir à l'arrêt du projet.

Dans la phase d'initiation et dans la partie « analyse » nous essaierons de nous informer de leurs opinions afin d'intégrer leurs idées dans le projet. Et en même temps, nous travaillons sur le scénario B afin d'empêcher l'arrêt du projet au cas où le projet ne réussirait pas à prendre l'approbation.

## CONCLUSION

L'élaboration de ce mandat pour la ville de Longueuil nous a permis de voyager de la globalité et de la compréhension du plan d'urbanisme actuel pour plonger dans les détails d'un projet levier qui générera du sens et de la cohérence dans le développement urbain global. De même, ce projet nous a permis d'avoir une approche plus proche de la pratique professionnelle et de la mise en œuvre des outils et méthodes de management de la conception insérés dans le champ de l'urbanisme.

D'un point de vue régional, notre objectif était de proposer un programme de développement cohérent avec les ressources actuellement disponibles et les besoins évidents de réaménagement spatial du centre-ville de Longueuil. La proposition de projet levier a été élaborée afin de promouvoir un changement de paradigme dans ce secteur qui capte les éléments de durabilité que l'on souhaite projeter pour la ville du futur.

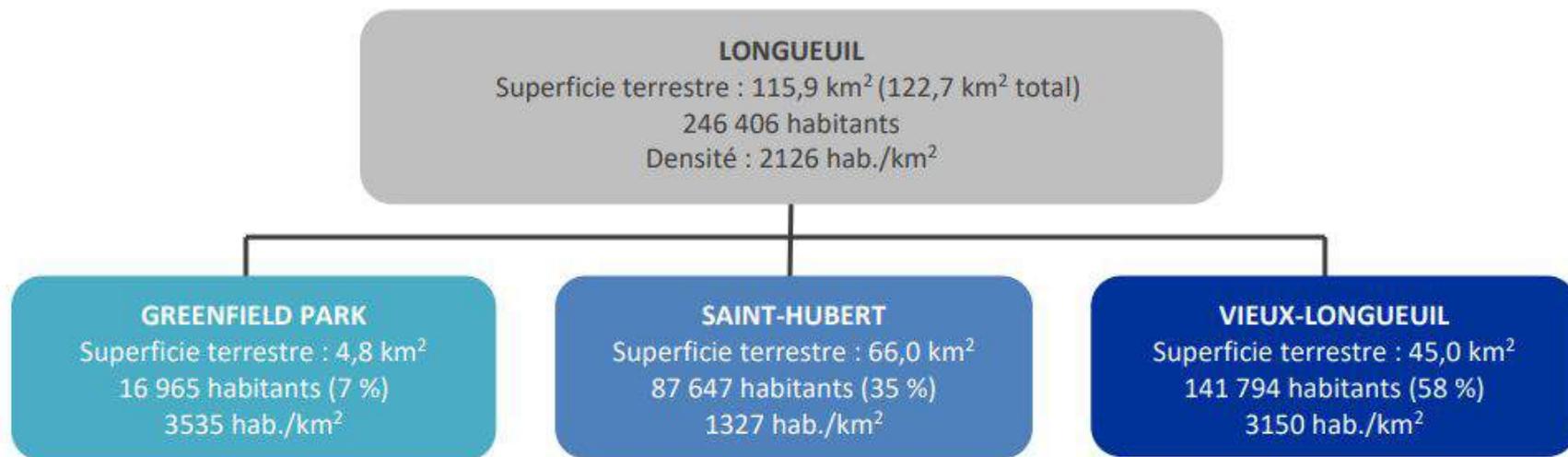
## BIBLIOGRAPHIE

- Charte de la ville de Longueuil, (2021). Éditeur officiel du Québec, 31 octobre 2021.
- Communauté Métropolitaine de Montréal, (2021). Portraits Territoriaux 2021 - Longueuil.
- Gazette Officielle du Québec, (2021). Consultée en ligne de: <http://www3.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/gazetteofficielle.fr>
- Genest Bernard-André et Nguyen T.H. (2015). PRINCIPES ET TECHNIQUES DE LA GESTION DE PROJET. 5e Edition; éditeurs : sigma delta.
- Ministère de La Santé et des Services Sociaux. (2019). “Vision et orientations gouvernementales en matière de lutte contre le bruit environnemental au Québec”
- Plan d’urbanisme de Longueuil 2021-2035. (2021). Annexe I du Règlement CO-2021-1155. Ville de Longueuil.
- PPU du centre-ville Longueuil (2021). Chapitre 13. Plan d’urbanisme de Longueuil 2021-2035. Ville de Longueuil.
- Project Management Institute (PMI) (2017). MPI. 6e Édition, éditeur: Guide du corpus connaissances en management de projet (Guide PMBoK).
- Schéma d'aménagement et de développement. Longueuil 2035. Agglomération Longueuil s.d.
- Stratégie de développement économique de la Ville de Longueuil 2019-2025
- Ville de Longueuil, (2021). Plan de Mobilité Active - 2035.
- Ville de Longueuil, (2018). L'arbre Infrastructure verte: Une politique qui prend racine.
- Ville de Montréal, (2018). Plan de développement urbain, économique et social.

