SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Longueuil 2035
Pour une agglomération durable

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

Agglomération longueuil

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 km^2.

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 surle 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 axe 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.

TABLE DES MATIÈRES

Page		
	1.	**INTRODUCTION**
1.1	**1.1**	**Contexte de révision du Schéma d'aménagement et de développement**
	1.2	**Assises de l'aménagement et du développement du territoire régional**
1.2	**1.2.1**	**Les orientations gouvernementales**
1.3	**1.2.2**	**Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM**
1.4	**1.2.3**	**La vision stratégique du développement économique, social et environnemental de la CMM**
1.4	**1.2.4**	**Énoncé de vision stratégique 2035 – Vers le nouveau Schéma**
1.5	**1.2.5**	**Schémas antérieurs**
1.5	**1.2.6**	**Le Plan quinquennal de développement 2013-2018 de la CRÉ de l'agglomération de Longueuil**
1.6	**1.2.7**	**Les plans directeurs de l'eau**
1.7	**1.2.8**	**Autres documents de référence pris en considération**
1.12	**1.3**	**Organisation du Schéma**
	2.	**PORTRAIT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL**
2.1	**2.1**	**Contextes métropolitain et régional**
2.3	**2.2**	**Composition de l'agglomération**
	2.3	**Profil de la population**
2.5	**2.3.1**	**Évolution de la population**
2.6	**2.3.2**	**Perspectives démographiques**
2.7	**2.3.3**	**Tendances migratoires et immigration**
2.9	**2.3.4**	**Structure par groupes d'âge de la population**
2.10	**2.3.5**	**Ménages et familles**
2.11	**2.3.6**	**Scolarité**
	2.4	**Profil du cadre bâti**
2.12	**2.4.1**	**Logements et coûts d'habitation**
2.14	**2.4.2**	**Construction résidentielle**
	2.5	**Développement urbain actuel et futur**
2.18	**2.5.1**	**Un développement urbain compact et continu**
2.18	**2.5.2**	**Occupation résidentielle actuelle du territoire**

2.22 **2.5.3 Développement futur du territoire**

2.30 **2.6 Profil de la zone agricole**

2.7 Profil de l'emploi

2.33 **2.7.1 Structure économique**

2.35 **2.7.2 Secteur primaire**

2.35 **2.7.3 Secteur secondaire**

2.36 **2.7.4 Secteur tertiaire**

3. GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

VOLET 1 - LES ASSISES TERRITORIALES : ASSURER LES BASES DE L'AGGLOMÉRATION

3.1 Orientation 1
Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis

3.7 **3.1.1 Objectif 1 : Définir et compléter les réseaux urbains**

3.7 3.1.1.1 Définir les réseaux routiers structurants

3.11 3.1.1.2 Identifier les axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.14 3.1.1.3 Identifier les interventions requises sur les réseaux routiers et axes de transport en commun structurants

3.19 3.1.1.4 Définir et développer le réseau de déplacement actif structurant

3.23 **3.1.2 Objectif 2 : Assurer l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées**

3.23 3.1.2.1 Assurer un approvisionnement continu en eau potable

3.23 3.1.2.2 Assurer le traitement des eaux usées avant leur rejet dans les cours d'eau

3.24 **3.1.3 Objectif 3 : Protéger et mettre en valeur les composantes patrimoniale, archéologique et paysagère**

3.25 3.1.3.1 Continuer d'assurer la conservation et la mise en valeur des sites d'intérêt patrimonial connus, notamment les noyaux villageois

3.27 3.1.3.2 Évaluer la possibilité de déterminer de nouveaux sites d'intérêt pour le patrimoine bâti

3.28 3.1.3.3 Assurer l'application de la démarche archéologique préalablement aux projets de développement

3.42 3.1.3.4 Identifier et reconnaître la valeur du patrimoine paysager et naturel

3.49 3.1.3.5 Mettre en valeur les vitrines autoroutières

3.49 **3.1.4 Objectif 4 : Considérer les installations de services collectifs comme composantes des milieux de vie**

3.49 3.1.4.1 Maintenir une offre diversifiée et complémentaire en services collectifs répondant aux besoins de la population

3.52 **3.1.5 Objectif 5 : Mettre en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels de l'agglomération dans une perspective récréotouristique**

3.53 3.1.5.1 Promouvoir le potentiel récréotouristique du réseau de déplacement actif

3.54 3.1.5.2 Promouvoir l'aménagement de points d'accès aux berges et aux cours d'eau à des fins récréatives

3.55 3.1.5.3 S'intégrer aux projets à vocation récréotouristique d'envergure métropolitaine et nationale
3.57 3.1.5.4 Assurer la promotion d'un produit culturel et récréotouristique original et bien défini
3.61 3.1.5.5 Promouvoir le récréotourisme en tant que vecteur économique
3.62 3.1.6 Objectif 6 : Identifier le périmètre d'urbanisation
3.62 3.1.6.1 Identifier le périmètre d'urbanisation et définir les critères encadrant les demandes de modification de ce dernier

3.2 Orientation 2 Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine

3.66 3.2.1 Objectif 1 : Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole
3.66 3.2.1.1 Reconnaître et promouvoir l'agriculture par un positionnement régional clair
3.69 3.2.1.2 Contenir le développement non agricole
3.70 3.2.1.3 Développer le potentiel économique de la zone agricole
3.71 3.2.2 Objectif 2 : Remettre en culture au moins 425 ha de terres agricoles en friche d'ici 2035, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée
3.71 3.2.2.1 Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole
3.72 3.2.2.2 Limiter la spéculation foncière et contrôler la pression urbaine
3.72 3.2.2.3 Mettre en valeur une agriculture multifonctionnelle adaptée au contexte périurbain de l'agglomération
3.72 3.2.2.4 Revaloriser les secteurs agricoles
3.80 3.2.2.5 Assurer une occupation dynamique du territoire agricole et faciliter l'accessibilité aux terres
3.81 3.2.2.6 Compléter le remembrement des terres morcelées
3.81 3.2.2.7 Réaliser le projet d'Éco-territoire21 afin de contribuer à une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du REA
3.83 3.2.2.8 Maintenir les acquis et concilier agriculture et protection de l'environnement
3.84 3.2.3 Objectif 3 : Encourager les pratiques agricoles réduisant les impacts sur les ressources eau et sol et sur la santé des citoyens
3.84 3.2.3.1 Mettre en place des pratiques innovantes
3.85 3.2.3.2 Assurer la protection de la ressource sol
3.85 3.2.3.3 Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions agricole et urbaine
3.87 3.2.4 Objectif 4 : Améliorer la qualité des paysages et du patrimoine bâti agricoles
3.87 3.2.4.1 Identifier les voies de circulation présentant un cadre champêtre d'intérêt
3.88 3.2.4.2 Définir les mesures de protection et de mise en valeur des paysages agricoles d'intérêt
3.88 3.2.5 Objectif 5 : Encourager les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité
3.88 3.2.5.1 Favoriser une agriculture écoresponsable de proximité à haute valeur ajoutée
3.89 3.2.5.2 Encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux
3.89 3.2.5.3 Favoriser les liens entre l'agriculture et le secteur bioalimentaire
3.90 3.2.6 Objectif 6 : Encourager l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie
3.90 3.2.6.1 Définir l'agriculture urbaine selon les besoins et attentes de la population
3.90 3.2.6.2 Favoriser la complémentarité entre l'agriculture de la zone urbaine et celle de la zone agricole

3.91 **3.2.7 Objectif 7 : Favoriser la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération**

3.91 3.2.7.1 Déterminer les circuits à privilégier en fonction des paysages, des producteurs et des activités d'agrotourisme

3.3 Orientation 3
Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre son développement et la mise en valeur de ses écosystèmes

3.94 **3.3.1 Objectif 1 : Protéger et mettre en valeur d'ici 2035 au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt**

3.94 3.3.1.1 Déterminer les écosystèmes d'intérêt confirmé

3.96 3.3.1.2 Déterminer les nouveaux écosystèmes d'intérêt à protéger

3.105 3.3.1.3 Assurer la connectivité des écosystèmes d'intérêt du territoire

3.106 3.3.1.4 Définir des moyens de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt

3.108 **3.3.2 Objectif 2 : S'adapter aux changements climatiques tout en améliorant la qualité environnementale de l'agglomération**

3.108 3.3.2.1 Bonifier la biodiversité et la qualité de l'écosystème urbain

3.112 **3.3.3 Objectif 3 : Protéger et mettre en valeur les rives, le littoral et les plaines inondables**

3.113 3.3.3.1 Intégrer à la règlementation des mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables

3.113 3.3.3.2 Proposer des mesures assurant l'accessibilité publique aux plans et cours d'eau

3.114 **3.3.4 Objectif 4 : Assurer la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle des écosystèmes**

3.114 3.3.4.1 Améliorer la qualité environnementale des plans et cours d'eau

3.116 3.3.4.2 Protéger et améliorer la qualité de l'eau des plans et cours d'eau

3.118 3.3.4.3 Collaborer avec les organismes de bassins versants pour une gestion optimale de l'eau

3.119 3.3.4.4 Déterminer les autres sources potentielles de contamination des milieux humides et des plans et cours d'eau, et intervenir en conséquence

3.120 3.3.4.5 Inviter les villes liées à adhérer à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie

3.120 3.3.4.6 Mettre en place des mesures d'économie d'eau potable

3.121 **3.3.5 Objectif 5 : Assurer une gestion optimale des matières résiduelles et des neiges usées**

3.123 3.3.5.1 Adapter les outils réglementaires afin d'assurer l'atteinte des objectifs du PDGMR

3.123 3.3.5.2 Adopter des pratiques durables de gestion des neiges usées

VOLET 2 - L'AGGLOMÉRATION EN MOUVEMENT : ENCADRER LA CROISSANCE

3.4 Orientation 4
Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.129 **3.4.1 Objectif 1 : À l'échelle de l'agglomération, assurer une desserte optimale du territoire en transport en commun structurant**

3.129 3.4.1.1 Améliorer l'offre et la qualité des réseaux de manière à contribuer à l'objectif métropolitain de hausser la part modale du transport en commun à 30 % en pointe du matin d'ici 2021

3.131 3.4.1.2 Améliorer la desserte interne de l'agglomération

3.132 3.4.1.3 Améliorer l'intermodalité et l'interconnectivité des déplacements

3.133 3.4.2 Objectif 2 : Assurer une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en commun en déplacement actif

3.134 3.4.2.1 Promouvoir un design de rues et une urbanité favorisant la mobilité active

3.134 3.4.2.2 Définir des principes et paramètres de design et d'aménagement pour les nouveaux milieux de vie et pôles économique

3.135 3.4.3 Objectif 3 : Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.136 3.4.3.1 Identifier les secteurs voués à l'urbanisation optimale du territoire

3.137 3.4.3.2 Identifier les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport

3.138 3.4.3.3 Élaborer des planifications particulières intégrées aménagement/transport

3.138 3.4.3.4 Promouvoir la plus-value des quartiers TOD comme milieu de vie

3.144 3.4.3.5 Définir les seuils minimaux de densité résidentielle

3.145 3.4.3.6 Déterminer la méthode de calcul des densités, les mesures d'exception et les principes et critères d'aménagement applicables

3.146 3.4.3.7 Assurer la mise en place d'investissements publics et d'incitatifs encourageant l'émergence de projets TOD

3.147 3.4.4 Objectif 4 : Diriger les activités à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les points d'accès au transport en commun structurant

3.147 3.4.4.1 Orienter l'implantation des installations structurantes en services collectifs

3.147 3.4.4.2 Guider la localisation des entreprises à forte densité d'emplois

3.147 3.4.4.3 Définir des mesures favorisant l'implantation d'activités économiques à fort taux d'emplois à proximité des axes et points d'accès au transport en commun

3.5 Orientation 5
Une agglomération qui consolide son territoire

3.149 3.5.1 Objectif 1 : Optimiser l'occupation du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.149 3.5.1.1 Orienter le développement prioritairement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé

3.150 3.5.1.2 Optimiser les installations en services collectifs, les artères commerciales et les pôles multifonctionnels majeurs existants à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.150 3.5.1.3 Définir les seuils minimaux de densité résidentielle

3.151 3.5.2 Objectif 2 : Assurer l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants

3.151 3.5.2.1 Encourager la revitalisation des secteurs anciens et la requalification des sites

3.153 3.5.2.2 Définir les principes généraux d'intégration des projets aux milieux récepteurs

3.154 3.5.3 Objectif 3 : Concevoir des milieux de vie inclusifs et répondant aux besoins de tous

3.154 3.5.3.1 Diversifier l'offre de logements

3.155 3.5.3.2 Disposer de logements abordables de qualité en quantité suffisante

3.157 3.5.3.3 Tenir compte des besoins des citoyens et des organismes lors de la planification des projets de développement

3.6 Orientation 6 Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques

3.169 **3.6.1 Objectif 1 : Maintenir et renforcer le rôle économique de l'agglomération au sein du territoire métropolitain**

3.169 3.6.1.1 Maintenir le dynamisme et l'équilibre de la structure commerciale et assurer la complémentarité des pôles multifonctionnels

3.172 3.6.1.2 Consolider les pôles de services et de bureaux et tenir compte de la tertiarisation des emplois

3.172 3.6.1.3 Assurer une offre industrielle diversifiée en misant sur des entreprises à haute valeur ajoutée

3.177 **3.6.2 Objectif 2 : Optimiser les espaces industriels et pallier la rareté des terrains vacants**

3.178 3.6.2.1 Mettre en œuvre des stratégies d'optimisation et de redynamisation des espaces industriels

3.179 3.6.2.2 Définir des principes généraux d'optimisation des espaces industriels

3.180 3.6.2.3 Assurer la mise en valeur de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil

3.7 Concept d'organisation spatiale

3.183 **3.7.1 Les acquis à consolider et à mettre en valeur**

3.185 **3.7.2 Les éléments du territoire à optimiser en priorité**

4. GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET GRANDES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

4.1 Les grandes affectations urbaines du territoire

4.3 **4.1.1 Dominance résidentielle**

4.3 **4.1.2 Multifonctionnelle**

4.4 **4.1.3 Commerciale à vocation suprarégionale**

4.5 **4.1.4 Industrielle et affaires**

4.6 **4.1.5 Industrielle**

4.7 **4.1.6 Récréation et grand espace vert**

4.7 **4.1.7 Protection et mise en valeur**

4.8 **4.1.8 Conservation**

4.2 Les grandes affectations agricoles du territoire

4.9 **4.2.1 Agriculture**

4.9 **4.2.2 Agriculture intégrée à l'environnement**

4.10 **4.2.3 Agriculture biologique**

4.11 **4.2.4 Forêt périurbaine**

4.3 Les grandes contraintes à l'occupation du sol

4.17 **4.3.1 Les contraintes naturelles**

4.17 4.3.1.1 Les plaines inondables

4.17 4.3.1.2 Les secteurs exposés aux glissements de terrain

4.17 **4.3.2 Les contraintes anthropiques**
4.17 4.3.2.1 Les infrastructures de transport
4.20 4.3.2.2 Les infrastructures de transport, de transformation et de distribution d'électricité
4.20 4.3.2.3 Les infrastructures de transport d'hydrocarbures
4.21 4.3.2.4 Les terrains contaminés
4.21 4.3.2.5 L'entreposage de matières dangereuses
4.23 4.3.2.6 Les infrastructures de gestion de l'eau
4.23 4.3.2.7 Les infrastructures de gestion des matières résiduelles
4.23 4.3.2.8 Les infrastructures de gestion des neiges usées

5. DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

5.1 Dispositions déclaratoires et interprétatives

5.1 **5.1.1 Dispositions déclaratoires**
5.1 5.1.1.1 Éléments constituants du Schéma
5.1 5.1.1.2 Territoire visé
5.1 **5.1.2 Dispositions interprétatives**
5.1 5.1.2.1 Préséance du texte
5.1 5.1.2.2 Interprétation des cartes
5.2 5.1.2.3 Terminologie

5.2 Concordance avec les grandes orientations d'aménagement du territoire et le concept d'organisation spatiale

5.11 **5.2.1 Orientation 1 : Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis**
5.15 **5.2.2 Orientation 2 : Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon innovante, durable et saine**
5.18 **5.2.3 Orientation 3 : Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre son développement et la mise en valeur de ses écosystèmes**
5.21 **5.2.4 Orientation 4 : Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant**
5.24 **5.2.5 Orientation 5 : Une agglomération qui consolide son territoire**
5.26 **5.2.6 Orientation 6 : Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques**
5.27 **5.2.7 Concept d'organisation spatiale**

5.3 Concordance avec les grandes affectations du territoire

5.28 **5.3.1 Délimitation des grandes aires d'affectation du territoire et attribution des fonctions et des usages autorisés**
5.29 **5.3.2 Usages prohibés dans l'agglomération**
5.29 **5.3.3 Usages dérogeant aux fonctions autorisées**
5.30 **5.3.4 Respect des seuils minimaux de densité**

5.4 Concordance avec les grandes contraintes à l'occupation du sol

5.32 **5.4.1 Contraintes naturelles**

5.32 5.4.1.1 Protection des rives, du littoral et des plaines inondables

5.39 5.4.1.2 Secteurs exposés aux glissements de terrain

5.43 **5.4.2 Contraintes anthropiques**

5.43 5.4.2.1 Infrastructures aéroportuaires, ferroviaire et routières (réseau supérieur)

5.51 5.4.2.2 Infrastructures de transport, de transformation et de distribution d'électricité

5.51 5.4.2.3 Terrains contaminés

5.51 5.4.2.4 Entreposage de matières dangereuses

5.51 5.4.2.5 Infrastructures de gestion de l'eau potable

5.5 Autres dispositions minimales

5.52 **5.5.1 Dimensions minimales des lots**

5.53 **5.5.2 Réseau routier structurant**

5.53 **5.5.3 Gestion des odeurs en zone agricole**

5.54 5.5.3.1 Distances séparatrices relatives aux installations d'élevage

5.55 5.5.3.2 Distances relatives aux lieux d'entreposage des engrais de ferme et des matières résiduelles fertilisantes

5.56 5.5.3.3 Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme et des matières résiduelles fertilisantes

5.57 5.5.3.4 Zonage de production

5.58 **5.5.4 Remblayage en zone agricole**

5.58 5.5.4.1 Certificat d'autorisation

5.59 5.5.4.2 Qualité environnementale des matériaux de remblai

5.60 5.5.4.3 Étude et rapport de caractérisation agronomique

5.61 5.5.4.4 Réalisation des travaux

5.62 **5.5.5 Réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux à l'intérieur des périmètres d'urbanisation**

5.62 5.5.5.1 Réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

5.62 5.5.5.2 Prolongement des réseaux urbains à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

5.62 **5.5.6 Foresterie urbaine et périurbaine**

5.62 5.5.6.1 Contrôle de l'abattage d'arbres dans les aires boisées d'intérêt du territoire

5.66 5.5.6.2 Implantation d'équipements et d'installations du transport d'énergie et télécommunication dans les ensembles naturels sensibles

5.6 Modification du Schéma et analyses de conformité

5.68 **5.6.1 Documentation requise en appui à une modification du Schéma**

6. DOCUMENT D'ACCOMPAGNEMENT

7. PLAN D'ACTION

7.1 **7.1 Actions prioritaires**

7.3 **7.2 Actions proposées par grandes orientations d'aménagement**

7.13 **7.3 Actions proposées relatives aux grandes contraintes à l'occupation du sol**

8. DOCUMENT DE CONSULTATION

9. ANNEXES

A1.1 **Annexe A1**
Contraintes à l'occupation du sol

A2.1 **Annexe A2**
Paramètres relatifs à la détermination des distances séparatrices en zone agricole

A3.1 **Annexe 3**
Équipements et infrastructures à caractère gouvernemental ou d'agglomération

A4.1 **Annexe 4**
Règlements adoptant et modifiant le schéma

LISTE DES CARTES

2.1	Carte 1	L'agglomération de Longueuil au sein de la CMM
2.3	Carte 2	L'agglomération de Longueuil et ses villes liées
2.18	Carte 3	Empreinte urbaine de l'agglomération
2.21	Carte 4	Densités résidentielles brutes de l'agglomération (2010)
2.23	Carte 5	Terrains vacants et sites de redéveloppement structurants
2.31	Carte 6	Problématique de morcellement foncier agricole dans l'agglomération (détail à l'est de l'A-30)
3.9	Carte 7	Réseaux routiers métropolitain et d'agglomération structurants
3.11	Carte 8	Réseau de camionnage des villes liées de l'agglomération
3.15	Carte 9	Réseau de transport en commun structurant et points d'accès
3.17	Carte 10	Interventions requises aux infrastructures de transport
3.21	Carte 11	Réseau de déplacement actif structurant
3.31	Carte 12	Ressources patrimoniales et archéologiques
3.34	Carte 13	Potentiel archéologique préhistorique du Site patrimonial du Vieux-Longueuil
3.34	Carte 14	Potentiel archéologique préhistorique du noyau villageois de Saint-Lambert
3.34	Carte 15	L'habitat rural dispersé de Saint-Lambert
3.35	Carte 16	Zone à potentiel préhistorique de Boucherville

3.35	Carte 17	Potentiel archéologique du Site patrimonial du Vieux-Longueuil
3.36	Carte 18	Zones à potentiel historique du Ste patrimonial du Vieux-Boucherville
3.41	Carte 19	Secteurs d'intérêt archéologique du Vieux-Saint-Hubert
3.47	Carte 20	Paysages d'intérêt patrimonial et naturel
3.59	Carte 21	Concept récréotouristique
3.63	Carte 22	Périmètre d'urbanisation de l'agglomération
3.67	Carte 23	Occupation du territoire agricole de l'agglomération
3.70	Carte 24	Îlots déstructurés de l'agglomération
3.82	Carte 25	Terres non cultivées directement visées par le REA
3.95	Carte 26	Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005)
3.97	Carte 27	Milieux humides de 0,3 ha et plus de l'agglomération
3.98	Carte 28	Bois et corridors forestiers métropolitains et principaux ensembles boisés de l'agglomération
3.103	Carte 29	Écosystèmes d'intérêt confirmé et milieux à documenter
3.110	Carte 30	Îlots de chaleur urbains de l'agglomération (mai 2013)
3.139	Carte 31	Planifications particulières intégrées et densités
3.137	Carte 32	Pôles d'emplois et secteurs économiques
3.169	Carte 33	Structure commerciale de l'agglomération
3.172	Carte 34	Pôles de services et de bureaux structurants de l'agglomération
3.174	Carte 35	Pôles industriels et d'affaires structurants de l'agglomération
3.189	Carte 36	Concept d'organisation spatiale
4.15	Carte 37	Grandes affectations du territoire
4.25	Carte 38	Contraintes à l'occupation du sol
5.40	Carte 39	Secteurs exposés aux glissements de terrain
5.57	Carte 40	Zonage de production
A1.3	Carte 41	Plaine inondable du fleuve Saint-Laurent
A1.7	Carte 42	Plaine inondable de la rivière Saint-Jacques
A1.11	Carte 43	Plaine inondable de la rivière aux Pins

LISTE DES TABLEAUX

2.5	Tableau 1	Évolution et variation de la population 1991-2011 du Grand Montréal
2.6	Tableau 2	Évolution de la population 1986-2011 de l'agglomération
2.7	Tableau 3	Prévision de la population et des ménages 2014-2031 de l'agglomération selon l'ISQ
2.7	Tableau 4	Immigration 2001-2011 dans l'agglomération
2.9	Tableau 5	Évolution 2001-2011 de la population de l'agglomération selon les groupes d'âge
2.14	Tableau 6	Coûts d'habitation des ménages chez les propriétaires et locataires de l'agglomération (2011)
2.15	Tableau 7	Évolution 2006-2013 du nombre de logements construits dans le Grand Montréal
2.19	Tableau 8	Occupation et densité résidentielles de l'agglomération (2010)
2.20	Tableau 9	Densités résidentielles brutes de l'agglomération et de ses villes liées (2010)
2.22	Tableau 10	Terrains vacants structurants par fonction dominante de l'agglomération
2.22	Tableau 11	Sites majeurs de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles de l'agglomération
2.25	Tableau 12	Moyenne annuelle 2002-2013 de logements construits dans l'agglomération

2.26	Tableau 13	Potentiel de développement et redéveloppement résidentiels de l'agglomération selon l'ISQ
2.27	Tableau 14	Terrains vacants à dominante commerciale de l'agglomération et projections de développement
2.28	Tableau 15	Évolution du développement industriel de l'agglomération (1976-2013)
2.29	Tableau 16	Échéance estimée du développement industriel de l'agglomération
2.30	Tableau 17	Superficies agricoles par villes liées (2013)
2.30	Tableau 18	Inclusions agricoles de l'agglomération
2.31	Tableau 19	Occupation du territoire agricole de l'agglomération (2013)
2.34	Tableau 20	Répartition des emplois par secteurs d'activité dans l'agglomération (2011)
2.34	Tableau 21	Répartition des emplois par types d'emplois dans l'agglomération (2011)
3.27	Tableau 22	Ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain de l'agglomération
3.29	Tableau 23	Principaux biens patrimoniaux classés et cités de l'agglomération assujettis à la LPC
3.37	Tableau 24	Sites archéologiques connus et interventions recommandées (inscrits à l'ISAQ)
3.44	Tableau 25	Capital-paysage d'intérêt patrimonial de l'agglomération
3.52	Tableau 26	Installations d'intérêt métropolitain de l'agglomération
3.75	Tableau 27	PAAI - Problématique, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour les sous-secteurs 1 et 4
3.77	Tableau 28	PAAI - Problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour le sous-secteur 2
3.79	Tableau 29	PAAI - Problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour le sous-secteur 3
3.100	Tableau 30	Écosystèmes d'intérêt confirmé de l'agglomération
3.137	Tableau 31	Sites majeurs potentiels de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles de l'agglomération
3.145	Tableau 32	Seuils minimaux de densité résidentielle exigés à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant
3.151	Tableau 33	Seuils minimaux de densité résidentielle exigés à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant
3.165	Tableau 34	Principaux pôles d'emplois de l'agglomération (2011)
3.175	Tableau 35	Pôles industriels et d'affaires de l'agglomération (2013)
4.13	Tableau 36	Synthèse des grandes aires d'affectation du territoire
4.21	Tableau 37	Sites de l'agglomération inscrits au *Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels*
5.41	Tableau 38	Cadre normatif relatif au contrôle de l'utilisation du sol dans les zones exposées aux glissements de terrain
5.42	Tableau 39	Expertise géotechnique exigée pour certains travaux autorisés dans les zones exposées aux glissements de terrain
5.44	Tableau 40	Secteurs de contraintes sonores associées au réseau routier supérieur
5.46	Tableau 41	Seuils acoustiques acceptables pour un usage sensible principal
5.52	Tableau 42	Normes minimales de lotissement
5.56	Tableau 43	Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des lisiers à plus de 150 m d'une installation de ferme
5.56	Tableau 44	Distance séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme
5.57	Tableau 45	Zonage de production
6.1	Tableau 46	Projets d'équipements et d'infrastructures de transport en commun et actif
6.2	Tableau 47	Projets d'équipements et d'infrastructures de transport routier

6.3	Tableau 48	Projets d'équipements et d'infrastructures de sécurité et services publics
7.3	Tableau 49	Plan d'action concernant l'orientation 1 – Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis
7.5	Tableau 50	Plan d'action concernant l'orientation 2 – Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine
7.7	Tableau 51	Plan d'action concernant l'orientation 3 – Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre son développement et la mise en valeur de ses écosystèmes
7.9	Tableau 52	Plan d'action concernant l'orientation 4 – Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant
7.11	Tableau 53	Plan d'action concernant l'orientation 5 – Une agglomération qui consolide son territoire
7.12	Tableau 54	Plan d'action concernant l'orientation 6 – Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques
7.13	Tableau 55	Plan d'action concernant les grandes contraintes à l'occupation du sol
A1.9	Tableau 56	Côtes de crues de récurrence de 2 ans, de 20 ans et de 100 ans de la rivière Saint-Jacques
A2.1	Tableau 57	Nombre d'unités animales (paramètre A)
A2.2	Tableau 58	Distances de base (paramètre B)
A2.11	Tableau 59	Charge d'odeur par animal (paramètre C)
A2.11	Tableau 60	Type de fumier (paramètre D)
A2.12	Tableau 61	Type de projet (paramètre E)
A2.13	Tableau 62	Facteur d'atténuation (paramètre F)
A2.13	Tableau 63	Facteur d'usage (paramètre G)
A2.15	Tableau 64	Normes de localisation pour un bâtiment d'élevage ou une cour d'exercice dans le cas d'une habitation voisine d'une agglomération, d'un immeuble protégé ou d'une zone municipale exposée aux vents dominants d'été
A3.1	Tableau 65	Équipements municipaux de l'agglomération de Longueuil
A3.2	Tableau 66	Équipements de santé et de services sociaux de l'agglomération de Longueuil
A3.4	Tableau 67	Équipements scolaires de l'agglomération de Longueuil
A3.8	Tableau 68	Équipements et services du gouvernement du Canada
A3.9	Tableau 69	Équipements et services du gouvernement du Québec
A3.11	Tableau 70	Équipements majeurs d'Hydro-Québec
A4.1	Tableau 71	Règlements adoptant ou modifiant le Schéma

LISTE DES GRAPHIQUES

2.6	Graphique 1	Population de l'agglomération et croissance quinquennale (1981-2011)
2.8	Graphique 2	Origine des immigrants de l'agglomération (2011)
2.10	Graphique 3	Évolution 2001-2011 de la structure des ménages de l'agglomération
2.11	Graphique 4	Scolarité de la population de l'agglomération (2011)
2.12	Graphique 5	Typologies résidentielles de l'agglomération (2011)
2.13	Graphique 6	Logements de l'agglomération selon la période de construction
2.15	Graphique 7	Mises en chantier 2002-2013 par villes liées
2.16	Graphique 8	Mises en chantier 2002-2013 selon le mode d'occupation dans l'agglomération
2.33	Graphique 9	Répartition du nombre d'emplois dans la CMM (2011)
2.35	Graphique 10	Répartition des emplois du secteur primaire dans l'agglomération (2011)
2.36	Graphique 11	Répartition des emplois du secteur de la fabrication dans l'agglomération (2011)

2.36 Graphique 12 Répartition des emplois du secteur tertiaire dans l'agglomération (2011)

LISTE DES FIGURES

1.11	Figure 1	Synthèse des orientations, plans et visions influençant le contenu du Schéma
2.4	Figure 2	L'agglomération de Longueuil en quelques chiffres
3.133	Figure 3	Pyramide inversée des priorités en matière de transport et de mobilité

LISTE DES ENCADRÉS

3.11	Encadré 1	Plan stratégique 2013-2015 du MTMDET
3.33	Encadré 2	Interventions et archéologie
3.42	Encadré 3	Protection du patrimoine archéologique et pouvoirs des municipalités
3.94	Encadré 4	Milieu naturel et écosystème d'intérêt
3.95	Encadré 5	Le Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005)
3.141	Encadré 6	Les quartiers TOD : définition, avantages et défis
3.143	Encadré 7	Densité *vs* compacité, collectivités viables et autres concepts d'aménagement des centralités de demain
3.152	Encadré 8	La démarche de revitalisation urbaine intégrée
3.155	Encadré 9	Une plus grande offre de logements aux aînés

LISTE DES ACRONYMES

ACFC	Association des chemins de fer du Canada	
AMT	Agence métropolitaine de transport	
AOT	Autorité organisatrice de transport	
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain	***CA-2018-283, art. 1, par. 4°***
BOU	Boucherville	
BRO	Brossard	
CERS	Centre d'épuration Rive-Sud	
CeReMo	Centre de recyclage des matières organiques	
CCA	Comité consultatif agricole	
CDC	Corporation de développement communautaire	
CHSLD	Centre d'hébergement et de soins de longue durée	
CISSS	Centre intégré de santé et de services sociaux	
CLD	Centre local de développement	
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal	
CMMI	Comité mixte municipal-industriel	
CN	Canadien National	
COVABAR	Comité de concertation et de valorisation du bassin versant de la rivière Richelieu	
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec	
CRÉ	Conférence régionale des élus	
DASH-L	Développement Aéroport Saint-Hubert – Longueuil	
DAU	Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de la Ville de Longueuil	
DÉL	Développement économique Longueuil	
FCM	Fédération canadienne des municipalités	
GES	Gaz à effet de serre	
HLM	Habitation à loyer modique	
IQBR	Indice de qualité de la bande riveraine	
IRDA	Institut de recherche et de développement en agroenvironnement	
ISAQ	Inventaire des sites archéologiques du Québec	
ISQ	Institut de la statistique du Québec	
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	
LPC	Loi sur le patrimoine culturel	
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles	
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement	
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec	
MCC	Ministère de la Culture et des Communications	
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
MESS	Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale	
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	
MIDI	Ministère de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion	
MRC	Municipalité régionale de comté	
MSP	Ministère de la Santé publique	
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	
NEF	*Noise Exposure Frequency* (courbes isophoniques d'un aéroport)	
OBV	Organisme de bassin versant	

OBNL	Organisme à but non lucratif	
OGD	Organisation de gestion de la destination	
OMHL	Office municipal d'habitation de Longueuil	
PAAI	Plan d'aménagement agricole intégré	
PDE	Plan directeur de l'eau	
PDÉ	Plan de développement économique	
PDGMR	Plan directeur de gestion des matières résiduelles	
PDZA	Plan de développement de la zone agricole	
PIAB	Plateforme d'innovation en agriculture biologique	
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement	
PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles	
PMT	Plan de mobilité et de transport	
PPCMOI	Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble	
PPU	Programme particulier d'urbanisme	
PQD	Plan quinquennal de développement	
PSL	Programme de supplément de loyer	
RAA	Réseau artériel d'agglomération	
RAM	Réseau artériel métropolitain	
REA	Règlement sur les exploitations agricoles	
REM	Réseau express métropolitain	***CA-2018-283, art. 1, par. 5°***
RRM	Réseau routier métropolitain	
RTL	Réseau de transport de Longueuil	
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus	
RUI	Revitalisation urbaine intégrée	
SÉPAQ	Société des établissements de plein air du Québec	
SCABRIC	Société de conservation et d'aménagement de la rivière Châteauguay	
SAD	Schéma d'aménagement et de développement	
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement	
SHQ	Société d'habitation du Québec	
SLR	Système léger sur rail	
SRB	Système rapide par bus	
STB	Saint-Bruno-de-Montarville	
STL	Saint-Lambert	
TCV	Terminus Centre-ville	
TIC	Technologie de l'information et des communications	
TOD	*Transit Oriented Development* (quartier axé sur le transport collectif (ATC) en français)	
UdeM	Université de Montréal	
UdeS	Université de Sherbrooke	
UQÀM	Université du Québec à Montréal	
UQTR	Université du Québec à Trois-Rivières	
VTT	Véhicule tout terrain	
ZIP	Zone d'intervention prioritaire	

INTRODUCTION

CHAPITRE 1

1.1
CONTEXTE DE RÉVISION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

1.1 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 vu confier, à la suite de l'intégration de l'ancienne Municipalité régionale de comté (MRC) de Champlain et de portions des MRC de Lajemmerais[1] (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 (ci-après Schéma). À la suite des défusions de 2006, cette même responsabilité relève toujours de la Ville de Longueuil conformément à ses compétences dites d'agglomération. Ainsi, en 2006, le conseil d'agglomération adoptait un « nouveau » Schéma (essentiellement une actualisation du Schéma de l'ex-MRC de Champlain en y intégrant les territoires de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville). Ce document représentait une étape transitoire vers un éventuel premier véritable Schéma d'agglomération.

