

Soa RAKOTOBE
Planification urbaine et régionale
222-023-RO

REPENSER L'URBANISME DE LONGUEUIL : LE CAS DU BOULEVARD
TASCHERAU

Travail présenté à
M. Mathieu

Département d'urbanisme
Cégep de Rosemont
Le 16 février 2026

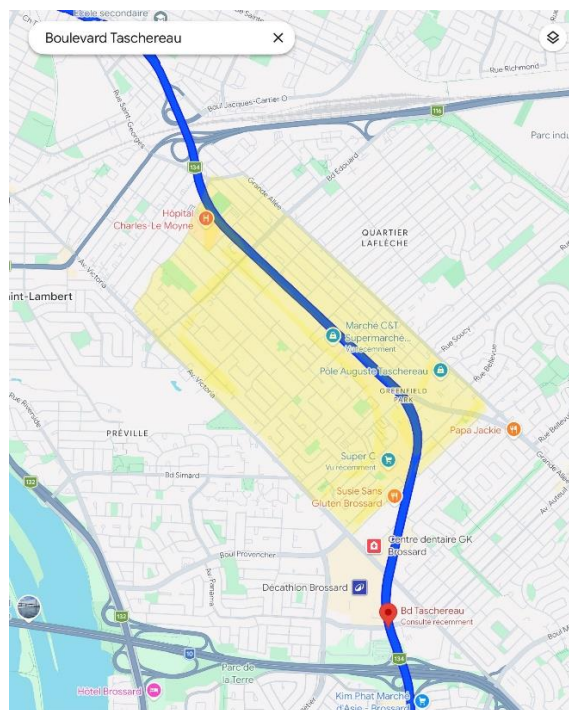
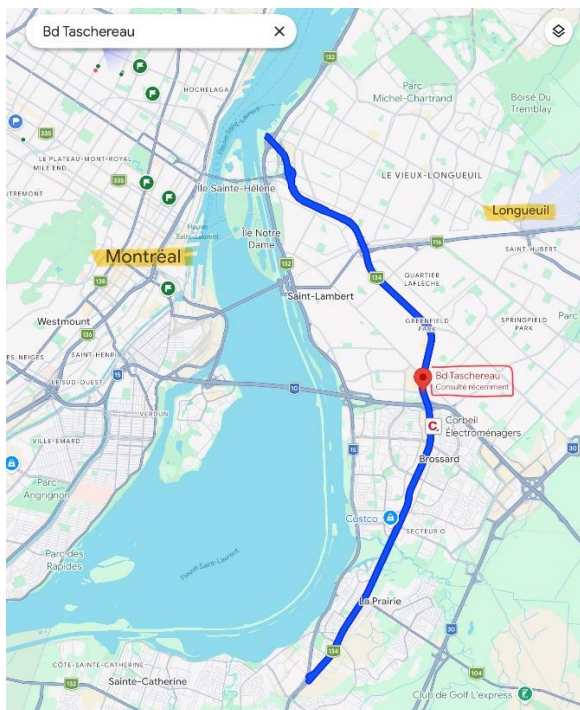
Sommaire

Portrait du lieu d'étude.....	1
Localisation.....	1
Historique de développement du territoire	1
Caractères biophysiques du site	3
Usage des lieux	4
Population et culture	5
Transport.....	6
Analyse diagnostic	8
Solutions possibles.....	9

Portrait du lieu d'étude

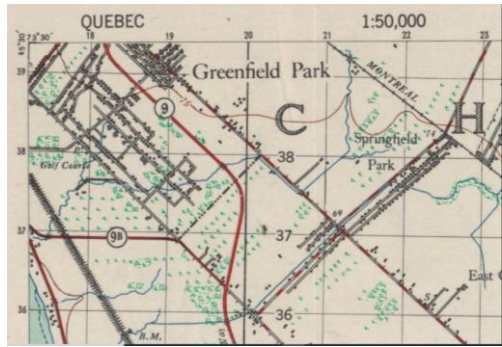
Localisation

Le boulevard Taschereau, aussi appelé autoroute 134, fait partie des plus grands réseaux routiers de Longueuil. Inauguré en 1932, il mesure près de 20 kilomètres et traverse les arrondissements de Greenfield Park, Saint-Hubert et Brossard. L'étude se porte principalement sur les alentours du boulevard entre l'hôpital Charles-Le Moyne et Super C.