## LIENS DE SOUTIEN

1. <https://www.longueuil.quebec/fr/centre-ville>
2. <https://geomatique.longueuil.quebec/carteinteractive/>
3. <https://www.pleinairlacarte.com/pistes-cyclables/longueuil/>
4. <https://investir.longueuil.quebec/fr/terrains-disponibles>

## ANNEXE 1 : ARRONDISSEMENTS DE LA VILLE DE LONGUEUIL



LA VILLE DE LONGUEUIL EN QUELQUES CHIFFRES  
SOURCE: PLAN D'URBANISME DE LONGUEUIL

## ANNEXE 2 : CARACTÉRISTIQUES DU CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL

### Un secteur avec une population en croissance

- a) Un territoire où habitent près de 5 000 personnes dans le Cœur urbain et plus de 22 300 dans les autres secteurs;
- b) Plus de 3450 logements pour la plupart construits entre 1966 et 1990;
- c) 380 unités d'habitation construites entre 2010 et 2015;
- d) 75 % des habitations situées dans des bâtiments de plus de 5 étages;
- e) Une proportion élevée de ménages locataires (69 % des ménages);
- f) Un poids significatif des 65 ans et plus avec 27 % des personnes du secteur;
- g) Une faible représentativité des moins de 19 ans (11 %);
- h) Une prédominance de ménages composés d'une seule personne (47 %);
- i) Une prépondérance de familles sans enfant (55 %);
- j) Une population fortement scolarisée : 44 % des habitants détiennent un diplôme universitaire;
- k) Un revenu moyen des ménages (52 842 \$) moins élevé que celui de l'agglomération.

### Une plaque tournante de transport collectif

- a) Une des stations de métro les plus achalandées du réseau de la STM;
- b) Un terminus intermodal qui voit transiter quotidiennement 76 000 usagers;
- c) Un terminus générant en moyenne 3 670 mouvements d'autobus par jour ouvrable;
- d) 70 lignes d'autobus du RTL, 42 quais;
- e) 10 000 cases de stationnement, dont 1775 cases publiques;
- f) Un réseau piétonnier intérieur interédifices de 865 m de longueur relié au métro;
- g) 11 000 déplacements actifs transitent par le Terminus intermodal (2015);
- h) 133 000 déplacements cyclistes en 2015 (rue Saint-Charles O. /place Charles-Le Moyne);
- i) 86 000 personnes ont emprunté la voie cyclable du parc Marie-Victorin (2015).

### Un pôle d'emplois d'envergure métropolitaine

- a) Un pôle d'emplois tertiaires attirant à l'échelle métropolitaine;
- b) 8000 emplois répartis dans le territoire d'intervention;
- c) Le tiers des emplois sont des services aux entreprises;
- d) Le tiers des emplois touchent l'administration publique;
- e) 14 % des emplois reliés au commerce de détail, 6 % à l'enseignement;
- f) Un pôle du savoir majeur avec 3 campus universitaires, 3 établissements collégiaux et 11 500 étudiants;
- g) Un secteur propice à l'émergence d'une zone d'innovation en intelligence numérique industrielle.