1.2 **RÉVISION DU SCHÉMA POUR FINS DE CONCORDANCE – UN CHOIX D'AGGLOMÉRATION**

1.3 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 la même LAU oblige également les MRC et agglomérations à réviser leur Schéma dans les deux ans suivant le 5e anniversaire de leur entrée en vigueur, que le Schéma actuel de l'agglomération est basé sur un document adopté initialement en 1999 et que les principes et concepts d'aménagement et de développement du territoire ont grandement évolué depuis cette date, l'agglomération de Longueuil a opté pour une révision complète de son Schéma. Le document qui suit représente donc le premier véritable Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération et l'un des premiers de troisième génération au Québec.

1.4 **DÉMARCHE DE RÉVISION**

1.5 Puisque le présent Schéma est le premier véritable document de planification, d'aménagement et de développement de l'agglomération, les élus ont opté pour une prise en charge à l'interne sous la responsabilité de la Commission de l'environnement et de l'aménagement. Pour ce, la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme (DAU) a été désignée maître-d'œuvre de la démarche, en concertation avec les responsables de la planification du territoire des villes liées par le biais de son Comité technique de l'aménagement et du développement du territoire. L'équipe de rédaction s'est adjoint les services d'un professionnel externe pour l'assister dans l'élaboration du premier projet de Schéma. Soucieuse de se doter d'un document moderne répondant aux défis de l'agglomération de demain, un mandat a également été donné à Vivre en ville pour proposition de bonifications au texte initial préalablement à l'adoption du deuxième projet de Schéma. Ce deuxième projet a été soumis à une consultation publique, comme l'exige la LAU, et a été bonifié à la lumière des commentaires reçus[2]. Le document final, adopté le 20 octobre 2016 et entré en vigueur le 19 décembre 2016 constitue le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil.

1.6 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 de Schéma d'une réflexion et d'une démarche de participation citoyenne. Ainsi, elle s'est dotée notamment d'un Énoncé de vision stratégique en plus de tenir des soirées publiques d'information portant sur différents enjeux et sur la version préliminaire du premier projet du Schéma (orientations et concept d'organisation spatiale).

[1] Maintenant MRC de Marguerite-D'Youville

[2] Le résumé de ces consultations est présenté au chapitre 8.

1.2 ASSISES DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE RÉGIONAL

1.7 Si le Schéma encadre l'aménagement et le développement de l'agglomération et, indirectement, ceux de ses villes liées, il doit tenir compte d'orientations, de plans, de documents et d'exercices de planification stratégique adoptés par d'autres instances décisionnelles. Outre la LAU, les principaux documents dictant le contenu minimal d'un Schéma sont les orientations gouvernementales ainsi que les éléments énoncés dans la vision stratégique et le PMAD de la CMM. Le gouvernement du Québec invite aussi les MRC et agglomérations à tenir compte notamment des plans directeurs de l'eau élaborés par les organismes de bassins versants (OBV) ainsi que des plans quinquennaux de développement des conférences régionales des élus (CRÉ).

1.8 D'autres documents de planification élaborés par l'agglomération et ses partenaires ont également été pris en considération. Notons ici l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma, le Plan de mobilité et de transport et le Plan de développement de la zone agricole et le Plan stratégique 2013-2022 du Réseau de transport de Longueuil.

1.9 La présente section résume les principaux documents qui ont directement influencé le contenu des grandes orientations de l'aménagement du territoire et des autres dispositions du Schéma. La figure 1 illustre l'interrelation entre le Schéma et ces divers documents.

1.2.1 LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES

1.10 Les orientations gouvernementales circonscrivent les problématiques auxquelles les MRC, agglomérations et communautés métropolitaines doivent faire face. Elles constituent le véhicule des préoccupations du gouvernement et un outil d'échange entre ce dernier et les MRC, les agglomérations et les communautés métropolitaines sur les questions d'aménagement du territoire[1]. Des orientations et attentes gouvernementales encadrent spécifiquement la planification de l'aménagement du territoire de la CMM et l'agglomération de Longueuil doit obligatoirement les intégrer, en les adaptant à ses particularités territoriales.

1.11 Les attentes et orientations gouvernementales spécifiques au territoire de la CMM[2] visent :

- une stratégie d'urbanisation limitant les coûts des infrastructures et des équipements collectifs;
- une urbanisation favorisant la diversification sociale sur l'ensemble du territoire;
- une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens;
- un renforcement des pôles économiques et de la compétitivité de la métropole sur le plan international;
- une planification des équipements publics et des infrastructures de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques de rayonnement international ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES);
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la protection et la mise en valeur des milieux naturels, de la biodiversité, du patrimoine et des paysages;
- la prise en compte des risques de sinistre.

---

1 MAMOT. *Aménagement du territoire* « présentation des orientations gouvernementales ». [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/presentation/], (27 mai 2011).

2 MAMOT. *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*. 6 mai 2011.

1.12 En 2001, une nouvelle orientation et des attentes générales à l'égard de la zone agricole ont été mises de l'avant. Ces dernières, actualisées en 2005, visent l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles, un maintien de la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des exploitations agricoles ainsi que la cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles. Plus spécifiquement, cette orientation[1] vise une planification de l'aménagement et du développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions.

1.2.2 LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA CMM

1.13 Le PMAD de la CMM définit les choix et les décisions de la CMM en matière d'aménagement et de développement touchant l'ensemble de ses MRC et agglomérations. Le Schéma doit obligatoirement s'y conformer.

1.14 Le PMAD vise principalement à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal, et ce, dans une perspective de développement durable. En plus de définir un périmètre d'urbanisation, il présente des orientations, objectifs et critères portant sur :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;
- l'identification de toute partie de son territoire qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- la définition des seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace;
- l'identification de toute partie de son territoire qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC ou agglomérations, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

1.15 Concrètement, les trois grandes orientations du PMAD[2] sont :

- En **matière d'aménagement,** le PMAD vise un Grand Montréal doté de milieux de vie durables où au moins 40 % de l'urbanisation est projetée à proximité des corridors et des points d'accès au transport en commun métropolitain afin de développer des quartiers de type TOD[3] et où une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur de ces corridors et points d'accès.
- En **matière de transport,** le PMAD vise un Grand Montréal doté de réseaux et d'équipements de transport performants et structurants. À cet effet, il propose le développement d'un réseau de transport en commun métropolitain susceptible de hausser sa part modale afin d'augmenter la mobilité durable et de favoriser la réduction des émissions de GES, le parachèvement de certains tronçons manquants du réseau routier afin d'assurer la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emplois métropolitains ainsi que la définition d'un réseau artériel et d'un réseau vélo métropolitain.

---

1 MAMOT. *Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, La protection du territoire et des activités agricoles*, Document complémentaire révisé. Décembre 2001.

2 CMM. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, [http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/plans/pmad0/], (22 novembre 2013).

3 *Transit Oriented Development* (quartier axé sur le transport collectif, ATC en français).

- En **matière d'environnement,** le PMAD vise un Grand Montréal doté d'un environnement protégé et mis en valeur. Il propose diverses mesures permettant d'assurer la protection des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers, des milieux humides, des rives, du littoral, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain. La valorisation de ces éléments est assurée par la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une trame verte et bleue, qui permettra à la population de profiter de ces lieux de détente, de culture et de récréation.

1.2.3
LA VISION STRATÉGIQUE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE LA CMM

1.16 Le 18 septembre 2003, la CMM a adopté sa vision stratégique du développement économique, social et environnemental pour le Grand Montréal. Intitulée *Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable*, cette vision, qui décrit le développement souhaité de la CMM selon l'horizon 2025, définit les orientations[1] suivantes :

- une communauté dont l'économie compétitive est basée sur la diversité, le talent et l'innovation;
- une communauté attractive dont l'environnement est protégé et accessible;
- une communauté attractive reconnue internationalement pour son dynamisme et son ouverture;
- une communauté solidaire tirant profit d'un partenariat pluriel avec les acteurs de son développement;
- une communauté responsable qui a à cœur les préoccupations de ses citoyens.

1.2.4
ÉNONCÉ DE VISION STRATÉGIQUE 2035 – VERS LE NOUVEAU SCHÉMA

1.17 Préalablement à la démarche de révision de son Schéma, un Énoncé de vision stratégique[2] a été élaboré en 2012. Cette démarche d'idéation et de planification visait à doter l'agglomération d'une vision stratégique afin:

- d'identifier les principaux enjeux et défis d'aménagement et de développement de l'agglomération;
- de visualiser l'agglomération de 2035 et de la positionner au sein du Grand Montréal et de la Rive-Sud;
- de recenser les grandes tendances et les courants de pensée actuels de la planification et de l'aménagement du territoire;
- d'orienter le nouveau Schéma qui établira les lignes directrices de l'organisation physique du territoire de l'agglomération.

1.18 Tout en étant complémentaire à celui de la CMM, cet Énoncé de vision stratégique va au-delà des valeurs véhiculées par le document métropolitain et tient compte du contexte territorial de l'agglomération, des aspirations de ses décideurs et des grandes tendances qui s'inscrivent dans les nouvelles idéologies de la planification et de l'aménagement du territoire.

1.19 L'Énoncé de vision stratégique du Schéma propose sept thèmes principaux définis ci-après et dont les objectifs associés sont repris aux orientations du chapitre 3 :

- aménagement durable du territoire;
- environnement, gestion des matières résiduelles et de l'eau;
- mobilité et déplacements durables;

---

1 CMM. *Vision 2025,* [http://cmm.qc.ca/fr/actualites/derniere-nouvelle/la-vision-2025-et-le-projet-de-pmad/]. (22 novembre 2013).

2 VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). *Énoncé de vision stratégique 2035 – Vers le nouveau schéma d'aménagement et de développement*. 18 juin 2013.

- agriculture durable;
- économie diversifiée;
- développement social et communautaire;
- développement culturel et récréotouristique.

1.2.5 SCHÉMAS ANTÉRIEURS

1.20 Le présent Schéma représente la troisième génération des documents de planification à l'échelle de l'agglomération. Si l'objectif de doter l'agglomération de Longueuil d'un document de planification moderne intégrant les derniers principes et paradigmes d'aménagement a dicté la rédaction de ce document, les expériences et expertises acquises dans les précédents Schémas n'ont pas été écartées pour autant. Ainsi, ce Schéma reprend et approfondit certains principes établis par les précédents dont, notamment :

- l'optimisation de l'occupation du territoire;
- l'interrelation entre le transport et l'aménagement du territoire;
- la protection et la mise en valeur du territoire agricole et des écosystèmes d'intérêt;
- la reconnaissance de l'agglomération au sein du Grand Montréal et de la Rive-Sud;
- la reconnaissance de l'autonomie locale dans l'application des principes d'aménagement et de développement établis.

1.21 Compte tenu de son contexte fortement urbanisé et structuré, le Schéma doit également tenir compte des planifications réalisées par les villes liées de l'agglomération sur leur territoire respectif.

1.2.6 LE PLAN QUINQUENNAL DE DÉVELOPPEMENT 2013-2018 DE LA CRÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL[1]

1.22 La CRÉ de l'agglomération de Longueuil avait la responsabilité d'élaborer et de mettre en œuvre un Plan quinquennal de développement (PQD) afin de définir les grandes orientations qui soutiendraient le développement de son territoire. Adoptée en avril 2013, cette planification régionale concorde avec le PMAD et la vision stratégique de la CMM, tient compte des stratégies et des objectifs régionaux en matière de main-d'œuvre et d'emploi déterminés par le Conseil régional des partenaires du marché du travail du territoire et s'inscrit en cohérence avec la stratégie et la loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires. Les grandes orientations de l'aménagement du territoire du Schéma se doivent donc de tenir compte de ce Plan.

1.23 Le PQD[2] repose sur une vision claire et partagée du développement futur de l'agglomération et sur un positionnement stratégique fort et clairement défini. Il propose les thématiques et objectifs suivants :

[1] Le Gouvernement a annoncé une restructuration des organismes de développement régionaux. Bien que la CRÉ, sous cette forme, a disparu, son Plan quinquennal devrait perdurer et être pris en mains par un autre organisme. Cette section devra être revue lorsque la nouvelle structure sera en place.

[2] CRÉ de l'agglomération de Longueuil. Plan quinquennal de développement 2013-2018 de l'agglomération de Longueuil. 19 avril 2013.

- **LES ESPACES DE VIE**
  - Aménager durablement le territoire pour y favoriser les espaces de vie de qualité tout en respectant la capacité des écosystèmes;
  - Dépasser la cible de 17 % de milieux naturels protégés sur le territoire prescrite par le PMAD, tout en assurant leur interconnexion, leur accessibilité et leur intendance;
  - Élaborer et mettre en œuvre une vision de l'aménagement du territoire intégrant le développement durable et les préoccupations liées à la santé;
  - Favoriser des pratiques optimales de gestion intégrée des ressources naturelles.
- **LA QUALITÉ DE VIE**
  - Faire de l'agglomération un milieu inclusif pour toutes les personnes sur l'ensemble du territoire;
  - Améliorer l'offre de logements de qualité et accessibles pour toutes les personnes sur l'ensemble du territoire;
  - Favoriser une plus grande accessibilité au transport des personnes pour l'ensemble de la population;
  - Encourager la solidarité et l'inclusion sociale.
- **LE POTENTIEL HUMAIN**
  - Miser sur le développement du potentiel et l'engagement de chaque personne comme moteur de croissance de l'agglomération;
  - Accompagner les individus dans le développement de leur plein potentiel;
  - Appliquer des modèles différents et novateurs en réponse aux besoins de main-d'œuvre des entreprises;
  - Favoriser le développement de l'agglomération en un milieu entrepreneurial diversifié et dynamique.
- **LE POSITIONNEMENT ET LE RAYONNEMENT IDENTITAIRE**
  - Positionner l'agglomération comme pôle socioéconomique et culturel d'envergure à l'échelle régionale, métropolitaine et nationale;
  - Définir et mettre en valeur une identité forte;
  - Accroître la compétitivité des entreprises du territoire;
  - Reconnaître l'apport de l'économie sociale comme acteur de développement;
  - Favoriser le rayonnement des arts, de la culture et du patrimoine de l'agglomération.

1.2.7
LES PLANS DIRECTEURS DE L'EAU

1.24 Le Québec s'est donné, l'automne 2002, une Politique nationale de l'eau[1] afin d'assurer la protection de cette ressource unique et de gérer l'eau dans une perspective de développement durable et ce faisant, de mieux protéger la santé publique et celle des écosystèmes.

1.25 La gestion intégrée de l'eau par bassins versants constitue un axe d'intervention majeur de cette Politique. Ce mode de gestion se caractérise par une approche territoriale qui définit le bassin versant en tant qu'unité de gestion des plans d'eau et qui repose sur la concertation de l'ensemble des acteurs concernés et sur une meilleure intégration des multiples intérêts, usages, préoccupations et moyens d'action des forces vives du milieu. Cette gestion par bassins versants est sous la responsabilité de 33 organismes de bassins versants de la province. Deux d'entre eux se partagent cette responsabilité dans l'agglomération, soit le Comité de concertation et de valorisation du bassin versant de la rivière Richelieu (COVABAR) et la Société de conservation et d'aménagement de la rivière Châteauguay (SCABRIC). S'ajoutent à ces organismes les comités de zones prioritaires d'interventions (ZIP) Ville-Marie et Jacques-Cartier, plus spécifiquement responsables du fleuve Saint-Laurent. Ces deux comités ZIP font partie des 13 qui sont présents sur l'ensemble du Québec.

[1] MDDELCC. *Politique nationale de l'eau*, 26 novembre 2002. [http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/politique/], (mars 2015).

1.26 Un Plan directeur de l'eau (PDE) est un outil de planification visant à déterminer et à hiérarchiser les interventions à réaliser dans un bassin versant pour atteindre les objectifs fixés de manière concertée par l'ensemble des acteurs de l'eau. En 2015, le COVABAR et la SCABRIC ont actualisé leurs PDE en adoptant, respectivement, le Plan directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Richelieu et de la zone Saint-Laurent[1] et le Plan directeur de l'eau de la zone Châteauguay[2].

1.27 La majorité des cours d'eau de l'agglomération est touchée par le PDE du COVABAR car seul le bassin versant de la rivière Saint-Jacques se trouve sur le territoire de la SCABRIC. Le PDE du COVABAR propose les enjeux et orientations qui suivent :

- **PROTÉGER ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'EAU**
  - Réduire les sources de pollution ponctuelle;
  - Réduire les sources de pollution diffuse;
  - Poursuivre la recherche de connaissances sur la ressource eau, assurer le suivi de sa qualité et diffuser l'information.
- **LIMITER LES RISQUES ET DOMMAGES CAUSÉS PAR L'EAU**
  - Assurer une gestion des zones inondables du territoire.
- **PRÉSERVER ET AMÉLIORER L'INTÉGRITÉ ÉCOLOGIQUE DES ÉCOSYSTÈMES AQUATIQUES, HUMIDES ET RIVERAINS**
  - Conserver et restaurer la diversité des écosystèmes;
  - Protéger et améliorer l'habitat du poisson.
- **PERMETTRE L'ACCESSIBILITÉ ET METTRE EN VALEUR LE POTENTIEL RÉCRÉOTOURISTIQUE ASSOCIÉ À L'EAU**
  - Stimuler le développement récréotouristique durable associé à l'eau;
  - Favoriser l'accès aux plans d'eau;
  - Favoriser la pêche récréative.
- **ASSURER UNE SAINE GESTION DE L'EAU POTABLE**
  - Favoriser une utilisation responsable de l'eau potable;
  - Assurer une eau potable de bonne qualité;
- **SENSIBILISER À LA PROTECTION DE L'EAU**
  - Sensibiliser tous les publics à la protection de l'eau.

1.28 Il est à noter que les enjeux soulevés et les orientations proposées par la SCABRIC pour la zone Châteauguay sont similaires. Ces deux PDE ont donc été pris en considération lors de l'élaboration des orientations d'aménagement, du document complémentaire et du plan d'action du Schéma.

1.2.8 AUTRES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE PRIS EN CONSIDÉRATION

1.29 **PLAN DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL**

1.30 Un Plan de mobilité et de transport (PMT) peut se définir comme un outil de planification voulant assurer les besoins de mobilité de la population et du transport des marchandises en arrimant cette planification à celle de l'aménagement du territoire, et ce, dans le respect des cadres environnementaux et sociaux tout en visant l'attractivité et la vitalité économiques.

1.31 L'objectif principal du PMT de l'agglomération de Longueuil vise à doter celle-ci d'une vision commune afin de bien cibler les objectifs en matière de mobilité et de transport durables de manière à optimiser les

[1] COVABAR, Plan directeur de l'eau du bassin versant de la rivière Richelieu et de la zone Saint-Laurent, août 2015
[2] SCABRIC, Plan directeur de l'eau de la zone Châteauguay, 2015

investissements dans une perspective de développement durable. Les orientations stratégiques, les axes d'intervention et les objectifs du PMT sont énumérés ci-après :

- **AMÉLIORER L'OFFRE ET LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF**
  - **le transport en commun :**
    - Accroître l'offre sur les principaux corridors de déplacements interrives et interrégionaux;
    - Développer l'offre de desserte interne;
    - Améliorer l'intermodalité aux nœuds de correspondance de l'agglomération;
    - Améliorer l'accessibilité.
  - **le transport actif :**
    - Développer, compléter et améliorer le réseau cyclable et piétonnier sur le territoire;
    - Renforcer l'interconnectivité des réseaux de transport actif et collectif.
  - **les alternatives à l'auto-solo :**
    - Développer l'usage collectif de l'automobile;
    - Coordonner les modes de transport collectif aux autres modes de transport durable.
- **OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER ET LA GESTION DU STATIONNEMENT**
  - **le réseau routier :**
    - Améliorer la fluidité du réseau routier artériel et autoroutier afin d'éviter les débordements sur le réseau local;
    - Combler les discontinuités du réseau routier;
    - Assurer un partage adéquat de la voirie et des infrastructures de transport entre les divers modes.
  - **le stationnement :**
    - Adopter une stratégie concertée de la gestion du stationnement sur le territoire;
    - Optimiser l'information pour les usagers.
- **ASSURER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION**
  - **la sécurité des déplacements :**
    - Améliorer la sécurité des transports au sein de l'agglomération;
    - Inciter les usagers de la route à adopter des comportements de déplacement plus sécuritaires.
  - **la qualité de vie de la population :**
    - Diminuer les nuisances générées par la proximité des infrastructures de transport;
    - Intégrer les équipements de transport au milieu de vie.
- **DÉVELOPPER LE TERRITOIRE EN COHÉRENCE AVEC LES OBJECTIFS DE MOBILITÉ DURABLE**
  - **l'intégration de l'aménagement et du transport :**
    - Orienter le développement du territoire en fonction des grands axes structurants de transport en commun;
    - Créer des aménagements incitant au transport actif et au développement du transport en commun;
    - Limiter l'impact des nouveaux développements sur les réseaux de transport;
    - Adapter les quartiers existants à la vision de mobilité durable de l'agglomération.
  - **La réduction des impacts du transport sur l'environnement :**
    - Diminuer l'impact des infrastructures de transport (voirie et stationnement).

- **PROMOUVOIR LES MODES DE TRANSPORT DURABLES**
  - **la valorisation des solutions de remplacement au voiturage en solo :**
    - Sensibiliser les citoyens à adopter des habitudes de transport compatibles avec leur santé et celle des écosystèmes;
    - Améliorer la promotion des modes alternatifs de transport auprès des entreprises et des établissements scolaires du territoire.
  - **la promotion des énergies non polluantes :**
    - Soutenir et privilégier les énergies non polluantes afin de réduire les émissions de GES dans le transport.

1.32 Compte tenu de l'adéquation de plus en plus présente entre le transport et l'aménagement du territoire, ces orientations, axes et objectifs seront au cœur, notamment, des grandes orientations portant sur le transport et l'aménagement du territoire.

1.33 **PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL**

1.34 Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) définit le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) comme un document de planification visant à mettre en valeur la zone agricole d'une MRC ou agglomération en favorisant le développement durable de ses activités agricoles. Reposant sur un état de situation et sur la détermination des possibilités de développement des activités agricoles du territoire, le PDZA est réalisé par une MRC ou agglomération, en concertation avec les acteurs du milieu. Il est complémentaire et compatible avec les diverses démarches de planification réalisées sur le territoire visé[1].

1.35 Un PDZA devrait, entre autres, mettre en valeur les entreprises agricoles et leurs produits, viser l'accroissement ou la diversification des productions, des produits, des modèles d'entreprise ou des modes de mise en marché, favoriser la reconnaissance de la multifonctionnalité de l'agriculture et encourager le développement d'activités complémentaires telles que l'agrotourisme ou la transformation à la ferme.

1.36 Le PDZA de l'agglomération de Longueuil, adopté en juillet 2014, vise à faire de l'agglomération de Longueuil un chef de file de l'agriculture périurbaine au Québec ainsi qu'un territoire possédant une identité agricole et agroalimentaire forte au bénéfice de ses producteurs agricoles, de sa population, de son économie et de ses milieux de vie. Pour ce, il propose les orientations suivantes :

- Assurer la pérennité des sols agricoles et favoriser l'accès aux terres pour la réalisation d'activités et de projets agricoles;
- Mettre en valeur l'ensemble de la zone agricole dans une optique de qualité de vie du milieu;
- Accroître la contribution de l'agriculture au secteur agroalimentaire régional et ses diverses retombées;
- Soutenir le développement d'une chaîne d'innovation régionale axée sur l'alimentation locale, les créneaux innovants et les pratiques environnementales.

1.37 La vision de développement, les orientations et les actions préconisées au PDZA ont dicté le contenu de l'orientation 2 ainsi que les grandes affectations du territoire agricole, le cadre normatif du document complémentaire et le plan d'action du Schéma.

1.38 **PLAN STRATÉGIQUE 2013-2022 DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL**

1.39 Le 13 mars 2014, le conseil d'administration du Réseau de transport de Longueuil (RTL) a approuvé son nouveau Plan stratégique 2013-2022[2]. Ce Plan a notamment pour objectifs d'identifier les enjeux et les tendances affectant le transport en commun, de poser un diagnostic de la situation et de proposer une vision pour les

[1] MAPAQ. *Plan de développement de la zone agricole (PDZA)*. Janvier 2013.
[2] RTL. Plan stratégique 2013-2022 du Réseau de transport de Longueuil. Mars 2014.

10 prochaines années. Dans son volet « Mobilité durable », le Plan stratégique du RTL articule sa stratégie et ses domaines d'intervention autour des axes d'intervention suivants en lien avec l'aménagement et le développement du territoire :

- **L'AXE AMÉNAGEMENT VISE À APPUYER L'AGGLOMÉRATION ET LES VILLES LIÉES À DÉVELOPPER UN AMÉNAGEMENT URBAIN FAVORISANT UNE MOBILITÉ DURABLE, TOUT EN TENANT COMPTE DE LA PRÉDOMINANCE ACTUELLE DE L'AUTOMOBILE.** Cet axe propose trois orientations :
  - Cibler les corridors, les nœuds d'échange et les infrastructures nécessaires aux opérations du transport en commun prévus au Schéma ainsi qu'aux plans et règlements d'urbanisme des villes liées;
  - Définir les politiques et les normes d'aménagement pour les voies réservées, les mesures préférentielles et les points d'accès au réseau;
  - Participer activement à la mise en place des processus continus nécessaires à l'intégration du transport en commun dans la planification, la réglementation et le développement du territoire.

  La mise en œuvre de cet axe et de ses orientations se fera à travers ces quatre domaines d'intervention :
  - une planification coordonnée de l'aménagement du territoire et des transports;
  - les voies réservées et mesures préférentielles pour autobus;
  - des arrêts accessibles et plus sécuritaires;
  - les points d'échange.

- **L'AXE MOBILITÉ VISE À RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENT DES PERSONNES EN DÉVELOPPANT DES SOLUTIONS INTÉGRANT DIVERS MODES DE TRANSPORT ACCESSIBLES, RAPIDES, CONVIVIAUX ET ÉCOLOGIQUES.** Cet axe propose quatre orientations :
  - Gérer la demande en transport de façon globale et intégrée par une meilleure coordination des différents services;
  - Déployer une nouvelle offre de transport en commun afin de mieux répondre aux besoins des usagers;
  - Développer et offrir une information statique et dynamique, claire et conviviale aux voyageurs;
  - Améliorer le sentiment de confort et de sécurité du client avant, pendant et après le déplacement.

  La mise en œuvre de cet axe et de ses orientations se fera à travers ces sept domaines d'intervention :
  - la révision de la structure du réseau et de l'offre de service;
  - la coordination des réseaux;
  - l'information aux usagers;
  - le confort et la qualité du service;
  - les abribus et le mobilier associé aux arrêts;
  - les modes de transport à grande capacité;
  - le transport adapté.

