



Mémoire sur

Le projet de développement de la Pointe-de-Longueuil

Présenté par le
Centre d'Information sur l'Environnement de Longueuil (CIEL)

À l'attention de la
Société Immobilière du Canada et de la Ville de Longueuil

Juillet 2012

Coordonnées de l'organisme

Centre d'Information sur l'Environnement de Longueuil (CIEL)

150, rue Grant, local 333
Longueuil -Québec- J4H 3H6
Téléphone: (450) 332-0682
Courriel: infociel@yahoo.ca
Site Internet: www.ciel-longueuil.org

Équipe de réalisation

Élaine Fournelle, **B.Sc., B.A.P.**, membre du CIEL

Carole Lévesque, **DEC en Technique de documentation**, citoyenne de Longueuil et membre du CIEL

Ghyslain Pothier, **biol., M.Env.**, membre du CIEL

Seddik Si Moussa, **M.Env.**, membre du CIEL

Présentation de l'organisme

Le **Centre d'information sur l'environnement de Longueuil (CIEL)** est un organisme à but non lucratif créé en 1995, par et pour des citoyens désireux de réaliser des projets visant la protection et l'amélioration de l'environnement à Longueuil.

Sa mission est de:

Promouvoir et sensibiliser les citoyens à un environnement sain et écologique à Longueuil; encourager l'implication citoyenne dans l'adoption de comportements respectueux de l'environnement et leur permettre d'exprimer leurs préoccupations personnelles et collectives; favoriser le partenariat entre les organismes préoccupés par l'environnement; agir afin d'influencer positivement les choix des décideurs économiques et politiques en matière d'environnement.

Les actions de CIEL ont mené à:

L'adoption d'un règlement sur les pesticides par la Ville de Longueuil (2003); la protection de plusieurs milieux naturels, dont le Boisé du Tremblay, via la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* de la Ville de Longueuil (2006); la publication des *Plans de conservation de la rainette faux-grillon en Montérégie*, en collaboration avec l'*Équipe de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest au Québec* (2008); la rédaction de mémoires et de lettres concernant la gestion des matières résiduelles, les sels de voirie, la gestion de l'eau, le développement durable, les gaz de schistes, etc. Nous réalisons également diverses activités grand public incluant la diffusion de films ainsi que la tenue de conférences et l'organisation de Salons sur l'environnement.

Tables des matières

Coordonnées de l'organisme	2
Équipe de réalisation	2
Présentation de l'organisme	3
Tables des matières	4
Introduction	5
1. Longueuil et l'accès au Fleuve St-Laurent : une relation cahotique	7
1.1 La grande époque fluvial	7
1.2 Les années récréatives	9
1.3 La grande coupure	9
1.4 La reconquête des rives du fleuve	11
2. La Pointe-de-Longueuil	14
3. Notre vision d'un développement acceptable pour la Pointe-de-Longueuil	15
3.1 Les enjeux et le potentiel du projet de développement	15
3.2 Propositions d'orientation du projet de développement de la Pointe-de-Longueuil	17
3.2.1 Les orientations relatives au zonage de la Pointe-de-Longueuil	17
3.2.2 Les orientations relatives au projet résidentiel	19
3.2.3 Les orientations relatives à la protection et à l'accessibilité du milieu riverain	21
3.3 Exemple d'un projet riverain québécois réussi	22
4. Conclusion	25
5. Références	27

Introduction

La Ville de Longueuil est une importante communauté riveraine du fleuve Saint-Laurent comme en témoigne ses quelques 8 km de rives. Longueuil compte actuellement une population de quelques 236 400 habitants dont une grande part profite de l'accès graduellement rétabli aux rives du fleuve via cinq passerelles reliant les marinas, le parc Marie-Victorin, le secteur de la Pointe du Marigot et la promenade René-Lévesque. Longueuil est d'ailleurs une des rares villes québécoises à offrir une piste cyclable à quelques mètres de notre fleuve. Toutefois, cet accès au fleuve reste difficile et limité.

C'est pourquoi les membres du CIEL ont pris la décision de préparer et de présenter le présent mémoire à la Société Immobilière du Canada (SIC) et à la Ville de Longueuil dans le but de contribuer, en tant que citoyens de la ville de Longueuil, à la réflexion sur l'avenir de la Pointe-de-Longueuil.

Les rumeurs et les annonces de projets flous inquiètent et le ton rassurant pris par les principaux intéressés exaspère et laisse craindre qu'une fois encore, les citoyens seront mis devant un fait accompli alors que la nature et les composantes du projet auront déjà été établies sans qu'il leur soit possible de s'impliquer aux diverses étapes du processus. Les objectifs corollaires du présent mémoire sont donc :

- d'offrir aux citoyens de la ville et de l'agglomération de Longueuil, dont les membres du CIEL font partie, l'opportunité d'intervenir au tout début du processus ainsi qu'à toutes les étapes du projet de développement de la Pointe-de-Longueuil ;
- d'assurer qu'une des priorités du projet soit la préservation et l'amélioration de l'accès au fleuve pour les citoyens de la ville et de l'agglomération de Longueuil ;
- de promouvoir la réalisation d'un projet qui favorise un certain niveau de densité tout en proposant un aménagement qui reste à l'échelle humaine ;
- d'encourager la sélection de promoteurs reconnus pour un certain sens de l'éthique et proposant un projet favorisant une approche de développement durable (ex. projet LEED).

Notre mémoire s'articule donc autour de cinq sections incluant la présente introduction et se développant comme suit :

- la présentation de l'évolution de l'accès au fleuve pour les citoyens de Longueuil ;
- notre compréhension du projet actuellement proposé pour la Pointe-de-Longueuil et des enjeux qui en découlent ;

- la vision des membres du CIEL quant à la nature de ce qui pourrait être considéré comme un projet acceptable pour le développement de la Pointe-de-Longueuil ;
- une conclusion.

1. Longueuil et l'accès au Fleuve St-Laurent : une relation chaotique

Les citoyens de Longueuil manifestent un attachement aux rives du fleuve qui remonte au début du développement de la ville. Le libre accès aux rives du fleuve fut longtemps vital afin d'assurer la communication avec les autres agglomérations de la colonie, de recevoir les biens qui n'étaient pas produits sur le territoire de la Seigneurie et d'accéder à une source d'eau et de poissons. Toutefois, avec le développement progressif des chemins terrestres et l'évolution des modes de locomotion, leur intérêt est devenu graduellement plus récréatif. Afin de mieux saisir l'importance de l'accès au fleuve St-Laurent pour les citoyens de Longueuil, nous vous proposons, dans les sections qui suivent, un bref rappel de l'évolution de l'interaction de la population de la ville avec les rives du fleuve aux grandes eaux.