### Un milieu de vie avec un potentiel attractif

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

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU CENTRE-VILLE  
SOURCE: PLAN D'URBANISME DE LONGUEUIL

## ANNEXE 3 : ANALYSE SWOT DU CENTRE-VILLE



MATRICE SWOT DU CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL  
CRÉDITS: MACK

## ANNEXE 4 : TABLE DES PARTIES PRENANTES (1)

			Sigles	Niveau d'intérêt	Niveau d'influence	Groupe Dédié	Les attentes	
PUBLIC	1	Conseil de la Ville de Longueuil	CVL	Élevé	Fort		Developper le centre-ville de Longueuil	
	2	Comité Consultatif d'Urbanisme	CCU	Élevé	Fort		Faire des recommandations aux conseils municipaux en matière d'urbanisme	
	3	Éric Boutet - Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	DA	Élevé	Fort	*	Planifier et réaliser les programmes d'urbanisation	
	4	Marie-Chantal Verrier - Directrice générale adjointe du développement durable	DDD	Moyen	Modéré		Répondre aux besoins des citoyens par une approche intégrée et durable	
	5	Audrey-Anne Gagnon - Directrice du génie (espaces verts, qualité de l'air)	DG	Élevé	Modéré		Soutien et développement des projets en aménagement d'infrastructures	
	6	Guillaume Lamothe - Directeur des travaux publics	DTP	Élevé	Fort		Surveiller les travaux publics à Longueuil	
	7	Alain Bernard - Directeur de la culture, du loisir et du développement social	DCDS	Élevé	Faible		Developper des programmes culturels et sociaux	
	8	Rachel Laflamme - Directrice du développement	DD	Moyen	Fort		Soutenir le développement économique de l'agglomération de Longueuil	
	9	Catherine Fournier - Mairesse de Longueuil	CF	Élevé	Fort		Assurer la prévalence du projet auprès des citoyens	
		<b>Mobilité</b>						
	10	Réseau de transport de Longueuil	RTL	Élevé	Fort	*	Amélioration du cadre de vie et transport	
	11	Commission de la mobilité et de la circulation de Longueuil	CMCL	Moyen	Fort		Mobilité durable et éco-responsable	
	12	Ministère de Transport du Québec	MTQ	Élevé	Modéré		Développement des infrastructures routieres	
		<b>Logement</b>						
	13	Office Municipal d'Habitation de Longueuil	OMH	Élevé	Fort	*	Gestion des terrains disponibles	
	14	Société Immobilière du Canada	SIC	Moyen	Fort		Gestion de la vente des terrains à potentiel de developpement	
	15	Société d'habitation du Québec	SHQ	Moyen	Fort		Répondre aux besoins en habitation des citoyens du Québec	
	16	Société Canadienne d'hypothèques et de logement	SCHL	Moyen	Modéré		Rendre le logement abordable pour tous au Canada	
	17	Société Québécoise des infrastructures	SQI	Moyen	Modéré		Soutien et gestion du projets d'infrastructure publique	
		<b>Environnement</b>						
18	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	MELCCC	Moyen	Modéré		Protection et conservation du patrimoine naturel		
19	Commission de l'aménagement du territoire et de l'environnement	CATE	Élevé	Fort	*	Garantir un environnement durable pour les générations présentes et futures		
20	Conseil Patronal de l'environnement du Québec	CPEQ	Faible	Modéré		Faire valoir les préoccupations et les contributions des entreprises québécoises		

## ANNEXE 5 : TABLE DES PARTIES PRENANTES (2)

LIBRE	<b>Communautaire</b>						
	21	Association des voisins du quartiers		Élevé	Modéré	*	Atteindre un environnement urbain de bonne qualité
	22	Citoyens de l'agglomération de Longueuil		Moyen	Fort		Opinion et engagement public
	23	Experts-citoyens		Élevé	Modéré	*	Conseiller le public
	24	Médias		Élevé	Modéré		Informers la communauté
	25	Presse		Moyen	Fort		Informers la communauté
	<b>Associations libres</b>						
26	Coalition Longueuil - Équipe Catherine Fournier	CL	Élevé	Modéré		Contribuer à faire un milieu de vie convivial et dynamique pour les citoyens	
ENTREPRENEURIALE	<b>Partenaires</b>						
	27	Bureau d'administration du Pont Jacques-Cartier	BAPJC	Moyen	Modéré	*	Désservir la Rive-Sud à Montréal
	28	Société du Parc Jean Drapeau	SPJD	Moyen	Modéré		Attractivité touristique et services sportifs
	29	Société de transport de Montréal	STM	Moyen	Modéré		Offrir le service à un public plus large
	30	Navettes Maritimes du St-Laurent	NMSL	Élevé	Faible		Offrir le service à un public plus large
	31	Velo Québec	VQ	Faible	Faible	*	Assurer, organiser une sensibilisation liée à l'utilisation du vélo
	32	Université de Sherbrooke - Campus de Longueuil	US	Moyen	Faible		Attractivité d'usage et densité académique
	33	Université de Montréal à Longueuil	UDEM	Moyen	Faible		Attractivité d'usage et densité académique
	34	UQAM - Campus Longueuil	UQAM	Moyen	Faible		Attractivité d'usage et densité académique
	<b>Gestionnaire</b>						
	35	Firme de gestion de projet	MACK	Élevé	Modéré	*	Planifier et assurer le bon déroulement du projet
	<b>Concourir</b>						
	36	Firme d'architecture		Élevé	Modéré		Assurer leurs contrats
	37	Firme d'architecture de paysage		Élevé	Modéré		Assurer leurs contrats
	38	Firme de génie civile		Élevé	Modéré		Assurer leurs contrats
39	Bureau de communication		Élevé	Modéré	*	Assurer leurs contrats	
<b>Promoteurs</b>							
40	Devimco Immobilier		Élevé	Modéré		Développement et vente des immeubles	
41	Promoteur 2		Élevé	Modéré		Développement et construction	
42	Promoteur 3		Élevé	Modéré		Développement et construction	
<b>Investisseurs</b>							

