

LONGUEUIL
2035 *Pour une agglomération durable*

**VERS LE NOUVEAU SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

Énoncé de vision stratégique 2035

Table des matières

Mot des coprésidentes de la Commission de l'environnement et de l'aménagement.....	4
Vers un énoncé de vision stratégique.....	5
Aménagement durable du territoire.....	7
Environnement, gestion des matières résiduelles et de l'eau.....	9
Mobilité et déplacements durables.....	11
Agriculture durable.....	13
Économie diversifiée.....	15
Développement social et communautaire.....	19
Développement culturel et récréotouristique.....	21
Axes prioritaires d'organisation spatiale.....	24
Orientations pour le schéma d'aménagement et de développement durable.....	26

ÉTAPE PAR ÉTAPE, BÂTISSONS NOTRE AVENIR

L'Agglomération de Longueuil est la troisième en importance au Québec. Les élus des municipalités qui la composent veillent quotidiennement au bien-être de leurs concitoyennes et concitoyens en réalisant des projets structurants et novateurs qui répondent aux besoins actuels et futurs de la population.

Pour coordonner les choix et les décisions touchant la planification de l'organisation physique de l'ensemble du territoire, l'Agglomération de Longueuil s'appuie principalement sur un schéma d'aménagement et de développement (SAD). Ce schéma permet, entre autres, de faire ressortir une vision régionale de l'aménagement et du développement économique, social et environnemental.

À la suite de l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il importe pour l'Agglomération de Longueuil de réviser en profondeur son schéma. Pour mener à bien cette étape, il est primordial de bâtir, ensemble, une vision stratégique commune de notre milieu de vie. Inspirée des principes de développement durable, cette vision 2035 est à l'image des valeurs des citoyens qui y vivent et des particularités du territoire.

Les membres de la Commission de l'environnement et de l'aménagement remercient toutes les personnes qui ont collaboré de près ou de loin à cette précieuse étape porteuse d'avenir.



Lorraine Guay Boivin,
présidente de l'arrondissement de Saint-Hubert



Thérèse Hudon,
conseillère de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

VERS UN ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE

L'élaboration d'une vision stratégique est primordiale dans tout processus de planification. La vision stratégique 2035 deviendra la pierre d'assise du nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. La vision doit s'alimenter à plusieurs sources, dont de nombreux documents de planification, en vigueur ou en cours de préparation. Ces documents ont fait l'objet d'une première analyse et qu'ils soient de portée métropolitaine, régionale ou locale, ils viendront alimenter la réflexion préalable à la rédaction de la vision.

L'agglomération de Longueuil faisant partie du grand ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il est utile de rappeler brièvement la vision 2025 que le conseil de la CMM a adoptée en 2003. Cette vision soutient le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) entré en vigueur en mars 2012.

La vision de la CMM vise, en résumé, à bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable; une communauté ayant une approche intégrée du transport des personnes et des marchandises dont le cadre de vie exceptionnel est mis en valeur par un aménagement de qualité, et où l'environnement est protégé et accessible. Une communauté reconnue internationalement pour son dynamisme et son ouverture, profitant d'un partenariat pluriel avec les acteurs du développement et qui a à cœur les préoccupations des citoyens.

Au-delà des valeurs véhiculées par la vision métropolitaine, la vision stratégique du nouveau schéma d'aménagement gagnera également à tenir compte des grandes tendances qui s'inscrivent dans les courants de pensée actuels de la planification et de l'aménagement du territoire, notamment les principes du Smart Growth, du Nouvel Urbanisme, de Transit Oriented Development (TOD) et d'écoquartiers.

À ce titre, voici certaines de ces grandes tendances :

- Assurer la participation citoyenne au processus de planification et de mise en œuvre
- Favoriser la densification, notamment aux abords des infrastructures de transport collectif
- Accorder une importance accrue à la revitalisation des quartiers anciens
- Développer des pôles multifonctionnels et des milieux de vie mixtes et diversifiés
- Redynamiser et requalifier les artères commerciales existantes
- Favoriser la diversité socioéconomique et culturelle au sein des milieux de vie
- Adapter les milieux de vie aux changements de la structure de la population
- Miser sur les créneaux industriels à fort contenu technologique
- Reconnaître la valeur écologique des écosystèmes
- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels et reconnaître leurs fonctions bénéfiques
- Réduire les gaz à effet de serre
- Réduire la consommation de l'eau potable
- Gérer les matières résiduelles selon les principes des 3RV (réduction, réemploi, recyclage, valorisation)
- Favoriser la connectivité des réseaux verts et bleus et mettre en place des corridors écologiques entre les principaux milieux naturels

- Établir des milieux de vie dynamiques et attractifs où les loisirs et la culture sont des vecteurs de développement
- Reconnaître la valeur identitaire des paysages emblématiques
- Considérer le réseau de transport collectif comme composante structurante du développement urbain
- Desservir les pôles économiques par le transport collectif
- Favoriser la desserte en transport collectif et actif
- Limiter les nuisances sur la santé générées par les grandes infrastructures de transport
- Assurer le développement urbain en symbiose avec la conservation des milieux naturels
- Reconnaître la contribution des zones agricoles périurbaines à la qualité de vie et à l'activité économique
- Soutenir la cohabitation harmonieuse entre les fonctions urbaines et rurales ainsi que l'agriculture de proximité

Inspirée de ces grandes tendances et des principes généraux du développement durable, la vision stratégique 2035 devra offrir des éléments originaux calqués sur les particularités du territoire et les valeurs spécifiques des citoyens qui l'habitent. Les pages suivantes présentent des orientations, un diagnostic de la situation actuelle, des scénarios d'avenir, des objectifs ainsi que des actions à réaliser pour atteindre ces objectifs.

Ces éléments sont présentés successivement pour les thèmes suivants :

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

ENVIRONNEMENT

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

ZONE AGRICOLE

ÉCONOMIE

DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

DÉVELOPPEMENT CULTUREL ET RÉCRÉOTOURISTIQUE

AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

AUJOURD'HUI ...

- Une densité brute de développement résidentiel la plus importante par rapport aux autres entités de la Communauté métropolitaine de Montréal, après l'agglomération de Montréal
- Des superficies de terrains vacants en quantité suffisante pour le développement résidentiel et commercial d'ici 2031, en respectant les cibles de densité du PMAD, mais insuffisante pour accueillir des activités industrielles d'ici ce même horizon
- Des secteurs résidentiels diversifiés, tant par leurs morphologies, leurs typologies, leurs densités, leurs caractères et les services qu'ils offrent
- Six secteurs multifonctionnels structurants (pôle central de Longueuil et écoparc industriel de Saint-Bruno-de-Montarville, Place Charles-Le Moyne, boulevard Taschereau/avenue Panama, Quartier DIX30, secteur des Promenades St-Bruno, pôle d'emplois Longueuil/Boucherville de l'autoroute 20)
- Trois pôles institutionnels structurants (pôle du Cégep Édouard-Montpetit, pôle du palais de justice et de l'Hôpital Pierre-Boucher et pôle de la santé de l'Hôpital Charles-Le Moyne)
- Un potentiel de redéveloppement multifonctionnel important permettant de densifier, de consolider et d'unifier la trame urbaine existante
- Une densité brute résidentielle qui affiche des disparités majeures (secteurs de très faible densité vs secteurs de très forte densité)
- Des problèmes de vieillissement et de détérioration du cadre bâti et de dévitalisation des secteurs centraux
- Un arrimage faible entre le transport collectif et l'aménagement dans les secteurs développés, notamment ceux de faible densité
- Un aéroport à fort potentiel dont la vocation doit être précisée