1.1 *La grande époque fluviale*

De la fondation de la Seigneurie de Longueuil jusqu'aux années 1930, les rives de ce qui deviendrait la ville de Longueuil ont connu principalement un usage utilitaire. En fait, soulignons que toutes les premières concessions accordées avaient un accès au fleuve. L'essentiel des communications de la colonie était assuré par les déplacements en bateau. Au début, canots et navires à voiles de toutes tailles, puis brièvement les horseboats (bateaux à aube actionnés par des chevaux) et enfin, l'apparition des traversiers à vapeur. Parmi les grandes dates marquantes de cette époque fluviale, mentionnons :

- 1820 à 1842, époque des horseboats utilisés pour le transport de marchandise ;
- 1820 -1930, présence de divers quais utilisés pour les échanges avec Montréal et les autres parties du pays, notamment par la Compagnie de Navigation de Longueuil. Ces quais étaient accessibles par tous les moyens de transport de l'époque allant du piéton, au cycliste ; de la calèche, à l'automobile, au tramway ; de la chaloupe au bateau à vapeur (voir photos 1 et 2 à la page suivante);
- 1867, Fondation du Longueuil Boating Club (Club Nautique de Longueuil) ;
- 1880-83, construction et opération d'une voie ferrée saisonnière sur la glace entre Longueuil et Montréal ;



Photo 1 – Un des anciens quais de Longueuil montrant un des traversiers à vapeur.
(Source : Collection Michel Pratt)



Photo 2 – Vue sur un des anciens quais de Longueuil, très achalandé. À l'arrière plan, des silos du port de Montréal. (Source : Collection Michel Pratt)

- 1900-1930, organisation de divers types d'activités nautiques telles que des régates de voiliers et de canots ainsi que des courses. Il s'organisait également des défilés de bateaux et divers évènements aquatiques de nuit sur des navires à vapeur ;
- 1930, construction du Pont Jacques-Cartier et déclin rapide des entreprises de navigation. Plusieurs quais disparaissent.

C'est la fin d'une époque. Mentionnons enfin que durant toutes ces années, un chemin reliait les divers points d'activités riverains, soit le chemin du Bord-de-l'eau qui existe toujours aujourd'hui, bien qu'il soit séparé de la rive par la route 132.

1.2 Les années récréatives

De la fin des années 1800 jusqu'au début des années 1950, les longueuillois ainsi que de nombreux villégiateurs venus de Montréal, profitent de l'accès au fleuve pour pratiquer et pour s'adonner à diverses activités aquatiques récréatives. On l'a vu précédemment, les régates, courses et défilés de bateaux étaient fréquents. Outre ces activités, la pêche et la baignade étaient très prisées, sans oublier les sorties en famille pour pique-niquer sur les bords du fleuve afin de profiter de la fraîcheur qu'on y retrouve. Ces activités se structurent grandement avec l'inauguration, en 1928, du Parc Le Moyne et de la plage publique de Longueuil à la hauteur de la rue de Normandie (voir photo 3 à la page suivante). Doté d'une belle plage de sable ce lieu prisé des résidents de la ville mais également de Montréal était ouvert de 9h à 16 h et surveillé par des sauveteurs en chaloupe. Autre lieu de baignade connu, le secteur dit « de l'ancien quai du boulevard Quinn » était utilisé par certains longueuillois à la fin des années 40 et au début des années 1950.

Pendant toutes ces années, l'effervescence sur les rives du fleuve était grande et rien n'entravait l'accès au fleuve pour les citoyens de la ville grandissante.

1.3 La grande coupure

Du début des années 1950 jusqu'au milieu des années 1960 s'est mis en place une série d'aménagements qui ont sérieusement modifié les rives du fleuve et isolé les citoyens de Longueuil de celles-ci. Les principaux évènements comprennent :

- 1952, construction d'un mur de protection en ciment contre les inondations printanières et les glaces, par le gouvernement fédéral (voir photo 4 à la page suivante). Toutefois, ce mur isole la plage publique du parc Le Moyne dont elle était le prolongement ;
- 1953-56, remblayage du ruisseau St-Antoine qui se jetait dans le fleuve (voir photo 5 à la page 11) ;



Photo 3 – Plage publique de Longueuil. Remarquer le pont Jacques-Cartier en arrière plan. (Source : Collection Michel Pratt)

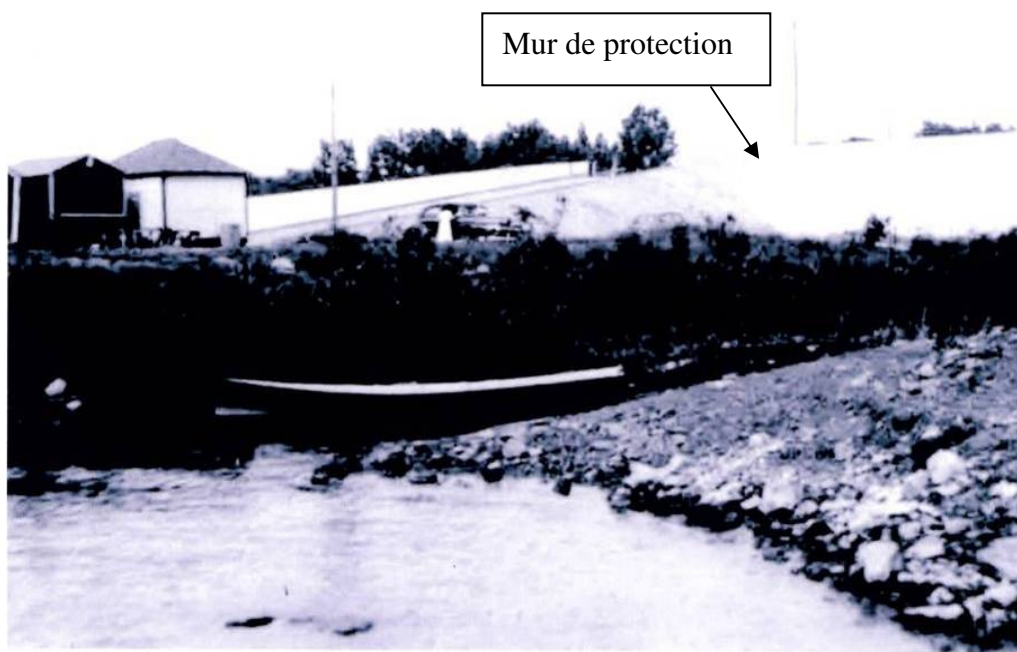


Photo 4 – Mur de protection contre les glaces qui s'étendait tout le long du Vieux-Longueuil. (Source : Collection Société historique et culturelle du Marigot)