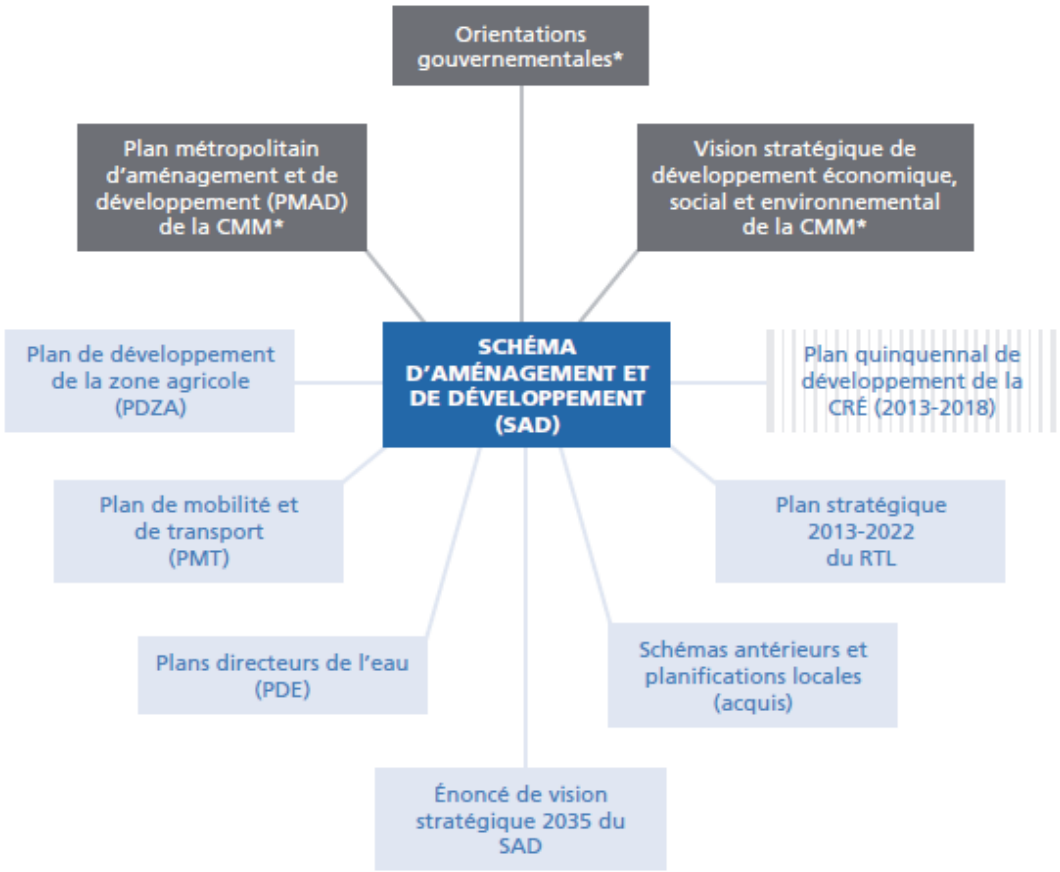
- **L'AXE INNOVATION, PARTENARIAT ET PROMOTION VISE À ACCROÎTRE LA NOTORIÉTÉ DU RTL PAR LE DÉVELOPPEMENT DE SOLUTIONS NOVATRICES ET LEUR IMPLANTATION EN MISANT SUR LE PARTENARIAT.** Cet axe propose quatre orientations :
  - Identifier des solutions novatrices en matière de mobilité et de développement durable;
  - Tisser des liens privilégiés avec le milieu et appuyer les partenaires et les grands générateurs de déplacements de l'agglomération;
  - Promouvoir les services de transport en commun et alternatif auprès des citoyens;
  - Renouveler l'image du RTL auprès de la communauté tout en préservant sa notoriété au sein de l'industrie du transport en commun.

  La mise en œuvre de cet axe et de ses orientations se fera à travers ces quatre domaines d'intervention :
  - l'image corporative et les affaires publiques;
  - la promotion des services;
  - les partenariats;
  - l'interaction avec la clientèle.

1.40 Le Plan stratégique propose les cinq chantiers prioritaires suivants pour les 10 prochaines années :

- un réseau rapide et structurant pour l'agglomération;
- la modernisation des infrastructures d'exploitation;
- une ouverture vers le milieu;
- l'électrification du réseau;
- le virage clientèle de l'organisation.

Figure 1 : Synthèse des orientations, plans et visions influençant le contenu du Schéma



* Contenu obligatoire

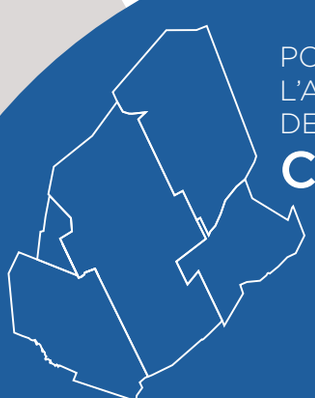
1.3
ORGANISATION DU SCHÉMA

1.41 Le Schéma comporte huit chapitres. Le chapitre 1 présente la démarche de révision du Schéma ainsi que les principales assises de l'aménagement et du développement du territoire sur lesquelles sa rédaction s'est appuyée. Le chapitre 2 expose le contexte territorial de l'agglomération de Longueuil et dresse le portrait des grandes caractéristiques socioéconomiques et démographiques du territoire des dernières années. Un inventaire des sites vacants ou à redévelopper (optimiser) ainsi que certaines projections de développement complètent ce chapitre. Les tendances énoncées constituent la trame de fond de la dynamique de l'évolution du territoire.

1.42 Le chapitre 3 présente les grandes orientations d'aménagement et de développement qui façonneront le territoire de l'agglomération de demain. Ce chapitre se décline en deux grands volets. Il met d'abord en relief les assises territoriales (les acquis) à consolider et à mettre en valeur pour ensuite définir les éléments qui permettront de mieux orienter la croissance. Ces grandes orientations, assorties d'objectifs et de moyens de mise en œuvre, se conjuguent et prennent forme dans l'espace pour définir le concept d'organisation spatiale. Le chapitre 4, quant à lui, définit les grandes affectations du territoire et identifie les contraintes naturelles et anthropiques structurantes à l'occupation du territoire.

1.43 Le chapitre 5 constitue le document complémentaire du Schéma et regroupe les dispositions normatives devant minimalement être intégrées, pour fins de concordance, à la réglementation d'urbanisme des villes liées.

1.44 Les coûts des infrastructures et des équipements intermunicipaux et gouvernementaux proposés, le plan d'action ainsi que le résumé de la consultation publique se trouvent respectivement aux chapitres 6, 7 et 8. Une série d'annexes (Contraintes naturelles et anthropiques à l'occupation du sol, Paramètres relatifs au calcul des distances séparatrices, Équipements publics structurants et Codification administrative) complètent le Schéma.



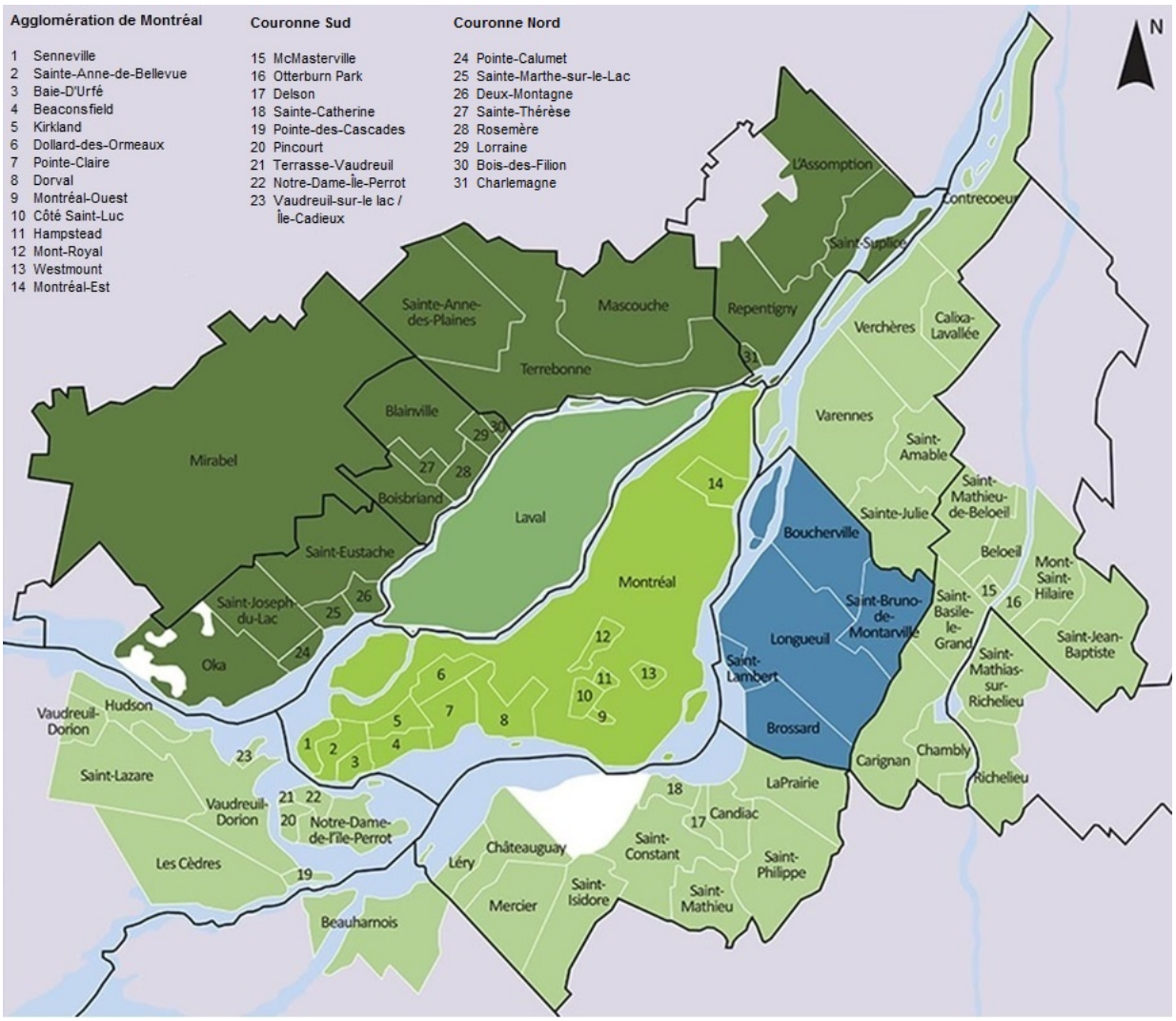
PORTRAIT DE
L'AGGLOMÉRATION
DE LONGUEUIL

CHAPITRE 2

2.1
CONTEXTES MÉTROPOLITAIN ET RÉGIONAL

2.1 L'agglomération de Longueuil occupe une place stratégique au sein de la CMM, véritable pôle démographique et de développement économique regroupant près de la moitié de la population et des emplois du Québec (carte 1). Limitrophe de Montréal et située à moins de 10 km de son centre-ville, elle s'inscrit directement dans le prolongement du tissu urbain montréalais et, de ce fait, constitue l'un des trois grands ensembles urbains de la CMM avec Laval et Montréal. L'agglomération de Longueuil est voisine[1] des MRC de Marguerite-D'Youville, de La Vallée-du-Richelieu et de Roussillon, qui composent la couronne sud du Grand Montréal. À une échelle plus précise, elle est bordée par les villes de Varennes et de Sainte-Julie au nord, de La Prairie au sud, de Carignan et de Saint-Basile-le-Grand à l'est, et par le fleuve Saint-Laurent et Montréal à l'ouest. Sa population estimée en 2016 compte plus de 419 677 résidents[2], la plaçant au troisième rang des agglomérations du Québec.

Carte 1 : L'agglomération de Longueuil au sein de la CMM



[1] L'agglomération touche également au territoire de la MRC du Haut-Richelieu.

[2] ISQ. Décret de population 2016 1125-2015, *Gazette officielle du Québec.*

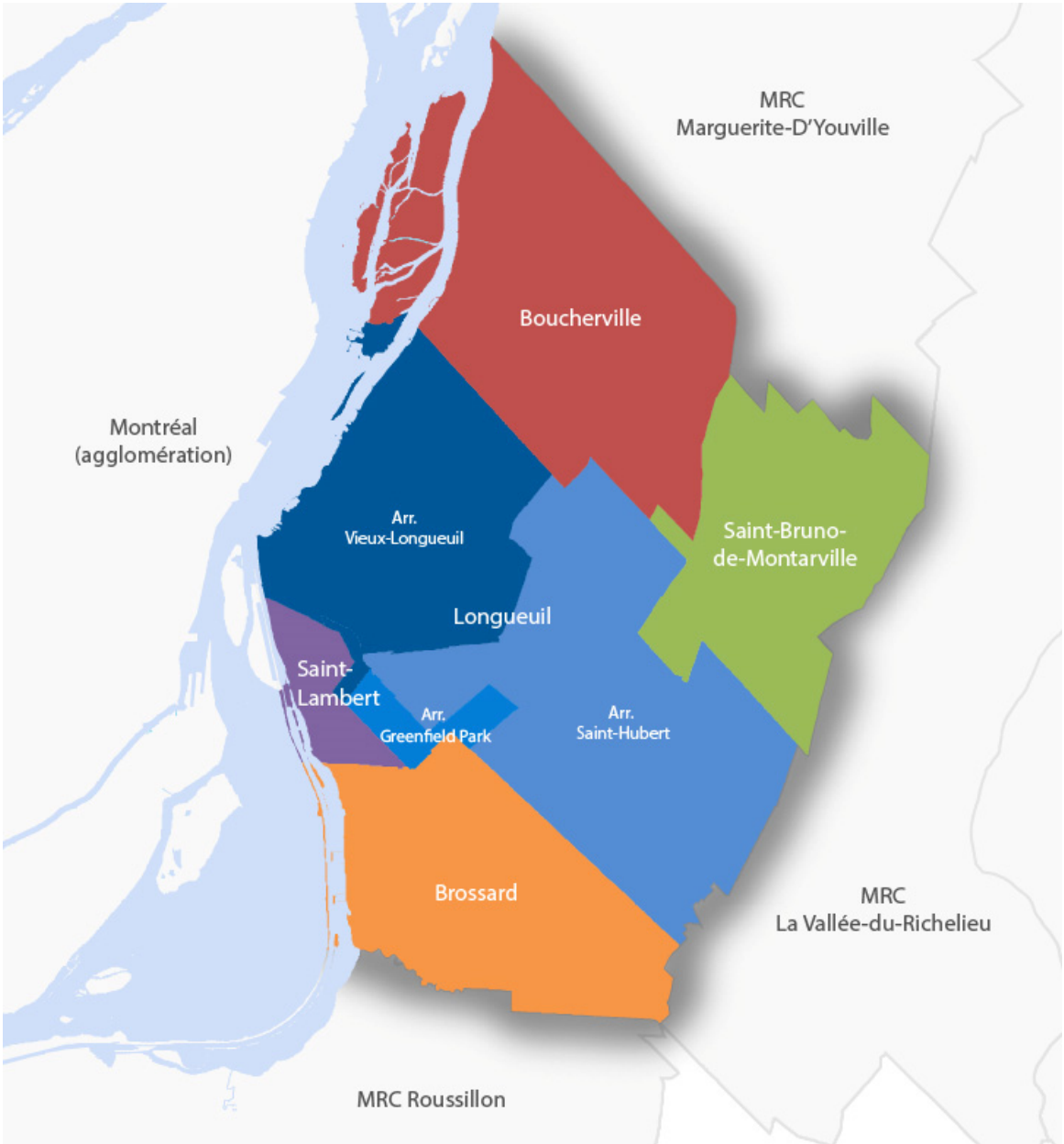
2.2 L'agglomération de Longueuil fait aussi partie de la région administrative de la Montérégie. Avec ses 11 111 km^2, celle-ci regroupe 177 municipalités formant 15 MRC et agglomération ainsi que 2 réserves amérindiennes. L'agglomération de Longueuil occupe en Montérégie le plus petit territoire mais, paradoxalement, compte la population la plus importante.

2.2
COMPOSITION DE L'AGGLOMÉRATION

2.3

D'une superficie terrestre totale de 282 km², l'agglomération de Longueuil est composée des villes liées de Boucherville, Brossard, Longueuil[1], Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert. Selon le recensement de 2011, celle-ci comptait une population de 399 097 résidents pour une densité[2] de 1 413 résidents au km². Si cette densité brute semble peu élevée, elle s'explique par les grandes superficies occupées par la zone agricole, les deux grands parcs nationaux, les pôles économiques et les grands écosystèmes d'intérêt protégés. La densité de population augmente considérablement à proximité des milieux urbains centraux dans les villes de Saint-Lambert (2 855 hab./km²), de Longueuil (2 002 hab./km²) et de Brossard (1 754 hab./km²).

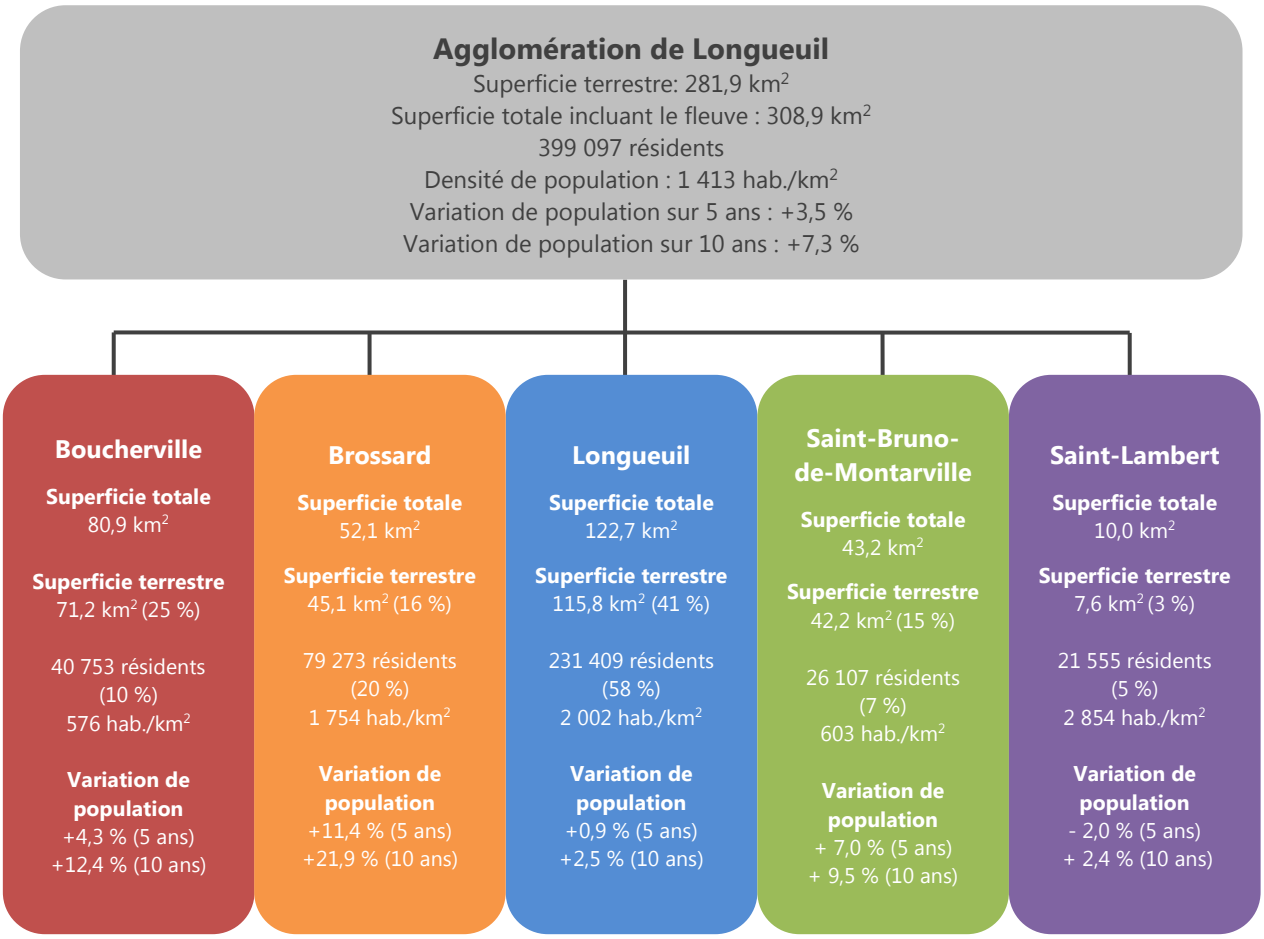
Carte 2 : L'agglomération de Longueuil et ses villes liées



[1] La Ville de Longueuil est composée de trois arrondissements : Greenfield Park, Saint-Hubert et Vieux-Longueuil.

[2] Les densités de population sont basées sur la superficie terrestre.

Figure 2 : L'agglomération de Longueuil en quelques chiffres[1]



2.4 La figure 2 illustre certaines caractéristiques des municipalités constituant l'agglomération. Longueuil occupe la plus grande superficie terrestre du territoire, suivie par Boucherville. Elle possède aussi le poids démographique le plus important avec presque 60 % de la population de l'agglomération. Bien qu'ayant la plus petite population et occupant le plus petit territoire, c'est Saint-Lambert qui compte la plus grande densité démographique. Brossard se démarque avec son fort taux d'accroissement de population observé ces 10 dernières années.

2.5 Fortement urbanisée, la majorité de l'agglomération se trouve à l'intérieur du périmètre métropolitain (hors zone agricole) et est principalement développée à des fins résidentielles. En fait, plus de 67 % du territoire se trouve en affectation urbaine[2]. Le territoire comporte non seulement une grande diversité de commerces, services et bureaux répartis dans différents pôles et le long de ses artères, mais également des pôles industriels et institutionnels importants, de nombreux parcs et espaces verts et, enfin, plusieurs écosystèmes d'intérêt.

[1] STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

[2] Selon les grandes affectations du territoire proposées à la carte 37 et au tableau 36

2.3
PROFIL DE LA POPULATION

2.6 Préalablement à la formulation d'orientations d'aménagement et de développement, il est essentiel de connaître d'abord le profil actuel et futur de la population qui compose l'agglomération. Les données suivantes permettent de dresser un portrait général de cette population en ciblant ses grandes caractéristiques démographiques et socioéconomiques et les tendances dans un horizon précis. Ces données proviennent principalement des différents recensements de Statistique Canada.

2.3.1
ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Tableau 1 : Évolution et variation de la population 1991-2011 du Grand Montréal[1]

	2011	Var. 11-06	**2006**	Variation 06-01	**2001**	Variation 01-96	**1996**	Variation 96-91	**1991**
Agglomération	**399 097**	**3,5 %**	**385 533**	**3,7 %**	**371 934**	**-0,3 %**	**373 009**	**0,7 %**	**370 379**
Couronne sud	471 850	9,8 %	429 899	11,3 %	386 148	4,9 %	367 988	12,4 %	327 410
Couronne nord	550 065	11,4 %	493 971	11,1 %	444 649	6,4 %	417 856	15,3 %	369 298
Laval	401 555	8,9 %	368 709	7,5 %	343 005	3,8 %	330 393	5,1 %	314 398
Montréal	1 886 480	1,7 %	1 854 440	2,3 %	1 812 720	2,1 %	1 775 840	-0,002 %	1 775 868
CMM	3 709 045	5,0 %	3 532 554	5,2 %	3 358 459	2,9 %	3 265 090	3,4 %	3 157 353

2.7 ### LA COURONNE SUD SE DÉVELOPPE ET S'ÉTALE

2.8 La croissance de la population sur la rive sud du Saint-Laurent a connu un rythme inégal. Avant les années 1990, la population avait tendance à s'accroître plus rapidement près du centre de l'agglomération urbaine du Grand Montréal (Longueuil, Brossard et Boucherville), mais les plus fortes croissances démographiques ont ensuite été enregistrées dans des villes plus éloignées telles que Sainte-Julie, Varennes ou La Prairie. La banlieue sud de Montréal s'est donc peu à peu étalée dans la couronne sud, notamment en raison des efforts déployés par les villes périphériques pour développer leur territoire en y attirant de nouveaux résidents grâce au prix inférieur des terrains et à des services offerts à des taux de taxation souvent moindres.

2.9 ### UNE CROISSANCE QUI SE STABILISE

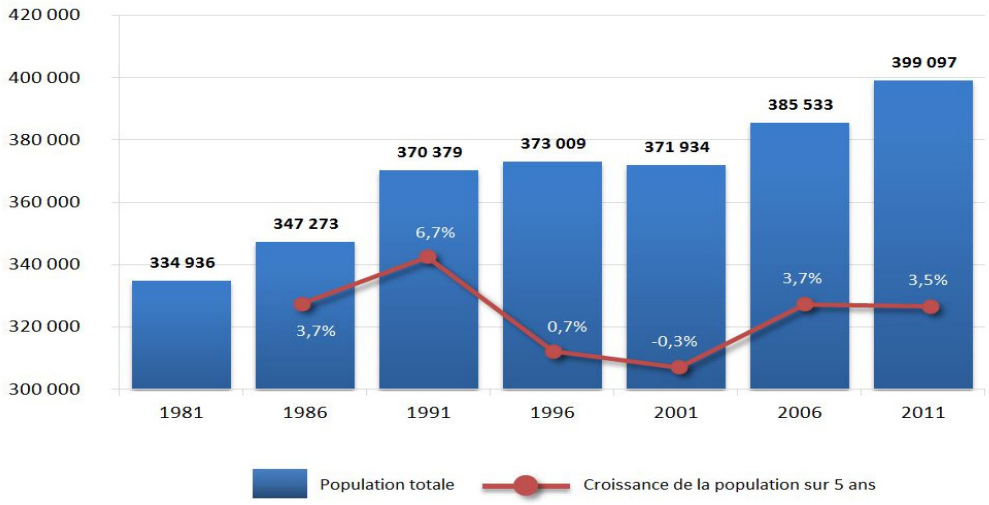
2.10 En observant les données démographiques des 25 dernières années illustrées au tableau 2, on constate que la population de l'agglomération s'est accrue de 15 %. Ce sont particulièrement les villes de Boucherville et de Brossard qui se sont démarquées avec une croissance moyenne de 34 %, soit l'augmentation la plus importante ayant été observée entre 1981 et 1991. Durant cette période, plus de 35 443 nouveaux résidents sont venus s'établir dans l'agglomération. À partir des années 1990, un cycle de décroissance s'est amorcé pour l'ensemble des territoires, qui ont connu un ralentissement considérable de leur croissance démographique. Au début des années 2000, un nouveau cycle de croissance est observé grâce au développement résidentiel, qui connaît une recrudescence importante. Depuis le dernier recensement (2011), la croissance se poursuit pour certaines villes (Brossard et Saint-Bruno-de-Montarville particulièrement), mais la faible augmentation, voire la diminution de population, dans certains secteurs laisse présager diverses tendances : diminution de l'offre en terrains à développer, vieillissement de la population, réduction de la taille des ménages, etc.

[1] CMM. Observatoire du Grand Montréal.

Tableau 2 : Évolution de la population 1986-2011 de l'agglomération[1]

		BOU	BRO	LON	STB	STL	AGGLO
1986		**31 116**	**57 450**	**215 584**	**23 103**	**20 030**	**347 273**
	Variation 1981-1986	*4,8 %*	*10 %*	*2,9 %*	*0,9 %*	*-2,6 %*	*3,7 %*
1991		**33 796**	**64 780**	**226 980**	**23 849**	**20 980**	**370 379**
	Variation 1986-1991	*8,6 %*	*12,8 %*	*5,3 %*	*3,2 %*	*4,7 %*	*6,7 %*
1996		**34 989**	**65 927**	**227 408**	**23 714**	**20 971**	**373 009**
	Variation 1991-1996	*3,5 %*	*1,8 %*	*0,2 %*	*-0,6 %*	*-0,04 %*	*0,7 %*
2001		**36 253**	**65 026**	**225 761**	**23 843**	**21 051**	**371 934**
	Variation 1996-2001	*3,6 %*	*-1,4 %*	*-0,7 %*	*0,5 %*	*0,4 %*	*-0,3 %*
2006		**39 062**	**71 154**	**229 330**	**24 388**	**21 599**	**385 533**
	Variation 2001-2006	*7,7 %*	*9,4 %*	*1,6 %*	*2,3 %*	*2,6 %*	*3,7 %*
2011		**40 753**	**79 273**	**231 409**	**26 107**	**21 555**	**399 097**
	Variation 2006-2011	*4,3 %*	*11,4 %*	*0,9 %*	*7 %*	*-0,2 %*	*3,5 %*

Graphique 1 : Population de l'agglomération et croissance quinquennale (1981-2011)[2]



2.3.2 PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES

2.11 Les projections démographiques utilisées dans le cadre du présent Schéma sont celles réalisées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Leur scénario est basé sur l'évolution quinquennale des tranches d'âge de la population.

2.12 Les projections de l'ISQ laissent entrevoir une hausse globale de 6 % de la population de l'agglomération entre 2014 et 2031. Selon ce scénario, les villes de Brossard et de Boucherville seront celles qui bénéficieront de la plus forte croissance de population avec respectivement 14 % et 6 % d'augmentation. Longueuil verra sa

[1] STATISTIQUE CANADA. Recensements 1981 à 2011.
[2] *Ibid.*

population augmenter de 5 % alors que les villes de Saint-Bruno-de-Montarville et de Saint-Lambert subiront une baisse de leur population respective de 5 % et de 4 %.

2.13 Au chapitre des ménages, l'augmentation est plus importante, mais s'explique notamment par la diminution de leur taille et l'accroissement des ménages d'une seule personne. Ainsi, les projections de l'ISQ prévoient que l'agglomération comptera près de 197 000 ménages en 2031, soit 19 935 (ou 11 %) de plus qu'en 2014, ce qui laisse entrevoir le nombre de logements supplémentaires qu'il sera nécessaire d'ajouter sur le territoire pour répondre adéquatement aux besoins de ces ménages additionnels.

Tableau 3 : Prévision de la population et des ménages 2014-2031 de l'agglomération selon l'ISQ[1]

	Ménages					Population				
	2014	2019	2024	2031	Variation 2014-2024	2014	2019	2024	2031	Variation 2014-2024
BOU	17 260	18 545	19 560		**13,3 %**	42 650	44 030	45 295		**6,2 %**
BRO	33 055	36 490	39 480		**19,4 %**	83 925	90 120	95 650		14,0 **%**
LON	105 580	108 210	110 210		**4,4 %**	235 315	236 375	237 860		**1,1 %**
STB	10 310	10 735	11 065		**7,3 %**	25 525	25 410	24 425		**- 4,3 %**
STL	10 760	10 965	11 050		**2,7 %**	21 675	21 230	20 780		**- 4,1 %**
					Variation 2009-2301					Variation 2009-2031
AGGLO	**176 965**	**184 945**	**191 365**	**196 900**	**11,3 %**	**409 090**	**417 165**	**420 010**	**433 157**	**5,9 %**

2.14 À titre comparatif, le scénario du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)[2], qui tient compte des contraintes d'aménagement de chacun des secteurs de l'agglomération et de leur capacité d'accueil en logements, est plus optimiste. En effet, selon ce scénario, qui prévoit, pour les prochains 20 ans, un accroissement de population comparable à celui des 25 dernières années (15 %), la population totale de l'agglomération devrait osciller autour de 460 294 résidents en 2031. Il s'agit d'une différence notable de plus de 27 000 résidents comparativement au scénario de l'ISQ.[3]

2.3.3 TENDANCES MIGRATOIRES ET IMMIGRATION

2.15 Alors qu'il était depuis les dernières décennies le principal moteur de l'augmentation de la population, l'accroissement naturel (naissances) cède de plus en plus ce rôle à l'accroissement migratoire. Pour cette raison, les tendances migratoires constitueront des variables importantes dans l'évaluation des perspectives démographiques des prochaines années.