SCÉNARIO D'AVENIR

En 2035, les milieux de vie de l'agglomération sont plus densifiés, plus conviviaux et demeurent à l'échelle humaine. Ces milieux de vie ont évolué en respectant la capacité d'accueil du territoire. Ils sont diversifiés et les services de proximité correspondent à la demande de la population, notamment dans les pôles d'activités multifonctionnels. Les nouveaux quartiers sont développés selon une approche renouvelée des pratiques de l'urbanisme permettant d'offrir des projets d'habitation novateurs et s'inscrivant dans le mouvement du développement durable. Le réseau de transport collectif est une composante structurante du développement. Le développement s'effectue également en respect des activités agricoles.

Le territoire comporte plusieurs milieux de vie établis présentant des caractéristiques particulières propres à leur époque de construction. Ces milieux sont dynamiques, accessibles et les commerces qui y ont pignon sur rue offrent des produits et services de qualité. Les insertions bâties sont soigneusement intégrées à la trame urbaine et la requalification des axes et pôles commerciaux et de services, incluant les artères commerciales traditionnelles, s'effectue en harmonie et en transition avec le cadre bâti et les usages existants. L'aménagement novateur de ces axes, de même que le mobilier urbain qu'on y retrouve incitent la collectivité à s'y déplacer, à y consommer des biens et services, à s'y récréer et à y flâner.

Le territoire de l'agglomération étant pratiquement occupé à pleine capacité, la croissance se fait maintenant par une occupation optimale du territoire.

AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

COMMENT Y PARVENIR ?

- Assurer une planification stratégique des aires TOD identifiées et des pôles multifonctionnels structurants
- Requalifier les axes de transport structurants et les secteurs centraux dévitalisés
- Privilégier une plus forte densité près des corridors de transport en commun, des équipements publics structurants et des pôles multifonctionnels
- Assurer la densification dans le respect des caractéristiques des quartiers existants
- Prioriser l'arrimage entre la planification du transport collectif et actif et l'aménagement du territoire
- Prioriser la revitalisation et le renouvellement des quartiers anciens
- Éviter le dédoublement des fonctions d'envergure régionale en assurant, entre autres, la complémentarité des pôles commerciaux, des fonctions de bureau et industrielles
- Prioriser le développement urbain à l'intérieur du périmètre d'urbanisation
- Favoriser des milieux de vie diversifiés et de qualité

PISTES D'ACTION

- Favoriser, par une stratégie, une planification et une mise en œuvre optimales, l'émergence de nouveaux secteurs TOD aux points d'accès et dans les corridors de transport collectif structurants (métro, SLR, train de banlieue, bus à haut niveau de service, etc.)
- Assurer un leadership régional pour maintenir la complémentarité des différents pôles de développement (résidentiel, commercial et industriel)
- Encourager l'intégration des transports actifs dans la trame urbaine afin d'améliorer l'accessibilité aux services locaux, l'utilisation du transport collectif et l'indépendance à l'automobile
- Créer une vitrine par la requalification d'une artère maîtresse : le boulevard Taschereau
- Intégrer dans les outils d'urbanisme des balises d'aménagement durable pour permettre l'émergence de quartiers novateurs
- Encourager des stratégies de revitalisation et de redéveloppement des quartiers dévitalisés
- Promouvoir le potentiel d'accueil du territoire

ENVIRONNEMENT, GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES ET DE L'EAU

AUJOURD'HUI ...

- Un plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels intégré au schéma d'aménagement et de développement
- Les parcs nationaux du Mont-Saint-Bruno et des Îles-de-Boucherville constituent des acquis d'importance
- La création de grands parcs urbains témoignant de l'importance de la foresterie urbaine
- La réalisation de plans de conservation et de mise en valeur des boisés de Boucherville, Du Tremblay et de Brossard qui témoignent de l'intérêt à l'égard de la conservation de ces boisés de valeur
- La caractérisation des espèces menacées à l'intérieur de certains plans d'urbanisme
- Des projets d'architecture recensés comme étant des exemples de réussite éco-énergétique
- Des espaces verts nombreux, diversifiés et facilement accessibles
- Une diminution des émissions des gaz à effet de serre au sein de l'agglomération entre 1990 et 2006 (32 000 tonnes)
- La fragilité des milieux naturels, des ressources et des fonctions écologiques en raison du développement urbain
- Une accessibilité des milieux naturels et des berges du fleuve Saint-Laurent difficile à certains endroits
- Le morcellement des milieux naturels qui appartiennent à plusieurs propriétaires privés
- Des infrastructures présentes sur le territoire qui génèrent des quantités importantes de gaz à effets de serre et de pollution sonore, notamment dans les secteurs industriels lourds
- Des gestes proactifs concernant la gestion de l'eau et des matières résiduelles (Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR), gestion de l'eau, centre d'épuration des eaux, etc.)
- La mise en place d'une politique sur la gestion des cours d'eau et de la réglementation qui en découle

SCÉNARIO D'AVENIR

En 2035, la valeur écologique des écosystèmes est clairement reconnue, ce qui assure la protection et la conservation des milieux naturels. Une gestion intégrée de ces milieux assure une coordination parallèle entre le développement durable du territoire et la mise en valeur des sites naturels. La planification des quartiers habités se fait en symbiose avec les milieux naturels et la reconnaissance de leur valeur écologique.

Un réseau d'espaces verts et bleus, qui comprend le fleuve Saint-Laurent, les rivières (Saint-Jacques et aux Pins), les ruisseaux et autres plans d'eau, de même que les parcs, boisés et espaces verts, sont interconnectés et forment une interface dynamique au même titre qu'un écosystème à l'échelle de l'agglomération. Ce vaste réseau, accessible à la population, se prolonge au-delà des limites de l'agglomération, pour rejoindre les autres réseaux. Le mont Saint-Bruno, les îles de Boucherville, les grands boisés (Brossard, Boucherville, Du Tremblay) et les parcs urbains sont protégés par une collectivité qui reconnaît la valeur de leurs attributs. Des corridors écologiques unissent les grands ensembles boisés du territoire. Des centres d'interprétation de la nature sont présents sur le territoire et sensibilisent les différentes générations à l'importance des milieux naturels.

L'agglomération a atteint l'autonomie régionale en installant sur son territoire tous les équipements de gestion des matières résiduelles. La collecte à trois voies est instaurée partout sur le territoire de l'agglomération. La population recycle les matières putrescibles qui sont transformées en matière organique réutilisable et en énergie alimentant différentes infrastructures municipales.

ENVIRONNEMENT, GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES ET DE L'EAU

Enfin, une gestion intégrée de l'eau assure à tous une alimentation en eau potable de qualité, un traitement des eaux usées répondant aux normes ainsi que des plans de gestion des cours d'eau et des eaux de ruissellement adaptés aux changements climatiques.