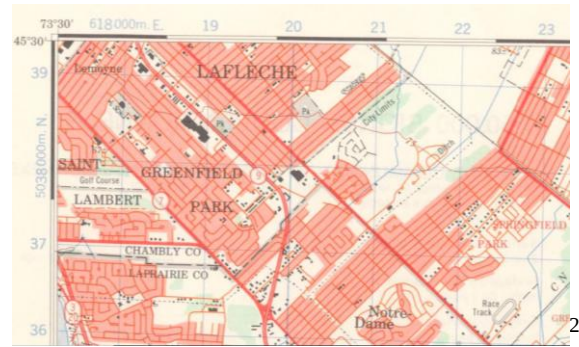
Historique de développement du territoire

CONTEXTE MONDIAL	CONTEXTE LOCAL
• 1950s – Explosion de la voiture individuelle aux États-Unis • 1973 – Premier choc pétrolier • 1970s – Montée des constructeurs japonais comme Toyota et Honda • 1979 – Deuxième choc pétrolier • 1992 – Sommet de la Terre à Rio de Janeiro • 1995 – Création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).	• 1957 – Longueuil obtient officiellement le statut de ville. • 1967 – Ouverture du métro de Montréal (ligne jaune) reliant Longueuil à Montréal. • 1968 – Inauguration du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. • 1971 – Création du parc régional de Michel-Chartrand. • 1992 – Ouverture du Parc de la Cité. • 1999 – Mise en service du Réseau de transport de Longueuil (RTL).



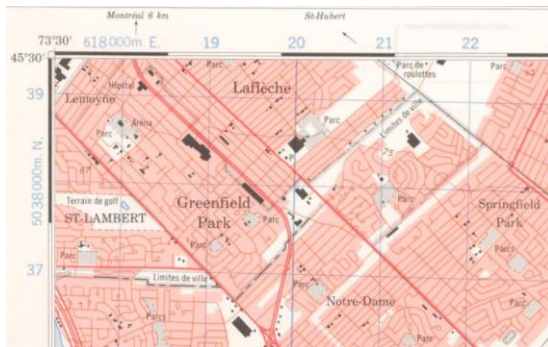
1950

Vingt ans après l'inauguration du boulevard, la nature reste prédominante : les espaces verts s'imposent, les cours d'eau sont encore visibles et les maisons individuelles commencent à s'établir petit à petit, de façon perpendiculaire le long des routes.



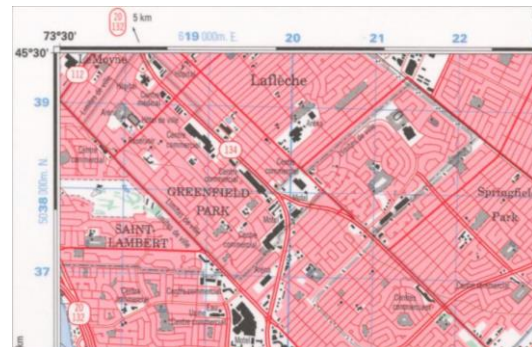
1971

La population s'accroît, l'urbanisation s'étend et les blocs de lotissements rectangulaires commencent à prendre forme. Les fleuves et espaces verts laissent place aux constructions (en noir). Des limites de terrains se dessinent.



³1980

Les terrains habités sont prédominants, il n'y a plus que quelques parcs à l'Est et un terrain de golf à l'Ouest. Les grands bâtiments commerciaux et institutionnels se multiplient.



⁴2000

Le terrain dans son ensemble est totalement urbanisé. Les espaces, bien qu'étroits, sont maximisés en partie par les commerçants pour leur commerce le long des routes. La ville est bondée.