Tableau 4 : Immigration 2001-2011 dans l'agglomération

	2001	2006	2011
Proportion d'immigrants	11,9 %	15,5 %	17,5 %
Proportion d'immigrants récents (5 ans)	1,5 %	2,7 %	3,6 %
Proportion de citoyens canadiens	97,5 %	96,2 %	93,6 %

1 ISQ. Projections démographiques 2009-2024, Traitement CMM, 2010.

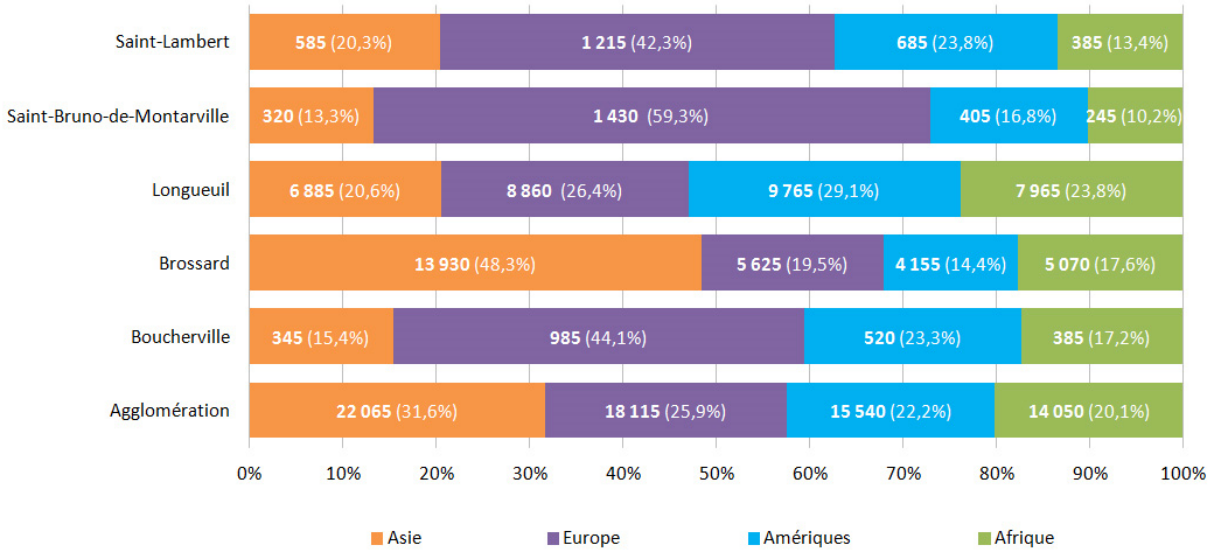
2 MTMDET. Horizon prévisionnel, Scénario Ame1_11_36, recensement 2006.

3 Puisque les superficies disponibles au développement résidentiel permettent de rencontrer ces deux projections, le recours à l'une ou l'autre (ISQ ou MTMDETT) pour estimer les besoins futurs de l'agglomération en espaces de développement est sans conséquence. Cependant, advenant une demande de modification du périmètre métropolitain, les données de l'ISQ devront être utilisées dans le document justificatif déposé.

2.16 **UNE CROISSANCE CONSTANTE DE L'IMMIGRATION**

2.17 L'immigration est une variable importante dans la demande en logements. L'augmentation du nombre d'immigrants exerce une pression sur le marché de l'habitation en particulier sur le marché locatif. Avec près de 70 000 personnes nées à l'étranger, l'agglomération de Longueuil compte la deuxième plus forte concentration de personnes membres de communautés culturelles du Québec, après Montréal, avec 17,5 % de sa population. L'immigration y est en constante croissance : 14 380 nouveaux immigrants sont venus s'établir dans l'agglomération entre 2006 et 2011, soit 6,4 % des immigrants nouvellement arrivés au Québec durant cette même période, la majorité choisissant l'île de Montréal (68 %). Brossard se démarque particulièrement à ce chapitre puisque, en 2011, plus du tiers de sa population était constituée d'immigrants (28 825 personnes), ce qui est comparable à Montréal (32 %). La population immigrante de Brossard, tout comme celle du reste de l'agglomération, provient surtout d'Asie et d'Europe.

Graphique 2 : Origine des immigrants de l'agglomération (2011)[1]



2.18 **UN SOLDE MIGRATOIRE QUI TEND À S'ÉQUILIBRER**

2.19 Au cours des 5 dernières années (2006-2011), 38 % de la population de l'agglomération a déménagé. Parmi ces personnes, près de la moitié ont choisi de demeurer dans la même ville, 41 % ont choisi une autre ville du Québec et plus de 20 % ont déménagé ailleurs.

2.20 En matière de migrations interrégionales, c'est surtout au profit de sa périphérie immédiate (couronne sud) que l'agglomération de Longueuil perd des résidents, la population ayant tendance à s'éloigner des centres à forte concentration de population et à résider là où les coûts d'accessibilité à la propriété semblent moindres. Parallèlement, l'agglomération exerce aussi une force d'attraction importante sur les résidents de Montréal, ce qui vient équilibrer le solde migratoire interrégional. En 2010-2011, un premier solde migratoire positif depuis dix ans a même été enregistré. Les gains les plus forts ont été constatés chez les 30-49 ans, alors que les 50-64 ans subissaient les plus grandes pertes, soit les jeunes retraités, qui sont davantage attirés par les zones de villégiature[2].

1 STATISTIQUE CANADA. Recensements 1981 à 2011.

2 ISQ. *Bulletin statistique régional*, édition 2012 CRÉ de l'agglomération de Longueuil. 2012. p. 5.

2.3.4
STRUCTURE PAR GROUPES D'ÂGE DE LA POPULATION

Tableau 5 : Évolution 2001-2011 de la population de l'agglomération selon les groupes d'âge[1]

	2001		2006		2011		Variation 2001-2011
Population	**371 715**		**381 280**		**399 095**		**7,4 %**
0-4 ans	18 510	**5,0 %**	18 000	**4,8 %**	20 970	**5,2 %**	**13,3 %**
5-14 ans	46 970	**12,6 %**	44 445	**12,0 %**	40 585	**10,2 %**	**-13,6 %**
15-29 ans	72 850	**19,6 %**	73 480	**19,8 %**	74 815	**18,7 %**	**2,7 %**
30-44 ans	83 940	**22,6 %**	77 075	**20,8 %**	75 540	**18,9 %**	**-10,0 %**
45-54 ans	62 480	**16,8 %**	54 940	**14,8 %**	64 915	**16,2 %**	**3,9 %**
55-64 ans	43 815	**11,8 %**	53 295	**14,4 %**	57 075	**14,3 %**	**30,3 %**
65-74 ans	26 125	**7,0 %**	30 575	**8,2 %**	38 540	**9,6 %**	**47,5 %**
75 ans et plus	17 190	**4,6 %**	19 440	**5,2 %**	27 130	**6,8 %**	**57,8 %**
Âge médian	**41,3 ans**		**43,4 ans**		**42,8 ans**		

2.21 **TOUJOURS PLUS DE PERSONNES ÂGÉES**

2.22 Le profil de la population de l'agglomération s'apparente à celui de l'ensemble du Québec, où elle est de plus en plus vieillissante. Toutefois, l'agglomération se démarque par rapport à la région métropolitaine avec sa proportion plus élevée de personnes de plus de 65 ans. En effet, les personnes de ce groupe d'âge comptent pour 16,4 % de la population en 2011 (65 670 personnes), ce qui représente un accroissement de près de 52 % depuis 2001, où cette part était alors de 11,6 %. Sur l'île de Montréal, la proportion de cette cohorte est stable, en raison notamment du remplacement progressif d'une population âgée par une population plus jeune issue de l'immigration et du fait que les ménages ayant atteint l'âge de la retraite désirent vieillir en banlieue davantage qu'à la ville[2].

2.23 **MOINS D'ENFANTS ET DE PERSONNES EN ÂGE DE TRAVAILLER**

2.24 Parallèlement, on remarque une diminution du nombre d'enfants âgés de 0 à 14 ans (16 % de la population), en dépit d'un léger accroissement des naissances entre 2006 et 2011, qualifié par plusieurs de « mini bébé-boom ». La part de population en âge de travailler (15 à 64 ans) a également chuté légèrement depuis 10 ans, ce qui laisse présager une diminution de la main-d'œuvre disponible dans les années à venir si ce phénomène continue à s'accentuer.

2.25 **LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION EN PROGRESSION INDUIRA DES CHANGEMENTS**

2.26 L'âge médian qui augmente d'année en année, la diminution du ratio du groupe d'âge des 0 à 14 ans par rapport à celui des 65 ans et plus et la régression de la population d'âge actif viennent confirmer l'importance du vieillissement de la population dans l'agglomération, tout comme la diminution du rythme des naissances et l'augmentation de l'espérance de vie. Ce phénomène, observé aussi dans l'ensemble du Québec, n'est pas sans incidence.

2.27 Une population vieillissante nécessite davantage de soins de santé et de services de proximité alors que la tendance actuelle est à l'émergence de pôles commerciaux le long des grands axes routiers. Les logements devront s'adapter à la diversification des modèles familiaux et à l'augmentation des ménages d'une seule personne. En ce qui a trait au capital humain, la diminution marquée du nombre de personnes d'âge actif aura

[1] STATISTIQUE CANADA. Recensements 2001 à 2011.
[2] *Ibid.*

un impact direct sur la disponibilité en main-d'œuvre. Pour maintenir un certain niveau de population active, il faudra alors attirer une main-d'œuvre extérieure qualifiée et compter sur un apport accru de l'immigration.

2.3.5 MÉNAGES ET FAMILLES

2.28 **DES MÉNAGES PLUS PETITS, PLUS NOMBREUX**

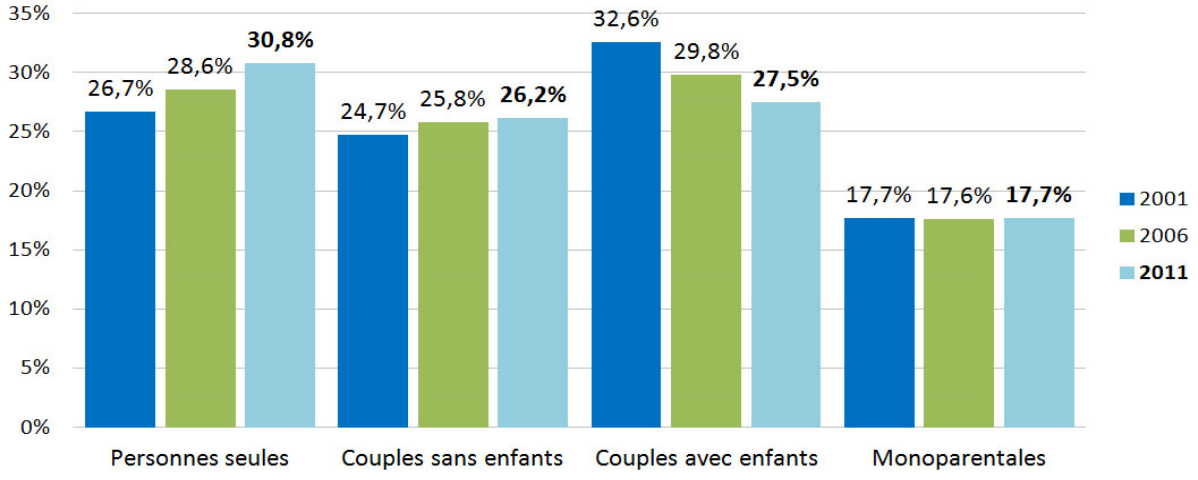
2.29 Les ménages profitent d'un rythme de croissance rapide par rapport à celui de la population. La diminution de la taille des ménages et l'accroissement du nombre de personnes vivant seules expliquent notamment l'explosion du nombre de ménages. Ce phénomène, engendré entre autres par le vieillissement de la population (départ des enfants du foyer familial, décès du conjoint) et par des transformations du mode de vie (augmentation du nombre de séparations et de divorces, autonomie financière des femmes, acceptation sociale de la vie en solo, etc.), est observé dans tous les centres urbains du Québec et aura inévitablement une incidence sur la demande et le mode d'occupation des logements. On observe déjà dans le Grand Montréal, par exemple, une augmentation des ménages d'une ou deux personnes demeurant en maison individuelle s'expliquant entre autres par le vieillissement des ménages et par le phénomène de création de « nids vides » engendré par le départ des enfants du foyer familial[1].

2.30 Ainsi, le nombre de ménages croît de manière notable d'un recensement à l'autre, mais ce sont les ménages composés d'une seule personne qui augmentent le plus. Passés de 36 647 à 52 075 en 10 ans, ils constituent désormais le tiers des ménages de l'agglomération. Fait préoccupant, les personnes de plus de 65 ans vivant seules se démarquent du lot puisque leur nombre s'est accru de 18,7 % depuis 2001.

2.31 **MOINS DE FAMILLES AVEC ENFANTS**

2.32 Les derniers 10 ans laissent voir une tendance à la baisse du nombre de familles, en particulier celles avec enfants. En effet, les couples avec enfants ont vu leur nombre diminuer de 6 % depuis 2001, ce qui n'est pas sans lien avec la diminution observée depuis plusieurs années du nombre moyen d'enfants par famille. En revanche, le nombre de familles monoparentales s'est accru depuis 10 ans. Elles représentent désormais plus de 18 % de toutes les familles de l'agglomération, soit 20 050 familles.

Graphique 3 : Évolution 2001-2011 de la structure des ménages de l'agglomération[2]



[1] CMM. *Perspective Grand Montréal : Sociodémographie*, nº 22. Mai 2013.

[2] STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

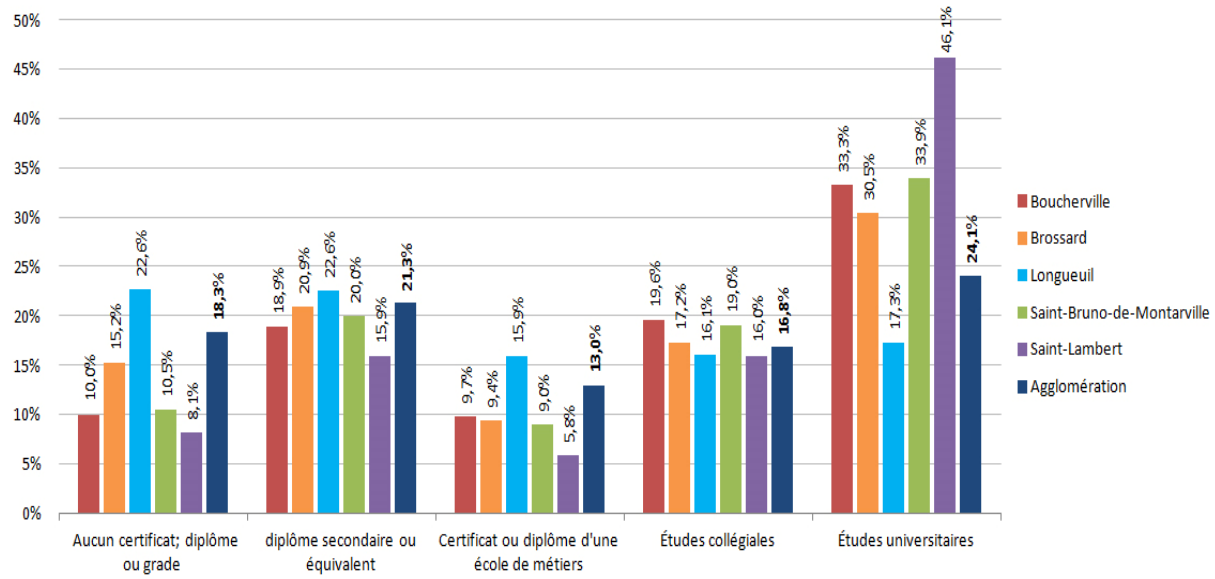
2.3.6
SCOLARITÉ

2.33 **SCOLARITÉ SUPÉRIEURE À LA MOYENNE QUÉBÉCOISE**

2.34 L'agglomération présente un niveau de scolarité supérieur à celui du Québec. En 2011, 24 % des personnes de plus de 15 ans y détenaient un diplôme universitaire, comparativement à 21 % au Québec. Saint-Lambert se démarque du lot avec 46 %, suivie de Saint-Bruno-de-Montarville (34 %) et de Boucherville (33 %). La proximité de Montréal, centre d'économie du savoir, est sans contredit un facteur déterminant, mais l'agglomération est également avantagée par la présence sur son territoire d'un pôle universitaire dynamique, de plusieurs centres de formations collégiales avancées et d'une grande diversité d'écoles secondaires.

2.35 Du côté de la population détenant une scolarité de niveau primaire ou secondaire, l'agglomération affiche une proportion plus faible (40 %) que le Québec (47 %), mais les écarts demeurent faibles. C'est la ville de Longueuil qui compte le plus d'adultes ayant moins d'une 13e année. Cette tendance demeure relativement stable depuis les 10 dernières années, ce qui permet de penser que les entreprises auront la possibilité de combler autant des postes requérant une faible qualification que ceux exigeant une formation universitaire.

Graphique 4 : Scolarité de la population de l'agglomération (2011)[1]



[1] STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

2.4
PROFIL DU CADRE BÂTI

2.4.1
LOGEMENTS ET COÛTS D'HABITATION

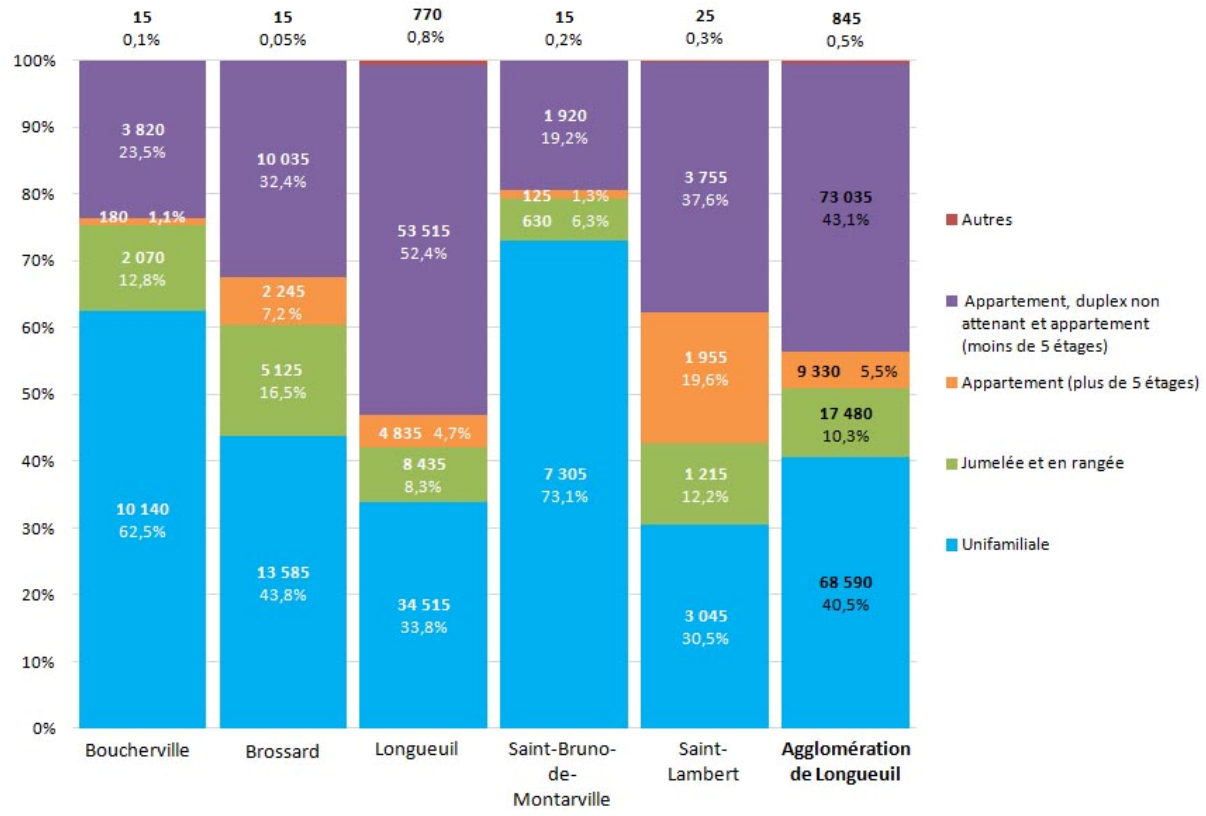
2.36 **PLUS DE PROPRIÉTAIRES OCCUPANTS**

2.37 En 2011, l'agglomération de Longueuil comptait 169 280 logements, dont 64 % étaient occupés par un propriétaire, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 2006. Au Québec, les proportions sont similaires : 60 % des ménages sont propriétaires de leur logement.

2.38 **DOMINANCE DE LA MAISON INDIVIDUELLE, MAIS GRANDE TENDANCE À LA DIVERSIFICATION**

2.39 À l'image de l'ensemble du Québec, la majorité des logements de l'agglomération sont des maisons individuelles, en particulier de type isolé (40 %). Depuis quelques années cependant, cette typologie diminue au profit des habitations de type multifamilial. Les appartements situés dans des immeubles de moins de 5 étages arrivent en deuxième place (43 %) et, de plus en plus, le territoire accueille des typologies variées illustrant la volonté de densification et de diversification des milieux de vie.

Graphique 5 : Typologies résidentielles de l'agglomération (2011)[1]



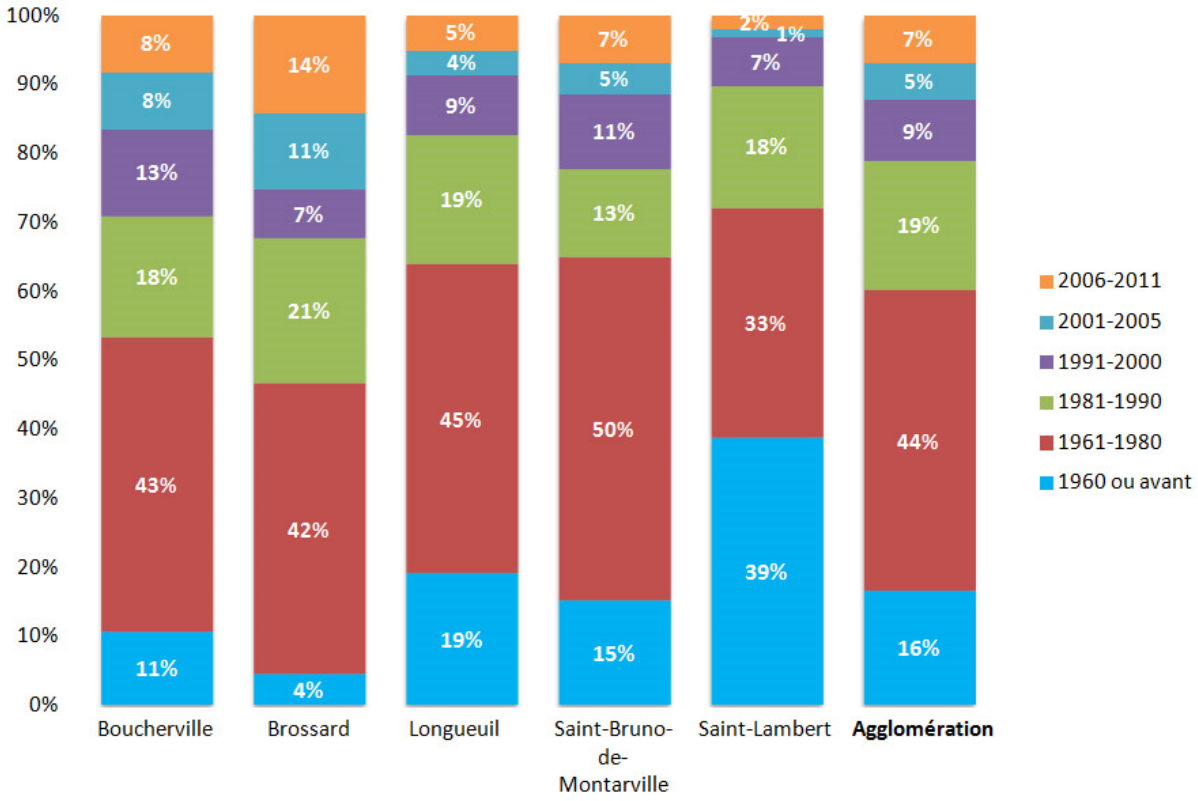
[1] STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

2.40 **UN STOCK DE LOGEMENTS ÂGÉ**

2.41 Le parc résidentiel de l'agglomération est vieillissant. En effet, sur les 169 280 logements occupés, 60 % ont été construits avant 1981 et 12 % depuis 2001. Ailleurs, dans la région métropolitaine, ce sont 47 % des logements qui ont été construits avant 1981 et près de 20 % depuis 2001.

2.42 La qualité du parc de logements de l'agglomération semble s'être dégradée entre 2006 et 2011. Selon leurs occupants, 7 % des logements nécessiteraient des réparations majeures en 2011, alors qu'en 2006 cette proportion n'était que de 3 %[1]. Dans la région métropolitaine, durant la même période, ce sont 5 % des logements qui requerraient des réparations majeures.

Graphique 6 : Logements de l'agglomération selon la période de construction[2]



2.43 **PROBLÈMES D'ABORDABILITÉ COMME AILLEURS**

2.44 Le taux d'effort fait référence à la part du revenu qu'un ménage consacre pour se loger. Lorsque celui-ci dépasse 30 %, les autres dépenses courantes du ménage (alimentation, habillement, etc.) peuvent être plus difficiles à assumer. En 2011, près du quart des ménages de l'agglomération ont consacré plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement, ce qui représente une hausse de 6 % depuis le dernier recensement. Cette proportion est de 37 % pour les ménages locataires comparativement à 14 % pour les ménages propriétaires, ce qui est similaire à la situation dans la région métropolitaine et au Québec. Cet écart est important, mais s'explique notamment par les revenus généralement plus élevés des ménages propriétaires, qui ont ainsi à assumer un taux d'effort inférieur à celui des ménages locataires.

2.45 En 2011, les ménages locataires de l'agglomération payaient leur loyer à un coût plus élevé qu'ailleurs au Québec. Les coûts mensuels moyens d'habitation, qui incluent, entre autres, le loyer, l'électricité et le chauffage, sont évalués à 730 $. Chez les ménages propriétaires, les propriétés ont en moyenne une valeur de 294 911 $ et les coûts mensuels moyens d'habitation s'établissent à 1 019 $ (incluant les taxes municipales).

[1] Cette donnée, fournie par les répondants lors du recensement, est subjective. Aucune donnée ne permet de statuer sur l'état réel du logement.
[2] STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

Comparativement à 2006, les coûts actuels ont augmenté en moyenne de 226 $ par mois puisqu'ils étaient alors de 793 $.

Tableau 6 : Coûts d'habitation des ménages chez les propriétaires et locataires de l'agglomération (2011)[1]

	BOU	BRO	LON	STB	STL	AGGLO
Ménages propriétaires	**13 985**	**30 905**	**56 640**	**8 425**	**6 615**	**107 590**
Propriétaires consacrant plus de 30 % du revenu aux dépenses de propriété	1 259 **9 %**	5 223 **17 %**	8 251 **15 %**	725 **9 %**	866 **13 %**	15 170 **14 %**
Coûts d'habitation mensuels moyens	1 084 $	1 029 $	966 $	1 092 $	1 193 $	1 019 $
Valeur moyenne du logement	342 911 $	301 554 $	258 250 $	351 492 $	399 420 $	294 911 $
Ménages locataires	**2 250**	**6 975**	**47 415**	**1 565**	**3 475**	**61 685**
Locataires consacrant plus de 30 % du revenu aux dépenses de propriété	659 **29 %**	2 867 **41 %**	17 781 **37 %**	615 **39 %**	1 355 **39 %**	23 255 **37 %**
Loyer brut moyen	758 $	859 $	697 $	864 $	848 $	730 $

2.4.2 CONSTRUCTION RÉSIDENTIELLE

2.46 **TENDANCE GÉNÉRALE : LA TRANSFORMATION DU MARCHÉ**

2.47 Depuis plusieurs années, le marché de l'habitation est en transformation. Historiquement, les unités de type propriétaire occupant détenaient une part prépondérante dans le marché de la région métropolitaine mais, ces dernières années, ce sont les secteurs de la copropriété et du locatif qui ont obtenu la meilleure performance : ils composent désormais plus de la moitié du marché de l'habitation. Les mutations du marché concernent aussi la typologie des unités. Le poids relatif des logements individuels est de moins en moins important et les unités de type appartement occupent, en conséquence, une place de plus en plus prépondérante[2]. Par ailleurs, un phénomène de densification est observé pour l'ensemble de la CMM : ce sont les produits plus denses en ce qui a trait à l'occupation de l'espace qui ont connu les progressions les plus importantes au cours des dernières années.

2.48 **RALENTISSEMENT DES MISES EN CHANTIER**

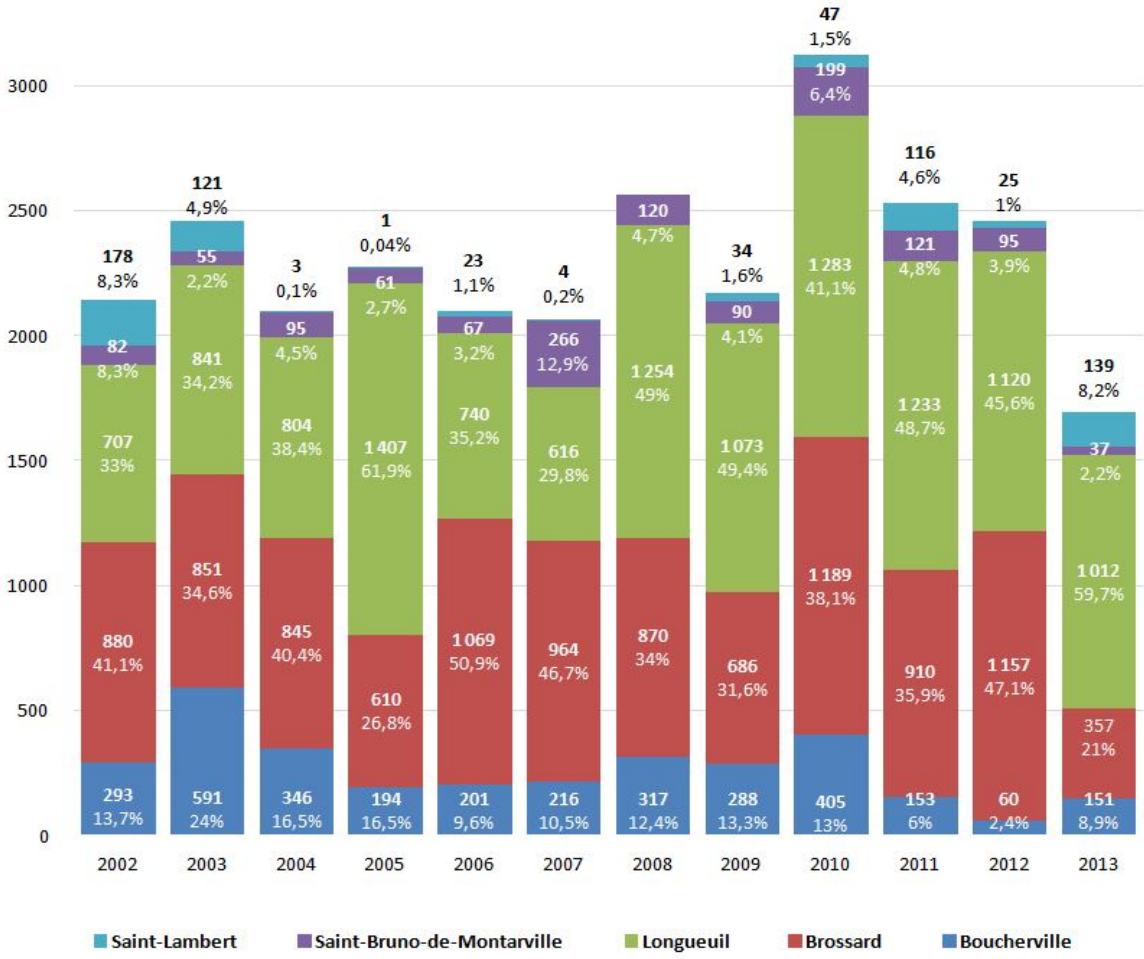
2.49 Le marché de la construction résidentielle a été particulièrement dynamique et soutenu au cours de la première décennie de 2000 dans l'agglomération tout comme dans la région métropolitaine. Depuis 2011, le marché connaît une légère contraction, mais son dynamisme est encore bien présent. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) prévoit toutefois que les mises en chantier pour les années à venir seront inférieures à la moyenne des cinq dernières années[3]. Ce recul des mises en chantier observé plus fortement depuis le début de 2013 découle de la conjoncture économique modérée et, surtout, de l'offre élevée sur les marchés de la revente et du neuf[4].

1 STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.
2 CMM. Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables. Juillet 2008.
3 SCHL. Perspective de l'habitation : RMR de Montréal. Automne 2013.
4 SCHL. Actualités habitation : RMR de Montréal. Novembre 2013.