# ANNEXE 6 : STRATÉGIE DE COMMUNICATION

Matrice RACI																					
	Ville de Longueuil	Groupe MACK	Conseil de la ville de Longueuil	Comité consultatif d'urbanisme	Éric Boutelet-Direction de l'aménagement et de l'urbanisme	Marie-Chantal Verrier-Directrice générale adjointe du développement durable	Audrey-Anne Gagnon-Directrice du génie	Guillaume Lamothe-Directeur des travaux publics	Alain Bernard-Directeur de la culture, du loisir et du développement social	Rachel Laflamme- Directrice du développement	Catherine Fournier- Mairesse de Longueuil	RTL (Réseau de transport de Longueuil)	STM (Société de transport de Montréal)	CMC (Commission de la mobilité et de la circulation)	SIC (Société Immobilière du Canada)	Office Municipal d'Habitation de Longueuil	MTQ (Ministère de Transport du Québec)	Bureau d'administration du Pont Jacques-Cartier	Société du parc Jean Drapeau	investisseurs	Citoyens
Analyse du centre ville de Longueuil		R																			
Vision préliminaire	I	R	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Proposition de projet	I	R	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Organiser le partenariat avec investisseurs potentiels		R																		C/A	
Description de notre méthode et de nos outils de gestion des parties prenantes		R																			
Vision final	I	R	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I		I
Plan de communication		R																			
Gestion des risques (quantification, mesures d'atténuation, etc.)	I	R	I																		
Description d'une proposition de mode d'exécution	I	R	I		I		I														
Présentation du processus d'approvisionnement	I	R						I													
Développement du dossier définitif	I	R	C		C					C		I	I	I							C
Présentation d'une demande d'approbation pour réaliser le projet	C/A	R	C/A	A	C/A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Faire les appels d'offre	I	R	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Lancement de projet	I	R	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I		I

## ANNEXE 7 : TABLE DES RISQUES

Type		Risques	Gra vité (K)	Proba bilité (L)	Critic ité (K*L)	Mesures de mitigation
1	Politiques et Juridiques	- Changements d'élus; - Non-obtention des permis;	5	3	15	- Prendre l'approbation du projet avant les prochaines élections municipales; - Planifier le projet et l'adapter au changement politique; - Prévoir les délais d'approbation en cas de changement; - Négocier et communiquer avec les parties prenantes. - Négocier avec MTQ - Envisager un plan B en cas de rejet du projet
2	Financiers	- Problèmes financières; - Mauvaise estimation et dépassement budgétaire.	3	4	12	- Établir le plan d'affaire et le devis; - Prendre en considération les imprévus et déterminer des échéanciers - Établir une stratégie avec le Partenariat Public-Privé; - Bénéficier de budget financier provinciale et fédérale; - Appel d'offres.
3	Organisationnels	- Retards dans administratif et dépassement d'échéancier; - Difficultés de gestion du projet; - Communication inadéquate avec les parties prenantes.	3	3	9	- Identifier l'échéancier et déterminer les phases du projet; - Création d'un comité de suivi; - Charger d'un groupe responsable de la communication externe.
4	Sociaux	- Manque d'acceptabilité sociale.	2	3	6	- Profiter des outils de consultation publique; - Être en contact avec les citoyens et les informer du projet à travers les kiosques d'informations et les séances d'atelier d'échange; - Sensibiliser les citoyens pour avoir leur appui selon la loi 89; - Projeter l'idée clairement pour obtenir l'adhésion des citoyens.
5	Techniques	- Contraintes des infrastructures dans l'aménagement des axes routiers - Contrainte cachée dans le projet.	2	3	6	- Engager des spécialistes et des conseillers de trafic; - Concertation sur les modifications autoroutières; - Augmenter la possibilité d'adaptation.
6	Environnement physique	- Nuisances découlant des travaux (ex : poussière, pollution sonore, congestion; - limite de l'accès des citoyens au pendant la réalisation du projet). - Nuisance acoustique des autoroutes	2	2	4	- Prévoir des études d'impact et un budget de contingence; - Organiser des comités de bon voisinage; - gestion, négocier et informer les voisinages; - Engager des experts sur le sujet afin de limiter les impacts négatifs. - utilisation des barrières naturelles comme plantation et des murailles acoustiques à côté de l'autoroute.