- 1957-59, construction de la Voie Maritime. Une bonne partie des sédiments excavés lors des travaux de canalisation sont déposés sur les rives du fleuve, surtout dans le secteur du pont Jacques-Cartier. Apparition de ce qui deviendra la Pointe-de-Longueuil ;
- 1960-62, alors que les élus de la Ville souhaitent convaincre le gouvernement fédéral de procéder à l'aménagement des rives perturbées du fleuve, le gouvernement provincial quant à lui souhaite y construire la route 3 qui deviendra la 132 ;
- 1963, début des travaux de construction de la route 132 qui couperont complètement les citoyens du fleuve et métamorphoseront le paysage riverain (Voir photo 6 à la page suivante);
- 1967, construction du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine et inauguration de la station de métro de Longueuil. Les infrastructures se multiplient ;
- 1967-69, début de la construction des grandes tours d'habitation dans le secteur de la station de métro qui bloqueront la vue même au fleuve pour une bonne partie des citoyens

Malgré le souhait de l'ancien maire Robidas d'aménager un parc entre la route 132 et le fleuve (en 1967), il faudra attendre le milieu des années 1970 pour qu'on recommence à se préoccuper de la rive du fleuve.

1.4 La reconquête des rives du fleuve

La ville redécouvre graduellement l'intérêt pour les rives du fleuve St-Laurent en 1975 alors qu'elle contribue à l'aménagement du Parc des îles de Boucherville dont l'île Charron qui fait partie de son territoire. Toutefois, il faudra attendre 1980-81 pour voir un aménagement riverain directement en face de la ville, soit le Parc Marie-Victorin. Il s'agit du premier jalon d'un projet d'aménagement qui s'étalera sur 10 ans et qui verra la mise en place :

- de passerelles (5) reliant les secteurs bâtis situés au sud de la route 132 aux rives du fleuve ;
- d'une piste cyclable sur une partie des rives ;
- de la Promenade René-Lévesque reliant le secteur du Parc Marie-Victorin avec celui du Pont-tunnel (1988-89) ;
- de services de bateaux passeurs et navettes fluviales (Navark, le Longueuil 5, le Miss Olympia et le Tandem) reliant Longueuil à Montréal et aux îles de Boucherville ;
- du Port de Plaisance Réal-Bouvier (1990-92) ;



Photo 5 – Longueuil en 1919. Remarquer la présence du ruisseau St-Antoine et des différents quais. (Source : Collection Société historique et culturelle du Marigot)



Photo 6 – Vue sur le vieux Longueuil, la route 132 et la Pointe-de-Longueuil. ((Source : Collection Ville de Longueuil, Direction des Communications)

- la Capitainerie (le restaurant du Port de plaisance de Longueuil) ;
- de la prolongation de la piste cyclable vers l'ouest.

L'ensemble de ces aménagements a permis aux citoyens de retrouver, un tant soit peu l'accès au fleuve dont ils doivent disputer la quiétude avec la bruyante route 132 qui restera un cruel rappel de décisions passées mal réfléchies. Plus récemment (2010-11), la Promenade René-Lévesque a entièrement été reconstruite suite à la détérioration de ses aménagements. On a troqué l'aspect plus naturel du bois pour la solidité et la longévité plus grande du béton, de la pierre et du béton bitumineux. La rive y prend un aspect un peu plus froid, elle y semble un peu moins accessible, serait-ce un recul ? Et maintenant, c'est à l'extrémité ouest des rives de Longueuil qu'un projet de développement se dessine. Comme nous le présentons à la prochaine section, le projet est pour l'instant peu défini et laisse place à toute sorte d'interprétations et de craintes quant à la préservation de l'accès aux rives du fleuve pour les citoyens de Longueuil.

Après une longue période d'inaccessibilité, la réappropriation des rives du fleuve constitue un long et coûteux processus pour les citoyens de Longueuil. Une planification concertée du réaménagement de la Pointe-de-Longueuil permettrait de valoriser les rives pour l'ensemble de la communauté. Comme nous avons besoins des espaces verts pour nous ressourcer et rétablir, aussi ténu soit-il, un contact avec cette nature de plus en plus rare ; nous aspirons également à nous rapprocher du fleuve, ce vieil ami qui a occupé pendant si longtemps une place unique dans notre histoire et notre cœur.

2. La Pointe-de-Longueuil

Au milieu du XX^e siècle, les rives du fleuve à la hauteur de Longueuil subissent une transformation radicale. La Pointe-de-Longueuil, située entre la route 132 et le fleuve, résulte de l'aménagement de grandes infrastructures des années 50 à 70 ayant façonné le Québec moderne, soit la Voie maritime du Saint-Laurent, l'Expo 67, le Métro et la route 132 (voir les photos aériennes de 1930, 1950 et 1964 à l'annexe A). La pointe, d'une superficie de 42 acres, est donc entièrement constituée de remblai. Le vaste terrain bénéficie, tout de même, de 1800m de rives sur les eaux du Saint-Laurent et d'un large panorama sur la Voie maritime du Saint-Laurent, l'île Ste-Hélène, La Ronde et Montréal. Il est bordé à l'ouest par le pont Jacques-Cartier et à l'est par le Club nautique de Longueuil.

En 2006, la Société Immobilière du Canada (SIC) a acquis de Transports Canada une portion de cette pointe, d'une superficie de 23,1 acres, qu'elle compte développer en un vaste projet d'aménagement urbain. Selon le zonage actuel, une bande riveraine variant d'une trentaine de mètres à plus de 100 mètres est zonée parc. L'actuelle piste cyclable riveraine emprunte une partie de ce lot avant de rejoindre la rue Pierre-Dupuy et le chemin de la Rive. Deux grands lots contigus entre la zone parc et la voie de service de la 132 présentent un zonage d'habitations. La construction d'habitations multifamiliales comportant de 3 à 15 étages y est autorisée, de même que des commerces de détail mixtes. Des services institutionnels et administratifs sont également autorisés. La Pointe-de-Longueuil fait par ailleurs partie des cinq pôles prioritaires de développement identifiés par la Ville de Longueuil (Dorais, 2012).