Tableau 7 : Évolution 2006-2013 du nombre de logements construits dans le Grand Montréal[1]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agglomération	**2 100**	**2 066**	**2 561**	**2 171**	**3 123**	**2 533**	**2 457**	**1 696**
Couronne sud	3 601	4 350	4 032	3 691	4 054	3 673	3 844	2 575
Montréal	6 955	6 898	5 868	5 364	6 635	8 569	7 448	5 594
Laval	3 060	2 977	3 234	3 067	2 438	2 738	1 849	1 545
Couronne nord	6 039	5 391	4 898	3 917	4 726	4 229	3 662	3 143
CMM	**21 755**	**21 682**	**20 593**	**18 210**	**20 976**	**21 742**	**19 260**	**14 553**

Graphique 7 : Mises en chantier 2002-2013 par villes liées[2]



2.50 **DIVERSIFICATION DU MARCHÉ DE L'HABITATION**

2.51 Le marché de l'habitation s'est diversifié dans l'agglomération. La construction de logements unifamiliaux n'a jamais été aussi faible. Plusieurs facteurs expliquent ce déclin, notamment son prix relativement élevé en raison de la hausse des coûts de construction et la diminution de la disponibilité de terrains qui commande la construction de produits résidentiels plus denses. La baisse importante du nombre de résidences unifamiliales

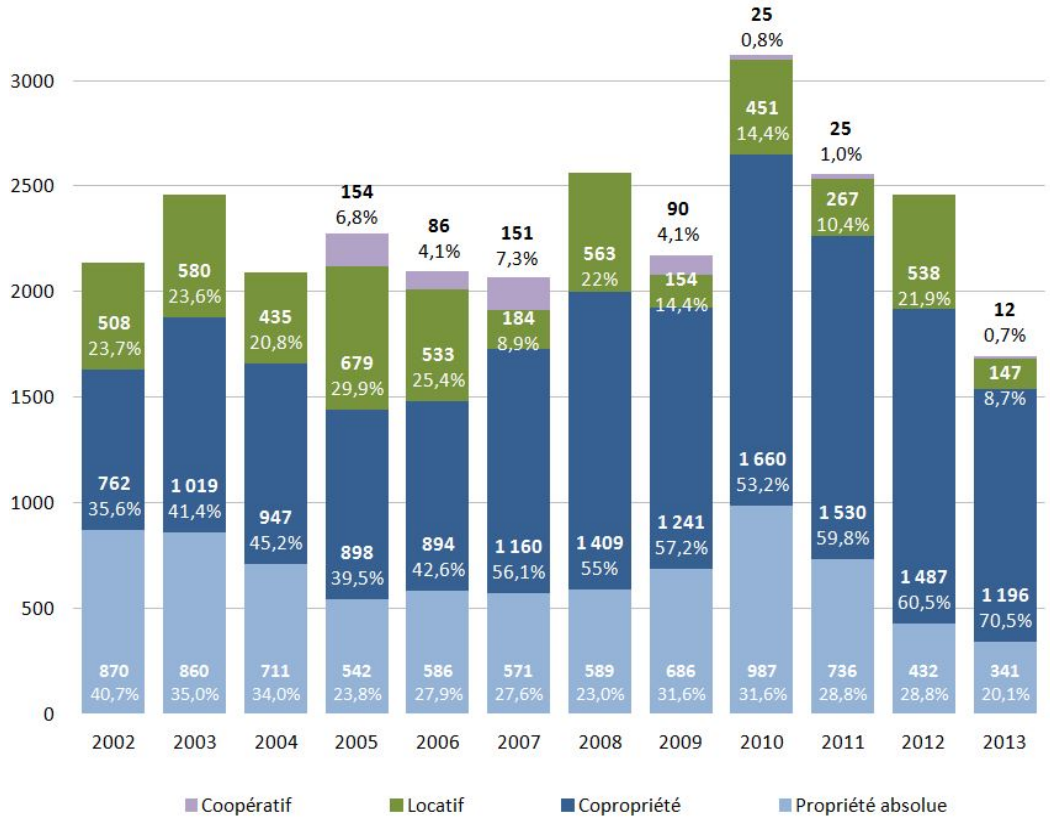
[1] SCHL. Mise en chantier selon le marché visé. 2006-2013.
[2] SCHL. Mises en chantier 2002-2013.

(26 % depuis 2006) s'est faite au profit de segments de marché plus denses[1], en particulier les unités de type appartement qui ont connu une progression importante ces dernières années. En 2002, 42 % des constructions se situaient dans ce segment de marché, alors que, en 2013, cette part grimpait à 66 %. La construction d'habitations bifamiliales et trifamiliales a aussi décliné depuis les 10 dernières années et elle ne représente plus que 20 % des mises en chantier résidentielles.

2.52 **COPROPRIÉTÉ ET LOGEMENT LOCATIF EN TÊTE**

2.53 Ces dernières années, l'offre en copropriétés a connu des sommets sans précédent. En ce qui a trait au mode d'occupation, celles-ci sont devenues le principal moteur de la construction résidentielle. Les logements en copropriétés ont élargi leur clientèle et s'adressent non seulement aux ménages d'un certain âge qui ont vu leurs enfants quitter le nid familial, mais également aux jeunes ménages cherchant des formules plus abordables. Quoique moins éloquent, le logement locatif a également connu une croissance notable au cours des dernières années, entre autres grâce à la construction accrue de résidences pour personnes âgées. Les variables à la base de ce mouvement vers la copropriété et le logement locatif sont structurelles (vieillissement de la population, coûts de construction élevés). Cette tendance devrait donc se poursuivre au cours des prochaines années.

Graphique 8 : Mises en chantier 2002-2013 selon le mode d'occupation dans l'agglomération[2]



2.54 **PERSPECTIVES: DES PRODUITS RÉSIDENTIELS PLUS DENSES ET PLUS DIVERSIFIÉS**

2.55 Les besoins en matière d'habitation évoluent au même rythme que les personnes vieillissent, acquièrent une maturité financière et voient la taille de leur ménage s'agrandir ou diminuer. La connaissance des comportements actuels en matière de choix d'habitation peut nous aider à anticiper les tendances des prochaines années, mais l'évolution du nombre de mises en chantier est tributaire de nombreuses autres

[1] SCHL. Mises en chantier selon le marché visé, Agglomération de Longueuil 2006-2012.

[2] SCHL. Mises en chantier 2002-2013.

variables qui agissent en interaction, notamment la conjoncture économique, les taux d'intérêt, la disponibilité des terrains, les variables démographiques, etc.

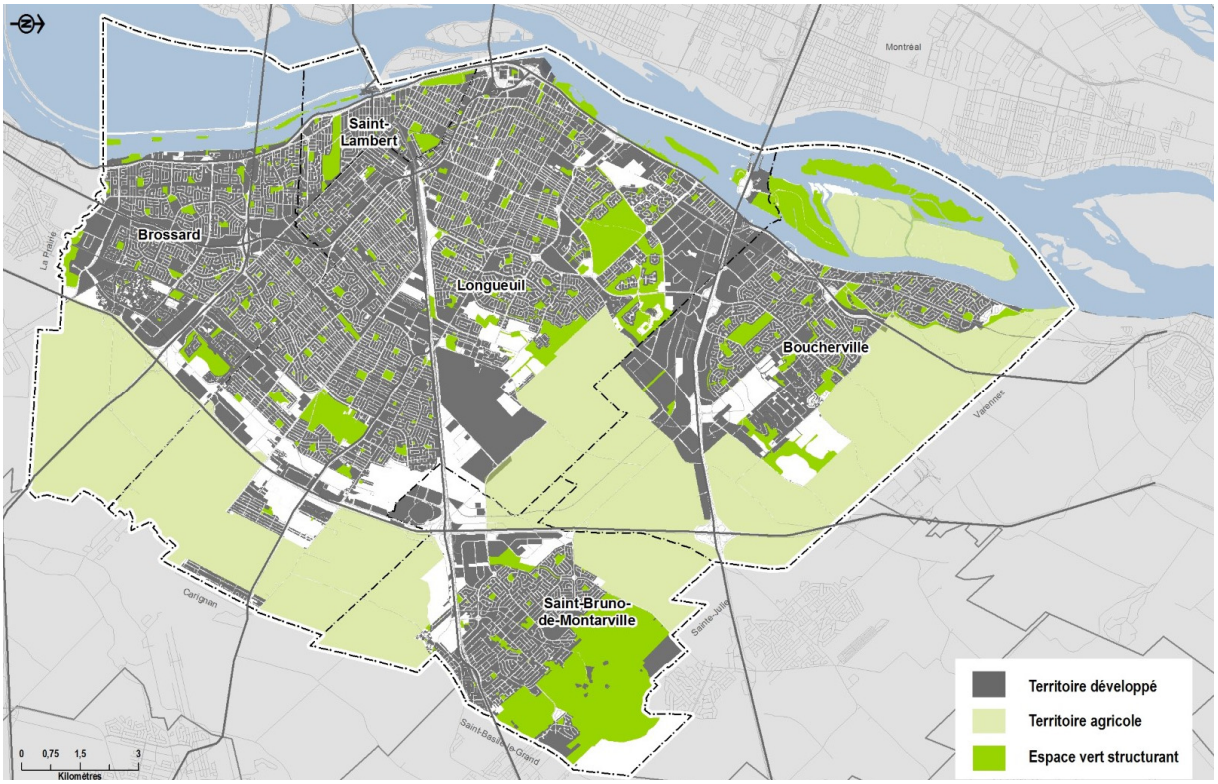
2.56 L'évolution observée des tendances des dernières années permet généralement d'entrevoir certaines perspectives futures, mais le contexte a évolué et évoluera encore de manière importante au cours des prochaines années (vieillissement de la population, diminution de la taille des ménages, conscientisation environnementale, augmentation des coûts de construction et de ceux associés aux déplacements et à la congestion routière, etc.). L'accroissement de la part de marché des produits résidentiels plus denses devrait toutefois perdurer puisque le vieillissement de la population et l'augmentation du prix des terrains et des coûts de construction sont des tendances bien réelles qui continueront inévitablement d'influencer le marché de l'habitation.

2.5
DÉVELOPPEMENT URBAIN ACTUEL ET FUTUR

2.5.1
UN DÉVELOPPEMENT URBAIN COMPACT ET CONTINU

2.57 L'analyse de l'empreinte urbaine de l'agglomération illustre (carte 3) qu'elle est caractérisée par un développement compact et continu. Seule Saint-Bruno-de-Montarville semble isolée du reste de l'agglomération en raison de la zone agricole. Sa trame urbaine n'en est pas moins compacte et continue.

Carte 3 : Empreinte urbaine de l'agglomération



2.5.2
OCCUPATION RÉSIDENTIELLE ACTUELLE DU TERRITOIRE

2.58 La carte 4 et le tableau 8 illustrent et décrivent le territoire résidentiel construit de l'agglomération en 2010 ainsi que ses densités d'occupation. Pour obtenir des densités plus réalistes, les aires de diffusion du recensement de 2006 de Statistique Canada ont été actualisées par le retrait de tous les grands espaces non occupés par des usages résidentiels (fleuve, zone agricole, secteurs commerciaux, industriels, institutionnels et naturels, grands corridors autoroutiers, secteurs non construits). Les aires de diffusion ont également été ensemencées du nombre de logements construits entre 2006 et 2010, obtenu à partir des statistiques de construction de chacune des villes liées. Les densités résidentielles ainsi obtenues ne sont pas pour autant des densités nettes puisqu'elles comprennent les rues, parcs, écoles, commerces et autres fonctions urbaines de proximité. Elles demeurent toutefois représentatives de la réalité.

2.59 Confirmant la dualité du développement du territoire, la carte 4 illustre que le secteur central de l'agglomération (Brossard, Saint-Lambert et Longueuil, à l'ouest de l'A-30) présente une densité plus élevée que les autres portions de l'agglomération. Ainsi, les villes comprises dans ce secteur présentent une densité brute

équivalente ou supérieure à la moyenne de l'agglomération (20 log./ha) alors que les densités moyennes de Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville sont largement inférieures, tel qu'illustré au tableau 8.

Tableau 8 : Occupation et densité résidentielles de l'agglomération (2010)

	Logement 2010 [1]	Superficie (ha) [2]	Densité brute (log./ha)
Boucherville	17 355	1 355	13
Brossard	31 440	1 615	19
Longueuil	105 210	4 375	24
Saint-Bruno-de-Montarville	9 325	910	10
Saint-Lambert	11 070	480	22
Agglomération	**174 400**	**8 735**	**20**

[1] Données du recensement 2006 bonifiées du nombre de logements construits entre 2006 et 2010 - Directions d'urbanisme des villes liées, décembre 2010.

[2] Superficie occupée majoritairement par la fonction résidentielle.

2.60 Le tableau 9 décrit, pour l'agglomération et ses villes liées, les densités résidentielles brutes observées en décembre 2010 en les classant selon six niveaux de densité, allant de très faible à très forte. On constate en examinant ces densités, que plus de 70 % des secteurs résidentiels de l'agglomération présentent une densité qu'il convient de considérer faible, soit entre 10 et 30 log./ha. Les plus fortes densités sont concentrées sur des portions restreintes de l'agglomération (4 % du territoire résidentiel), en particulier à Longueuil et, dans une moindre mesure, à Saint-Lambert et Brossard. Malgré sa plus forte densité moyenne, Longueuil présente d'importantes variations selon les quartiers. En effet, 95 % de son territoire présente une densité de moins de 50 log./ha. Les densités observées à Saint-Lambert sont réparties de manière presque uniforme dans les catégories très faible à moyenne-forte. Enfin, Saint-Bruno-de-Montarville se distingue avec la plus faible densité résidentielle moyenne de l'agglomération, suivie par Boucherville.

Tableau 9 : Densités résidentielles brutes de l'agglomération et de ses villes liées (2010)[1]

Agglomération	**20 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	1 080 ha	12 %
10 à 15 log./ha (faible)	3 145 ha	36 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	3 040 ha	35 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	1 165 ha	13 %
50 à 100 log./ha (forte)	275 ha	3 %
+ de 100 log./ha (très forte)	30 ha	1 %
Total	**8 735 ha**	

Longueuil	**24 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	235 ha	5 %
10 à 15 log./ha (faible)	1 210 ha	28 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	1 810 ha	41 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	905 ha	21 %
50 à 100 log./ha (forte)	195 ha	4 %
+ de 100 log./ha (très forte)	20 ha	1 %
Total	**4 375**	

Boucherville	**13 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	260 ha	19 %
10 à 15 log./ha (faible)	800 ha	59 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	260 ha	19 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	25 ha	2 %
50 à 100 log./ha (forte)	10 ha	1 %
+ de 100 log./ha (très forte)	-	-
Total	**1 355 ha**	

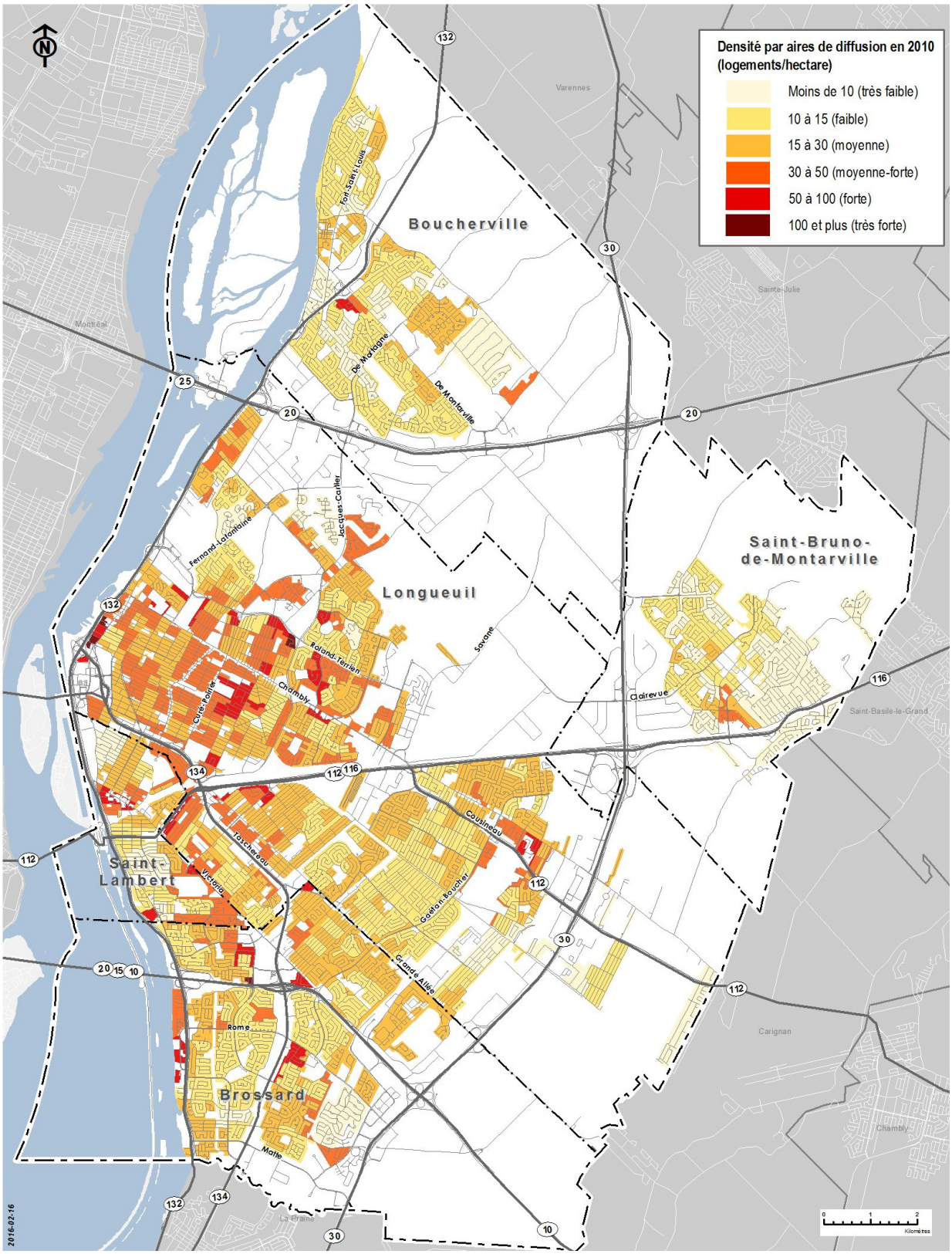
Saint-Bruno-de-Montarville	**10 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	415 ha	46 %
10 à 15 log./ha (faible)	425 ha	47 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	50 ha	5 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	20 ha	2 %
50 à 100 log./ha (forte)	-	-
+ de 100 log./ha (très forte)	-	-
Total	**910**	

Brossard	**19 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	60 ha	4 %
10 à 15 log./ha (faible)	600 ha	37 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	785 ha	48 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	115 ha	7 %
50 à 100 log./ha (forte)	50 ha	3 %
+ de 100 log./ha (très forte)	5 ha	1 %
Total	**1 615 ha**	

Saint-Lambert	**22 log./ha**	
< 10 log./ha (très faible)	110 ha	23 %
10 à 15 log./ha (faible)	110 ha	23 %
15 à 30 log./ha (moyenne-faible)	135 ha	28 %
30 à 50 log./ha (moyenne-forte)	100 ha	21 %
50 à 100 log./ha (forte)	20 ha	4 %
+ de 100 log./ha (très forte)	5 ha	1 %
Total	**480**	

[1] Données du recensement 2006 bonifiées du nombre de logements construits entre 2006 et 2010 -Directions d'urbanisme des villes liées, décembre 2010

Carte 4 : Densités résidentielles brutes de l'agglomération (2010)



2.5.3
DÉVELOPPEMENT FUTUR DU TERRITOIRE

2.61 **TERRAINS VACANTS STRUCTURANTS ET SITES MAJEURS DE REDÉVELOPPEMENT (OPTIMISATION)**

2.62 Les terrains vacants structurants[1] à dominance résidentielle, multifonctionnelle et industrielle[2] disponibles au développement en date du 1er août 2013 sont illustrés à la carte 5 et détaillés au tableau 10. Ces sites représentaient alors 1 679 ha, soit près de 9 % du territoire urbain[3]. Cette carte identifie également les sites majeurs de redéveloppement (optimisation) potentiel destinés totalement ou en partie à la fonction résidentielle. Compte tenu des superficies importantes identifiées (734 ha), des sites prioritaires (373 ha) sont proposés. Ceux-ci se situent le long du boulevard Taschereau, entre la route R-116 et le boulevard Pelletier, ainsi qu'au pôle Roland-Therrien et à proximité des gares de Saint-Lambert et de Longueuil–Saint-Hubert. Le tableau 11 résume, par villes liées, les superficies potentielles de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles.

Tableau 10 : Terrains vacants structurants par fonction dominante de l'agglomération

	Résidentielle (ha) [1]	Commerciale (ha) [1 2]	Industrielle/affaires (ha) [1]	Total
Boucherville	279	21	11	311
Brossard	59	46	11	116
Longueuil	490	46	435	971
Saint-Bruno-de-Montarville	140	41	100	245
Saint-Lambert	0	0	0	0
Agglomération	**968**	**154**	**557**	**1 679**

1 Inventaire des terrains réalisé par la DAU, Ville de Longueuil, 1er août 2013.

2 Selon les grandes affectations du territoire « Multifonctionnelle » et « Commerciale à vocation suprarégionale »

Tableau 11 : Sites majeurs de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles de l'agglomération

	Sites prioritaires (ha) [1]	Autres sites (ha) [1]	Sites potentiels totaux (ha) [1]
Boucherville	0	24	24
Brossard	120	157	277
Longueuil	223	170	393
Saint-Bruno-de-Montarville	0	10	10
Saint-Lambert	30	0	30
Agglomération	**373**	**361**	**734**

1 Inventaire des terrains réalisé par la DAU, Ville de Longueuil, 1er août 2013.

1 Espaces vacants et à redévelopper d'une superficie relativement importante aux plans local ou régional (aucune superficie minimale requise), par opposition aux sites plus ponctuels (lots isolés, intercalaires, etc.)

2 Selon les grandes affectations du territoire proposées au chapitre 4

3 Selon une superficie urbaine terrestre de 19 053 ha (28 190 ha (total agglomération) – 9 137 ha (total zone agricole)).

CARTE
5

Terrains vacants et sites de redéveloppement structurants

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
Saint-Lambert
Longueuil
Brossard
La Prairie
Boucherville
Varennes
Carignan
Sainte-Julie
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Saint-Charles O.
Rome
Victoria
Taschereau
Marie
Quartier
Milan
Grande Allée
Gaétan-Boucher
Cousineau
Chambly
Roland-Therrien
Jacques-Cartier
Industriel
De Montagne
De Montarville
De Montbrun
Touraine
Clairevue
Maisonneuve
Volaquelin
Savane

Terrain vacant
- Résidentiel
- Multifonctionnel
- Industriel

Site de redéveloppement/optimisation
- Multifonctionnel
- Multifonctionnel - secteur prioritaire
- Milieu à documenter

2016-04-06

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

R:\ARTVA07_Services\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PU_RCI\20_551_SADDOUVEAU_SCHÉMA\Vecteur\vecteurstatique

2.63 **DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL : HORIZON 2031**

2.64 Pour les années à venir, en matière de mises en chantier auxquelles le Grand Montréal et l'agglomération de Longueuil peuvent s'attendre, les tendances dégagées d'une étude réalisée pour la CMM en 2008[1] ont été analysées. Cette étude conclut que le nombre de mises en chantier pour le Grand Montréal, selon le scénario probable, serait de 307 000 pour la période 2006-2021, ce qui correspond à une variation moyenne annuelle de 20 500 mises en chantier. En se basant sur les tendances observées au cours des dernières années et sur les hypothèses retenues, la part de marché probable pour l'agglomération de Longueuil serait d'environ 30 000 mises en chantier pour la période 2006-2021, soit une moyenne annuelle de 2 000 mises en chantier (la moyenne annuelle de l'agglomération entre 2006 et 2013 était de 2 217[2]). On prédit également que le poids relatif de l'agglomération de Longueuil dans l'ensemble de la région métropolitaine augmentera légèrement compte tenu de sa proximité avec le centre de l'île de Montréal.

2.65 Le tableau 12 indique le nombre total de logements construits ainsi que la moyenne annuelle de nouveaux logements mis sur le marché durant la période 2002-2013.

Tableau 12 : Moyenne annuelle 2002-2013 de logements construits dans l'agglomération

	Logements construits[1]	
	2002-2013	**Moyenne annuelle**
Boucherville	2 974	248
Brossard	9 245	770
Longueuil	12 325	1 027
Saint-Bruno-de-Montarville	1 427	119
Saint-Lambert	631	53
Agglomération	**26 602**	**2 217**

1 Selon le nombre de permis de construction émis, Directions d'urbanisme de l'agglomération, janvier 2013

2.66 En tenant compte des seuils de densité minimaux exigés à l'orientation 4 du Schéma, des secteurs déjà planifiés et des densités qu'ils proposent ainsi que des terrains vacants structurants et des sites majeurs de redéveloppement (optimisation) identifiés à la carte 5, il est possible d'estimer le potentiel et l'échéance de développement résidentiel de l'agglomération. Ces estimations, basées sur la moyenne annuelle des logements construits entre 2002 et 2013 du tableau 12, sont présentées au tableau 13.

2.67 Pour l'estimation du potentiel de développement résidentiel, les principes suivants ont été utilisés :

- Seuls les terrains vacants structurants et les sites majeurs de redéveloppement (optimisation) (à l'échelle de l'agglomération) identifiés à la carte 5 ont été utilisés;
- Pour ces terrains et sites, la densité minimale prescrite au Schéma pour le lot a été utilisée;
- Lorsqu'un terrain ou un site était partiellement couvert par une aire d'influence d'un corridor ou d'un point d'accès au transport en commun structurant, seule la portion concernée par cette dernière était calculée en fonction du seuil minimum applicable pour cette aire d'influence;
- Pour un secteur de développement en cours de réalisation, la densité moyenne observée pour ce dernier a été utilisée;
- Pour les sites majeurs de redéveloppement (optimisation), le potentiel d'insertion résidentielle a été établi selon les hypothèses de redéveloppement à 25 %, 40 % et 60 %;
- Pour la détermination de l'échéance de développement ultime, l'hypothèse de redéveloppement (optimisation) la moins optimiste (25 %) a été utilisée;

1 JULES HURTUBISE et CMM. *Évolution du marché de la construction résidentielle et perspective probable*. Juillet 2008.
2 Selon les permis de construction émis par les villes liées entre 2006 et 2013.

- La totalité des terrains vacants structurants et des sites majeurs de redéveloppement (optimisation) ont été pris en considération[1].

Tableau 13 : Potentiel de développement et redéveloppement résidentiels de l'agglomération selon l'ISQ

	Nouveaux logements						
	Terrains vacants[1]	Sites de redéveloppement	Total (A)	Moyenne annuelle de logements construits entre 2002-2013	Échéance de développement ultime[2]	Nouveaux logements prévus en 2031[3] (B)	Différence (A - B)
Agglomération	33 945	10 950 17 515 26 285	44 895	2 217	20 ans An 2033	19 935	24 960[4]

1 Au 1er août 2013, selon la DAU. Ville de Longueuil

2 Échéance donnée à titre informatif seulement et basée sur l'année de référence 2013. La véritable échéance de développement de l'agglomération correspond à la date ultime de développement de chacune des villes liées, date ne pouvant être estimée puisque les données de l'ISQ ne sont pas ventilées par villes.

3 Selon l'augmentation du nombre de ménages estimée entre 2014 et 2031par l'ISQ.

4 La différence devrait être plus importante puisque les logements construits entre 2011 et 2013 (date d'actualisation des terrains vacants) n'ont pas été comptabilisés dans les nouveaux logements à construire (projection 2031) depuis le dernier recensement.

2.68 L'analyse du tableau 13 permet de conclure que l'occupation optimale du territoire, conséquente aux seuils minimaux de densification résidentielle proposés par le présent Schéma, permet de rencontrer, voire d'excéder les projections de l'ISQ pour l'horizon de planification 2031.

2.69 **DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL : HORIZON 2035**

2.70 La carte 5 et le tableau 14 illustrent et décrivent les terrains vacants structurants disponibles au développement à dominance commerciale (multifonctionnelle selon les grandes affectations du territoire proposées). La lecture de cette carte et de ce tableau permet de conclure qu'il reste relativement peu d'espace disponible pour cette fonction et que le développement des principaux pôles commerciaux (Quartier DIX30, pôle des Promenades Saint-Bruno et Carrefour de la Rive-Sud) est presque complété. Compte tenu de la suroffre actuelle de l'agglomération en matière de commerces et services à desserte régionale et suprarégionale, la rareté des grands espaces vacants à des fins commerciales ne représente pas un enjeu majeur dans l'agglomération. L'ajout de superficies commerciales se fera donc par une consolidation des pôles et secteurs commerciaux existants (avec requalification vers d'autres types de fonctions dans certains cas) ou par l'introduction de la fonction commerciale et de services de proximité dans les milieux de vie (mixité des fonctions).

2.71 En 2009, le Groupe Altus Recherche Marketing a réalisé pour la CMM une étude intitulée *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*. On y décrit, entre autres, le développement de l'espace commercial de l'agglomération et l'inscrit dans la dynamique spatiale de hiérarchisation des pôles à l'échelle du Grand Montréal. Cette étude confirme le rôle de l'agglomération comme pôle de destination desservant notamment la Rive-Sud et certains secteurs de Montréal, dont l'Île-des-Sœurs. Ainsi, son offre commerciale excède les stricts besoins de sa population. L'accessibilité par automobile, l'attrait de la nouveauté, la diversité de produits et l'éventail des activités favorisent son rayonnement.

2.72 À court et moyen termes, le développement de la structure commerciale s'inscrira dans la continuité des projets existants et de ceux en planification. Puisque le stock total de superficies commerciales s'accroît plus rapidement que la demande, un processus de remplacement s'engagera pour tendre vers un équilibre. Globalement, les pôles du Quartier DIX30 et des Promenades Saint-Bruno verraient leur stock commercial croître à court et moyen termes. Cependant, le boulevard Taschereau, le chemin de Chambly et le boulevard Cousineau seraient davantage des sites vulnérables qui pourraient être affectés par le processus de renouvellement du stock commercial. D'autres pôles mineurs pourraient être visés par un processus de remplacement, tels que les

1 Puisque certains terrains vacants comptent des composantes naturelles, il est à considérer que certaines superficies seront protégées et non développées. L'échéance de développement sera donc fort probablement plus rapprochée. Les superficies officielles seront connues lorsque les villes liées auront caractérisé ces secteurs.

artères commerciales traditionnelles offrant peu de biens et de services de commodité, les secteurs commerciaux centrés sur de petits centres commerciaux traditionnels non rénovés et les artères commerciales dont la vocation est ambiguë.

2.73 De fait, lorsqu'elle se base sur la croissance de la demande entre 2009 et 2026, l'étude évalue les besoins en superficies locatives brutes à 107 000 m^2 pour l'agglomération de Longueuil, soit des besoins 2 fois moindres que les superficies potentielles (conservatrices) de plancher (333 000 m^2) pouvant être évaluées en fonction des terrains disponibles. Le tableau 14 résume les terrains à dominance commerciale commerciaux vacants, leur potentiel de développement et les projections de l'étude de la CMM. Puisque aucune donnée n'était disponible pour l'horizon de planification 2031, l'horizon 2026 de l'étude de la CMM est utilisé. Compte tenu des superficies de plancher potentielles excédentaires au-delà de 2026 (226 000 m^2), l'échéance de développement 2035 devrait être respectée sans problème.

