



SCHÉMA
D'AMÉNAGEMENT
ET DE
DÉVELOPPEMENT

Longueuil 2035
Pour une agglomération durable

Boucherville
Brossard
Longueuil
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Lambert



ACQUIS



AGRICULTURE



ENVIRONNEMENT



CROISSANCE
ET TRANSPORT
COLLECTIF



MILIEU DE VIE



ÉCONOMIE



UNE VISION D'AVENIR COMMUNE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE NOTRE AGGLOMÉRATION

Se doter d'une vision stratégique commune pour un développement durable et harmonieux de notre territoire, telle est la prémisse qui a guidé l'élaboration du premier *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil*. Cet outil de planification structurant orientera nos actions et nos décisions au cours des prochaines années. Fruit du travail concerté des élus des cinq villes de l'agglomération, des organismes et des citoyens, ce document phare définit la façon dont nous concevons le développement de notre agglomération, qui regroupe 425 000 citoyens, et qui s'étend sur près de 310 km².

Ce document contient des objectifs ambitieux qui visent à développer le territoire tout en protégeant l'environnement, à orienter la croissance vers le transport en commun et à rehausser la qualité de vie des citoyens. Le Schéma préconise notamment la protection de plus de 20% du territoire de l'agglomération, assurant ainsi la conservation et la mise en valeur d'écosystèmes d'intérêt. Cette proportion dépasse celle requise par le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal, auquel notre Schéma doit se conformer. Aussi, afin de stimuler la mise en place de réseaux de transport actif et collectif, le Schéma prévoit que le développement de 40% des nouvelles habitations et des grands générateurs de déplacements sera orienté vers les axes de transport en commun. En somme, il établit le cadre sur lequel s'appuyer pour que l'on puisse façonner ensemble l'avenir de notre agglomération.

Je tiens à remercier celles et ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation du Schéma, dont mesdames Lorraine Guay-Boivin et Isabelle Bérubé, qui ont coprésidé la Commission de l'environnement et de l'aménagement de l'agglomération de Longueuil durant l'élaboration de cet outil de planification. Un merci spécial à tous les fonctionnaires impliqués et aux élus membres de la Commission, pour leur travail et leur engagement : Josée Latendresse, Sylvie Parent, Nathalie Boisclair, Benoît L'Écuyer, Xavier Léger, Stéphane Richer, Anne Barabé, Alexandre Plante et Boris Chassagne.

Bonne lecture!

Caroline St-Hilaire
Mairesse de Longueuil



QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ?

C'est un document de planification établissant les lignes directrices de l'organisation physique de l'agglomération de Longueuil permettant de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des villes liées la composant, du gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Il est conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement économique, social et environnemental.

Le *Schéma d'aménagement et de développement* (ci-après nommé Schéma) contient, entre autres, les orientations d'aménagement, les grandes affectations du sol ainsi que les dispositions réglementaires minimales devant être intégrées au plan d'urbanisme et aux règlements d'urbanisme des villes liées de l'agglomération de Longueuil.

SOMMAIRE

La compétence de la Ville de Longueuil (agglomération) en matière de planification régionale est conséquente aux réorganisations du territoire municipal de 2002 et 2006 (fusions et défusions) alors que la Ville de Longueuil (2002-2005) s'est vue confier, à la suite de l'intégration de l'ancienne Municipalité régionale de comté (MRC) de Champlain et de portions des MRC de Marguerite-D'Youville (Boucherville) et de La Vallée-du-Richelieu (Saint-Bruno-de-Montarville), la responsabilité de la planification régionale de son nouveau territoire et, à cet effet, de maintenir un Schéma d'aménagement et de développement.

RÉVISION DU SCHÉMA POUR FINS DE CONCORDANCE — UN CHOIX D'AGGLOMÉRATION

Le 12 mars 2012 entrait en vigueur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Selon les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*, les MRC et agglomérations doivent conformer leur Schéma au PMAD à l'intérieur d'un délai de deux ans. Puisque cette même loi oblige également les MRC et agglomérations à réviser régulièrement leur Schéma, l'agglomération de Longueuil a opté pour une révision complète de son document. Il s'agit donc du premier véritable Schéma de l'agglomération et l'un des premiers de troisième génération au Québec.