En mars dernier, la SIC a procédé à un appel de propositions afin de développer le terrain en partenariat avec des promoteurs intéressés. Les promoteurs sont invités à présenter leur vision de développement du site et à se prononcer sur le modèle de partenariat proposé d'ici le mois de juillet 2012. Le promoteur ou le groupe de promoteurs choisi sera dévoilé en septembre 2012 et la signature des contrats est prévue en novembre. La société estime le potentiel du secteur à 1300 unités résidentielles. Des commerces d'appoint y seraient intégrés de même qu'un espace public « significatif » (ibid.).

Parallèlement, la société fédérale a amorcé des pourparlers avec la Ville de Longueuil au sujet des usages possibles du site (SIC, 2012). Une entente est sur le point de se concrétiser entre la société fédérale et la Ville de Longueuil concernant notamment la réalisation conjointe d'un plan directeur d'aménagement et de développement du secteur. Notons que la SIC entend consulter « en temps opportun » les citoyens sur les usages possibles du secteur et leur aménagement (Lampron, 2012). Soucieux de faire entendre les préoccupations citoyennes à l'égard du processus de consultation, CIEL réitère l'importance de planifier de manière concertée dès le début du projet.

3. Notre vision d'un développement acceptable pour la Pointe-de-Longueuil

3.1 Les enjeux et le potentiel du projet de développement

Il importe de reconnaître les nombreux enjeux que représente le projet de la Pointe-de-Longueuil. Déjà deux consultations informelles ont été réalisées par des députés du NPD (Lampron 2012a) et du PQ (Dorais, 2011) avec visite du site. Les députés locaux de ces deux partis ont lancé un appel à la population et aux médias afin que le site soit développé au bénéfice de tous les citoyens. Ces enjeux sont d'une part socio-économiques et comprennent entre autres :

- la nature du projet de développement résidentiel à privilégier ;
- la densification du territoire de la Ville et de l'agglomération ;
- l'accessibilité des logements à un large éventail de la population ;
- le maintien de l'accessibilité des rives au public en général.

Ils sont d'autre part environnementaux, soulignons notamment :

- l'importance d'une saine gestion des eaux de ruissellement à proximité du fleuve ;
- la nécessité de maintenir une frange suffisante de végétation naturelle diversifiée sur les rives favorisant le maintien d'un corridor faunique et la stabilité des pentes riveraines ;
- la protection du lien cyclable afin d'encourager le transport actif ;
- l'accroissement de la proportion d'espaces verts naturels au sein de l'agglomération, spécialement en milieu riverain.

Les membres du CIEL, citoyens de la ville et de l'agglomération de Longueuil, sont très préoccupés par ce projet qui représente un premier test pour l'administration municipale à respecter les engagements qu'elle a pris envers ses citoyens avec l'entérinement du PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal et la mise en chantier d'un projet de plan directeur de développement durable. Le projet de la Pointe-de-Longueuil constitue donc une occasion unique :

- d'intervenir sur la qualité du cadre de vie de l'ensemble de la collectivité ;
- de planifier la mise en valeur des rives de la pointe et de ses paysages ;
- de bonifier l'offre d'espaces publics verts et bleus aux citoyens, et ce en continuité avec le réseau de transport actif (la route verte), à proximité du transport collectif (le

méto) et du réseau routier, mais à l'écart des inconvénients de l'autoroute 132 (vue et bruit) ;

- de soutenir le processus de révégétalisation en cours au niveau des rives du fleuve ;
- d'améliorer l'interconnexion des milieux riverains le long de la Rive-Sud ;
- de maintenir les paysages ouverts sur le fleuve qui ont une grande valeur historique, patrimoniale et esthétique. En effet, depuis la pointe, de vastes panoramas (sur le fleuve et le pont Jacques-Cartier, l'île Ste-Hélène, La Ronde, le Mont Royal, le centre-ville et le port de Montréal, le stade olympique, la marina du Club nautique) s'offrent à la vue des visiteurs ;
- d'arrimer le projet aux grands objectifs du PMAD (Communauté métropolitaine de Montréal, 2011), adopté en mars 2012 et plus particulièrement aux sous-objectifs suivants :

3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables ;

3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain ;

3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques ;

- et, de faire valoir les objectifs du plan de développement durable de la Ville de Longueuil présentement à l'étude, plus particulièrement les objectifs des thèmes suivants (Ville de Longueuil, 2012) :
 - ✓ **Développement économique et du territoire** : « ...la mise en valeur et la vitalité des territoires par diverses pratiques dont la création d'entreprises, l'occupation et l'aménagement du territoire, tout **en respectant l'environnement et la communauté locale**. La **préoccupation de densification du territoire**, la planification en regard de l'évolution démographique et l'importance de stimuler l'innovation sont quelques exemples des défis de développement économique et du territoire que doit relever la ville de Longueuil. » ;
 - ✓ **Développement social et communautaire** : « ...exige de répondre aux besoins de base de tous et d'étendre à chacun la possibilité de satisfaire leurs aspirations à une vie meilleure. Favoriser la **participation citoyenne** à la vie collective, la coopération, la **cohabitation harmonieuse des groupes sociaux** et participer à l'amélioration de la qualité de vie de tous... » ;

- ✓ **Transport et changements climatiques** : « ..., une municipalité doit combiner efficacités économique et énergétique, **équité sociale** et **protection de l'environnement**. » « **Réduire et améliorer l'utilisation d'énergie** dans les bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels... » ;
- ✓ **Milieus naturels et parcs** : « Leur mise en valeur et leur protection assure la pérennité de ces espaces naturels.... ». « L'entretien des parcs régionaux, la **protection de nos espaces verts et de notre patrimoine naturel** sont au cœur d'un développement collectif et urbain responsable. » ;
- ✓ **Eau** : « La gestion de l'eau inclut la production et la distribution d'eau potable en vue de sa consommation, la collecte et le traitement des eaux usées ainsi que la **gestion des eaux de pluie**. »

3.2 Propositions d'orientation du projet de développement de la Pointe-de-Longueuil

Le secteur de la Pointe-de-Longueuil est la dernière section des rives de la ville de Longueuil où des aménagements publics offrant l'accès au fleuve sont encore possibles. Plus loin vers l'ouest, la présence de la Voie Maritime limite grandement la nature des aménagements et ne permet qu'un accès indirect à l'eau. Il faut que le projet de développement qui sera retenu soit plus qu'un simple ensemble résidentiel. Il devra s'inscrire dans la continuité des acquis ayant redonné un accès au fleuve pour les citoyens de la Ville. Nous souhaitons donc proposer des orientations pour l'aménagement de la Pointe-de-Longueuil dont le respect nous apparaît primordial afin que ce projet soit un succès pour les citoyens de Longueuil d'aujourd'hui et de demain. Ces orientations se répartissent en trois catégories, soit celles relatives au zonage de la Pointe-de-Longueuil, celles relatives au projet résidentiel proprement dit et, enfin, celles relatives à la protection et à l'accessibilité du milieu riverain.