Tableau 14 : Terrains vacants structurants à dominance commerciale de l'agglomération et projections de développement

	Terrains vacants structurants[1] (m²)	Superficie de plancher potentielle[2] (m²)	Besoins en superficies locatives brutes[3] (m²)	Différence (m²)
Boucherville	210 000	47 250	- -	- -
Brossard	460 000	103 500	- -	- -
Longueuil	460 000	103 500	- -	- -
Saint-Bruno-de-Montarville	410 000	92 250	- -	- -
Saint-Lambert	0	0	- -	- -
Agglomération	**1 540 000**	**346 500**	**107 000**	**239 500**

[1] Selon les Directions d'urbanisme des villes liées, excluant les sites structurants de redéveloppement. Puisque certains terrains vacants comptent des composantes naturelles, il est à considérer que certaines superficies seront protégées et non développées. Les superficies développées, qui seront donc fort probablement réduites, seront connues lorsque les villes liées auront caractérisé ces sites.

[2] Évaluée selon une utilisation du sol de 30 % de la superficie nette de terrain disponible (75 % de la superficie brute de la colonne précédente).

[3] Besoins déterminés selon l'étude d'AltusGéocom citée dans cette section. Donnée disponible seulement pour l'agglomération, selon l'horizon de développement 2026.

2.74 ## DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL : HORIZON 2035

2.75 Les grandes affectations du territoire industrielles et d'affaires de l'agglomération occupent une superficie totale de 2 936 ha, les principales concentrations industrielles se trouvant à Longueuil (1 502 ha), Boucherville (784 ha), Saint-Bruno-de-Montarville (442 ha) et Brossard (212 ha). Au 1er août 2013, les terrains vacants industriels et d'affaires structurants représentaient une superficie d'environ 557 ha[1]. C'est à Longueuil (435 ha) et Saint-Bruno-de-Montarville (100 ha) qu'ils sont les plus importants. Il faut préciser que les grands terrains industriels desservis et sans contrainte de développement sont cependant rares. La carte 5 et le tableau 16 illustrent et résument, par villes liées, les terrains vacants industriels et d'affaires structurants.

2.76 ### Absorption industrielle

2.77 Le niveau d'absorption industrielle permet d'illustrer le rythme auquel les terrains localisés dans les pôles industriels sont graduellement occupés par des activités économiques. Il se mesure par la différence de superficie industrielle occupée entre deux dates et rend possible un exercice de prospective permettant d'évaluer des tendances futures du développement.

[1] Puisque certains terrains vacants comptent des composantes naturelles, il est à considérer que certaines superficies seront protégées et non développées. Les superficies développées, qui seront donc fort probablement réduites, seront connues lorsque les villes liées auront caractérisé ces sites.

Tableau 15 : Évolution du développement industriel de l'agglomération (1973-2013)

Année de construction	1976-1985	1986-1995	1996-1905	2006-2013	Total	Absorption historique estimée 1976-2013[1] (ha/an)	Absorption récente estimée 2003-2007[2] (ha/an)
Boucherville	**75 ha**	**161 ha**	**118 ha**	**27 ha**	**381 ha**	**10**	**3**
Brossard	**5 ha**	**46 ha**	**41 ha**	**30 ha**	**122 ha**	**3**	**4**
Longueuil	**79 ha**	**195 ha**	**57 ha**	**73 ha**	**404 ha**	**11**	**9**
Saint-Bruno-de-Montarville	**15 ha**	**48 ha**	**27 ha**	**19 ha**	**109 ha**	**3**	**2**
Agglomération	**174 ha**	**450 ha**	**243 ha**	**149 ha**	**1 016 ha**	**27**	**19**

[1] Superficie industrielle moyenne bâtie annuellement entre 1976 et 2013.

[2] Superficie industrielle moyenne bâtie annuellement entre 2006 et 2013.

2.78 Afin de mettre en perspective les besoins futurs en terrains industriels de l'agglomération, deux analyses ont été réalisées à l'aide des données du rôle d'évaluation. En premier lieu, le niveau d'absorption historique des terrains industriels de l'agglomération a été estimé pour la période 1976-2013. Le tableau 15 illustre l'évolution de l'occupation industrielle pour cette période de 37 ans. L'absorption industrielle moyenne historique est estimée à 27 ha/an pour l'agglomération. La seconde analyse repose sur l'absorption récente, soit celle observée durant la période 2006-2013. Sur la base de cette analyse, il est possible d'estimer que l'absorption de ces 7 dernières années était d'environ 19 ha/an. Les écarts entre l'absorption historique et la plus récente sont relativement importants et peuvent s'expliquer notamment par le fait que, malgré la présence d'espaces industriels encore disponibles, plusieurs lots sont de superficies insuffisantes tandis que d'autres sont mal localisés (parfois enclavés), dédiés à des affectations très spécialisées, non desservis ou comportent des contraintes environnementales importantes, rendant plus complexe leur développement.

2.79 Même si la présence de contraintes ou de restrictions de plus en plus importantes au développement explique le taux d'absorption historique 2006-2013, ce dernier a tout de même été retenu, à la demande du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), pour déterminer l'échéance de développement des superficies industrielles disponibles. Les limites de ce taux sont clairement visibles dans les échéances estimées pour Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville et, par conséquent, pour l'agglomération.

2.80 Ainsi, l'analyse du tableau 16 permet de conclure que, advenant le maintien des niveaux moyens d'absorption estimés historiquement (période 2007-2013), la quasi-totalité des sites industriels disponibles (incluant les sites problématiques : milieux naturels, tenure, contamination, morcellement, etc.) dans l'agglomération seraient développées d'ici 2039. Les terrains disponibles à Boucherville et Brossard devraient tous être occupés à très court terme (2016-2017). Les terrains industriels de Longueuil seront pour leur part développés à long terme (2049), mais c'est à Saint-Bruno-de-Montarville que l'échéance de développement sera atteinte à plus long terme, soit en 2085. Pour expliquer cette échéance tardive, il importe de souligner la vocation plus restreinte associée aux espaces industriels de cette dernière. En effet, l'implantation de tout nouvel usage dans l'écoparc de Saint-Bruno-de-Montarville fait l'objet d'un processus de sélection plus rigoureux, ce qui contribue à prolonger ses échéances de développement. Il est possible d'affirmer que le développement industriel de cette ville liée devrait s'accélérer au cours de prochaines années compte tenu de la rareté des terrains dans la région et du potentiel d'optimisation que représente le corridor de l'A-30 (voie de contournement de Montréal). Le recours au taux d'absorption estimé sur une période plus grande (1976-2013) aurait donné des échéances quelque peu différentes, surtout pour Longueuil (40 ans ou 2053), Saint-Bruno-de-Montarville (34 ans ou 2047) et l'agglomération (21 ans ou 2034).

Tableau 16 : Échéance estimée du développement industriel de l'agglomération

	Affectations industrielles [1] (ha)	Superficies disponibles (ha)	Absorption moyenne annuelle 2003-2007 (ha/an)	Échéance de développement estimé[2] (ans - année)
Boucherville	784	11	3	4 - 2017
Brossard	212	11	4	3 - 2016
Longueuil	1 498	435	9	49 - 2052
Saint-Bruno-de-Montarville	442	100	2	50 - 2063
Agglomération	**2 936[3]**	**557**	**19**	**30 - 2043[4]**

[1] Selon les grandes affectations du territoire du chapitre 4.

[2] L'année de référence est 2013.

[3] Puisque certains terrains vacants comptent des composantes naturelles, il est à considérer que certaines superficies seront protégées et non développées. Les superficies développées, qui seront donc fort probablement réduites, seront connues lorsque les villes liées auront caractérisé ces sites.

[4] Échéance selon l'absorption moyenne annuelle de l'agglomération.

2.81 Il convient de préciser que ces échéances sont purement théoriques et dépendent de plusieurs facteurs : disponibilité et capacité des infrastructures, souplesse de la réglementation, concurrence des secteurs industriels avoisinants, présence de milieux humides, types d'implantation, positionnement stratégique, vision de développement, aspects légaux, etc. De plus, une évaluation prospective plus réaliste devrait également comprendre des données relatives aux superficies locatives vacantes à des fins industrielles sur le territoire. Aucune donnée précise à cet effet n'étant disponible, une telle évaluation est irréalisable pour le moment.

2.82 En somme, l'agglomération se trouve face à une situation où les 557 ha à vocation industrielle (et d'affaires) disponibles devraient être développés d'ici 2043, si l'absorption moyenne 2003-2007 de l'agglomération est appliquée ou 2034, si celle de 1976-2013 est utilisée.

2.6
PROFIL DE LA ZONE AGRICOLE

2.83 La zone agricole de l'agglomération de Longueuil, dont les limites sont celles décrétées par la législation en vigueur, est illustrée à la carte 22. Avec les inclusions agricoles enregistrées[1], elle occupe près de 9 200 ha, soit 32,6 % de la superficie terrestre de l'agglomération. En excluant la limite ouest, bordée par le fleuve Saint-Laurent et le territoire de Saint-Bruno-de-Montarville, la zone agricole ceinture l'agglomération. Elle se pose comme une porte d'entrée vers le milieu urbanisé ou encore comme zone de transition vers les villes de la couronne sud. Saint-Lambert est la seule ville de l'agglomération qui ne compte pas de zone agricole.

Tableau 17 : Superficies agricoles par villes liées (2013)

	Zone agricole[1] (ha)	% de la zone agricole
Boucherville	3 689	40,1
Brossard	1 512	16,4
Longueuil	2 694	29,3
Saint-Bruno-de-Montarville	1 295	14,2
Saint-Lambert	- -	- -
Agglomération	**9 190**	**100**

1 Tient compte des inclusions agricoles à Saint-Bruno-de-Montarville (37 ha).

Tableau 18 : Inclusions agricoles de l'agglomération

No	Lot	Localisation	Superficie (ha)
A	2 416 663 et 2 420 875 (partie) (D576124)	Rang des Vingt-Cinq Saint-Bruno-de-Montarville	4
B	2 419 054 (D591016)	Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier Saint-Bruno-de-Montarville	1
C	2 420 865, 2 420 866, 2 420 867 et 2 420 868 (D605945)	Rang des Vingt Saint-Bruno-de-Montarville	32
	Total		**37**

2.84 Selon les données inscrites au portrait et au diagnostic du PDZA de l'agglomération de Longueuil[2], basées essentiellement sur celles (2010) du MAPAQ, 51 entreprises agricoles cultivent 46 % (4 228 ha) et occupent 52 % de la zone agricole et plus de 12 % du territoire agricole est constitué de friches agricoles d'au moins 8 ha. Une analyse de l'orthophoto 2011 réalisée par la DAU valide essentiellement ces données et permet de plus d'établir que 25 % de la zone agricole est protégée à des fins d'écosystèmes d'intérêt[3] et que 16 % est en friche ou boisée (hors écosystèmes d'intérêt confirmé). Environ 1 300 ha (14 % de la zone agricole) sont morcelés en petites entités difficilement cultivables et partagées entre plus de 1 500 propriétaires différents, et ce, essentiellement sur le territoire de Longueuil (arrondissement de Saint-Hubert). La carte 6 illustre une portion (secteur à l'est de l'A-30) de la zone agricole démontrant la problématique du morcellement foncier sur la remise en culture des terres.

1 Bureau d'enregistrement de Chambly (voir tableau 18)

2 LVM et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de développement de la zone agricole – Portrait et diagnostic. 2014

3 Sont inclus dans les écosystèmes d'intérêt confirmé les boisés métropolitains de Brossard et Du Tremblay ainsi que certaines composantes du corridor forestier métropolitain du mont Saint-Bruno (boisés agricoles de Brossard, Saint-Hubert, de Saint-Bruno-de-Montarville et de Boucherville). Cependant, puisque ce corridor n'a pas fait l'objet d'une caractérisation précise en lien avec l'agglomération, il est majoritairement considéré comme écosystème d'intérêt potentiel pour le moment (voir orientation 3 pour plus de précisions).

Tableau 19 : Occupation du territoire agricole de l'agglomération (2013)[1]

	Zone agricole	Exploitée[1]		Écosystème d'intérêt confirmé[2]		Friche / boisé[3]		Autres[4]	
	ha	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Boucherville	3 689	2 720	73,7	631	17,1	102	2,8	236	6,4
Brossard	1 512	297	19,6	961	63,6	88	5,8	166	11,0
Longueuil	2 694	1 021	37,9	376	14,0	1 197	44,4	100	3,7
Saint-Bruno-de-Montarville	1 295	849	65,6	311	24,0	47	3,6	88	6,8
Saint-Lambert	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Agglomération	**9 190**	**4 887**	**53,2**	**2 279**	**24,8**	**1 434**	**15,6**	**590**	**6,4**

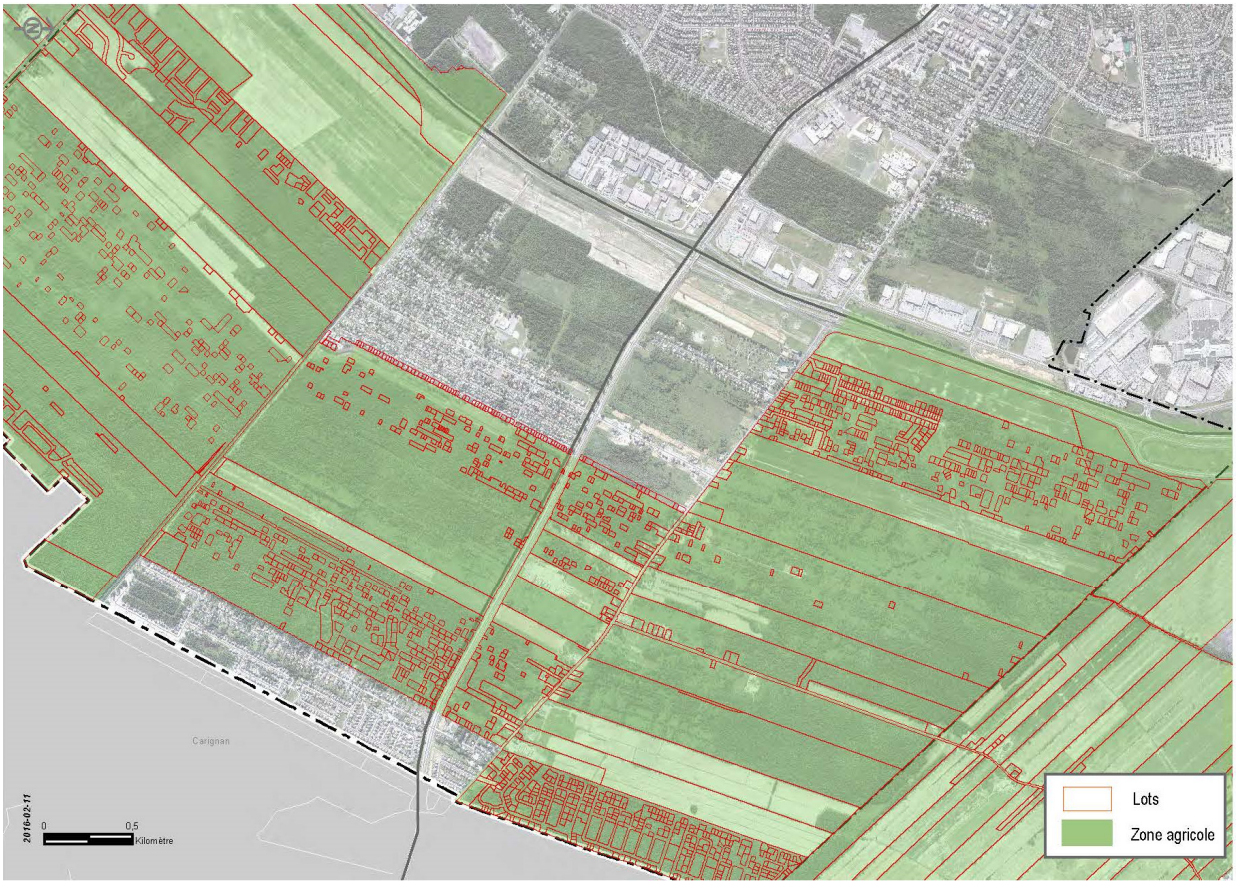
1 Comprend les superficies cultivées et celles occupées par les bâtiments.

2 Écosystème d'intérêt confirmé, incluant les boisés métropolitains (voir orientation 3). Lorsque les villes liées auront caractérisé ces ensembles, les superficies protégées seront ajustées en conséquence. Les bois et corridors forestiers métropolitains qui ne seront pas identifiés comme écosystème d'intérêt confirmé verront quand même leur couvert boisé protégé.

3 Superficies en friche et boisées, incluant les boisés et corridors forestiers métropolitains non inclus dans les écosystèmes d'intérêt confirmé

4 Superficie résiduelle non cultivée (utilisation autre que agricole, emprises routières, îlot déstructuré, etc.).

Carte 6 : Problématique de morcellement foncier agricole dans l'agglomération (détail à l'est de l'A-30)



1 Selon l'orthophoto de juillet 2011, Ville de Longueuil.

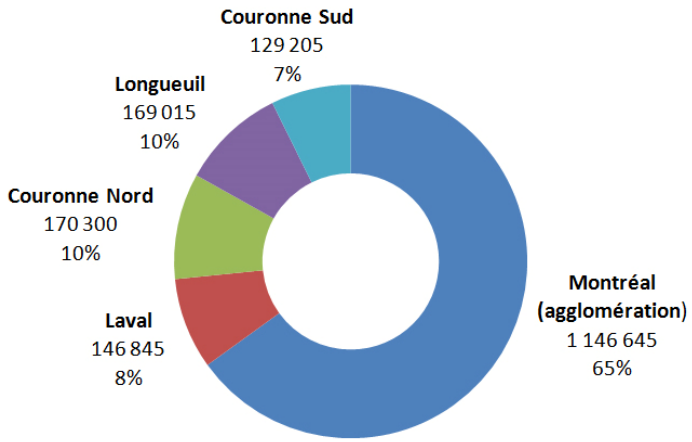
2.85 Plus de 70 % des terres cultivées de l'agglomération sont louées (31 % pour le Québec), la majorité des exploitations agricoles ont moins de 70 ha, plus de 48 % des terres cultivées ne sont pas occupées par l'agriculteur, les revenus à l'hectare se chiffrent à 2 700 $ (4 117 $ pour la CMM et 18 676 $ pour Laval) et plus de 90 % des exploitations agricoles sont consacrées à la production végétale. Les revenus agricoles totaux sont estimés à 11,4 M$, en hausse de 22 % par rapport à 2004, et le capital agricole (terres et bâtiments) est de 70,2 M$. Même si les exploitations agricoles occupent actuellement 52 % du territoire agricole, elles sont presque utilisées au maximum (les agriculteurs cultivent 90 % de leurs propriétés). Il y a donc peu de possibilités d'expansion des activités agricoles traditionnelles compte tenu des contraintes en place (spéculation, morcellement foncier, REA qui limite les types de cultures possibles, écosystèmes d'intérêt, etc.). L'expansion et la pérennité de l'agriculture de l'agglomération passeront forcément par des modèles agricoles novateurs.

2.7
PROFIL DE L'EMPLOI

2.7.1
STRUCTURE ÉCONOMIQUE

2.86 Les dernières statistiques sur l'emploi[1] révèlent que la région métropolitaine de recensement de Montréal compte 1,76 million d'emplois, dont environ 9,6 % se trouvent dans l'agglomération de Longueuil, soit plus de 169 000 emplois en 2011.

Graphique 9 : Répartition du nombre d'emplois dans la CMM (2011)[2]



2.87 L'économie de l'agglomération est diversifiée et se démarque particulièrement en ce qui a trait à la variété des commerces et des services à la population et dans les domaines de la santé et de l'assistance sociale, de l'enseignement, de l'administration publique gouvernementale, du transport en commun et des services professionnels de génie et d'informatique. On dénombre plus de 13 000 entreprises dans l'agglomération, dont plus de 2 000 sont situées dans les industriels et d'affaires, qui génèrent à eux seuls au-delà de 65 000 emplois. Des 2 000 entreprises, 45 % sont manufacturières et 30 % sont exportatrices. Elles sont actives notamment dans les secteurs stratégiques de l'aérospatiale, de l'énergie propre, de l'agroalimentaire, du transport terrestre et de la logistique et de la distribution[3].

2.88 Le secteur tertiaire domine la structure économique de l'agglomération avec 76 % des emplois totaux. Les plus grandes entreprises génératrices d'emplois se trouvent cependant du côté des industries manufacturières, qui comptent plus de 24 700 emplois.

2.89 Les services à la population de l'agglomération sont en pleine expansion depuis plusieurs années. Le nombre d'hôpitaux et de centres de soins de longue durée est en croissance. À l'instar de l'Université de Montréal (UdeM) et de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM), l'implantation en 2002 du Campus Longueuil de l'Université de Sherbrooke (UdeS) dans le secteur de la place Charles-Le Moyne et l'offre plus récente de cours de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) à Longueuil s'ajoutent aux nombreux établissements d'enseignement publics et privés déjà présents sur le territoire, confirmant notamment le positionnement de l'agglomération dans son rôle de pôle du savoir.

1 STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011
2 STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.
3 DÉL. Portrait industriel de l'agglomération en 2014.

Tableau 20 : Répartition des emplois par secteurs d'activité dans l'agglomération (2011)[1]

Secteurs d'emploi	Nombre d'emplois	Pourcentage (%)
Secteur primaire	1 795	1,0 %
Secteur secondaire	39 460	23,4 %
Secteur tertiaire	127 755	75,6 %
TOTAL	**169 000**	**100 %**

Tableau 21 : Répartition des emplois par types d'emploi dans l'agglomération (2011)[2]

	BOU	BRO	LON	STB	STL	AGGLO
NOMBRE TOTAL D'EMPLOIS	**31 830 (19 %)**	**28 015 (17 %)**	**88 915 (53 %)**	**13 435 (8 %)**	**6 805 (4 %)**	**169 000**
SECTEUR PRIMAIRE	**180 (0,1 %)**	**240 (0,1 %)**	**750 (0,4 %)**	**615 (0,4 %)**	**0 (0 %)**	**1 795 (1 %)**
Agriculture, foresterie, pêche et chasse	65	120	245	75	0	**505**
Services publics[1]	65	105	410	485	0	**1 075**
SECTEUR SECONDAIRE	**11 790 (7 %)**	**3 200 (2 %)**	**20 545 (12%)**	**3 080 (2 %)**	**845 (0,5 %)**	**39 460 (23 %)**
Construction	1 265	805	2 840	220	85	**5 220**
Fabrication	7 045	1 330	13 535	2 185	615	**24 705**
Commerce de gros	3 480	1 065	4 170	675	145	**9 535**
Transport et entreposage	2 465	650	3 460	320	105	**6 995**
SECTEUR TERTIAIRE	**19 865 (12 %)**	**24 575 (14 %)**	**67 635 (40 %)**	**9 750 (6 %)**	**5 960 (3 %)**	**127 755 (76 %)**
Commerce de détail	6 350	7 295	12 110	3 790	835	**30 380**
Services	5 895	7 945	17 595	2 355	1 995	**32 585**
Enseignement	820	1 465	7 755	1 335	1 195	**12 575**
Soins de santé et assistance sociale	1 275	2 700	15 360	675	1 075	**21 085**
Arts, spectacles et loisirs	290	390	840	185	175	**1 870**
Hébergement et services de restauration	1 690	3 025	4 165	815	300	**9 995**
Administrations publiques	1 080	1 105	6 350	275	280	**9 090**

[1] Comprend les emplois liés à la production, au transport et à la distribution de l'électricité, à la distribution de gaz naturel ainsi qu'aux réseaux d'aqueduc et d'égout.

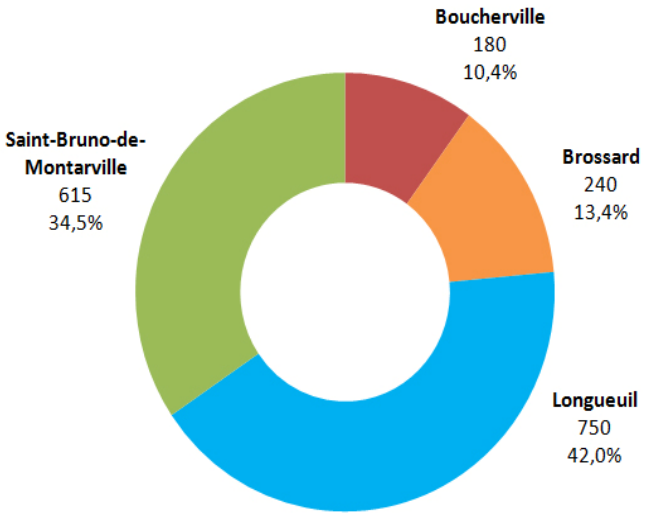
[1] STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.
[2] STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.

2.7.2 SECTEUR PRIMAIRE

2.90 En raison de l'importante urbanisation de son territoire et de la sous-exploitation de sa zone agricole, la main-d'œuvre répertoriée dans le secteur primaire est relativement peu présente dans l'agglomération. À titre comparatif, sur la Rive-Sud, c'est l'agglomération de Longueuil qui génère le plus faible taux d'emplois dans le secteur primaire. Mentionnons toutefois que l'agglomération se démarque de l'ensemble de la CMM par la croissance importante du nombre de ses emplois du secteur primaire qui a grimpé en moyenne annuellement de 12 % entre 1971 et 1996.

2.91 Près de 60 % des emplois du secteur primaire de l'agglomération sont directement reliés aux services publics[1]. Pour ce qui est des activités agricoles, on trouve 51 fermes sur le territoire, ce qui est peu comparativement au nombre de fermes établies sur l'ensemble de la Rive-Sud. Cette activité économique occupe une faible proportion de la main-d'œuvre et génère actuellement des revenus peu substantiels par rapport aux autres secteurs d'activité.

Graphique 10 : Répartition des emplois du secteur primaire dans l'agglomération (2011)[2]



2.7.3 SECTEUR SECONDAIRE

2.92 Le secteur secondaire, qui comprend les emplois manufacturiers (fabrication), la construction, l'entreposage et le commerce de gros, constitue 23 % des emplois de l'agglomération, qui, à elle seule, regroupe le plus grand nombre d'entreprises manufacturières de la Rive-Sud.

2.93 Le graphique 11 illustre la répartition des emplois dans le secteur de la fabrication. Ce sont les industries de fabrication de produits de transport qui génèrent le plus grand nombre d'emplois dans le secteur secondaire, dont la plupart sont reliés à la fabrication de produits aérospatiaux. L'industrie aérospatiale joue d'ailleurs un rôle prépondérant dans l'économie de l'agglomération et constitue en outre une composante importante de la grappe aérospatiale de la CMM. La fabrication d'aliments est le deuxième générateur d'emplois manufacturiers (production de produits laitiers et de boulangerie). Enfin, la fabrication de produits de synthèse tels que les médicaments et les produits pharmaceutiques, ainsi que la production de produits métalliques (matériaux

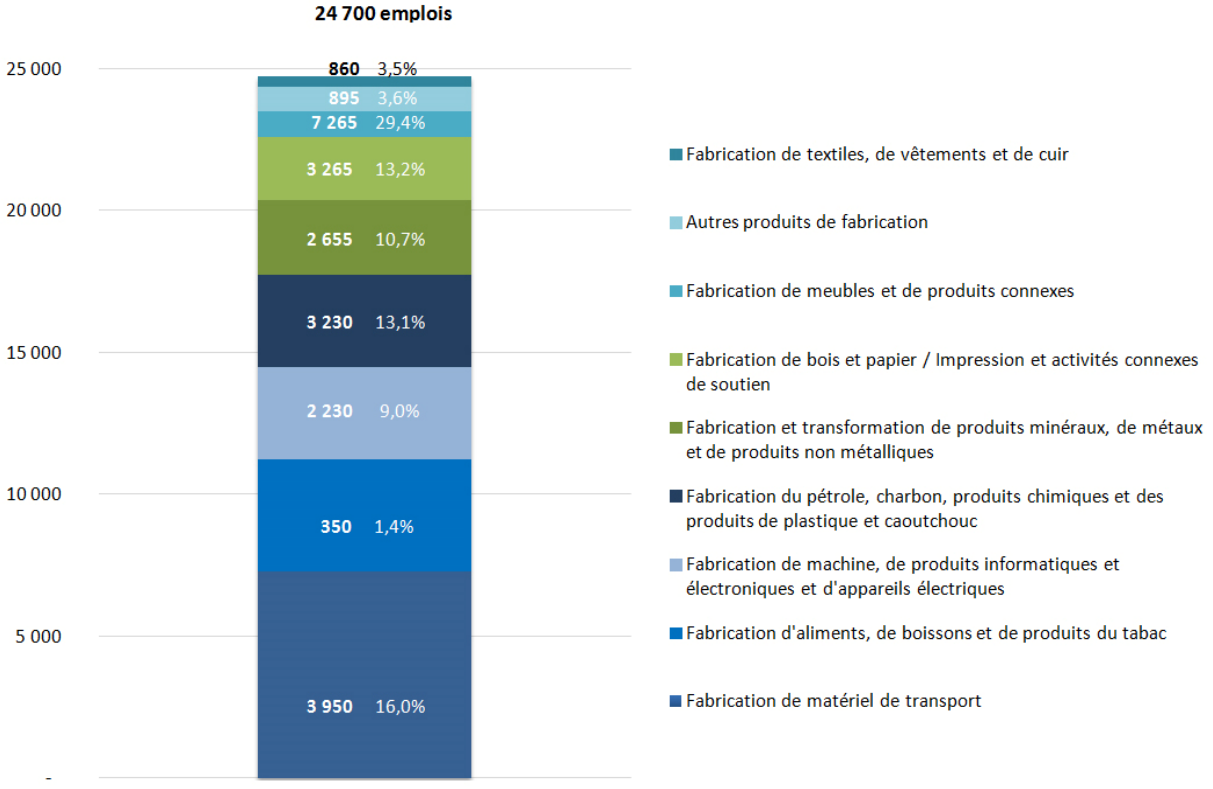
[1] Les services publics englobent les emplois liés à la production, au transport et à distribution d'électricité, à distribution du gaz naturel et aux réseaux d'aqueduc et d'égout.

[2] STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.

d'architecture ou de charpentes métalliques) sont également des industries qui offrent de belles performances en matière d'emplois sur le territoire.

2.94 Les emplois reliés à la logistique et à la distribution (transport et entreposage) occupent aussi une part importante du secteur secondaire et leur nombre sera appelé à croître dans les prochaines années. En y ajoutant les commerces de gros, ils représentent 42 % des emplois secondaires. Avec plus de 5 200 emplois, le secteur de la construction représente quant à lui environ 13 % des emplois du secteur secondaire. Plusieurs variables cycliques influencent ce secteur telles que l'économie, les tendances démographiques et les caractéristiques du logement existant (taux d'inoccupation, baisse de la valeur des logements, etc.). Ainsi, après avoir connu une croissance exceptionnelle depuis le début des années 2000, comme en témoigne le nombre important de mises en chantier, l'activité de construction connaît une baisse d'emplois importante depuis le dernier recensement en 2011.

Graphique 11 : Répartition des emplois du secteur de la fabrication dans l'agglomération (2011)[1]



2.7.4 SECTEUR TERTIAIRE

2.95 Les activités économiques reliées au secteur tertiaire occupent une part prédominante sur le territoire. Ce secteur a connu une forte croissance et constitue la principale source d'emplois de l'agglomération. Environ 75 % de tous les emplois du territoire sont issus de ce secteur. Cette concentration d'emplois est notamment attribuable au fort niveau d'urbanisation de l'agglomération et par le fait que l'emploi est fortement intégré à celui du territoire métropolitain.