COMMENT Y PARVENIR ?

- Assurer une gestion intégrée et équilibrée des milieux naturels et de l'eau
- Poursuivre l'identification des milieux naturels d'intérêt
- Sensibiliser la population à l'importance de la protection et de la mise en valeur des milieux naturels
- Mettre en application le Plan directeur de gestion des matières résiduelles
- Créer un réseau d'espaces verts et bleus à l'échelle de l'agglomération tout en le connectant avec les bois et corridors forestiers proposés par la CMM

PISTES D'ACTION

- Compléter l'inventaire et la caractérisation des milieux naturels d'intérêt
- Assurer la pérennité des boisés, corridors forestiers et autres milieux naturels d'intérêt (statut de propriété)
- Identifier les activités permises et les mesures de protection à l'intérieur des territoires d'intérêt écologique
- Assurer un maintien et la protection de la bande riveraine et de la plaine inondable des lacs et des cours d'eau
- Sensibiliser l'ensemble des acteurs et des partenaires à la complexité de la gestion, de la protection et de la mise en valeur des milieux naturels
- Poursuivre la mise en valeur des lacs, rivières et cours d'eau et y encourager l'accessibilité publique
- Encourager l'accessibilité publique aux cours d'eau. Identifier la pointe de la Voie maritime comme un point d'accès structurant au fleuve Saint-Laurent
- Encourager les villes liées à élaborer des politiques favorisant la plantation d'arbres dans les secteurs déficitaires de façon à améliorer la qualité de vie des résidents et réduire les îlots de chaleur et les nuisances associées aux voies de circulation
- Encourager la construction de bâtiments et d'ouvrages à haute valeur environnementale pour les nouveaux bâtiments, particulièrement les équipements institutionnels et publics
- Promouvoir l'application du Plan de gestion de l'eau, notamment par la gestion écologique des eaux de ruissellement
- Assurer la mise en œuvre du Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR)

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS DURABLES

AUJOURD'HUI ...

- La présence d'infrastructures majeures de transport (autoroutes, quatre ponts reliant Montréal, chemin de fer, aéroport) et d'une offre diversifiée de transport collectif (circuits d'autobus, métro, train de banlieue, terminus intermodaux, stationnements incitatifs, etc.)
- Une voie réservée pour autobus dans l'axe du pont Champlain qui a atteint ses limites de capacité et de fiabilité
- Un réseau cyclable important, mais surtout planifié pour la récréation et une part modale des transports en commun en croissance constante
- Une majorité du territoire urbanisé se situant à une distance inférieure à 350 mètres, soit environ 7 minutes de marche d'un parc de voisinage et de quartier
- Un réseau de transport collectif interrive utilisé au maximum de sa capacité
- Une population qui adopte un mode de vie de plus en plus actif (activités physiques de loisir/ transport actif)
- Certains axes de circulation structurants qui ne sont pas configurés pour assurer la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) par l'absence de trottoirs et une forte concentration véhiculaire
- Une ségrégation des fonctions résidentielles, économiques et de services favorisant la dépendance à l'automobile
- Une dispersion des principaux pôles d'emplois nuisant au développement efficient du transport collectif
- Une congestion automobile qui nuit à la mobilité interne et interrive des personnes et des marchandises
- Un réseau routier supérieur qui souffre de nœuds de congestion causant des débordements sur les réseaux locaux
- Une desserte interne en transport collectif déficiente, particulièrement dans l'axe nord-sud
- Une offre limitée de services du train de banlieue

SCÉNARIO D'AVENIR

L'agglomération de Longueuil est, dans son ensemble, de plus forte densité et les nouveaux quartiers se situent près des points d'accès et des corridors de transport collectif structurants, des équipements publics et des pôles multifonctionnels d'importance, et ce, afin d'encourager l'utilisation du transport collectif et réduire celle de la voiture.

Les modes de transport collectif sont variés et efficaces et divers modes de déplacement actif permettent à tous de se déplacer aisément au quotidien. En transport collectif, les liens qui convergent vers les points d'accès au transport collectif métropolitain (métro, SLR et trains de banlieue) sont optimisés de même que ceux nord-sud. Ces liens permettent de desservir de façon optimale la population travaillant sur l'île de Montréal et celle se dirigeant vers l'agglomération, tout en assurant le développement de pôles d'emplois à valeur ajoutée au sein même de l'agglomération.

Le nouveau mode de transport collectif lourd empruntant le pont Champlain et le prolongement du métro améliorent la fluidité des liens entre la rive sud de l'île de Montréal et les pôles d'emplois. Ces deux axes, ainsi que le train de banlieue, ont favorisé l'émergence de quartiers TOD et une densification graduelle des quartiers limitrophes à proximité des gares, stations et arrêts.

L'implantation d'un mode de transport collectif à capacité intermédiaire dans le cadre de la requalification du boulevard Taschereau et de la planification des boulevards Moïse-Vincent/Quartier a permis de favoriser la densification et la mixité des activités à leurs abords tout en facilitant les déplacements internes. Il en est de même pour le corridor Jacques-Cartier/Mortagne. Une planification, une localisation et une gestion adéquates des stationnements incitatifs et des voies réservées assurent un accès optimal pour tous au transport collectif tout en minimisant leurs impacts sur les milieux de vie limitrophes et traversés. Les principaux nœuds de congestion

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS DURABLES

ont été corrigés, soit par des réaménagements ou une part modale accrue du transport collectif et actif. Les pôles d'emplois, de commerces et services et les milieux de vie sont plus accessibles, attractifs et compétitifs.

Les voies de transport d'importance régionale et locale ont fait l'objet d'aménagements novateurs qui permettent une mobilité sécuritaire de la population et des marchandises. L'élargissement ou le réaménagement des autoroutes a permis l'implantation de corridors de transport collectif. Un design urbain approprié fait de la voirie locale des espaces publics sécuritaires et attrayants où plusieurs modes de déplacement cohabitent, favorisant ainsi la mobilité active.

COMMENT Y PARVENIR ?

- Augmenter la capacité et la fiabilité des liens de transport collectif interrives
- Créer des axes de transport structurants qui permettent un développement stratégique et optimal du territoire
- Augmenter la part modale du transport collectif et actif
- Créer une vitrine distinctive par la requalification d'une artère maîtresse : le boulevard Taschereau
- Améliorer l'efficacité de la desserte de transport en commun couvrant l'ensemble du territoire, à proximité des quartiers habités et des pôles d'emplois majeurs
- Promouvoir et adopter des nouveaux modes de déplacement (système léger sur rail, métro, trolley bus, etc.) réduisant l'utilisation de l'automobile et le niveau de polluants atmosphériques
- Améliorer la desserte en transport collectif des pôles d'emplois du territoire
- Planifier le renouvellement de la voirie en y favorisant l'intermodalité
- Intégrer les principes d'écomobilité dans les projets de développement et de redéveloppement