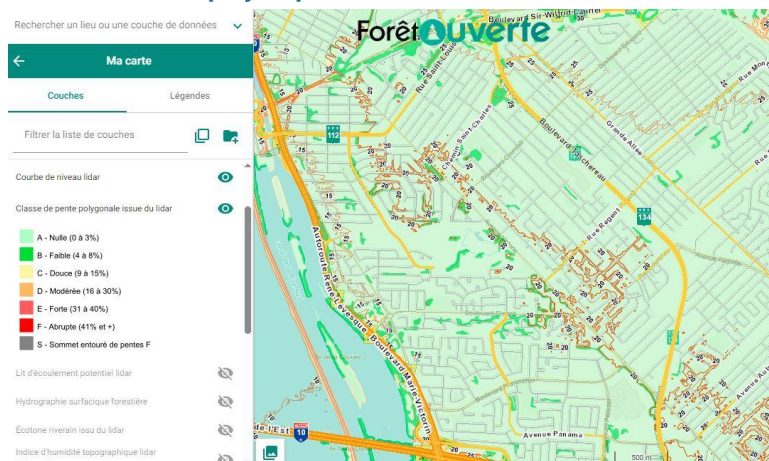
¹ <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2277764?docref=85NcMp431-muZJwrOrY9qA>

² <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2703493?docref=25M9-YROzBN1BUd0W8ZuTQ>

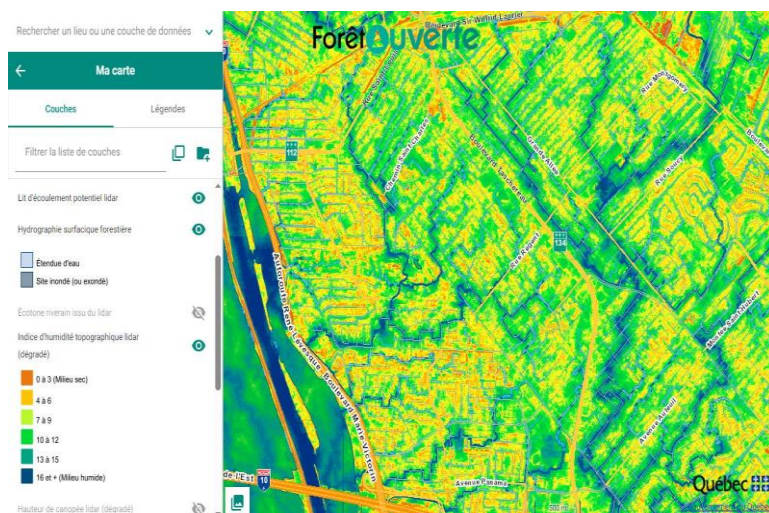
³ https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2704510?docref=UkuA8KdgwI6l9mg_soHwsQ

⁴ https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2705547?docref=dMjQtggGy_G4o2TJFVaSLg

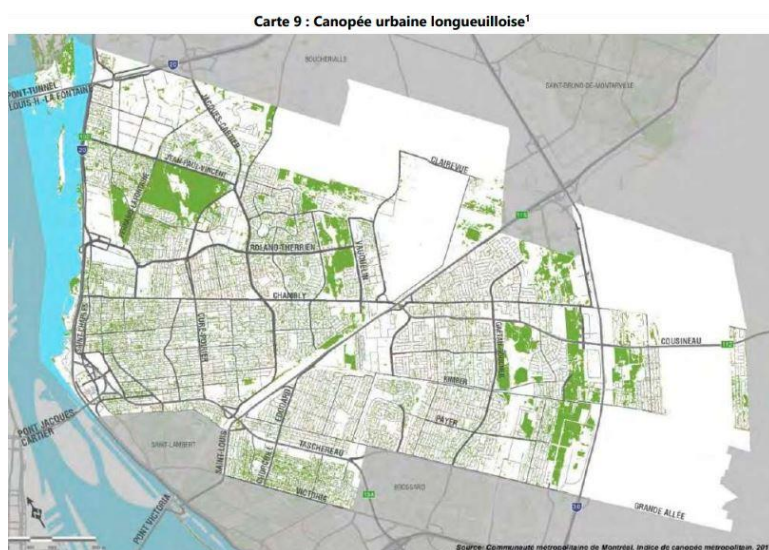
Caractères biophysiques du site



TOPOGRAPHIE : Surface plane, pente quasi nulle de 0 à 3%



MILIEU HUMIDE : Indice d'humidité variant de 0 à 12, lieu assez sec, moyennement susceptible à l'accumulation d'eau. Une partie de la zone à l'opposé du boulevard est toutefois exondé (se trouve au-dessus du niveau de l'eau).