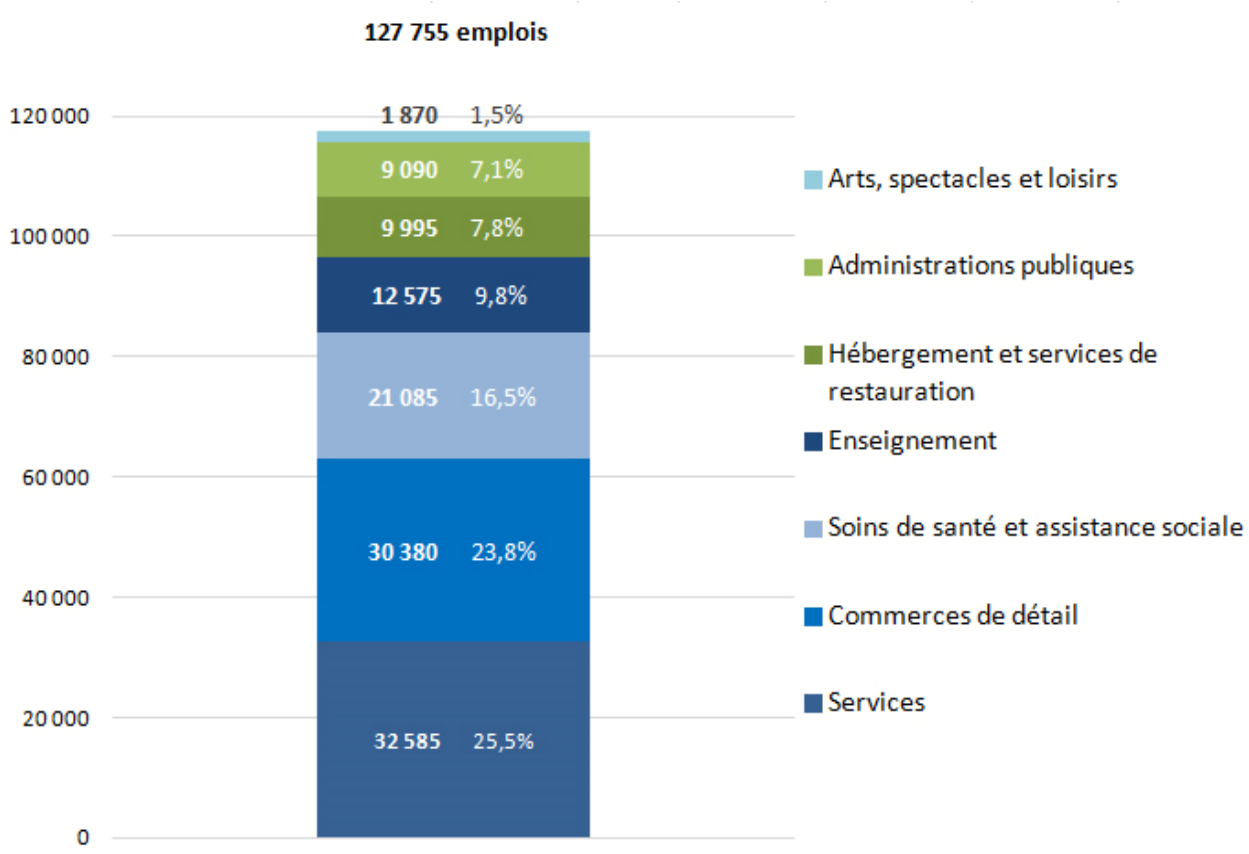
2.96 Le graphique 12 illustre la répartition des emplois du secteur tertiaire. L'agglomération de Longueuil compte une forte proportion de travailleurs dans le commerce de détail, soit 18 % de tous les emplois. En comparaison, la

[1] STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.

CMM compte 12 % de tous ses emplois dans ce secteur. Les emplois reliés au domaine de l'alimentation dominent, suivis de ceux générés par les magasins de vêtements et de fournitures de tous genres. Le secteur des services privés est également fort bien représenté sur le territoire, en particulier les services professionnels et les services reliés aux finances, aux assurances, à l'information et à la restauration.

2.97 En termes relatifs, l'agglomération se démarque dans plusieurs secteurs par rapport à la Rive-Sud, plus particulièrement dans ceux des soins de santé, des services professionnels, scientifiques et techniques et de l'enseignement. Avec ses deux grands hôpitaux (Charles-Le Moyne et Pierre-Boucher), l'agglomération détient plus de 58 % des emplois reliés à la santé de la Rive-Sud. L'agglomération domine aussi le secteur de l'enseignement puisqu'elle accueille 58 % des emplois de toute la région avec ses établissements d'enseignement collégial – cégeps Édouard-Montpetit (incluant l'École nationale d'aérotechnique), Champlain et Saint-Jean-sur-Richelieu et d'enseignement universitaire (UdeS, UQÀM, UdeM et UQTR). Enfin, les emplois reliés aux administrations publiques sont également bien représentés dans l'agglomération de Longueuil : la moitié de tous les emplois de la Rive-Sud reliés à la fonction publique s'y trouvent.

Graphique 12 : Répartition des emplois du secteur tertiaire dans l'agglomération (2011)[1]



[1] STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active, recensement 2011.

GRANDES ORIENTATIONS
D'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE ET CONCEPT
D'ORGANISATION SPATIALE

CHAPITRE 3

3.1 Les grandes orientations d'aménagement du territoire constituent les lignes directrices de l'aménagement et du développement de l'agglomération. Elles permettent notamment[1] :

- d'établir un consensus servant de base aux autres composantes du Schéma;
- d'assurer l'intégration et la cohérence des autres documents de planification;
- de circonscrire les principaux enjeux de l'aménagement et du développement du territoire et de baliser les choix relatifs aux moyens disponibles pour encadrer les interventions publiques ou privées;
- de définir des références quant à la conformité du Schéma au PMAD et des plans et règlements d'urbanisme des villes liées au Schéma;
- d'assurer la diffusion de l'essentiel du Schéma en synthétisant ses éléments indispensables en quelques idées maîtresses.

3.2 Ces grandes orientations servent donc d'assise au Schéma. En assurant, d'une part, sa conformité aux orientations gouvernementales et au PMAD, le Schéma retient les éléments d'intérêt à la fois national et métropolitain. En se basant, d'autre part, sur le contenu de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma, sur les autres plans et politiques régionales ainsi que sur les éléments toujours pertinents des Schémas antérieurs et des outils de planification plus locaux, ces grandes orientations d'aménagement prennent également en compte des éléments d'intérêt régional (et plus locaux) ainsi que des acquis.

3.3 L'élaboration de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma a permis la définition d'orientations ciblant les grands enjeux d'aménagement et de développement du territoire ainsi que d'objectifs contribuant à réaliser collectivement les scénarios d'avenir esquissés. Les grandes orientations proposées ci-après s'en inspirent et couvrent les grands domaines de l'aménagement et du développement du territoire. Inspirées des grandes tendances et grands principes du développement durable, elles offrent des éléments originaux calqués sur les particularités de l'agglomération et les valeurs des villes liées qui la composent ainsi que des citoyens qui l'habitent.

3.4 La première partie de ce chapitre présente les six grandes orientations d'aménagement du territoire ainsi que leurs objectifs et moyens de mise en œuvre. Elles sont présentées en deux volets. Le premier, les assises territoriales, concerne les acquis servant de toile de fond sur laquelle l'agglomération se développera (réseaux urbains, ensembles naturels, zone agricole, périmètre d'urbanisation, etc.). Le second volet regroupe les orientations associées à l'encadrement de sa croissance (complétion des réseaux, optimisation des axes et points d'accès au transport en commun, etc.). Ces orientations, ainsi que leurs objectifs et moyens de mise en œuvre se traduiront dans les autres composantes du Schéma, soit les grandes affectations du territoire, le document complémentaire et le plan d'action. Il est important de préciser que l'ordre dans lequel sont présentées ces orientations ne détermine pas la priorité des enjeux identifiés. Elles doivent être considérées avec une égale attention.

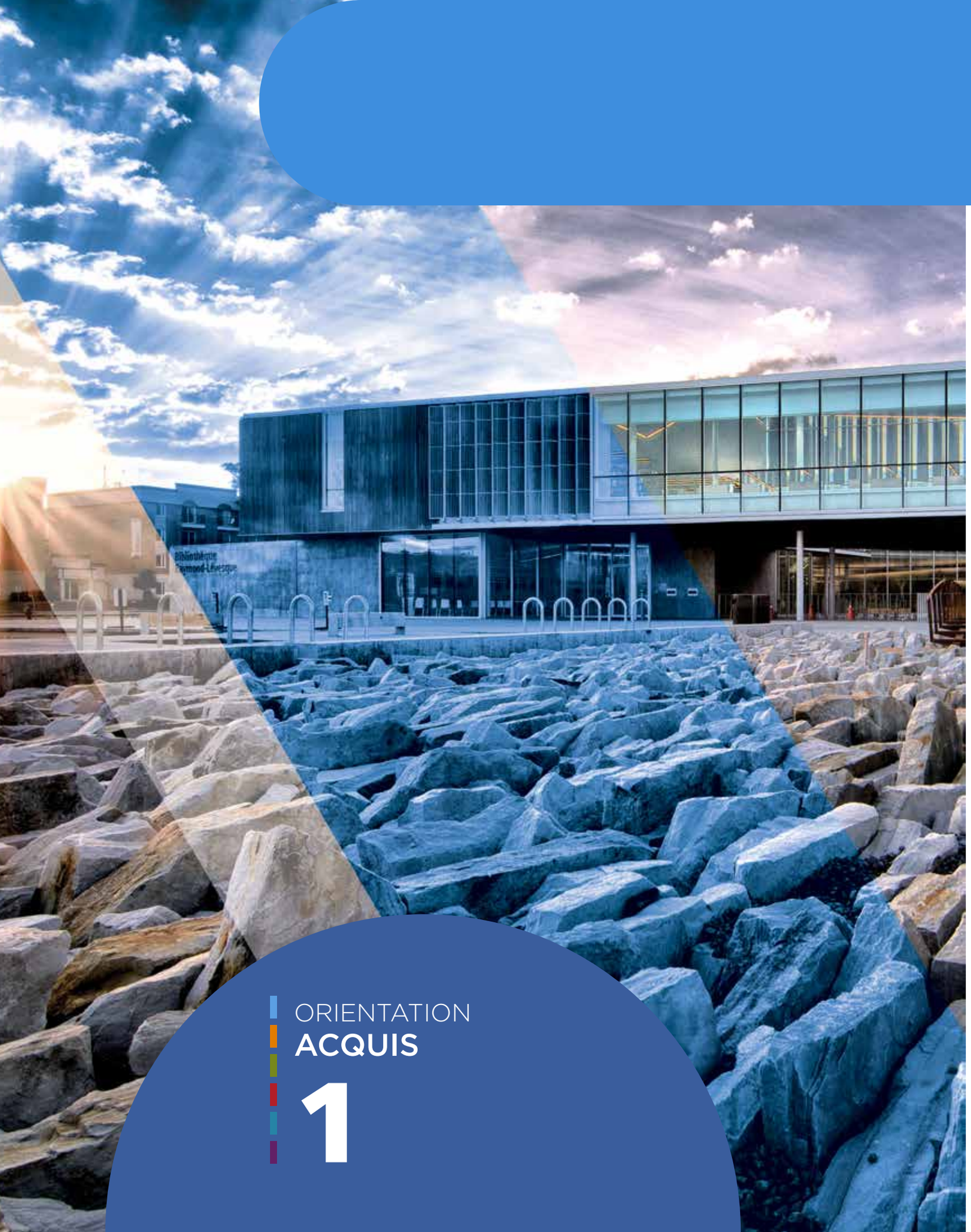
3.5 La seconde portion de ce chapitre présente le concept d'organisation spatiale qui représente, de façon Schématique, les principales composantes territoriales et les actions prioritaires jouant un rôle structurant en matière d'aménagement. Il répond aux enjeux, orientations et objectifs de développement et d'aménagement et aux interrelations entre ceux-ci[2].

[1] MAMOT. *La prise de décision en urbanisme*. [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/], (décembre 2012).

[2] *Ibid.*

VOLET 1

LES ASSISES TERRITORIALES :
ASSURER LES BASES DE L'AGGLOMÉRATION



ORIENTATION
ACQUIS
1

3.1 ORIENTATION 1

Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis

3.6 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
En matière de réseaux urbains : ▪ des infrastructures majeures de transport (corridors autoroutiers, routes nationales, ponts reliant l'agglomération à l'île de Montréal, des voies de chemin de fer, un aéroport, etc.) et une offre diversifiée en transport en commun (métro, train de banlieue, réseaux d'autobus, terminus intermodaux, etc.); ▪ un carrefour des infrastructures routières et ferroviaires pour le transport des marchandises; ▪ un réseau ferroviaire sur lequel transitent plus de 350 000 wagons transportant annuellement 12 millions de tonnes de marchandises diverses[2]; ▪ un réseau de transport collectif exploité par le RTL offrant un service régulier, de transport adapté, de transport scolaire et de taxis collectifs; ▪ une offre variée en autres modes de transport collectif (covoiturage, auto-partage, taxis, navettes fluviales, vélo-partage, etc.); ▪ une congestion routière nuisant à la mobilité interne et interrives des personnes et des marchandises; ▪ un réseau routier supérieur souffrant de nœuds de congestion causant des débordements sur les réseaux locaux; ▪ plusieurs secteurs affectés par les nuisances sonores causées par les réseaux routiers supérieurs, les voies ferrées et l'Aéroport;	**En matière de réseaux urbains :** ▪ de liens de transport en commun permettant de desservir de façon optimale la population se dirigeant autant vers l'île de Montréal que vers les pôles d'emplois et de services de l'agglomération; ▪ de modes de transport en commun (autobus, SRB, etc.) implantés dans les axes métropolitains permettant l'optimisation du territoire à leurs abords; ▪ d'un réaménagement des réseaux supérieur, régional et local et d'une part modale accrue des transports collectif ou actif, afin de corriger les nœuds de congestion routière; ▪ de voies de transport d'importance régionale ayant fait l'objet d'aménagements ou de réaménagements novateurs permettant une mobilité sécuritaire des personnes et des marchandises; ▪ de nuisances réduites aux abords des réseaux routiers à fort débit, des voies ferrées et de l'Aéroport Montréal Saint-Hubert Longueuil ;
En matière de patrimoine, d'archéologie et de paysages : ▪ des études de caractérisation du patrimoine qui permettent de distinguer les typologies architecturales existantes de même que la structure urbaine; ▪ 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; ▪ des sites archéologiques (vestiges matériels, objets et structures) protégés et dont l'authenticité est préservée; ▪ une application de règlements témoignant des efforts déployés par les différentes villes liées pour préserver le patrimoine architectural d'intérêt; ▪ une notion de paysage identitaire absente des différents documents de promotion et de la réglementation;	**En matière de patrimoine, d'archéologie et de paysages :** ▪ d'une population sensibilisée à la valeur du patrimoine matériel et immatériel présent sur son territoire. La préservation et la conservation passent par la reconnaissance du patrimoine à titre d'élément à valeur ajoutée. Le patrimoine bâti, paysager et archéologique 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;

1 CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de l'agglomération de Longueuil. 2013.

2 VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION), Pour une agglomération mobile et durable : Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil. Septembre 2013.

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
En matière de services collectifs : ▪ quatre pôles institutionnels structurants : Cégep Édouard-Montpetit, palais de justice/Hôpital Pierre-Boucher, place Charles-Le Moyne (pôle du savoir) et boulevard Taschereau (sous-pôle de l'Hôpital Charles-Le Moyne); ▪ des villes liées qui se sont dotées de politiques familiales, de plans d'action à l'égard des personnes handicapées et des aînés, ainsi que de plans de développement social et communautaire;	**En matière de services collectifs :** ▪ d'une structure d'accueil qui 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, nécessaire en regard de la diversité culturelle omniprésente au sein du territoire, est supportée par un partenariat entre les milieux communautaire et municipal. Elle 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; ▪ d'une offre variée d'événements communautaires encourageant les échanges entre les citoyens et favorisant le sentiment d'appartenance possible par le multiculturalisme, la mixité et l'ouverture de ses villes liées; ▪ d'une action communautaire reconnue et soutenue; ▪ d'une offre variée d'activités, tant pour ses citoyens que pour une clientèle régionale attirée par le rayonnement des productions de haut niveau, présente grâce à ses équipements et événements à caractère culturel. Ces installations et événements sont devenus un axe de développement culturel et économique majeur pour l'agglomération;
En matière d'attraits récréotouristiques : ▪ la présence de grands équipements culturels régionaux et métropolitains confirmant le rôle de l'agglomération comme pôle majeur; ▪ un potentiel touristique sous-développé et des efforts de développement et de planification du récréotourisme peu soutenus; ▪ un territoire riche, qui comporte des attraits récréotouristiques diversifiés (naturel, patrimonial, de loisir, agricole); ▪ un réseau récréatif étendu, mais discontinu; ▪ deux tronçons de la Route verte sur le territoire; ▪ la présence d'un important tronçon du Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire; ▪ deux parcs nationaux et de grands parcs-nature.	**En matière d'attraits récréotouristiques :** ▪ d'activités de loisirs et de tourisme mettant en valeur les attributs naturels, culturels et paysagers du territoire, tels que le mont Saint-Bruno, les îles de Boucherville, le fleuve Saint-Laurent ou les grands boisés ainsi que les noyaux villageois, qui sont accessibles grâce à son réseau vert et bleu consolidé; ▪ d'infrastructures récréotouristiques, de parcs et espaces verts bien développés qui 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.

3.1.1 OBJECTIF 1
DÉFINIR ET COMPLÉTER LES RÉSEAUX URBAINS

3.1.1.1
Définir les réseaux routiers structurants

3.7 Depuis toujours, le développement du territoire a été calqué sur celui des voies de circulation des biens et des personnes, en fonction des moyens de transport disponibles. Si encore aujourd'hui nous distinguons les tracés des axes de communication associés aux premières étapes de son développement, la majorité du territoire reste toutefois fortement marqué par les effets du mouvement d'expansion des banlieues-dortoirs amorcé dans les années 1960. En somme, l'étalement urbain et la motorisation massive des ménages ont transformé, en quelques générations, le portrait des déplacements urbains au sein de l'agglomération.

3.8 Depuis quelques années, l'intégration des principes du développement durable en aménagement du territoire a permis de mettre en question cette urbanisation. Dorénavant, l'aménagement du territoire devra se faire en symbiose avec la planification de la mobilité et du transport alors que les déplacements des personnes et des marchandises s'articuleront autour de réseaux de transport métropolitain, régional et local bien identifiés.

3.9 Même si l'utilisation de l'automobile a marqué à tout jamais le développement de l'agglomération, il n'en demeure pas moins que plusieurs initiatives et projets majeurs ont, quant à eux, contribué et continueront à proposer des solutions de rechange efficaces à l'utilisation de l'automobile. Notons, à titre d'exemples, l'implantation d'une station de métro à Longueuil, d'une voie réservée pour autobus dans l'axe du pont Champlain, du train de banlieue, de stationnements incitatifs, d'un réseau de transport par autobus couvrant le territoire ou de différentes mesures préférentielles pour le transport en commun. L'augmentation constante de la part modale du transport en commun depuis 2003 s'explique en grande partie par la réalisation de ces projets visant à offrir une solution de rechange à l'utilisation de l'automobile. L'implantation du Réseau express métropolitain (REM) dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant directement le territoire au centre-ville de Montréal et à l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, le prolongement du métro et l'implantation du réseau rapide d'agglomération (autobus) permettront à l'agglomération de se démarquer une fois de plus en matière de mobilité durable.

CA-2018-283, art. 1, par. 6°

3.10 **RÉSEAU ROUTIER MÉTROPOLITAIN**

3.11 Le réseau routier métropolitain (RRM) vise à assurer l'accessibilité routière et une mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques du transport des marchandises. Les critères suivants ont été utilisés par la CMM pour définir ce réseau :

- assurer des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers les stations de métro ou du REM existantes ou projetées; ***CA-2018-283, art. 1, par. 7°***
- assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du Grand Montréal;
- assurer les déplacements à vocation économique supportant les échanges avec les autres régions du Québec ou à l'extérieur du Québec;
- assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux.

3.12 La première couche des axes routiers structurants de l'agglomération est donc composée du RRM. Elle est illustrée à la carte 7.

3.13 **RÉSEAUX ARTÉRIELS MÉTROPOLITAIN ET D'AGGLOMÉRATION**

3.14 Le Réseau artériel métropolitain (RAM), adopté par la CMM, garantit la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal tout en servant à la structuration de l'espace. Le RAM identifié dans l'agglomération est complémentaire au RRM, a une géométrie et une gestion

favorisant la fluidité et la sécurité des déplacements et permet de canaliser efficacement les véhicules lourds et la circulation de transit.

3.15 Le Schéma définit également un Réseau artériel d'agglomération (RAA), qui vient soutenir le RRM et le RAM en jouant un rôle intégrateur dans les différentes portions de l'agglomération. L'identification de ce réseau permet d'assurer une coordination du maintien et du prolongement de ces infrastructures routières nécessaires à la gestion efficace de la circulation dans toutes les villes liées. Ce réseau est notamment défini à partir des principaux pôles générateurs de déplacements, dont 3[1] font partie des 19 principaux pôles d'emplois métropolitains. Ces pôles ont des fonctions industrielles, commerciales, récréatives, institutionnelles ou de bureaux. Certains ont même un caractère multifonctionnel. Ils se caractérisent tous cependant par une forte activité favorisant les déplacements.

3.16 Illustrée à la carte 7, la deuxième couche des corridors routiers structurants est donc formée du RAM et du RAA. Il est à noter que le tracé du boulevard Moïse-Vincent (RAA) est notamment tributaire des caractérisations environnementales à être réalisées, des consultations publiques à être tenues et du nouveau plan de conservation de la Ville de Longueuil à être élaboré par cette dernière[2].

3.17 Pour assurer l'efficacité de ces réseaux en matière de transport des personnes et des marchandises, l'implantation de tout nouveau projet d'importance pouvant avoir un impact direct ou indirect sur ces derniers devra préalablement faire l'objet d'une étude d'impact (impacts anticipés, interventions ou mesures de mitigation afin de minimiser les impacts et de maintenir, voire d'améliorer, l'offre de service, etc.).

3.18 **RÉSEAU DE CAMIONNAGE D'AGGLOMÉRATION**

3.19 Mentionnons finalement que chacune des villes liées de l'agglomération a adopté un plan de camionnage qui désigne les voies de circulation sur lesquelles le camionnage est autorisé en tout temps, les autres voies ne pouvant recevoir les véhicules lourds que pour la livraison locale. Fruit d'une concertation entre les villes liées, l'ensemble de ces réseaux locaux constitue le réseau de camionnage de l'agglomération. Il recoupe évidemment à la fois, en partie, le RRM, le RAM et le RAA et comprend également les rues des secteurs industriels. La pérennité de l'arrimage entre ces parcours locaux est essentielle afin d'assurer la continuité de la circulation des camions d'une ville à l'autre.

3.20 La carte 8 illustre, à titre indicatif, les voies où le camionnage est autorisé en tout temps selon l'ensemble des plans de camionnage des villes liées (en date de janvier 2015).

---

1 Pôle d'emploi Longueuil–Boucherville, place Charles-Le Moyne et secteur de l'Hôpital Charles-Le Moyne (boulevard Taschereau).

2 Ce boulevard est illustré à la carte 7 comme axe projeté du RRA puisqu'il est identifié au PMAD comme axe métropolitain de transport en commun (voir moyen de mise en œuvre 3.1.1.2)

CARTE
7

Réseaux routiers métropolitain et d'agglomération structurants

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
Saint-Lambert
La Prairie
Brossard
Longueuil
Boucherville
Varennes
Sainte-Julie
Carignan
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Victoria
Rome
Taschereau
Curé-Poirier
Chambly
Marie-Victorin
Jacques-Cartier
Industriel
Fort-Saint-Louis
Roland-Therrien
Vauquelin
Savane
Cousineau
Milan
Quartier
Mathe
Grande Allée
Moïse-Vincent
Gaétan-Boucher
Clairevue
De Montarville
Tourbe
De Montbrun
Vingt-Cinq Est

Réseau
- Routier métropolitain (RRM)
- Artériel métropolitain (RAM)
- Artériel d'agglomération (RAA)
- Artériel d'agglomération projeté ①

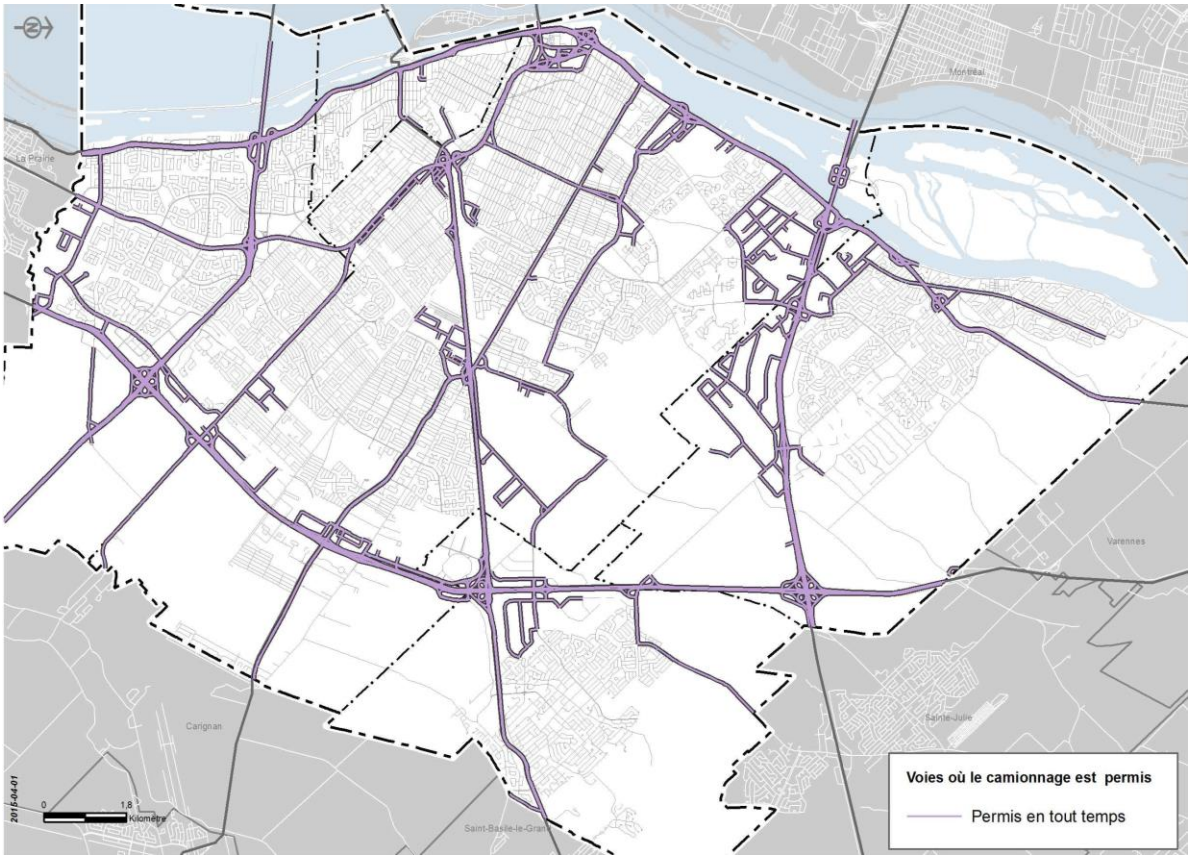
① Le tracé du boulevard Moïse-Vincent dépend des conclusions du futur plan de conservation de la Ville de Longueuil.

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2016-03-07

R:\MBTA\MET_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PU_RCTO\20_551_SADNOUVEAU RCTE\Mxd\recroisonnaise.mxd

Carte 8 : Réseau de camionnage des villes liées de l'agglomération



3.1.1.2
Identifier les axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.21 Il faut dorénavant accentuer de façon majeure le virage vers le transport collectif et la mobilité active. Ceci pourra notamment être fait en planifiant les futurs quartiers et en réaménageant les quartiers existants selon les principes de la mobilité durable.

3.22 **Encadré 1**

Plan stratégique 2013-2015 du MTMDET[1] :

Dans son plan stratégique 2013-2015, le MTMDET précise que la mobilité durable repose sur des systèmes de transport bien aménagés ainsi que sur des technologies efficientes et intégrées au milieu. En prenant en compte le caractère indissociable des dimensions sociale, économique et environnementale, elle :

- permet aux individus, aux entreprises et aux communautés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations actuelles et futures;
- offre un choix de modes de transport abordables, qui fonctionnent efficacement, qui soutiennent une économie dynamique et qui contribuent au développement des communautés sur tout le territoire;
- limite les émissions polluantes et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes et minimise l'utilisation des terres et le bruit[2].

La mobilité durable traduit également le concept de développement durable pour les transports. Elle insiste sur la nature intégrée des activités humaines, de leur symbiose avec l'ensemble des écosystèmes locaux et globaux et appelle à une planification intégrée des différents enjeux et paliers de décision qui façonnent le devenir des sociétés. Les systèmes de mobilité durable sont :

1 MTMDET, Plan stratégique 2013-2015. p. 10.

- propres, quant à leurs impacts environnementaux;
- efficaces et renouvelables, quant à l'énergie et aux autres ressources consommées;
- adéquats, quant à la capacité et au niveau de service requis,
- socialement compatibles avec les contextes urbains et la qualité de vie souhaitée;
- économiques, c'est-à-dire abordables par rapport à la valeur ajoutée.

Plan de mobilité durable de l'agglomération de Longueuil[1]

Le PMT de l'agglomération de Longueuil est étroitement lié au concept de mobilité durable. Il adopte une approche intégrée où les composantes sont interreliées afin d'obtenir une plus grande équité sociale, une efficacité économique accrue, un milieu de vie amélioré et une optimisation de l'aménagement et du transport, le tout encadré par les principes de bonne gouvernance.

Un réseau de mobilité et de transport conçu selon les principes de mobilité durable :

- permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé publique, la qualité de vie et les écosystèmes, tout en étant équitable entre les générations;
- limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de notre écosystème de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables dans le respect des principes de développement durable, réutilise et recycle ses composantes et minimise l'usage des sols et le bruit;
- présente un coût raisonnable, fonctionne efficacement, offre une diversité de moyens de transport et appuie une économie dynamique.

3.23 Le réseau actuel d'infrastructures de transport en commun constitue déjà l'ossature du tissu urbain de l'agglomération. À partir de celui-ci, le Schéma identifie les axes structurants métropolitains et d'agglomération qui permettront un développement optimal du territoire. L'identification des tronçons à améliorer ainsi que de ceux à créer complète cette trame qui imprimera à l'avenir la nouvelle image du développement de l'agglomération.

3.24 Les axes de transport collectif structurants sont identifiés à partir des réseaux, existants et projetés, de déplacements des personnes et des marchandises. Les déplacements des personnes en automobile, en transport en commun et par mobilité active ainsi que les déplacements des marchandises par camions, trains et avions sont considérés afin de définir les corridors.

3.25 Le réseau de transport en commun métropolitain constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport préconisée au Schéma. La desserte par un réseau de transport en commun performant augmente le potentiel de développement immobilier et les possibilités d'optimisation du territoire à ces points d'accès. La CMM a retenu, pour l'identification de son réseau de transport en commun structurant, les infrastructures et équipements suivants :

- le métro et ses prolongements à l'étude;
- les trains de banlieue;
- les SLR à l'étude;
- le service rapide par bus (SRB) à l'étude;
- les axes de réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) des couronnes au métro.

3.26 Sur le territoire, les réseaux de transport en commun métropolitain et d'agglomération structurant sont illustrés à la carte 9.