PISTES D'ACTION

- Promouvoir l'implantation d'un mode lourd de transport collectif (SLR ou autre) sur le pont Champlain, le prolongement du métro à Longueuil et l'augmentation de l'offre de service du train de banlieue
- Améliorer l'offre en transport collectif et la connectivité intra-agglomération
- Favoriser l'implantation d'infrastructures structurantes de transport collectif sur les boulevards Taschereau, Jacques-Cartier/Mortagne, Moïse-Vincent/Quartier, Roland-Therrien/Vauquelin/R-100/Clairevue
- Améliorer les accès routiers aux pôles d'emplois et repenser le partage de la voirie afin de permettre au transport collectif de mieux desservir ces secteurs et le territoire dans son ensemble
- Bonifier l'accès aux stations de métro et de SLR et aux gares de train de banlieue par le transport collectif et actif
- Compléter le développement du réseau cyclable et lui conférer une fonctionnalité active accrue
- Adapter la réglementation pour encourager l'arrimage entre la planification du transport collectif et l'aménagement du territoire
- Sensibiliser les entreprises envers les bénéfices du transport collectif et travailler à l'élaboration d'incitatifs favorisant la transition des habitudes de transport des travailleurs de l'auto solo vers les transports alternatifs
- Revoir, avec nos partenaires, les principes d'implantation et de gestion des stationnements incitatifs et des voies réservées afin de limiter leurs impacts auprès des résidents
- Limiter les nuisances sur la santé générées par les grandes infrastructures de transport
- Améliorer la sécurité des piétons à proximité des écoles, équipements publics, pôles d'emplois majeurs, résidences pour personnes âgées, gares, métro et îlots centraux sur les artères importantes
- Promouvoir la réfection et l'amélioration du réseau supérieur par, entre autres, la construction ou le réaménagement d'échangeurs (La Fayette, De Montarville, etc.) ou viaducs (Quartier, Edna-Maricourt, Moïse-Vincent, etc.) afin de diminuer la congestion et assurer la fluidité du transport collectif et des déplacements des individus et des marchandises

AGRICULTURE DURABLE

AUJOURD'HUI...

- Une zone agricole à proximité du plus important bassin de population de la province
- Des outils de gestion favorisant une remise en culture durable des terres
- Un morcellement foncier qui rend près de 1 300 hectares du territoire inaccessible
- Une relève entrepreneuriale qui demeure très difficile, plus particulièrement chez les exploitants traditionnels
- Une faible qualité visuelle de certains axes et chemins agricoles
- L'existence du règlement sur les exploitations agricoles (REA) qui limite la remise en culture de terres en friche
- Malgré la superficie importante du territoire agricole (32,5 %), l'agriculture occupe une faible proportion de la main-d'œuvre et génère des revenus peu substantiels par rapport aux autres secteurs d'activités et à d'autres secteurs agricoles similaires
- Une spéculation foncière et immobilière qui fait pression sur le territoire
- Un projet porteur de l'Institut de recherche en développement agroenvironnemental (IRDA)
- Une planification agricole intégrée: le projet Continuum ville-campagne
- La présence de vastes espaces naturels protégés qui oblige une pratique agricole adaptée

SCÉNARIO D'AVENIR

Une agriculture protégée de toutes formes de développement pouvant nuire à sa pérennité par un positionnement politique clair, une occupation dynamique du territoire et une coopération des partenaires. Grâce au Plan de développement de la zone agricole, la zone agricole et les activités qui en découlent se développent de manière durable, améliorent le cadre de vie et le mieux-être de la population et favorisent une plus grande sécurité alimentaire. L'agriculture de l'agglomération est multifonctionnelle : elle permet, entre autres, la production d'aliments et la création de paysages de qualité, elle est un lieu éducatif évolutif où émergent de nouvelles pratiques culturelles éco-responsables et elle assure la protection de la biodiversité.

La zone agricole n'est plus morcelée, ce qui la rend davantage compétitive, attractive et productive. L'agriculture, dans son ensemble, participe à la reconnaissance des produits locaux et régionaux de même qu'au développement régional. Un circuit agrotouristique met en valeur les entreprises agricoles tout en contribuant à la visibilité et au développement de l'économie régionale. Ses produits sont principalement destinés à répondre aux besoins et aux attentes de la collectivité, et ce, tant aux niveaux alimentaire, environnemental que de la qualité de vie, par le biais des marchés publics, des restaurants et des commerces alimentaires locaux.

Les producteurs agricoles adoptent une nouvelle culture entrepreneuriale et développent des créneaux innovants et complémentaires à l'agriculture traditionnelle, adaptés au contexte périurbain de l'agglomération, qui la démarquent. Grâce à la recherche des institutions locales, à la participation des partenaires et à l'appui de programmes de soutien et de recherche, la production de chaînes de valeur adaptées à l'environnement de l'agglomération est, notamment, une spécialité de l'agglomération.

Les techniques d'exploitation de la terre sont écoresponsables. L'agriculture s'effectue selon des pratiques innovantes, de façon à minimiser les impacts environnementaux sur le sol, les cours d'eau et la santé des citoyens.

La dimension commerciale, lucrative et de loisirs de l'agriculture urbaine encourage les citoyens à s'associer à la production locale par le biais de potagers privés, de jardins communautaires et de toits verts.

L'agriculture est soutenue par une industrie bioalimentaire locale et régionale dynamique favorisant la transformation et la mise en marché de ses produits.

AGRICULTURE DURABLE

COMMENT Y PARVENIR ?

- Confirmer la pérennité de l'agriculture et la protéger de l'intrusion d'usages nuisibles à son intégrité et à ses fonctions
- Encourager le regroupement, la synergie des actions et la concertation des acteurs du milieu agricole (IRDA, CDBAL, UPA, producteurs, etc.)
- Compléter le remembrement des terres agricoles afin d'assurer leur remise en culture
- Encourager de nouvelles pratiques culturales plus durables, ayant de faibles conséquences sur l'environnement et la collectivité
- Mettre en application un Plan de développement de la zone agricole (PDZA)

PISTES D'ACTION

- Actualiser la planification actuelle de la zone agricole (Continuum ville-campagne) par l'élaboration d'un Plan de développement de la zone agricole
- Assister la Ville de Longueuil dans la réalisation du projet pilote de l'Éco-territoire 21 agricole
- Élaborer une stratégie de développement des activités agricoles dans un contexte périurbain
- Favoriser le maillage entre les entreprises agricoles et agrotouristiques et les canaux de distribution locaux
- Soutenir la stratégie agroalimentaire du Conseil de développement du bioalimentaire de l'agglomération de Longueuil (CDBAL)
- Établir un plan de promotion et de signalisation (signature unique) des activités agricoles et d'agrotourisme
- Établir un plan de promotion pour accueillir de nouveaux producteurs agricoles
- Encourager l'agriculture urbaine
- Aménager l'espace de façon cohérente en prenant en compte les panoramas, les immeubles construits et les cultures à valoriser
- Utiliser le réseau des marchés publics de l'agglomération comme interface entre les milieux urbains et agricoles
- Élaborer un plan de gestion (entretien) des cours d'eau et assurer son suivi par l'engagement d'une ressource dédiée
- Mettre en œuvre une stratégie de développement et de diversification des activités agricoles
- Mettre en place des mesures visant à améliorer la qualité des paysages agricoles
- Reconnaître l'Agglomération comme intervenant prioritaire dans la gestion et le développement du milieu agricole

ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE

AUJOURD'HUI...