CONSULTATIONS PUBLIQUES

À l'écoute de sa population et soucieuse que ce nouveau Schéma réponde aux défis de planification devant la mener à l'horizon de 2035, l'agglomération a précédé l'adoption du premier projet du Schéma d'une réflexion et d'une démarche de participation citoyenne. Ainsi, elle s'est notamment dotée d'une vision stratégique en plus de tenir des soirées publiques d'information portant sur différents enjeux et sur la version préliminaire des orientations d'aménagement et du concept d'organisation spatiale du futur Schéma. De plus, deux soirées publiques de consultation portant sur le deuxième projet du Schéma ont permis de bonifier la version définitive adoptée le 27 avril 2016. Cependant, pour faire suite à la réception de l'avis du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, et conformément aux dispositions de la LAU, une version ultime du Schéma intégrant les modifications demandées a été adoptée le 20 octobre 2016.

Il est à préciser que divers plans adoptés par le conseil d'agglomération (Plan de mobilité et de transport, Plan de développement de la zone agricole, etc.) ou des partenaires de l'agglomération (Plans directeurs de l'eau, Plan quinquennal de développement de la Conférence régionale des élus, Plan stratégique du Réseau de transport de Longueuil (RTL), etc.) ont alimenté le contenu du Schéma.

LES SIX GRANDES ORIENTATIONS

Les grandes orientations contribuent à façonner le territoire. Celles-ci se déclinent en deux grands volets. Le premier met d'abord en relief les acquis (les assises) à consolider et à mettre en valeur, et le second définit les éléments qui permettront de mieux orienter la croissance. Les six grandes orientations d'aménagement du Schéma, assorties d'objectifs et de moyens de mise en œuvre visant leur réalisation, se conjuguent et prennent forme dans l'espace pour définir le concept d'organisation spatiale.

VOLET 1

LES ASSISES TERRITORIALES : ASSURER LES BASES DE L'AGGLOMÉRATION

ORIENTATION 1

Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis en :

- définissant et complétant les réseaux urbains;
- assurant l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées;
- protégeant et en mettant en valeur les composantes patrimoniales, archéologiques et paysagères;
- considérant les installations en services collectifs comme des composantes importantes des milieux de vie;
- mettant en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels du territoire dans une perspective récréotouristique;
- identifiant le périmètre d'urbanisation.

ORIENTATION 2

Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine pour ses citoyens et l'environnement en :

- confirmant la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole;
- remettant en culture au moins 425 hectares de terres agricoles d'ici 2035, soit une hausse de 10% de la superficie actuellement cultivée;
- encourageant les pratiques agricoles minimisant les impacts sur les ressources eau et sol et sur la santé des citoyens;
- améliorant la qualité des paysages et du patrimoine bâti agricole;
- encourageant les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité;
- encourageant l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie;
- favorisant la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération.

ORIENTATION 3

Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre le développement du territoire et la mise en valeur des écosystèmes en :

- protégeant d'ici 2035 au moins 20 % du territoire à des fins de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt;
- améliorant la qualité environnementale des milieux de vie et des cours d'eau;
- protégeant et en mettant en valeur les rives, le littoral et les plaines inondables;
- assurant la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle de ses écosystèmes;
- assurant une gestion optimale des matières résiduelles et des neiges usées.

VOLET 2

L'AGGLOMÉRATION EN MOUVEMENT :
ENCADRER LA CROISSANCE

ORIENTATION 4

Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant en :

- assurant, à l'échelle de l'agglomération, une desserte optimale du territoire en transport en commun structurant;
- assurant une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en commun par le réseau de déplacement actif;
- dirigeant au moins 40% des nouveaux logements et de grands générateurs de déplacement vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant;
- dirigeant les activités à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les points d'accès au transport en commun structurant.

ORIENTATION 5

Une agglomération qui consolide son territoire en :

- optimisant l'occupation du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant;
- assurant l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants;
- concevant des milieux de vie inclusifs et répondant aux besoins de tous.

ORIENTATION 6

Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques en :

- maintenant et en renforçant le rôle économique de l'agglomération au sein du territoire métropolitain;
- optimisant les espaces industriels pour pallier la rareté des terrains vacants.

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale schématise les principales composantes territoriales jouant un rôle structurant sur le plan de l'aménagement. Il est porteur des grandes orientations et traduit de manière générale les enjeux et objectifs de développement et d'aménagement du Schéma. Enfin, il indique les composantes du territoire à prioriser et illustre en quelque sorte la vision 2035 de l'agglomération.

LES ACQUIS À CONSOLIDER ET À METTRE EN VALEUR

MILIEUX DE VIE

- une offre résidentielle variée et complémentaire;
- une compacité accrue aux points d'accès au transport en commun structurant et au sein des ensembles urbains d'importance;
- de nouveaux quartiers à l'échelle humaine et planifiés et développés en fonction des transports actif et collectif et des infrastructures et services existants;
- une optimisation du territoire tenant compte de la spécificité des milieux;
- une mixité des fonctions et une cohabitation harmonieuse des divers usages;
- des secteurs anciens revitalisés.