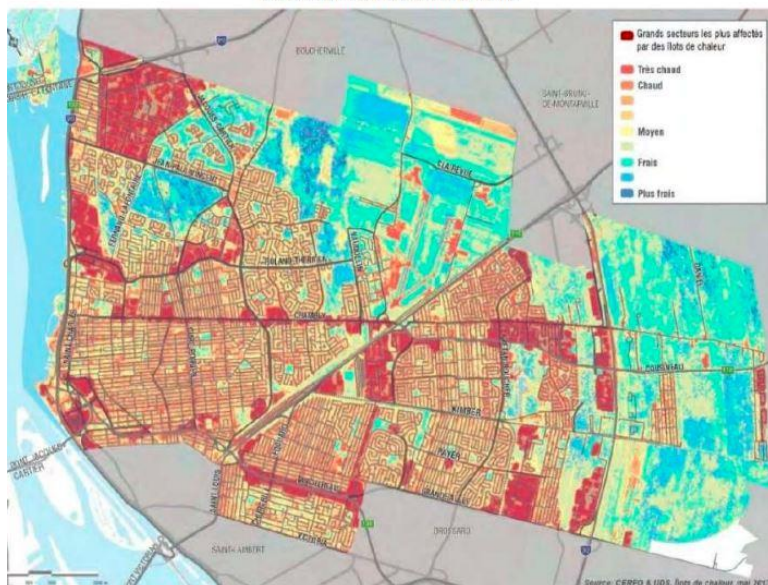


CANOPÉE D'ARBRES : Peu significative, peu d'arbres et de verdure

5

⁵ Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p57

Carte 10 : îlots de chaleur urbains¹

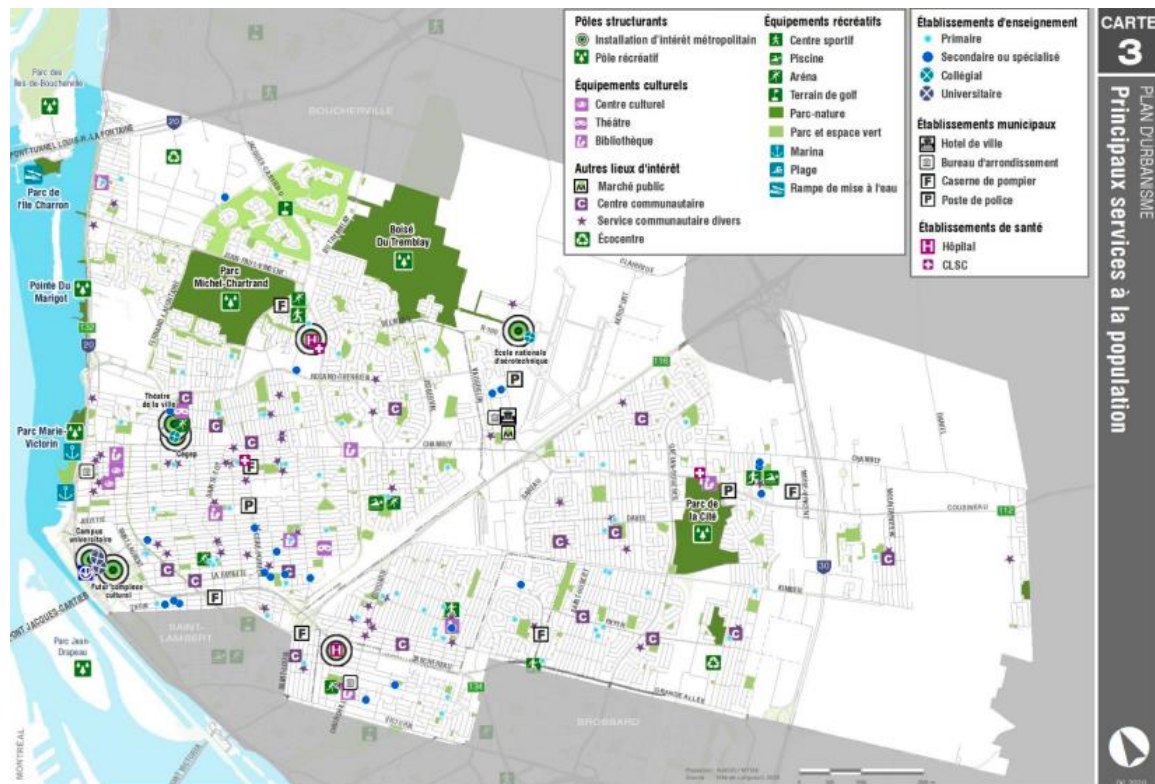


6

ILOTS DE CHALEUR : très présents surtout aux alentours du boulevard, variant de chaud à très affecté