- Un taux de chômage inférieur à l'agglomération de Montréal et du Grand Montréal
- Un taux de diplomation universitaire le plus élevé après l'agglomération de Montréal chez les 25 à 64 ans
- 9,3 % des emplois totaux du territoire de la CMM, un des plus hauts taux après l'agglomération de Montréal
- Près de 65 % des emplois dans le secteur institutionnel
- La présence de commerces et d'artères commerciales de quartier
- Un nombre de ménages propriétaires le plus faible par rapport aux autres entités de la CMM après celui de l'agglomération de Montréal
- Un nombre important de ménages propriétaires qui ont un taux d'effort de 30 % et plus pour se loger (presque aussi important que pour l'agglomération de Montréal)

Des pôles et axes économiques structurants :

Pôle central de Longueuil et éco-parc industriel de Saint-Bruno-de-Montarville

- Des activités et infrastructures (gares, aéroport) qui sont motrices de développement économique
- Des terrains industriels vacants présentant un fort potentiel et bénéficiant d'une localisation géographique stratégique
- Un important secteur à redévelopper, voué à la fonction résidentielle et pouvant être conçu selon les principes d'un TOD
- Une grande partie des terrains industriels gérée par un organisme paramunicipal

Place Charles-Le Moyne

- Des activités et infrastructures existantes motrices de développement économique (métro, hôtel, bureaux, commerces, logements, universités)
- Des terrains de stationnement et un vaste secteur pouvant être développés et redéveloppés
- Une localisation avantageuse près des grands axes routiers
- Un pôle constituant un centre névralgique de l'activité économique de l'agglomération

Boulevard Taschereau / avenue Panama

- Un axe économique majeur à l'échelle métropolitaine, à fort potentiel de redéveloppement
- Présence d'un pôle d'emplois et d'un stationnement incitatif au secteur Panama
- Stratégiquement localisé pour relier le pôle Panama à la Place Charles-Le Moyne
- Des superficies commerciales qui confèrent au boulevard Taschereau un fort pouvoir d'attraction

Le Quartier DIX30

- Une localisation stratégique enviable offrant une vitrine commerciale face aux autoroutes 10 et 30 et un rayonnement supra-régional
- Un pôle multifonctionnel concentrant commerces et services, toujours en développement

ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE

Secteur des Promenades St-Bruno

- Un pôle à fonction commerciale prédominante profitant d'une localisation stratégique enviable au carrefour de l'autoroute 30 et de la route 116
- Un potentiel de développement à des fins multifonctionnelles sur les territoires de Saint-Bruno-de-Montarville et de Longueuil

Pôle d'emplois Longueuil/Boucherville

- Un secteur reconnu comme pôle d'emplois industriels et tertiaires important à l'échelle du Montréal
- Un secteur industriel n'offrant plus de capacité d'accueil

SCÉNARIO D'AVENIR

L'agglomération de Longueuil est reconnue comme un pôle d'emplois majeur au sein de la CMM et de la Rive-Sud. Ses emplois sont accessibles pour tous grâce à un réseau de transport collectif et actif structuré qui permet à la population de s'y rendre en utilisant un moyen de déplacement alternatif à l'automobile.

L'activité économique liée aux commerces demeure intense grâce à la complémentarité des pôles et axes commerciaux qui sont maintenant à maturité et ont un rayonnement au-delà des limites de l'agglomération. Le Quartier DIX30, les Promenades St-Bruno, le Carrefour de la Rive-Sud ainsi que le boulevard Taschereau revitalisé continuent d'être les piliers du commerce de détail dans l'agglomération.

La Place Charles-Le Moyne et les pôles Panama et DIX30 constituent des pôles multifonctionnels générant une activité économique intense.

Un large bassin d'emplois permet à une main-d'œuvre qualifiée d'intégrer le marché de l'emploi. La présence de regroupements d'entreprises à haute valeur ajoutée, tels que l'aéronautique, le bioalimentaire et les métaux, assurent un développement de l'économie axé sur les nouvelles technologies. Le développement du secteur d'emplois tertiaires permet à l'agglomération de diversifier son bassin d'emplois tout en développant à la fois son expertise du savoir et de la formation.

Le redéveloppement et la densification des secteurs industriels sont également mis de l'avant afin de parer à la pénurie de terrains industriels. L'accent est mis sur les entreprises à besoins réduits en superficie de terrain et à forte concentration d'emplois, surtout près des corridors de transport collectif. Le pôle d'emplois Longueuil – Boucherville maintient son rôle structurant en termes d'emplois dans l'agglomération et le Grand Montréal.

Plusieurs services connexes sont localisés à proximité des secteurs d'emplois ce qui permet d'offrir des services diversifiés, tout en créant des pôles d'activités mixtes.

L'aéroport s'est positionné à des fins complémentaires aux activités des autres aéroports de la région métropolitaine, ce qui lui confère un rôle déterminant dans la dynamique économique de l'agglomération.

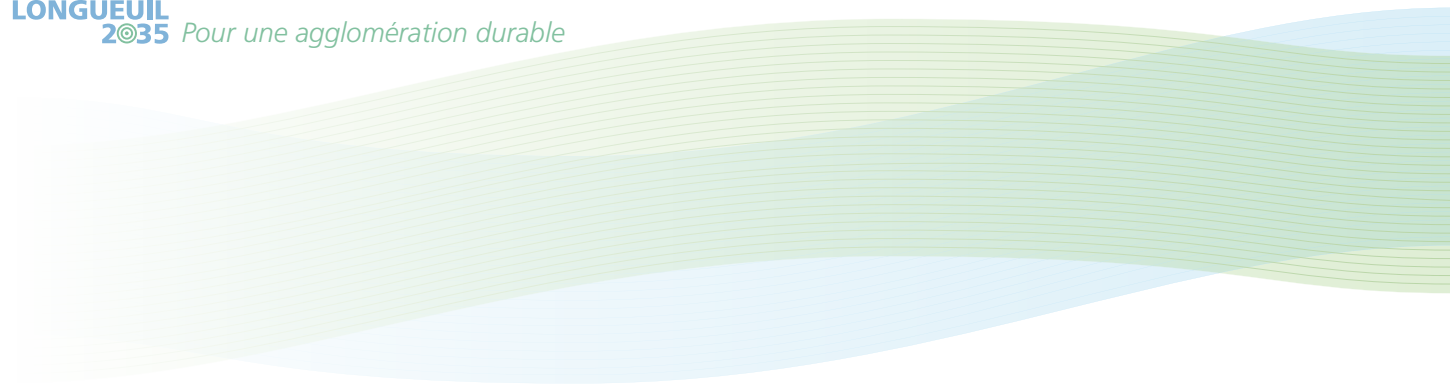
ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE

COMMENT Y PARVENIR ?