3.2.1 Les orientations relatives au zonage de la Pointe-de-Longueuil

Le secteur de la Pointe-de-Longueuil présente actuellement 4 zonages distincts (voir la figure 1 suivante), soit :

- Deux zonages résidentiels (H22-366 et H22-367) qui permettent la construction de bâtiments résidentiels de 3 à 15 étages, mais également des usages commerciaux mixtes et des usages institutionnels et administratifs. Ces deux zones couvrent l'essentiel de la Pointe-de-Longueuil.

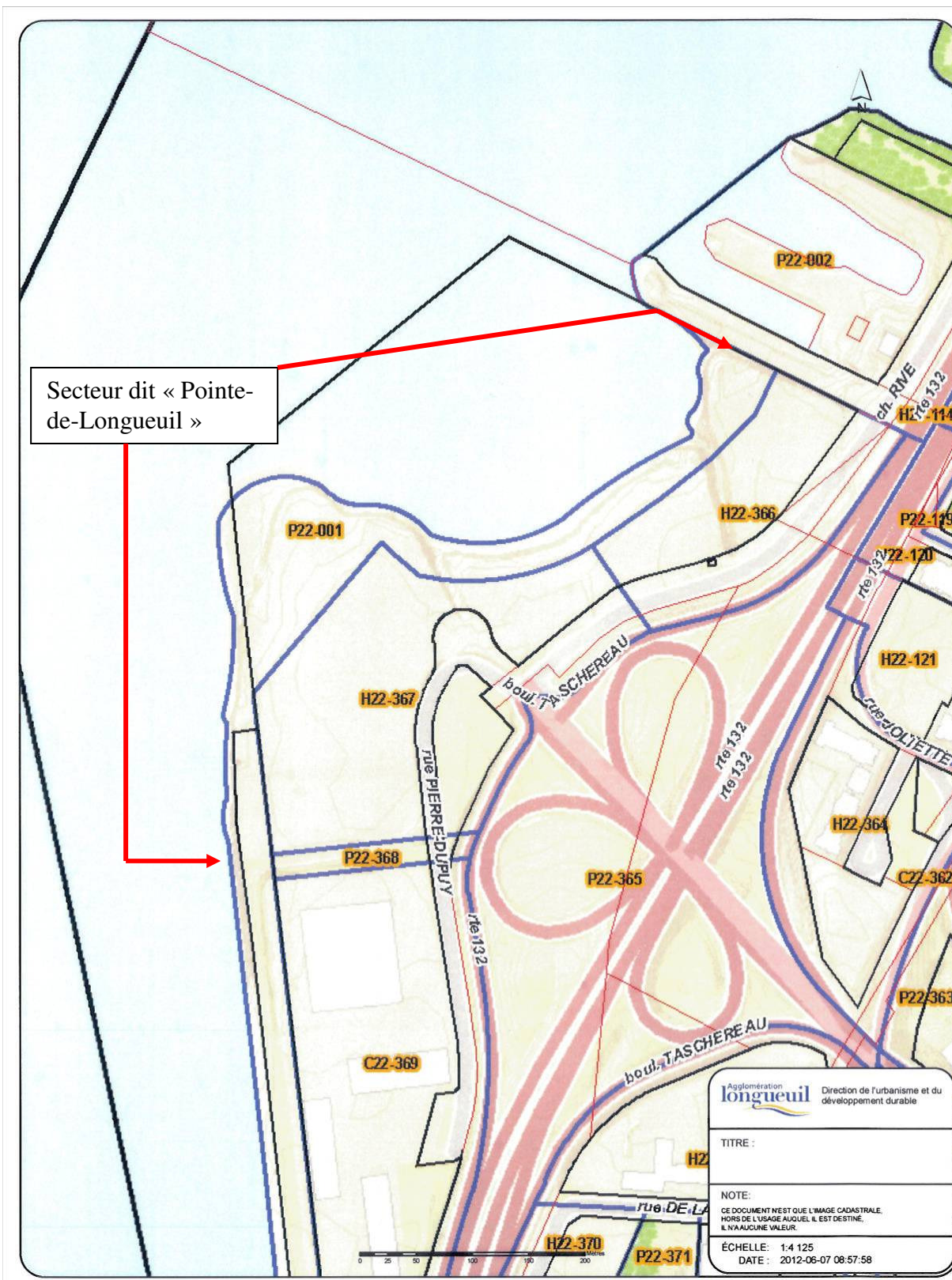


Figure 1 – Zonage actuel du secteur de la Pointe-de-Longueuil

- Un zonage parc (P22-001) qui constitue une bande de protection riveraine dont la partie la plus étroite (le long de la baie) n'a que 30 m de largeur, incluant la pente prononcée qu'on retrouve dans ce secteur. Il y reste donc très peu de place pour envisager un quelconque aménagement public.
- Un zonage parc (P22-368) qui est constitué d'un corridor d'une vingtaine de mètres de largeur à la limite sud de la zone résidentielle H22-367. Il correspond à l'emplacement actuel d'une section de la piste cyclable provenant du secteur du Parc Marie-Victorin (à l'est) et reliant la piste longeant la Voie Maritime (à l'ouest).

Afin de rendre tout projet de développement plus acceptable nous proposons donc les modifications suivantes au zonage existant (voir la figure 2 à la page suivante) :

- La modification de la largeur minimale de la zone parc P22-001 pour qu'elle atteigne au moins 50 m de largeur dans sa partie la plus étroite, soit sur le pourtour de la baie présente entre la pointe et la marina privée. Cela permettrait, entre autres d'y déplacer la section de la piste cyclable qui emprunte actuellement le chemin de la Rive et la rue Pierre-Dupuy.
- La création d'une zone parc avec la section nord-est de la zone résidentielle H22-367, soit depuis la descente de bateau existante jusqu'à la limite de la zone résidentielle H22-366. Cette zone parc permettra d'éviter la disparition complète des vues sur le fleuve, préservera l'accès à la descente de bateau et permettra de créer un espace vert d'intérêt avec accès direct au bord du fleuve via la descente de bateau.
- Le déplacement de la zone parc P22-368 à l'extrémité nord de la zone résidentielle H22-366 afin de permettre la déviation de la piste cyclable en bordure du fleuve plutôt que de la laisser derrière les édifices résidentiels.
- Limiter le nombre d'étages maximum à 8 afin d'éviter la construction d'édifices de taille démesurée.