NOYAU VILLAGEOIS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

- un renforcement du positionnement commercial, touristique ou récréatif de ces noyaux;
- une valorisation de leur caractère patrimonial, architectural, urbanistique et paysager;
- une consolidation de leur caractère animé tout en préservant leur dimension humaine et leur spécificité.

SECTEURS DE MISE EN VALEUR AGRICOLE

- une agriculture multifonctionnelle, écoresponsable, dynamique, novatrice, diversifiée et accessible;
- une cohabitation harmonieuse avec les secteurs urbanisés adjacents et les écosystèmes d'intérêt;
- une confirmation de son rôle au sein de l'économie de l'agglomération;
- une agriculture urbaine compatible et complémentaire.



ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT ET CONNECTIVITÉ

- une protection et une mise en valeur des écosystèmes d'intérêt de l'agglomération;
- un réseau interconnecté d'ensembles naturels protégés et mis en valeur;
- un équilibre entre le développement et la protection et la mise en valeur des écosystèmes;
- une valorisation des ensembles naturels, notamment par la Trame verte et bleue de la CMM et le corridor forestier du mont Saint-Bruno.

CORRIDORS RIVERAINS

- une mise en valeur des berges du Saint-Laurent et des autres cours d'eau de l'agglomération par une plus grande accessibilité publique, visibilité et promotion;
- une protection des bandes riveraines permettant, entre autres, l'amélioration de la qualité de l'eau et des écosystèmes et assurant une interconnexion entre les écosystèmes d'intérêt;
- un fleuve plus accessible et mis en valeur à des fins récréatives et récréotouristiques.

LES ÉLÉMENTS DU TERRITOIRE À OPTIMISER EN PRIORITÉ

GRANDS PÔLES MULTIFONCTIONNELS (AIRES TOD)

- des modèles de développement inspirés des principes TOD et des villes durables et compactes axés sur les transports collectif et actif;
- une densité accrue concentrée à l'intérieur d'un rayon raisonnable des points d'accès au transport en commun structurant;
- des secteurs aux aménagements attractifs et à la qualité de vie élevée.

GRANDS PÔLES MULTIFONCTIONNELS À DOMINANCE COMMERCIALE

- des pôles consolidés confirmant leur positionnement commercial suprarégional;
- une diversification des fonctions urbaines intégrant commerces, bureaux, divertissement et habitations;
- une accessibilité en transport en commun et des aménagements conviviaux pour les déplacements actifs.

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE (SUITE)

AXES MULTIFONCTIONNELS STRUCTURANTS (BOULEVARD TASCHEREAU)

- une consolidation à des fins multifonctionnelles favorisant une offre résidentielle et davantage de bureaux, notamment aux points d'accès de transport en commun;
- un corridor de transport et un milieu de vie au cœur des quartiers qu'il traverse et mieux pensé pour les déplacements actifs;
- un axe unifié par un système performant de transport en commun;
- une densité accrue à proximité des points d'accès au transport en commun;
- une consolidation du pôle de la santé et de l'offre commerciale et de services pour répondre aux besoins des populations suprarégionales, mais aussi locales.

PÔLES D'AFFAIRES ET D'EMPLOIS

- une utilisation optimale et rationnelle de l'espace disponible;
- des mesures favorisant l'émergence de grappes industrielles complémentaires;
- un dynamisme et une revitalisation des secteurs plus anciens;
- une localisation des entreprises génératrices d'emplois près des corridors et points d'accès au transport en commun structurant;
- une mise en valeur de l'Aéroport.

AXES STRUCTURANTS DE TRANSPORT EN COMMUN

- des liens interrives améliorés par l'implantation d'un Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement du métro;
- de grands axes de transport en commun bien répartis facilitant le transport des personnes de manière efficace et confortable;
- de nouveaux axes structurants de transport en commun améliorant la desserte intra-agglomération;
- des équipements structurants de transport en commun (voies réservées, stationnements incitatifs, etc.) localisés stratégiquement et aux impacts urbains réduits;
- une offre accrue en train de banlieue pour une meilleure mobilité des personnes, notamment pour le travail;

- une intermodalité et interconnectivité aux points d'accès au transport en commun par une intégration des réseaux cyclables et piétonniers.
- un réseau de déplacement actif desservant l'ensemble de l'agglomération dans une perspective à la fois de transport actif et de récréation;
- une valorisation des paysages bâtis, naturels et agricoles en reliant entre eux milieux agricoles, naturels d'intérêt et urbains.