- Favoriser la réalisation de projets structurants et novateurs afin de développer l'économie régionale
- Miser et intensifier nos actions sur les nouvelles technologies et les créneaux à fort contenu technologique pour que l'agglomération se distingue à l'échelle de la CMM, voire même de la province
- Assurer l'accessibilité par le transport collectif aux entreprises génératrices d'emplois
- Favoriser la formation professionnelle adaptée aux besoins des entreprises
- Diversifier les pôles d'emplois existants dans le but de créer une mixité au sein des pôles d'activités majeurs
- Poursuivre nos efforts sur les créneaux d'enrichissement collectif telles les grappes de l'aéronautique, du bioalimentaire et des métaux

PISTES D'ACTION

- Améliorer les accès routiers aux parcs industriels et leur desserte par le transport collectif
- Accroître les efforts de promotion et de développement dans les créneaux industriels et tertiaires ciblés. Miser sur leur diversification
- Établir une vision d'avenir des activités de l'aéroport en complémentarité avec les autres aéroports de la région métropolitaine
- Favoriser la diversification et la densification des zones industrielles par un ratio emplois/terrain élevé, surtout dans les aires d'influence des corridors de transport collectif structurants
- Reconnaître la zone agricole comme une composante de l'économie longueuilloise et assurer sa mise en valeur à des fins agricoles
- Renforcer et consolider les concentrations commerciales et de services existantes en maintenant leur notion de complémentarité
- Revitaliser les artères commerciales traditionnelles où subsiste un potentiel commercial et requalifier celles qui en n'ont plus
- Positionner les entreprises d'économie sociale comme un complément positif à l'entreprise privée



DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

AUJOURD'HUI...

- Certaines villes liées qui se sont dotées de politiques familiales, de plans d'action à l'égard des personnes handicapées, de plans de développement social et communautaire
- Une augmentation de la population prévue d'environ 27 000 ménages d'ici 2024, ce qui constitue une opportunité de développement et de redéveloppement
- Une augmentation du nombre d'immigrants dont on devra assurer l'intégration
- Le processus normal de vieillissement qui est observable sur le territoire
- Une augmentation du nombre de ménages comportant une seule personne et une diminution des ménages formés d'un couple avec enfant(s)
- La mixité sociale, économique et culturelle est réduite, voire même absente de certains secteurs des villes liées
- Une croissance du nombre de ménages la plus faible par rapport aux autres entités de la Communauté métropolitaine de Montréal

SCÉNARIO D'AVENIR

Les quartiers qui forment les villes liées de l'agglomération sont conviviaux et attractifs. Chacun peut trouver le logement dont il a besoin en fonction de ses attentes et de ses moyens. La diversité des mises en chantier et la disponibilité des logements permettent de satisfaire les besoins de la population.

Les personnes plus âgées bénéficient d'un tremplin entre la maison unifamiliale et la résidence pour personnes autonomes et semi-autonomes tandis que les jeunes ménages peuvent accéder à la propriété grâce à des logements plus abordables et adaptés à leurs besoins.

La diversité culturelle est omniprésente au sein du territoire et la structure d'accueil mise en place permet aux nouveaux arrivants d'intégrer le marché de l'emploi et la vie communautaire plus facilement tout en bénéficiant de services sociaux et de santé améliorés. Cette structure, supportée par un partenariat entre les milieux communautaire et municipal, permet aux immigrants d'échanger avec d'autres sur leur expérience vécue en tant que nouvel arrivant et du même coup, de partager leur culture avec la population.

Par son multiculturalisme, sa mixité sociale et son ouverture, l'agglomération offre une variété d'événements communautaires en tous genres qui encouragent les échanges entre les citoyens.

L'action communautaire est reconnue et soutenue.

DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

COMMENT Y PARVENIR ?

- Diversifier l'offre de logements locatifs et privés afin de garantir à la collectivité l'accès à un logement décent et de qualité (personnes âgées, jeunes familles, retraités, etc.)
- Concevoir des projets de développement favorisant la mixité sociale, économique et culturelle

PISTES D'ACTION

- Contribuer au développement du parc de logements abordables
- Faire les représentations nécessaires auprès du gouvernement pour exiger un pourcentage minimum de logements abordables dans les grands projets de développement ou de redéveloppement
- Assurer la mise en œuvre de la Politique sur le logement social de l'agglomération
- Encourager les normes urbanistiques et de construction qui permettent la réalisation d'unités de logements de qualité
- Encourager la mise sur pied de programmes d'aide à l'acquisition, à la rénovation et à la revitalisation résidentielles
- Encourager l'achat et la rénovation d'immeubles locatifs du secteur privé
- Soutenir les projets communautaires et de logement abordable dans le cadre de la démarche de revitalisation intégrée (RUI)
- Diversifier l'offre de logements et reconnaître les nouvelles tendances d'habitation, notamment pour l'occupation familiale et les services à domicile
- Intégrer aux outils de planification des priorités d'intervention axées sur la mixité sociale

DÉVELOPPEMENT CULTUREL ET RÉCRÉOTOURISTIQUE

AUJOURD'HUI...

- La présence de grands équipements culturels régionaux et suprarégionaux qui confirment le rôle de l'agglomération comme pôle majeur (Rive-Sud)
- Un concept récréotouristique émanant d'une vision globale intégrée au schéma d'aménagement et de développement
- Des actions concrètes et des moyens de mise en œuvre pour la protection, la conservation et la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel
- Deux tronçons de la Route verte sur le territoire
- Des études de caractérisation du patrimoine qui permettent de distinguer les typologies architecturales existantes de même que la structure urbaine
- Une application de règlements qui témoigne des efforts alloués par les différentes villes liées afin de préserver le patrimoine architectural d'intérêt
- Un potentiel touristique sous-développé et des efforts de développement et de planification du récréotourisme peu soutenus
- Un territoire riche, qui comporte des attraits diversifiés (naturel, bâti, loisir, agricole)
- Un réseau récréatif discontinu et une notion de paysage identitaire absents des différents documents de promotion et de la réglementation
- La caractérisation des sites archéologiques (vestiges matériels, objets et structures) qui permet de les protéger et de préserver leur authenticité
- La reconnaissance de certains espaces voués à l'agriculture à titre de patrimoine paysager (projet de Continuum ville-campagne), illustrant la volonté de l'agglomération à se démarquer quant à la mise en valeur d'éléments patrimoniaux significatifs

SCÉNARIO D'AVENIR

Avec son réseau vert et bleu consolidé et reconnu, l'agglomération propose des activités de loisirs et de tourisme qui mettent en valeur ses attributs naturels, culturels et paysagers tels que le mont Saint-Bruno, les îles de Boucherville, le fleuve Saint-Laurent, les boisés de Brossard, de Boucherville et Du Tremblay et les noyaux villageois.

Les infrastructures récréotouristiques, les parcs et espaces verts sont bien développés et attirent une clientèle locale, régionale et métropolitaine, laquelle s'est approprié le réseau récréotouristique de l'agglomération. La promotion de ces vastes espaces naturels et des activités récréotouristiques qui en découlent fait de l'agglomération une destination prisée dans la région métropolitaine.

La population est sensibilisée à la valeur du patrimoine matériel et immatériel présent sur le territoire. La préservation et la conservation passent par la reconnaissance du patrimoine à titre d'élément à valeur ajoutée. Le patrimoine bâti, paysager, archéologique et religieux est le fondement de l'identité de chaque ville liée. La planification et le développement du territoire respectent le patrimoine existant tout en le faisant transcender à travers le temps.