Usage des lieux

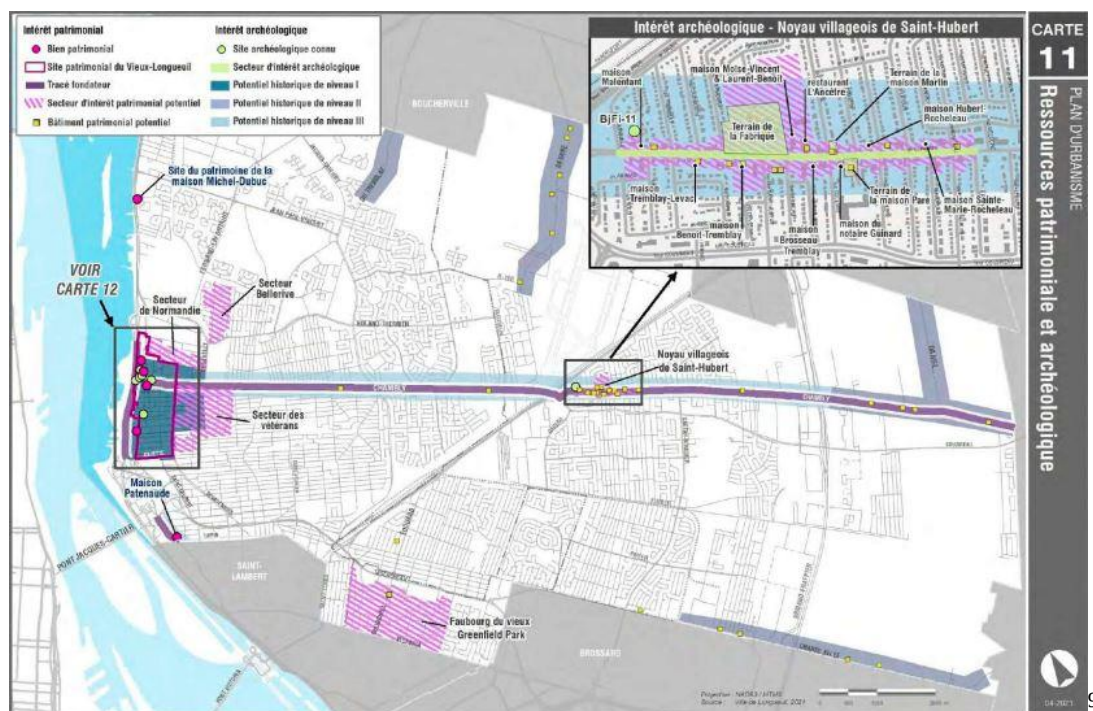
Le lieu d'étude a plusieurs vocations : il est à vocation résidentielle (maisons unifamiliales et appartements), commerciale (les boutiques et marchés le long du boulevard Taschereau incluant leur parking) et institutionnelle (l'hôpital, établissements d'enseignement, bureau d'arrondissement, parcs et lieux communautaires).