3.2.2 Les orientations relatives au projet résidentiel

Le projet résidentiel demeure nébuleux. Aucune information précise n'est encore disponible à l'exception d'une volonté d'encourager un projet de forte densité. En vue d'influencer les constituantes de ce projet, nous proposons les orientations suivantes :

- Assurer un projet de développement intégrateur, respectant des critères environnementaux, de type LEED ND ou « Sustainable Sites Initiative ».

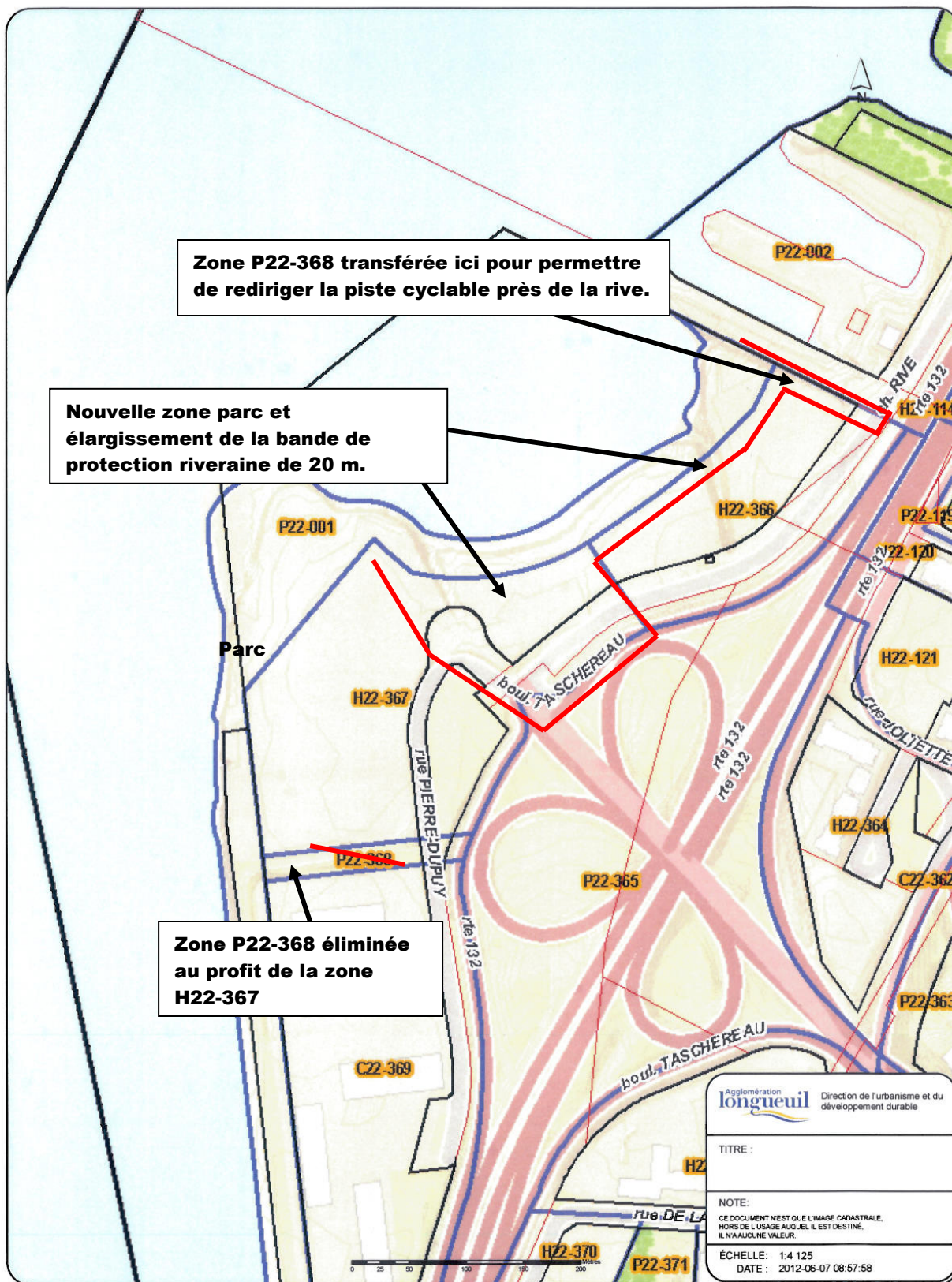


Figure 2 – Modifications proposées au zonage actuel

Conserver une certaine échelle « humaine » au projet en évitant les tours de taille démesurée. Il serait souhaitable que le projet limite la hauteur des édifices proposés à un nombre d'étages variant de 6 à 8.

- L'implantation des bâtiments devrait être soigneusement planifiée afin d'assurer des percées visuelles.
- Si des espaces commerciaux sont intégrés, ils ne devraient comprendre que des commerces de services légers (ex. boutiques, restaurants, etc.).
- Envisager l'intégration d'observatoires accessibles gratuitement au public sur les toits des édifices ainsi que dans une partie des derniers étages afin que les gens aient accès en toutes saisons aux vues sur le fleuve.
- Imposer des critères très sévères en ce qui concerne les aménagements de gestion des eaux de surface (zones de percolation des eaux, intégration de jardins de pluies, récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des plates-bandes, etc.).
- Prévoir une mixité de types de logement (logements luxueux et logements abordables) les rendant accessibles à un plus grand nombre de bourses et favorisant l'accès à un logement près du fleuve à toutes les classes sociales.

3.2.3 Les orientations relatives à la protection et à l'accessibilité du milieu riverain

La protection des rives du fleuve et le maintien d'un caractère naturel doit être une priorité dans le cadre de ce projet. Afin d'assurer l'atteinte de ces objectifs, nous proposons les orientations suivantes :

- Maintenir et élargir la zone parc présente en rive.
- Créer un espace parc entre la rive et le chemin de la Rive (voir figure 2).
- Assurer la revégétalisation des espaces dont l'entretien actuel (coupe) limitait la reprise de la végétation naturelle. Favoriser la sélection d'espèces indigènes pour les plantations afin d'offrir une diversité d'habitat faunique à la faune riveraine.
- Intégrer la piste cyclable dans la bande riveraine ainsi créée afin de maintenir la continuité du réseau de transport actif en bordure du fleuve.
- Prévoir l'aménagement d'un quai prolongeant la descente existante qui ne serait accessible qu'aux embarcations sans moteur (canots, kayaks). Un tel quai pourrait s'intégrer dans le projet de la route Bleue en création dans la région de Montréal et offrir un point de départ pour les kayakistes et canotiers qui souhaiteraient profiter de la rive sud du fleuve et se diriger vers les îles de Boucherville et plus loin. La

descente de bateaux pourrait, quant à elle demeurer accessible aux adeptes de la pêche qui y descendent déjà leurs chaloupes motorisées.