L'agglomération, grâce à ses équipements et événements à caractère culturel, présente une offre variée d'activités tant pour ses citoyens que pour une clientèle régionale attirée par le rayonnement des productions de haut niveau. Ces installations et événements culturels sont devenus un axe de développement culturel et économique majeur pour l'agglomération.

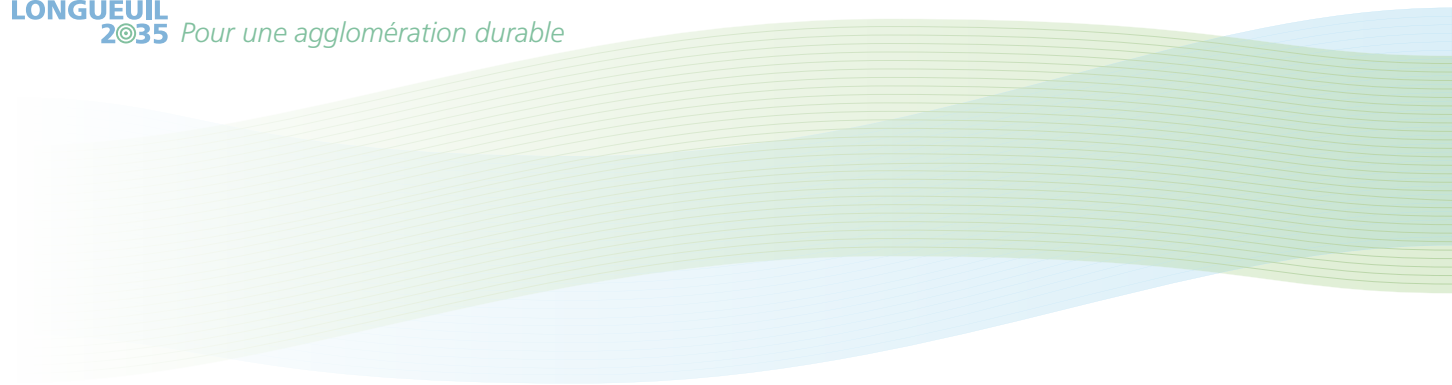
DÉVELOPPEMENT CULTUREL ET RÉCRÉOTOURISTIQUE

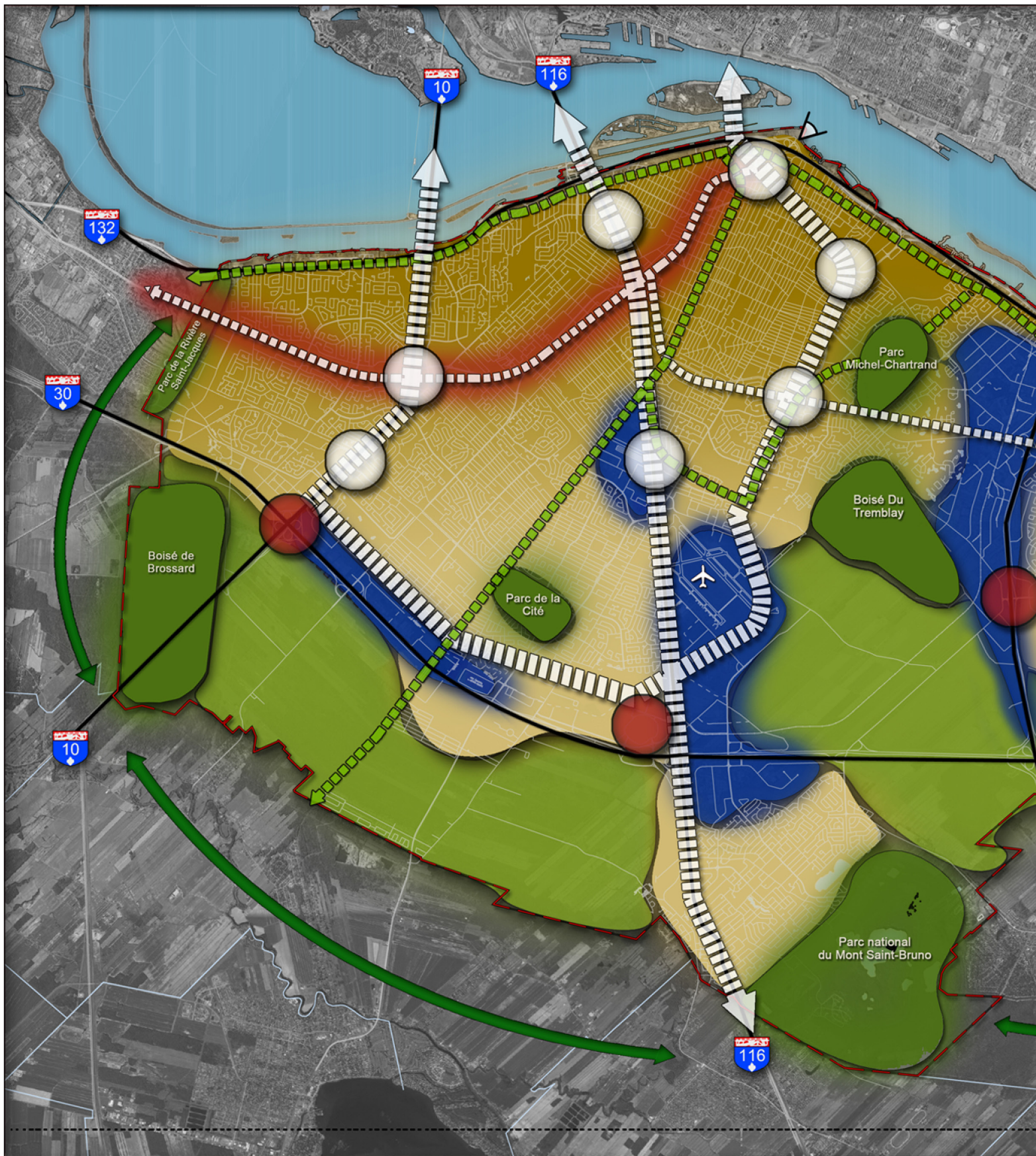
COMMENT Y PARVENIR ?