## ANNEXE 8 : TABLE DES RISQUES - PROJET LEVIER

Type	Risques	Gravité (K)	Probabilité (L)	Criticité (K*L)	Mesures de mitigation
1 Politiques et Juridiques	Changements d'élus Changements réglementaires	5	3	15	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Faire la diffusion du PPU et la promotion du projet le plus largement possible dans la visée d'obtenir l'appui du public</li> <li>-Collaboration avec les différentes parties prenantes</li> <li>-Planifier le projet et l'adapter au changement politique</li> <li>-Prévoir les délais d'approbation en cas de changement</li> <li>-Sensibiliser les citoyens pour avoir leur appui selon la loi 89</li> <li>-Réaliser un concours architectural pour avoir les meilleures propositions</li> <li>-Négocier avec MTQ</li> <li>-Envisager un plan B en cas de rejet du projet</li> </ul>
	Abandon du projet Non-obtention des permis				
	Changement des orientations et des démarches politiques Mauvaise interprétation contractuelle/ imprécision contractuelle				
2 Financiers	Besoin d'aide financière provinciale et fédérale étant donné la portée du projet	3	4	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Faire une étude de faisabilité</li> <li>-Établir le plan urbain et le devis</li> <li>-Prendre en considération les imprévus et déterminer des échéanciers</li> <li>-Considérer les impacts de l'inflation due à la pandémie</li> <li>-Partenariat Public Privé</li> </ul>
	Financement limité de la ville				
	Mauvaise estimation des coûts de projet et dépassement budgétaire				
3 Organisationnels	Changements d'administration chez les investisseurs et autres parties prenantes	3	3	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Identifier l'échéancier et déterminer les phases du projet</li> <li>-Conservé la vision du projet en réunissant plusieurs experts</li> <li>-Mettre en place un mode de gestion basé sur le partage entre les parties prenantes pour l'aménagement urbain durable du centre-ville de Longueuil</li> <li>-Création d'un comité de suivi</li> <li>-Charger un responsable de communication pour les parties prenantes</li> </ul>
	Retards dans le processus administratif et dépassement d'échéancier				
	Mauvaise gestion du projet d'aménagement				
	Mauvaise coordination entre les professionnels				
4 Sociaux	Communication inadéquate entre les parties prenantes Manque de ressources humaines Groupe de travail en-deçà des attentes (peu de motivation, mauvaise chimie) Cibles et objectifs trop imprécis Membres de l'équipe ont des cibles de travail ne se concordant pas ensemble	2	3	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Profiter des outils de consultation publique</li> <li>-Être en contact régulier avec les citoyens et les informer de l'avancement du projet à travers les kiosques d'informations et les séances d'atelier d'échange</li> </ul>
	Manque d'acceptabilité sociale Attentes trop imprécises ou irréalistes				
5 Techniques	-Aménagement de l'autoroute 20 -Contraintes des infrastructures dans l'aménagement des axes routiers -Acheter des terrains privés -Données insuffisantes	2	3	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Engager des spécialistes et des conseillers de trafic</li> <li>-Modification des zonages</li> </ul>
6 Environnement physique	- Nuisances découlant des travaux (ex : poussière, pollution sonore, limite de l'accès des citoyens au centre-ville pendant la réalisation du projet)	2	2	4	-Prévoir des études d'impact et un budget de contingence -Organiser des comités de bon voisinage
	-Concertation sur les modifications autoroutières				<ul style="list-style-type: none"> <li>Engager des experts sur le sujet afin de limiter les impacts négatifs</li> <li>Préparer un PPU convaincant et raisonnable afin de persuader les parties prenantes</li> </ul>