- Envisager la création d'une plage publique en rive de la baie présente entre la Pointe et la marina privée.

3.3 Exemple d'un projet riverain québécois réussi

Un aménagement riverain récent qui fut un large succès au Québec est celui de la Promenade Champlain en rive du fleuve au niveau de la ville de Québec. Ce projet, qui s'étend sur près de 2,5 km de rive, a permis de redonner un large accès au fleuve à la population et aux visiteurs (Voir photo 7 et 8 à la page suivante). Il a avantageusement combiné plusieurs volets, soit :

- Le volet historique : avec la station des Cageux située sur l'ancien quai industriel réhabilité qui tire son appellation du surnom donné aux travailleurs du bois au 19^e siècle. Son design s'inspire des chantiers navals de l'époque. Cette station de la Promenade Champlain a pris la forme d'une tour d'observation de 20m afin de donner aux riverains le plein accès aux vues sur le fleuve.
- Le volet culturel : avec quatre jardins thématiques aux aménagements contemporains inspirés des humeurs du fleuve : le Quai des-Brumes, le Quai-des-Flots, le Quai-des-Hommes et le Quai-des-Vents intégrant également plusieurs œuvres d'art.
- Le volet espaces verts : avec une surface gazonnée et des implantations de massifs végétaux. Ces regroupements composés de graminées, vivaces, arbustes, arbres sont introduits sur la base d'une étude soignée alliant les composantes visuelles et environnementales tout en ne négligeant pas la sécurité des usagers.
- Le volet sportif : avec des terrains pour différentes activités dont des aires piétonnes et des pistes cyclables.

Ces différents volets se sont révélés bénéfiques à plusieurs niveaux, soit par exemple :

- Les jardins thématiques qui ont permis à plusieurs artistes et professionnels de l'aménagement paysager de faire valoir leur savoir faire et d'intégrer des volets historiques racontant les richesses culturelles de la capitale québécoise.
- La renaturalisation qui a permis de stabiliser les rives à plusieurs endroits et de redonner un aspect plus naturel à la rive qui avait été artificialisée au cours des deux derniers siècles.



Photo 7 – Vue d'ensemble d'une partie de la Promenade Champlain



Photo 8 – Le parc d'art Contemporain de la Promenade Champlain

- Le projet dans son ensemble qui est devenu un attrait touristique complémentaire aux autres attraits de la ville.
- La mise en place des réseaux de transport actif qui a stimulé les déplacements alternatifs entre les secteurs résidentiels et le centre-ville.

Le projet de la Pointe-de-Longueuil devrait être perçu comme une opportunité similaire par la ville de Longueuil qui pourrait en profiter pour revisiter l'ensemble des aménagements riverains existants et les unifier dans un concept innovateur qui mettrait en valeur son patrimoine historique et naturel tout en consolidant les liens entre le réseau de transport actif riverain et urbain.

4. Conclusion

La Ville de Longueuil a graduellement reconquis la majeure partie de ses rives après les défigurations importantes des années 50 et 60. Le processus a été long et difficile. Présentement, la section aménagée, qui s'étend du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine jusqu'à la marina privée (Club Nautique de Longueuil) se compose de quatre grands ensembles distincts qui offrent des activités riveraines diversifiées, soit, d'est en ouest :

- La promenade René-Lévesque, plus artificialisée, qui offre une importante piste multifonctionnelle et l'accès à un quai d'où un bateau passeur assure le lien avec les îles de Boucherville. Le contact avec le fleuve y est principalement indirect (présence d'enrochement important et d'une clôture), mis à part la présence du bateau passeur.
- La Pointe-du-Marigot, plus naturelle, dont une grande partie constitue un habitat protégé pour la faune riveraine et aquatique (aire de reproduction d'oiseaux et de poissons). Quelques œuvres artistiques s'y retrouvent ainsi que des panneaux explicatifs sur divers aspects de l'écologie aquatique du fleuve. L'accès au fleuve y est direct, mais les activités sont plutôt contemplatives (observation de la nature), mis à part pour les nombreux pêcheurs qui profitent du secteur.
- Le Parc Marie-Victorin qui correspond davantage à un parc urbain avec ses sentiers, aires de pique-nique, aire de jeux pour enfant, etc. L'accès au fleuve est possible, mais la présence d'enrochement important et d'une végétation riveraine dense la rend difficile.
- Le secteur des marinas qui représente le secteur d'utilisation intensif de la rive avec ses nombreux va et vient de bateaux privés et publics (navettes). Mentionnons également la présence d'une aire réservée aux motorisés qui peuvent faire une halte d'une nuit ou y rester plus longtemps tout en ayant accès à certains services.

La Pointe-de-Longueuil pourrait venir compléter cet ensemble en fournissant à tous les citoyens un accès direct au fleuve et en offrant des activités moins intenses que celles du secteur des marinas par :

- La préservation d'une bande parc d'une largeur suffisante en rive ;
- L'insertion d'un espace parc entre les zones résidentielles existantes ;

- La mise en place d'un quai pour les embarcations non-motorisées dans la baie qui offre des eaux calmes pour la mise à l'eau et les préparatifs de départ de ce type d'embarcation ;
- L'aménagement d'une plage publique sur une partie de la baie, à l'est de la descente de bateau.

De plus, l'aménagement du dernier secteur de la rive qui peut encore l'être pourrait représenter une opportunité pour la ville de revisiter les divers aménagements riverains existant et intégrer leurs particularités dans un concept de parc régional riverain qui pourrait contribuer à la fois à la bonification des ceintures vertes et bleues proposées dans le PMAD de la CMM.