- Consolider la desserte en équipements sportifs, récréatifs et culturels
- Consolider le réseau vert et bleu en le rendant accessible par des liens cyclables, pédestres et de transport en commun
- Assurer la promotion d'un produit culturel et récréotouristique original et bien défini
- Appuyer les organismes mandataires afin de mettre en place les infrastructures, les équipements d'appui à l'animation et au développement de la culture et du récréotourisme

PISTES D'ACTION

- ▶ Améliorer l'accès aux berges et autres milieux naturels
- ▶ Relier les principaux sites d'intérêt au réseau récréatif
- ▶ Assurer l'application d'outils et de règlements appropriés au contexte des secteurs d'intérêt reconnus
- ▶ Développer des outils de sensibilisation et de diffusion des attraits culturels et récréotouristiques
- ▶ Promouvoir le réseau récréatif comme élément identitaire du territoire (Route verte et sentier cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire)
- ▶ Valoriser des liaisons cyclables entre les parcs et espaces verts d'intérêt de l'agglomération (parcs nationaux, grands parcs urbains, grands boisés urbains et périurbains, etc.)
- ▶ Réaliser une étude visuelle du territoire qui déterminera les paysages identitaires de l'agglomération et adopter des mesures de protection et de mise en valeur de ces derniers







Énoncé de vision stratégique 2035





Vers le nouveau schéma d'aménagement et de développement
Axes prioritaires d'organisation spatiale

Légende :


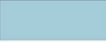


Corridors de transport

-  Collectif
-  Récréatif

Pôles de consolidation

-  Pôle multifonctionnel
-  Pôle multifonctionnel à dominance commerciale
-  Boulevard Taschereau
-  Pôle d'emploi




Secteurs environnementaux

-  Parc national, urbain et boisé
-  Réseau fluvial
-  Fenêtre fluviale
-  Corridor faunique

Agriculture périurbaine

-  Secteur de mise en valeur agricole

Symboles

-  Limite de l'agglomération de Longueuil
-  Autoroute
-  Aéroport
-  Milieux de vie

ORIENTATIONS POUR LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

■ UN AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE, AXÉ SUR UNE UTILISATION RATIONNELLE DE L'ESPACE

Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

La consolidation, la densification, les aires de *Transit Oriented Development* (TOD), la revitalisation, la requalification, la mixité des usages, le redéveloppement, le périmètre d'urbanisation, les pratiques innovantes, etc.

■ UNE VISION ENVIRONNEMENTALE INTÉGRÉE ASSURANT UN ÉQUILIBRE ENTRE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DES ÉCOSYSTÈMES

Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

Les milieux naturels, le récréotourisme, les corridors écologiques, la trame verte et bleue, l'accès aux rives, les paysages emblématiques, la gestion de l'eau, la gestion des matières résiduelles, la réduction des GES, etc.

■ DES AXES DE TRANSPORT STRUCTURANTS PERMETTANT UNE DESSERTE ET UNE GESTION OPTIMALE DES MODES DE TRANSPORT

Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

L'arrimage transport collectif/aménagement, le transport collectif, la mobilité active, les liens interrives, les liens intra-agglomération, le transport des marchandises, le réseau supérieur, etc.

■ UNE AGRICULTURE PRIORISÉE ET MISE EN VALEUR DE FAÇON INNOVANTE, VIABLE ET SAINTE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES CITOYENS

Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

Le PDZA, le remembrement, l'IRDA, la recherche et développement, les infrastructures vertes, le bioalimentaire, la politique foncière, le périmètre d'urbanisation, la promotion de l'agrotourisme, l'agriculture de proximité, etc.

■ UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE AXÉE SUR DES PÔLES D'EMPLOIS COMPLÉMENTAIRES DYNAMIQUES

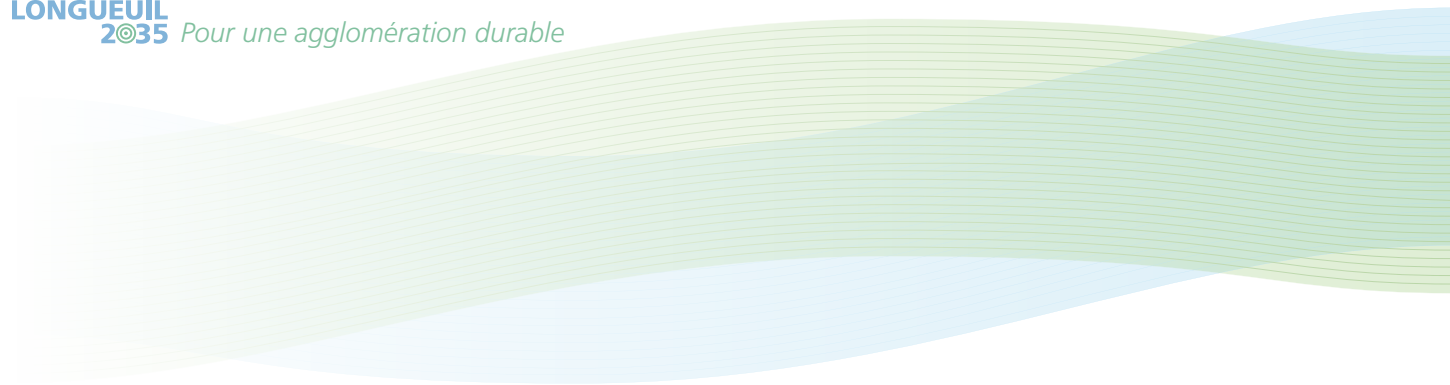
Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

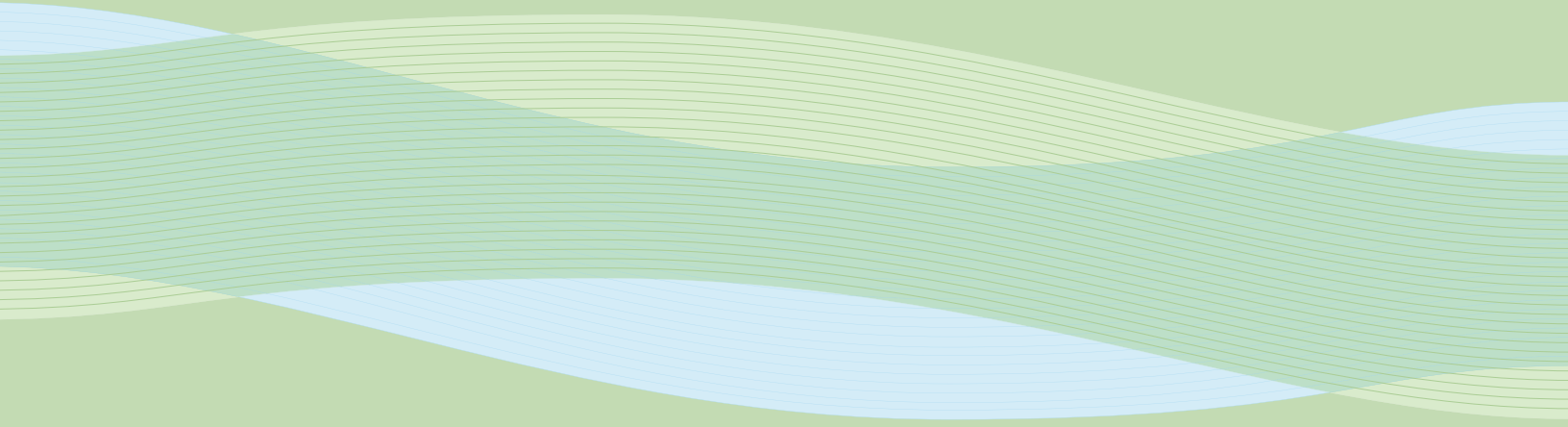
Six pôles, le boulevard Taschereau, la desserte des pôles, la multifonctionnalité, la complémentarité, les grappes industrielles, la technologie, l'économie sociale, etc.

■ DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ POUR LES CITOYENS, VALORISANT LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL, SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

Les objectifs découlant de cette orientation pourront porter sur :

Le patrimoine, les équipements culturels, la sécurité, le logement, la famille, l'immigration, etc.





Imprimé sur papier 100 % recyclé, fabriqué au Québec.