7

⁶ Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p58

⁷ Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p31



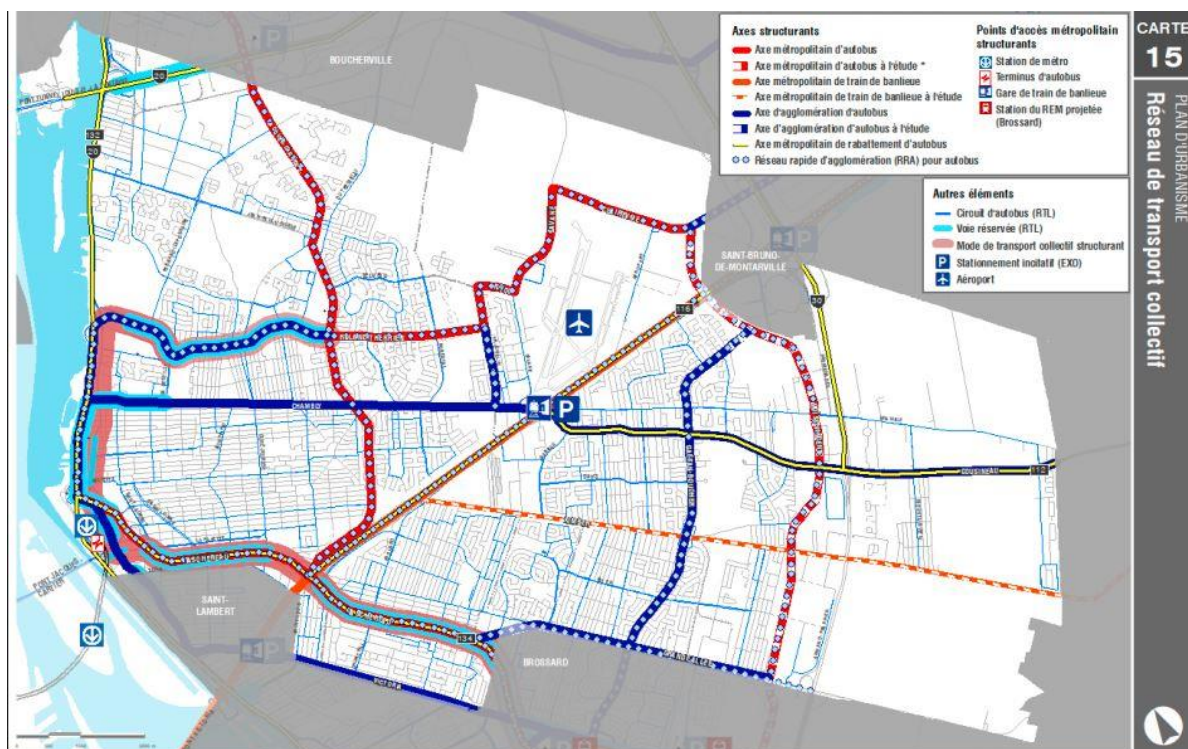
Transport

Les habitants se déplacent la plupart du temps en auto (72.2%) ou en transport en commun (15.6%). Le réseau de bus est accessible sur l'avenue Victoria ainsi que sur le boulevard Taschereau ; les pistes cyclables sont déjà mises au point et sont en vue de se projeter.

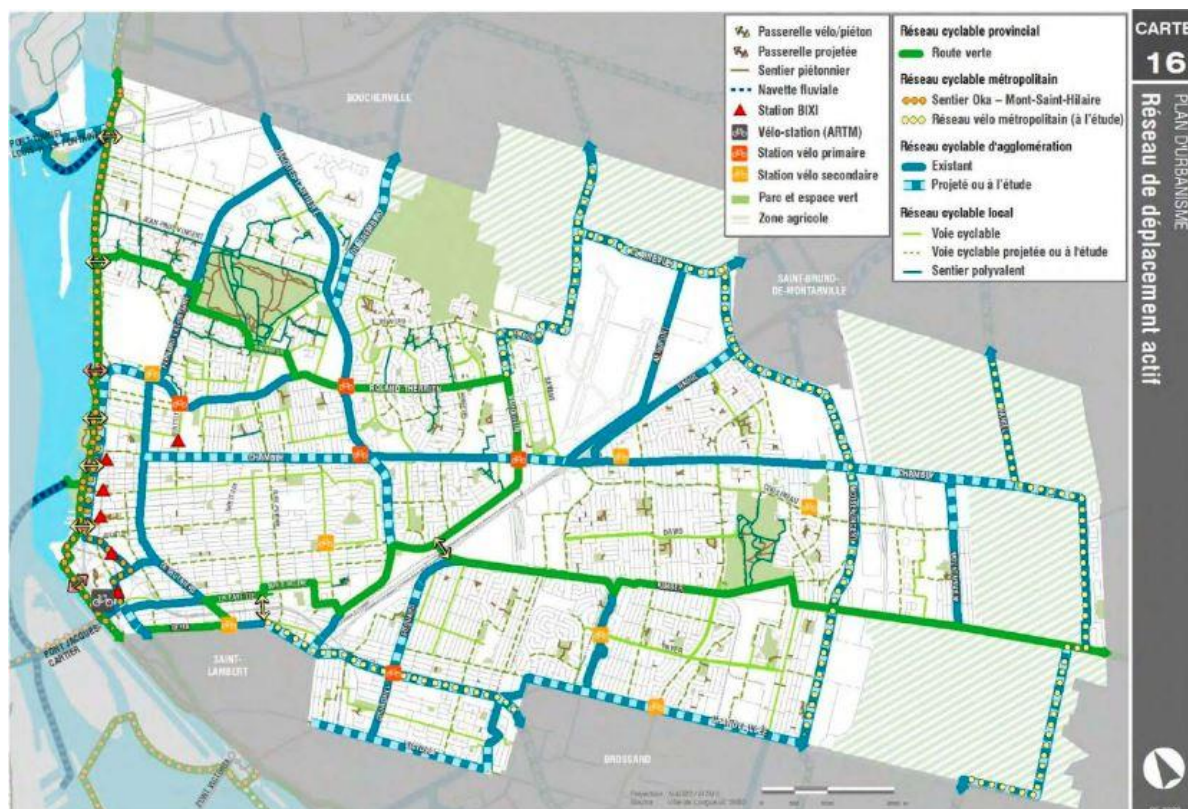
Principal mode de transport pour la navette	Longueuil (Ville)	
	Nombre	Pourcentage
Total - Population active occupée ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe	94 400	100,0
Automobile, camion ou fourgonnette — conducteur	68 115	72,2
Automobile, camion ou fourgonnette — passager	4 655	4,9
Transport durable	20 315	21,5
Transport en commun	14 690	15,6
Transport actif	5 620	6,0
Autre moyen	1 320	1,4