# ANNEXE 10 : AFFICHE DE PRÉSENTATION #2

## CENTRE-VILLE LONGUEUIL

COMPLAINTES DÉPOSÉES PAR LE COMITÉ DE 2016

ALÉVIER PROJET URBAIN

AMÉNAGEMENT DE LA PLAZA

ZONIFICATION DU CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL

### HISTORIQUE

PORTÉE DU PROJET

### ORIENTATIONS

Structure Urbaine

Dynamisme Public

Accessibilité

#### FORCES

1. Ligne forte fondation urbaine et attractivité
2. Mobilité et connectivité importantes
3. Présence des institutions importantes et un vrai potentiel économique

#### OPPORTUNITÉS

1. Réaménagement des berges
2. Développement d'une identité urbaine
3. Développement de modes d'usage

### PARTIES PRENANTES

### STRATÉGIE DE COMMUNICATION

0 100 200 400 m

Le centre-ville de Longueuil doit devenir un espace-destination, une pôle culturel, administratif et commercial de premier ordre de son ancienne trame urbaine. Les espaces relatifs et les paysages occupationnels des berges de Saint-Laurent seront au centre de la revitalisation et de la dynamisation de l'aménagement du quartier. Centre-ville à Longueuil à partir du Pont Jacques-Cartier se doit d'être une expérience exceptionnelle.

Université de Montréal

**MACK**  
Consultants en aménagement

AME 6917  
ATELIER EN MONTAGE ET  
GESTION DE PROJETS URBAINS

ÉQUIPE 1  
CHAFARI Maha    MARTIN Charles  
ROMERO Katherine    SILERIO Alejandra

PHASE D'INITIATION	PHASE DE CONSULTATION	PHASE D'ADOPTION	PHASE DE RÉALISATION
2022	2023	2025	2026 - 2034

# ANNEXE 11 : AFFICHE DE PRÉSENTATION #3

## CENTRE-VILLE DE LONGUEUIL: PROJET LÉVIER

### NOUVELLE STRUCTURE URBAINE



### PERSPECTIVES



### POINTS CLÉS DU PROJET LÉVIER

- 1 Un nouveau design est proposé pour la place Charles Le-Moyne avec des rues piétonnes et avec une circulation restreinte autour de celle-ci, un miroir d'eau au centre, du mobilier urbain durable et une piste cyclable arborée. Cette place sera un point de rencontre entre la communauté universitaire, les visiteurs qui arrivent à la gare multimodale de Longueuil et les habitants des logements avoisinants.
- 2 La circulation piétonne maintient une continuité à partir de la Place Charles Le-Moyne. Dans ce lieu de transit, une sculpture sera commandée à un artiste local pour la présenter comme pièce centrale dans un autre point d'eau.
- 3 "Entranchement" de l'autoroute 132, une passerelle piétonne surélevée sera créée qui se poursuivra jusqu'aux berges.
- 4 Espace destiné à l'installation itinérante de food trucks et petits commerces locaux
- 5 Attraction majeure, la place qui nous montre les belles vues sur le fleuve Saint-Laurent et Montréal. Port à futur éventuel.
- 6 Espace destiné aux jeux et attractions pour enfants et adultes.
- 7 Attractivité des investissements immobilier et commercial.

### STRATÉGIES DE COMMUNICATION ET EXECUTION



## ACCÈS AUX BERGES ET AMÉNAGEMENT DE LA PLACE CHALES-LE-MOYNE

### PLAN PROPOSITION PROJET LÉVIER



Le réaménagement de la Place Charles Le-Moyne et du Parc aux berges conciliera l'attractivité et le point-destination à Longueuil en ouvrant le cœur du centre-ville vers le fleuve et en permettant aux visiteurs et aux citoyens de profiter d'un espace ouvert dynamique, récréatif et bien connecté.

Université  
de Montréal

**MACK**  
Consultants en aménagement

AME 6917  
ATELIER EN MONTAGE ET  
GESTION DE PROJETS URBAINS

ÉQUIPE |  
CHAFARI Mehys MARTIN Charles  
ROMERO Katherine SILERIO Alejandro