CORRIDORS ET INSTALLATIONS FERROVIAIRES

- une cohabitation harmonieuse avec les milieux de vie situés le long des corridors ferroviaires;
- des normes d'aménagement permettant d'accroître la sécurité et de réduire les nuisances aux abords des voies ferrées;
- une relocalisation éventuelle de la gare de triage et de la voie ferrée de Boucherville.

AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

- une optimisation des infrastructures routières dans une perspective de transport en commun permettant d'améliorer la fluidité;
- des mesures de mitigation à proximité des fonctions urbaines sensibles;
- des infrastructures routières permettant de désenclaver certains secteurs et d'accroître l'accessibilité à l'ensemble du territoire.



LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le Schéma comprend un document complémentaire rassemblant les dispositions normatives qui doivent minimalement être intégrées à la réglementation d'urbanisme des villes liées. En plus des dispositions permettant de répondre aux exigences des six grandes orientations, le Schéma englobe plusieurs autres éléments normatifs dont les principaux sont :

- Respect des seuils minimaux de densité;
- Contraintes naturelles à l'occupation du sol;
- Contraintes anthropiques à l'occupation du sol;
- Dispositions relatives à la zone agricole;
- Dispositions relatives à la foresterie urbaine et périurbaine.

LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA

Le Schéma comprend un plan d'action 2015-2035 formulant les actions retenues à court (0-5 ans), à moyen (5-10 ans) et à long (+10 ans) termes. Il propose 20 actions prioritaires :

EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN ET ACTIF

- 1 Implanter le REM dans l'axe de l'autoroute 10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au centre-ville de Montréal;
- 2 Prolonger la ligne no 4 du métro sur le territoire de Longueuil;
- 3 Implanter le réseau rapide d'agglomération du RTL, en priorisant le boulevard Taschereau;
- 4 Compléter les étapes préalables à la construction du boulevard Moïse-Vincent (caractérisations environnementales, nouveau plan de conservation, faisabilité, concept et localisation, consultations publiques, etc.);
- 5 Compléter le réseau de déplacements actifs structurant et assurer son intégration au réseau métropolitain.

EN MATIÈRE D'AGRICULTURE

- 6 Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole de l'agglomération de Longueuil;
- 7 Réaliser l'Éco-territoire²¹ afin de contribuer à la définition d'une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du *Règlement sur les exploitations agricoles*;
- 8 Poursuivre la mobilisation visant le maintien d'une agriculture durable sur les terres cultivées du Parc national des Îles-de-Boucherville.

EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

- 9 Caractériser les milieux à documenter du territoire, en priorisant le corridor forestier du mont Saint-Bruno;
- 10 Assurer la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt du territoire;
- 11 Intégrer à la réglementation des dispositions protégeant le littoral, la rive et la plaine inondable des plans et cours d'eau du territoire;
- 12 Compléter le déploiement du réseau d'écocentres et construire le centre de recyclage des matières organiques.

LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA (SUITE)

EN MATIÈRE DE MILIEUX DE VIE

- 13 Réaliser une politique sur le logement social pour l'agglomération de Longueuil;
- 14 Réaliser une étude visuelle exhaustive du territoire et proposer des mesures d'intervention, de mise en valeur et de protection du patrimoine paysager;
- 15 Élaborer et mettre en œuvre le projet « Développement riverain et espaces verts », soit la mise en valeur intégrée à des fins récréatives et récréotouristiques des corridors riverains du fleuve Saint-Laurent et des rivières Saint-Jacques et aux Pins.

EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- 16 Réaliser les planifications particulières intégrées aménagement/transport des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant, en priorisant celles de la place Charles-Le Moyne, des stations Panama, Chevrier (potentielle) et Du Quartier du REM, des gares de train de banlieue de Saint-Lambert et de Longueuil - Saint-Hubert et de l'axe Taschereau;
- 17 Optimiser le développement et le réaménagement du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant en intégrant, notamment, les seuils de densité résidentielle minimaux prescrits.

EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE

- 18 Promouvoir l'agglomération comme lieu privilégié d'implantation des services gouvernementaux, en priorisant ses points d'accès au transport en commun structurant;
- 19 Promouvoir l'agglomération auprès des entreprises de pointe à haute valeur ajoutée et de celles à besoins réduits en superficie de terrain et à forte concentration d'emplois;
- 20 Mettre en place des stratégies d'optimisation des espaces industriels existants en vue de pallier la rareté des espaces industriels vacants.