⁹ Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p72

¹⁰ <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/as-sa/fogs-spg/page.cfm?topic=1&lang=F&dguid=2021A00052458227>



11



12

¹¹ Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p80

¹² Plan d'urbanisme de Longueuil (2021 – 2035) p83

Analyse diagnostic

FORCES	FAIBLESSES
- Population majoritairement active - Secteur bien desservi par les transports - Terrain plat - Population qualifiée - Présence de pôles d'emplois importants dû aux commerces → attractivité économique - Présence d'institutions (hôpital et lieu d'enseignements)	- Vieillesse de la population - Inlassable congestion - Ilots de chaleur - Peu de place à la nature - Manque de touche humaine le long du boulevard - Pollution sonore - Pour les maisons unifamiliales, longue distance pour se rendre aux commerces → dépendance à l'auto
OPPORTUNITÉS	MENACES
- Extension des pistes cyclables - Caractère patrimonial → rayonnement culturel et économique	- Augmentation des GES → réchauffement climatique - Diminution de la qualité de vie (pollution → risque pour la santé des travailleurs et familles) - Les alentours nord-ouest du terrain → susceptibles d'être inondés

Le grand défi de notre territoire s'articule dans la recherche d'un équilibre entre le développement économique et la création d'un milieu de vie de qualité. Les transports sont essentiels pour permettre la circulation efficace des capitaux et des travailleurs, et contribue ainsi à la productivité. Ils ne sont pas à freiner mais les externalités qui en découlent devront être maîtriser. Les externalités négatives, à l'exemple de la pollution ou les ilots de chaleur, font qu'il est vital d'agir pour un meilleur environnement, tantôt pour les habitants, tantôt pour la nature afin de vivre dans des conditions plus agréables. L'étalement urbain et l'accroissement de la population rend le défi plus complexe car l'espace est désormais limité, pourtant les travailleurs cherchent à se rapprocher de leur lieu de travail. En parallèle, la valorisation du patrimoine reste un enjeu à méditer : il y a un mitige entre la volonté de revaloriser l'histoire, de faire du territoire un levier culturel, les conditions géophysiques et l'acceptabilité sociale (cohabitation avec les milieux résidentiels avoisinants).

Solutions possibles

Plusieurs actions peuvent être mises en place pour améliorer les conditions actuelles :

- Réunir les planificateurs des transports et les urbanistes au sein d'une même équipe pour les amener à collaborer, afin de réfléchir ensemble sur des solutions quant au transport sur le territoire
- Densification verticale / en étage sur le bord du boulevard (territoire plus densifié → favorisation des transports en commun)
- Parkings souterrains de certaines zones selon leur sol
- Initiative local de ruelles vertes
- Sensibilisation des citoyens quant à l'histoire de leur ville afin de développer un sentiment d'appartenance