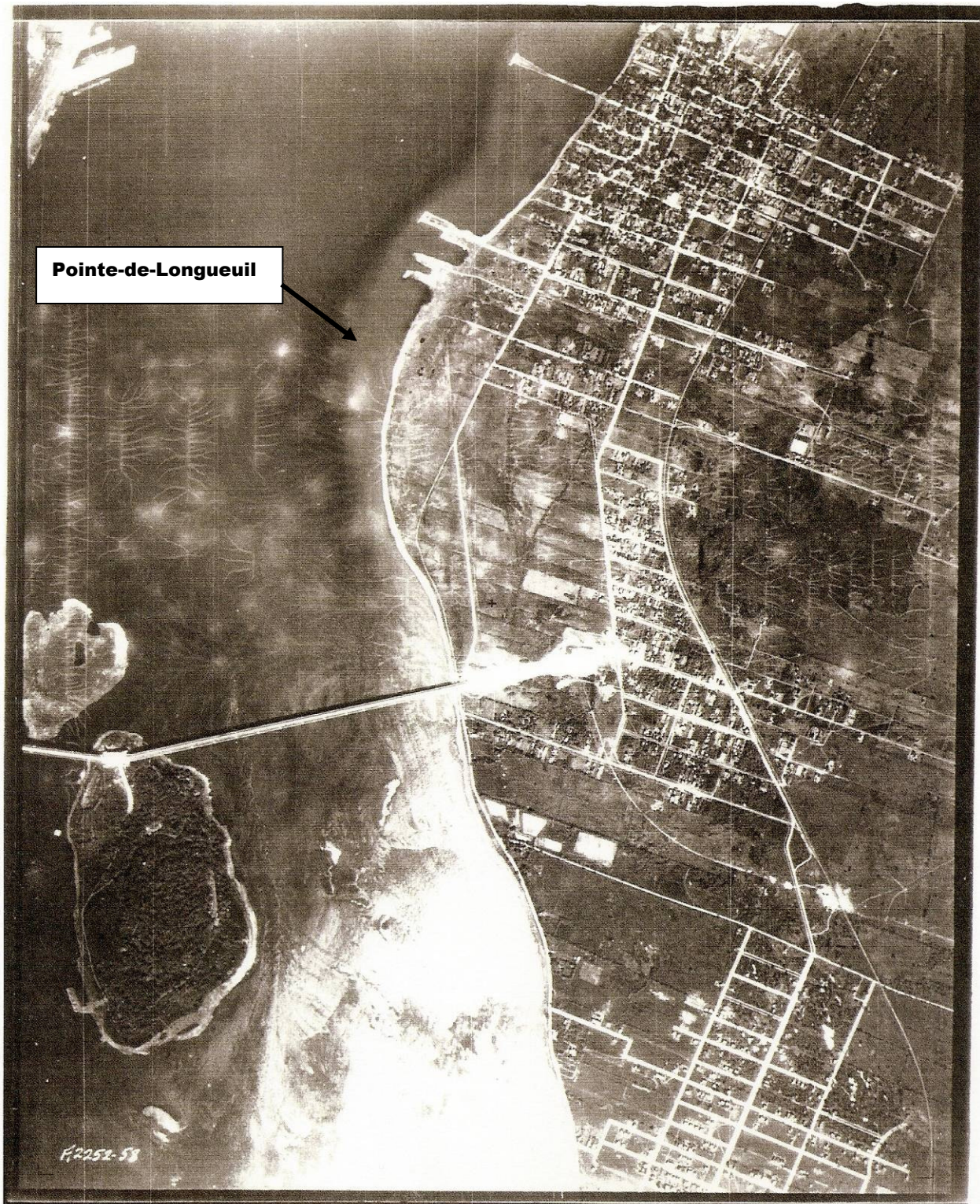
Considérant les enjeux sociaux et environnementaux associés au développement de la Pointe-de-Longueuil, il nous apparaît comme impensable que les décisions le concernant ne soient pas l'affaire de tous les citoyens de Longueuil. C'est pourquoi, en plus des propositions faites dans le présent mémoire, nous demandons officiellement que le processus entourant ce projet soit davantage transparent et qu'une consultation publique soit réalisée avant qu'un quelconque projet de développement ne voit le jour.

Entre temps, les membres du CIEL demeurent disponibles pour toutes discussions sur les orientations proposées.

5. Références

- Communauté métropolitaine de Montréal, 2011. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. 184 pp.
- Dorais, Maxime, 8 mai 2012. Pointe-de-Longueuil. Le processus de développement est enclenché. Journal Point Sud, p. 3.
- Dorais, Maxime, 10 mai 2011. La «dernière fenêtre sur le fleuve» de Longueuil menacée. MediaSud.ca, <http://mediasud.ca/nouvelle4040-la-«derniere-fenetre-sur-le-fleuve»-de-longueuil-menacee.html> (Page consultée le 18 juin 2012)
- Gauthier, Robert, 1997. Petite histoire illustrée de Longueuil : De la dernière glaciation à la grande ville de banlieue. Société historique du Marigot. 288 p.
- Lampron, Alexandre, 25 mai 2012a, Le NPD veut préserver l'accès au fleuve. Le Courrier du Sud. <http://www.hebdosregionaux.ca/monteregie/2012/05/25/le-npd-veut-preserver-lacces-au-fleuve> Site internet consulté le 18 juin 2012
- Lampron, Alexandre, 25 mai 2012b. Pointe-de-Longueuil. La ville veut construire dans le secteur. Le Courrier du Sud. <http://www.hebdosregionaux.ca/monteregie/2012/05/25/pointe-de-longueuil-la-ville-veut-construire-dans-le-secteur> Site internet consulté le 7 juin 2012.
- Lévesque, Carole, 2001. Répertoire numérique simple du Fonds d'Archives privées du Longueuil Boating Club/Club Nautique de Longueuil. Société Historique du Marigot. 18 p.
- Pratt, Michel, 1995. Dictionnaire historique de Longueuil, de Jacques-Cartier et de Montréal-Sud. Société historique du Marigot. 550 p.
- Pratt, Michel, 2001. Atlas historique : Boucherville, Brossard, Greenfield Park, Le Moyne, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Saint-Lambert. Société historique et culturelle du Marigot. 159 p.
- Pratt, Michel, 2007. Longueuil 1657-2007. 350 ans d'histoire. Éditions Histoire Québec. Société historique et culturelle du Marigot. 500 p.
- Rumilly, Robert, 1974. Historique de Longueuil. Société d'histoire de Longueuil. 474 p.
- Société Immobilière du Canada. <http://www.clc.ca/fr/propriete/pointe-de-longueuil>. Site internet consulté le 1^{er} juin 2012.
- Ville de Longueuil, 2012. Journée plénière pour la préparation du Plan de développement durable de la Ville de Longueuil. Cahier du participant. 10 p.

ANNEXE A – Photographies aériennes de la Pointe-de-Longueuil (1930, 1950, 1964)



Pointe-de-Longueuil

A2259-58 1920 (1930)

Photographie de 1930

Pointe-de-Longueuil



Photographie de 1950



Photographie de 1964