3.27 Il est à préciser que la nouvelle ligne de train de banlieue vers Richelieu ainsi que le prolongement du métro n'ont pas encore fait l'objet de décisions finales de la part des autorités compétentes. Leur concrétisation dépendra des choix que prendra le gouvernement du Québec à cet effet. De plus, le bureau de projet mis en place pour le prolongement du métro évalue plusieurs options quant au tracé définitif ou à la localisation des stations. La carte 9 pourrait donc être modifiée, le cas échéant, afin de tenir compte des choix des autorités compétentes suite à une modification préalable du PMAD. ***CA-2018-283, art. 1, par. 8°***

[1] VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION), PMT, Portrait et diagnostic (document non adopté). 3 juillet 2012

3.28 Au PMAD, l'axe métropolitain du boulevard De Montarville rejoint le chemin De Montbrun. Puisque le secteur urbanisé de Boucherville situé entre ce chemin et le boulevard De Montarville présente une faible densité et peu de possibilité de redéveloppement, que l'intersection De Montarville/Mortagne offre une plus forte densité de déplacements (densité résidentielle accrue, école secondaire, centre commercial, etc.) et la seule véritable opportunité de redéveloppement, qu'un axe du Réseau rapide d'agglomération est proposé sur le boulevard De Montarville et, finalement, que prolonger cet axe jusqu'à la limite de la zone agricole pourrait induire une pression indue (expansion urbaine) sur cette dernière, le Schéma propose plutôt, à court terme, d'arrêter cet axe au boulevard De Montarville. Advenant une demande suffisante, il pourra être prolongé jusqu'au chemin De Montbrun.

3.29 L'axe métropolitain de transport en commun Moïse-Vincent projeté traverse un secteur sensible dont la valeur écologique est à déterminer. L'implantation de cet axe dépend de la construction du boulevard, qui lui est tributaire, notamment, de la réalisation d'études environnementales et de l'élaboration d'un nouveau plan de conservation par la Ville de Longueuil. Plusieurs étapes subséquentes à celles précitées seront préalables à la réalisation de ce boulevard (conception, consultations publiques, etc.). Advenant l'impossibilité de construire ce boulevard, l'agglomération devra proposer une solution de rechange à la CMM pour cet axe métropolitain de transport en commun et demander une modification du PMAD.

3.30 L'offre de service du RTL reprend ces axes structurants, sur certains desquels sera notamment déployé le futur Réseau rapide d'agglomération (autobus).

3.31 Les points d'accès au transport en commun métropolitain de l'agglomération, ou dont l'aire d'influence touche une portion de son territoire, sont :

- la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke de la ligne no 4 (et les futures stations advenant un prolongement de cette ligne);
- les gares de trains de banlieue de Saint-Lambert, Longueuil–Saint-Hubert, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand;
- les stations Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud du REM; ***CA-2018-283, art. 1, par. 9°***
- les stationnements incitatifs (autobus seulement) De Montarville, Mortagne et Seigneurial[2].

3.32 Tel que précisé au PMT, le Schéma propose également un point d'accès au transport en commun structurant d'agglomération (nœud de correspondance) dans le secteur du carrefour de la Rive-Sud à Boucherville. Premier d'une série de tels nœuds à être planifiés et implantés sur le territoire, cet équipement permettra d'améliorer la desserte interne de l'agglomération en transport en commun, tout en assurant une interconnectivité [réseaux du RTL et autres Autorités organisatrices de transport (AOT)] et une intermodalité avec les autres modes collectif et actif du territoire (réseau actif, autopartage, taxis, etc.). Ces nœuds de correspondance pourront notamment accueillir, selon leur localisation, un stationnement incitatif, un terminus intermodal d'agglomération, une vélostation, etc. La localisation des autres nœuds reste à être définie par le RTL, en concertation avec les villes liées et l'agglomération de Longueuil. La carte 9 sera bonifiée une fois la localisation de ces nœuds connue.

3.33 À ces points d'accès s'ajouteront une ou plusieurs gares dans l'éventualité de la mise en service de la ligne de train de banlieue vers Richelieu ainsi que les nombreux points d'accès dont la localisation optimale doit être précisée dans les différents axes métropolitains et régionaux de transport en commun.

3.34 Les points d'accès au transport en commun (métropolitain) identifiés au PMAD sur le territoire de Saint-Bruno-de-Montarville[3], de par leur localisation excentrique aux milieux de vie établis, limitent l'optimisation du territoire associée aux planifications intégrées aménagement/transport devant notamment mener à l'implantation de

---

Retiré ***CA-2018-283, art. 1, par. 9°***

[2] Des stationnements incitatifs sont également présents ou prévus à la station de métro, aux gares de train de banlieue ainsi qu'aux stations Panama et Rive-Sud du REM. Quat au stationnement Chevrier, ce dernier sera fermé une fois le REM en opération. ***CA-2018-283, art. 1, par. 10°***

[3] Gare de train de banlieue au cœur d'un secteur économique et deux petits stationnements incitatifs (bus) implantés dans des milieux pouvant difficilement être optimisés.

véritables quartiers TOD. Dans l'optique d'une meilleure mobilité durable, la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville souhaite entamer des discussions avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin de relocaliser la gare actuelle vers sa centralité et de remplacer les petits stationnements incitatifs existants par un seul autre plus important et localisé plus stratégiquement sur son territoire. Le Schéma appuie cette démarche en l'inscrivant à son plan d'action. ***CA-2018-283, art. 1, par. 12°***

3.35 La carte 9 illustre les différents axes et points d'accès au transport en commun structurant du territoire.

3.1.1.3
Identifier les interventions requises sur les réseaux routiers et axes de transport en commun structurants

3.36 C'est prioritairement à partir des réseaux structurants identifiés précédemment que le développement de l'agglomération s'orientera au cours des prochaines années. Comme il reste des portions importantes de territoire à développer et que le redéveloppement d'autres secteurs risque d'entraîner des changements dans les modèles de déplacements de la population et dans les pôles générateurs de déplacements, le Schéma doit faire en sorte d'assurer le développement optimal du territoire en prévoyant les axes structurants à planifier ainsi que les correctifs à apporter au réseau existant. Ces interventions futures devront faire en sorte d'offrir une capacité suffisante afin d'éviter les effets négatifs de la croissance des déplacements induits par le développement du territoire. La planification doit tâcher de conserver la fonctionnalité, non seulement des réseaux structurants métropolitains et d'agglomération, mais également du réseau de collectrices municipales.

3.37 La congestion routière grandissante et récurrente à différents points du réseau a un impact non négligeable sur la qualité de vie et l'économie de l'agglomération. Les déplacements, autant ceux des marchandises que des personnes, sont grandement affectés par des délais de plus en plus longs aux heures de pointe. La congestion est importante depuis de nombreuses années aux abords des liens interrives mais le développement de nouveaux secteurs dans l'agglomération et dans la troisième couronne entraîne également de plus en plus de congestion sur les autres grands axes routiers. C'est le cas notamment de la R-116 ainsi que de l'A-30, laquelle est congestionnée plusieurs heures par jour entre l'A-10 et l'A-20.

3.38 Suivant les principes de la mobilité durable, le Schéma prône une stabilisation des déplacements automobiles et une priorisation des modes actifs et collectifs de déplacement. Les objectifs et moyens de mise en œuvre des différentes orientations du Schéma (accroître la mobilité active et la part modale du transport en commun, orienter au moins 40 % des nouveaux ménages vers les points d'accès au transport en commun structurant, optimiser le territoire, etc.) répondent à ces derniers. Pour ce, l'implantation de la structure principale du Réseau rapide d'agglomération (autobus) du RTL est ciblée comme intervention prioritaire à réaliser afin d'améliorer la mobilité des personnes. Malgré tout, les interventions plus traditionnelles identifiées à la carte 10 sont de première importance pour la viabilité du réseau routier de l'agglomération et de la desserte du territoire en transport en commun. La majorité de ces dernières se trouve sur le réseau supérieur et demanderont une coordination avec le MTQ, avec lequel les priorités devront être établies. Même si le Schéma priorise le transport en commun, plusieurs projets devront être réalisés sur le réseau routier afin d'améliorer la fluidité de la circulation des automobiles et des camions, tout en assurant que cette fluidité améliorée ne vienne pas nuire au développement du transport en commun. C'est notamment le cas de l'ajout (urgent) d'une troisième voie dans les deux directions sur l'A-30, entre l'A-10 et l'A-20. Ces voies supplémentaires sur l'A-30 permettront de réduire la congestion routière sur cette autoroute et de concilier ses rôles de voie de contournement, de corridor de transport des personnes et des marchandises, de vecteur de développement économique et d'axe de rabattement du transport en commun. Dans son objectif de prioriser la mobilité durable, le Schéma souhaite que ces nouvelles voies et celles des autres interventions de même nature sur le réseau routier supérieur soient dédiées principalement au transport en commun, aux véhicules transportant plus de deux passagers et aux véhicules électriques ou hybrides, du moins aux heures de pointe.

CARTE 9

Réseau de transport en commun structurant et points d'accès

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

CA-2018-283, art. 1, par. 11

Montréal

La Prairie

Carignan

Sainte-Julie

Varennes

Saint-Basile-le-Grand

Saint-Lambert

Brossard

Longueuil

Boucherville

Saint-Bruno-de-Montarville

Longueuil-U-de-S

Saint-Lambert

Panama

Chevrier

Du Quartier

Rive-Sud

Saint-Hubert-Longueuil

Mortagne

Montarville

Saint-Bruno-de-Montarville

Seigneurial

Riverside

Saint-Cléophas-O

Victoria

Tascherreau

Chambly

Roland-Therrien

Jacques-Cartier

Rome

Malle

Quartier

Grande Allée

Coulonneau

Costa-Boucher

Moïse-Vincent

Cloutier

De Montarville

Touraine

112 132 134 20 15 10 25 30 116

0 0,75 1,5 3

Kilomètres

Axe de transport en commun structurant

- Métropolitain
- Métropolitain à l'étude ou projeté
- Agglomération

Axe de rabattement d'autobus

- Métropolitain
- Réseau rapide d'agglomération (autobus RTL)

Point d'accès au transport en commun structurant

- Métropolitain
- Agglomération (noeud de correspondance)

Métro | Train | REM | REM potentiel | Bus | Stationnement incitatif

(1) *Note: Le stationnement incitatif et le terminus d'autobus seront fermés une fois le REM en opération.*

2018-04-10

R:\ARTVA67_Services\30_Territoire\30_560_CARTO\30_560_SAD_PU_RCTAN_551_SAD\2 - MODIFICATIONS\janvier 2018\Carte 9-Reseau-TC

CARTE
10

Interventions requises aux infrastructures de transport

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
Saint-Lambert
La Prairie
Brossard
Longueuil
Boucherville
Varennes
Carignan
Sainte-Julie
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Saint-Charles O
Victoria
Taschereau
Rome
Matte
Milan
Quartier
Grande Allée
Gaétan-Boucher
Cousineau
Vauquelin
Roland-Therrien
Savane
Jacques-Cartier
Industriel
Clairevue
De Montarville
Moïse-Vincent
Touraine

Intervention
- Échangeur à réaménager
- Fluidité à améliorer (noeud)
- Viaduc/échangeur proposé
- Infrastructure ferroviaire à relocaliser

Fluidité
- Congestion
- Écoulement très instable
- Écoulement instable

Réseau rapide d'agglomération à implanter (autobus RTL)

2016-02-19

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

R:\METV4BT_Service\00_Territoire\00_500_CARTO\00_550_SAD_PU_RC\00_55]_SAD\NOUVEAU SCHÉMA\Word\révisions\fig

3.39 Les principaux points d'accès au transport en commun métropolitain et aux liens interrives de l'agglomération sont touchés, de façon chronique, par la congestion routière. Afin d'assurer la fluidité des déplacements dans ces secteurs, des mesures préférentielles pour autobus devront être intégrées aux interventions structurantes sur les voies menant à ces points d'accès et aux liens interrives de façon à sortir le transport en commun de la congestion et d'améliorer sa compétitivité face à l'utilisation de l'automobile. Notons ici la reconfiguration du réseau supérieur (R-132, R-134, futur échangeur La Fayette, etc.) dans le secteur de la place Charles-Le Moyne afin d'améliorer l'accessibilité du transport collectif au Terminus Longueuil.

3.40 La carte 10 indique les projets et correctifs à apporter aux infrastructures de transport. On y retrouve notamment :

- les viaducs ou saute-moutons à construire (Quartier/A-10, Maricourt/R-116, La Fayette/R-132, etc.);
- les échangeurs à réaménager (De Montarville/A-20, De Montarville/A-30, R-134/R-132, A-20/A-30, Grande Allée/A-30, Chambly/R-116, etc.);
- les échangeurs et les tronçons routiers où la fluidité doit être améliorée (congestion, écoulement très instable ou instable);
- le programme d'implantation du Réseau rapide d'agglomération (autobus) s'appuyant sur des mesures prioritaires pour le transport en commun.

3.1.1.4
Définir et développer le réseau de déplacement actif structurant

3.41 La part modale de la mobilité active sur une période de 24 h représente seulement 9 %[1] des déplacements dans l'agglomération. Plusieurs raisons peuvent expliquer pourquoi si peu de gens utilisent la marche ou la bicyclette pour leurs déplacements. Néanmoins, les caractéristiques du territoire urbanisé peuvent expliquer en grande partie la difficulté de recourir à la mobilité active pour les déplacements. On peut notamment évoquer le partage inégal de l'emprise favorisant les déplacements motorisés, la trame de rues qui, en général, contribue à augmenter les temps de parcours vers les artères et les collectrices desservies par le transport en commun, la configuration de certaines intersections (sécurité et confort), les rues ne comportant pas de trottoirs, les pistes cyclables aménagées à des fins principalement récréatives, la ségrégation des milieux de vie et des pôles d'activités, la signalisation déficiente, ou les mœurs bien implantées du tout à l'auto.

3.42 Ainsi, malgré ses 350 km de longueur[2], le réseau cyclable actuel de l'agglomération ne parvient pas à relier adéquatement les différents pôles générateurs de déplacements aux milieux de vie. Ce réseau souffre de discontinuités et les secteurs d'emplois, notamment les parcs industriels, sont peu ou mal desservis par ce dernier. Enfin, certaines villes liées ne sont pas connectées entre elles par le réseau cyclable, notamment Boucherville, Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville. Afin de favoriser la mobilité active sur le territoire et de créer un réseau structurant de mobilité durable convergeant vers les points d'accès au transport en commun, le Schéma vise à développer, compléter et améliorer le réseau de déplacement actif structurant de l'agglomération. Pour ce faire, les interventions suivantes sont retenues :

- arrimer les différents plans de mobilité active élaborés par les villes liées;
- accorder une place plus importante aux déplacements actifs, en intégrant les notions d'accessibilité universelle, dans le partage de l'emprise publique;
- assurer des liens piétonniers et cyclables continus vers les pôles générateurs de déplacements et une signalisation adéquate;
- prévoir des itinéraires d'accès sécuritaires et conviviaux vers les nœuds de rabattement intermodaux;

1 Ville de Longueuil. Pour une agglomération durable : Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil. 2013.
2 *Ibid.*

- implanter un réseau de stationnements sécuritaires pour vélos aux pôles générateurs de déplacements et aux nœuds de rabattement.

3.43 Le Schéma identifie à la carte 11 les réseaux cyclables d'envergures nationale et métropolitaine ainsi que le réseau d'agglomération de déplacement actif structurant. S'intégrant au grand Réseau vélo métropolitain, ce dernier a été élaboré à partir :

- du tracé intégral de la Route verte (axes 1 et 3);
- du tracé du Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- de l'ajout de segments permettant l'accès aux pôles de transport en commun (gares, métro, stationnements incitatifs, etc.), aux installations d'intérêt métropolitain, aux parcs nationaux et enfin aux principaux attraits naturels, récréatifs et culturels du territoire.

3.44 Ce réseau de déplacement actif permettra, une fois complété, de relier l'ensemble du territoire et de jouer ainsi le rôle de colonne vertébrale à laquelle viendront se greffer les réseaux plus locaux. Il mise sur la continuité et la connectivité en permettant une meilleure accessibilité entre les milieux de vie, les pôles de transport en commun, d'emplois, de commerces et de services et les principaux attraits du territoire. Les axes composant ce réseau structurant favoriseront donc non seulement les déplacements utilitaires vers le travail ou les études, mais également les déplacements à des fins récréotouristiques avec leurs parcours à la fois agréables, sécuritaires et efficaces.

3.45

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.1.1

CARTE
11

Réseau de déplacement actif structurant

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Saint-Lambert
Brossard
Longueuil
Boucherville
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand
Carignan
Sainte-Julie
Varennes
La Prairie
Montréal

Marie-Victorin
Simard
Tiffin
Churchill
Victoria
Rome
Taschereau
Édouard
Chambly
Roland-Therrien
Fernand-Lafontaine
Jacques-Cartier
Industriel
Fort-Saint-Louis
Grande Allée
Vauquelin
Kimber
Savane
Aéroport
Clairevue
Du Tremblay
De Montarville
De Montbrun
Touraine
Gobeil
Marie-Victorin
Prairies
Maricourt
Moïse-Vincent
Pacific
Daniel
Vingt-Cinq Est
De Boucherville

10 15 20 25 30 112 116 132 134

Réseau cyclable d'envergure nationale
- Route verte - axe 1
- Route verte - axe 3

Réseau cyclopédestre d'envergure métropolitaine
- Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire (volet 1)
- Réseau vélo métropolitain - axe souhaité

Réseau de déplacements actifs d'agglomération
- Réseau structurant
- Réseau structurant projeté
- Vélostation future (AMT)

2016-04-06

0 0,75 1,5 3 Km

R:\AET\MET_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PU_RCN20_551_SADNouveauxSchemas PNML

3.1.2 OBJECTIF 2
ASSURER L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE ET LE TRAITEMENT DES EAUX USÉES

3.1.2.1.
Assurer un approvisionnement continu en eau potable

3.46 Les principaux équipements d'approvisionnement en eau potable, dont les prises d'eau, les usines de filtration et les équipements de distribution (réservoirs, conduites structurantes, stations de pompage et de suppression, etc.), relèvent de la Ville de Longueuil, au regard de ses compétences d'agglomération.

3.47 Une étude exhaustive du réseau d'aqueduc de l'agglomération a permis d'effectuer un diagnostic des équipements relevant de sa compétence, de planifier l'optimisation de ses équipements en fonction des besoins futurs et de guider les différentes interventions sur le réseau. La connaissance des caractéristiques hydrauliques du réseau permet également d'intégrer les interventions de réhabilitation ou de remplacement avec les opérations de développement du réseau prévues au cours des prochaines années.

3.48 La demande grandissante en eau potable nécessaire pour desservir les nouvelles résidences, les entreprises et assurer la sécurité incendie, impose des améliorations et des interventions continues sur le réseau de distribution. De plus, l'optimisation du développement du territoire encouragée par le Schéma nécessitera une révision des modèles de desserte actuelle et anticipée. Lorsque les besoins à moyen et à long terme de l'agglomération en ce qui concerne le traitement et la distribution de l'eau potable et leurs équipements seront connus, ils seront intégrés à la présente section. À court terme, outre l'amélioration continue du réseau, l'une des principales interventions requises est la construction d'un réservoir d'eau potable dans la zone aéroportuaire. Sa construction vise à consolider l'alimentation de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville et d'une partie des secteurs industriels des villes de Boucherville et de Longueuil, en plus d'harmoniser le niveau de service du territoire au bénéfice de l'ensemble des usagers de l'agglomération

3.1.2.2.
Assurer le traitement des eaux usées avant leur rejet dans les cours d'eau

3.49 En matière d'assainissement des eaux usées, le Centre d'épuration Rive-Sud (CERS), localisé sur l'île Charron, dessert depuis 1992 l'ensemble des villes liées de l'agglomération, à l'exception de Saint-Bruno-de-Montarville dont les eaux usées sont traitées par Saint-Basile-le-Grand. Le contrôle des rejets dans les réseaux d'égout municipaux est régi par le Règlement sur l'assainissement des eaux de la CMM.

3.50 Le réseau d'évacuation des eaux usées de l'agglomération est hybride : unitaire (30 %), séparatif (40 %) ou pseudo-séparatif (30 %)[1]. En vertu de la directive 004 sur les réseaux d'égout du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), tout nouveau réseau d'égout doit être de type séparatif. Lors de projets de réfection majeure, en fonction de l'état structural et hydraulique des égouts existants, le remplacement des conduites unitaires par des séparatives est privilégié. Comme pour le réseau de production et de distribution de l'eau potable, les équipements de traitement du CERS, d'évacuation et de transport (conduites structurantes, stations de pompage, etc.) des eaux usées sont sous la responsabilité de la Ville de Longueuil, au regard de ses compétences d'agglomération.

[1] En 2015, lors de la rédaction du présent Schéma.

3.1.3 OBJECTIF 3

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES COMPOSANTES PATRIMONIALE, ARCHÉOLOGIQUE ET PAYSAGÈRE

3.51 Avec son territoire dont l'histoire remonte au temps de la colonie et des seigneuries, l'agglomération de Longueuil possède un patrimoine riche et fort diversifié composé de noyaux villageois, de sites à potentiel archéologique et de paysages culturel, naturel et agricole. Dans ce milieu urbain dont la trame de rues, les habitations et les boulevards témoignent également de la vie moderne de l'après-guerre jusqu'à nos jours, l'histoire de l'agglomération se raconte à travers les traces visibles laissées sur le territoire. Il importe que ces traces soient révélées, grâce à l'enrichissement des connaissances de tous les types de patrimoine présents sur le territoire, et que ces connaissances soient partagées avec les citoyens d'aujourd'hui et de demain.

3.52 La nouvelle Loi sur le patrimoine culturel (LPC) élargit le concept du patrimoine et mise sur la connaissance, la protection, la mise en valeur et la transmission des biens patrimoniaux (immeubles, sites, documents et objets), comme la Loi précédente, mais aussi sur les paysages culturels patrimoniaux, le patrimoine immatériel, les personnages, les événements et les lieux historiques. Les municipalités peuvent désormais protéger les biens mobiliers et les intérieurs d'immeubles leur appartenant et elles peuvent, en outre, accorder un statut à des éléments du patrimoine immatériel.

3.53 Ainsi, la notion de patrimoine se décline en patrimoines matériel, immatériel et immobilier. Les champs d'application de la LPC sont interreliés et contribuent à forger l'identité culturelle des villes liées et de l'agglomération : patrimoine bâti, archéologique, mobilier, paysager, naturel et culturel. Leur interprétation est la clé permettant la compréhension et le rayonnement de cette identité collective, alors que leur préservation est le véhicule assurant leur transmission aux générations futures.

3.54 Les différents types de patrimoine peuvent se définir comme suit :

- **bâti (architectural et urbain)**
  Domaine public, trames de rues, alignement de constructions, modes d'implantation, bâtiments et sites institutionnels, civiques, religieux, industriels, commerciaux et résidentiels, ensembles urbains, ouvrages de génie et mobilier urbain;
- **archéologique**
  Traces de l'occupation préhistorique (amérindienne) et historique (à partir des premiers établissements européens) présentes en sous-sol qui aident à comprendre les modes de vie et les comportements de ceux qui ont occupé le territoire au cours des siècles passés;
- **mobilier**
  L'art intégré à l'architecture, les collections d'œuvres d'art, les plaques et objets commémoratifs sont des formes particulièrement visibles de patrimoine mobilier, dont la propriété est souvent collective;
- **paysager**
  Sites naturels ayant fait l'objet d'une intervention humaine tels que terres agricoles, paysages culturels patrimoniaux, noyaux villageois, aménagements paysagers, jardins, squares, sentiers et parcs;
- **naturel**
  Espaces verts et bleus, faune et flore contribuant à l'identité territoriale, comprenant notamment les cours d'eau, les boisés et milieux humides d'intérêt, les perspectives visuelles, les collines et montagnes;
- **culturel immatériel ou vivant**
  Éléments patrimoniaux intangibles s'apparentant aux traditions, à la transmission des pratiques, des connaissances et du savoir-faire d'une génération à une autre. La toponymie fait aussi partie de ce patrimoine puisqu'elle permet de communiquer la mémoire de lieux et de personnages ayant marqué l'histoire d'une collectivité.

3.55 Les défis pour préserver et mettre en valeur les différents types de patrimoine sont variés et nombreux :

- **Connaissance**
  Accroître la connaissance de tous les types de patrimoine du territoire et prendre les mesures adéquates pour les protéger et les mettre en valeur. Les acteurs du territoire (sociétés d'histoire, archives municipales, etc.) détiennent une banque importante de connaissances qui ne cesse de s'enrichir. Celles-ci doivent être mises en commun pour en faciliter la diffusion et encourager la poursuite de recherches approfondies.

- **Diffusion**
  Des outils de sensibilisation et de diffusion doivent être développés, la connaissance étant l'élément clé dans la préservation du patrimoine. L'éducation a un effet plus profond et bénéfique à long terme que la coercition. La connaissance du patrimoine permet de développer un sentiment de fierté, d'appartenance et d'identité collective qui contribue à susciter une volonté de le préserver.

- **Qualité de vie**
  Mettre en lumière la contribution du patrimoine à la qualité de vie des citoyens et à l'intérêt des visiteurs. Les différents éléments forgeant le cadre de vie sont indissociables et forment un système dont le patrimoine est une composante essentielle. Il se doit donc d'être considéré comme tel et non de manière isolée, afin de conserver tout son sens et d'orienter le développement harmonieux de l'agglomération.

- **Leadership**
  Exercer un rôle de leader (villes liées) parmi les intervenants en patrimoine du territoire, de manière à agir comme point de chute des informations et centre de coordination des actions qui seront mises en œuvre en complémentarité plutôt qu'en concurrence. Les villes liées doivent offrir un soutien aux organismes, constituer une ressource éducative et technique et jouer notamment un rôle d'expert-conseil.

- **Gestion et conservation**
  Grâce aux connaissances assemblées, développer et mettre en place différents outils de gestion en collaboration avec les intervenants externes (sociétés d'histoire, commissions scolaires, etc.). Appliquer également des mesures de protection adéquates pour assurer la préservation des ressources patrimoniales particulièrement vulnérables.

- **Valeurs**
  Les éléments patrimoniaux ne sont reconnus que si la communauté leur attribue certaines valeurs. Celles associées au patrimoine bâti sont d'ordres historique, architectural et contextuel. Il incombe à chacune des villes liées de reconnaître les valeurs rattachées aux types de patrimoine présents sur son territoire afin de mettre en œuvre, de concert avec la population locale, les actions justes et nécessaires à leur préservation.

- **Développement durable**
  Une gestion avisée des divers types de patrimoine comporte plusieurs aspects en lien avec le développement durable (maintien de la biodiversité, transmission des savoir-faire traditionnels, recyclage de bâtiments à des fins compatibles avec leurs caractéristiques, conservation des bâtiments patrimoniaux, etc.). La valorisation du patrimoine contribue à fournir des bases solides à la collectivité, porteuses de son identité et sur lesquelles elle peut s'appuyer pour poursuivre durablement son développement.

3.1.3.1 Continuer d'assurer la conservation et la mise en valeur des sites d'intérêt patrimonial connus, notamment les noyaux villageois

3.56 Les territoires d'intérêt culturel, historique et patrimonial ont été le lieu d'événements, d'occupations ou d'activités ayant marqué l'histoire locale, régionale ou nationale. Une étude de caractérisation du patrimoine a permis d'actualiser les connaissances relatives au patrimoine bâti, paysager et archéologique de l'agglomération[1]. Ainsi, par la valeur architecturale ou historique des bâtiments qui s'y trouvent, plusieurs secteurs de l'agglomération présentent un intérêt marqué au plan patrimonial et doivent, dans la mesure du possible, être mis en valeur et préservés, notamment :

[1] ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil. 2005.

- les noyaux villageois du Vieux-Longueuil et du Vieux-Boucherville (sites patrimoniaux reconnus), de même que celui de Saint-Lambert;
- les chemins villageois, notamment le chemin de Chambly (Vieux-Saint-Hubert) et la rue Montarville (Saint-Bruno-de-Montarville);
- les tracés fondateurs qui ont structuré le développement du territoire, notamment le chemin de Chambly dans son ensemble (première voie de communication de l'agglomération), le boulevard Marie-Victorin (Boucherville) ainsi que le chemin De la Rabastalière (Saint-Bruno-de-Montarville);
- les tracés fondateurs qui témoignent du tracé original des rives du fleuve Saint-Laurent, soit la rue du rue du Bord-de-l'Eau, entre les rues d'Auvergne et Joliette (Longueuil), le boulevard Marie-Victorin (Vieux-Boucherville) et la rue Riverside (Saint-Lambert);
- les ensembles de faubourgs, dont la portion de Greenfield Park établie près du boulevard Churchill et de la rue Empire.

3.57 La Ville de Boucherville a, en 1989, constitué en site du patrimoine une partie du noyau villageois du Vieux-Boucherville où se trouvent des biens culturels immobiliers et un paysage architectural présentant un intérêt d'ordre esthétique ou historique. Il en va de même du noyau villageois du Vieux-Longueuil qui bénéficie, depuis 1993, d'un statut de protection similaire et qui comprend également plusieurs sites protégés par un statut individuel. En fait, plusieurs éléments dont l'intérêt culturel, architectural et archéologique est officiellement reconnu sont localisés sur le territoire. Les sites retenus au Schéma sont extraits du *Répertoire du patrimoine culturel du Québec* du ministère de la Culture et des Communications (MCC). La carte 12 illustre l'ensemble des territoires et bâtiments d'intérêt patrimonial et le tableau 23 dresse le portrait du patrimoine culturel reconnu, dont le statut est classé ou cité, en vertu de la LPC.

3.58 L'agglomération dénombre 17 immeubles patrimoniaux dont le statut est classé par le MCC. En vertu de la LPC, le ministre peut autoriser ou non certaines interventions sur ces immeubles. Ainsi, une autorisation est requise pour tous travaux extérieurs ou intérieurs sur le bâtiment et pour tous travaux d'excavation réalisés sur le terrain. Par ailleurs, six immeubles patrimoniaux et quatre sites patrimoniaux sont cités par les municipalités. Tous les travaux extérieurs sur le bâtiment et les travaux d'excavation doivent être étudiés en vertu des dispositions de la LPC et soumis à l'examen du comité consultatif d'urbanisme ou du comité consultatif pour la protection des biens culturels de la ville liée concernée.

3.59 **ENSEMBLES PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN**

3.60 Le Schéma doit identifier les ensembles patrimoniaux reconnus au PMAD comme étant d'intérêt métropolitain. Les critères retenus par la CMM reposent sur l'ancienneté, la rareté, l'exemplarité, l'originalité, l'intégrité, l'état de conservation et la valorisation[1]. Le tableau 22 énumère les ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain de l'agglomération.

[1] CMM. PMAD, Les ensembles patrimoniaux témoignant des modes d'occupation du territoire métropolitain (document de référence). Avril 2004.

Tableau 22 : Ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain de l'agglomération

Ensemble	Caractéristiques
Noyau villageois du Vieux-Boucherville	• Site patrimonial, plusieurs bâtiments classés; • Concentration de monuments historiques; • Foyer de développement; • Noyau institutionnel (église, collège, presbytère); • Rues étroites, bâtiments très rapprochés de la rue.
Boulevard Marie-Victorin à Boucherville (entre l'église Sainte-Famille et le parc De La Broquerie)	• Foyer de développement; • Concentration de vastes demeures de pierres et de bois.
Noyau villageois du Vieux-Longueuil et rue Saint-Charles	• Site patrimonial, plusieurs bâtiments classés et cités; • Concentration de monuments historiques; • Foyer de développement; • Concentration de bâtiments d'inspiration française (texture et volumétrie); • Bâtiments ayant conservé leur authenticité, architecture exceptionnelle.
Noyau villageois de Saint-Lambert (avenue Victoria)	• Caractéristiques d'aménagement qui traduit une organisation traditionnelle; • Concentration de bâtiments d'intérêt architectural.
Rue Riverside à Saint-Lambert (entre les limites de Longueuil et de Brossard)	• Tronçon de rue à caractère historique; • Concentration de bâtiments d'intérêt architectural.
Mont Saint-Bruno (sommet du mont, entre les lacs Seigneurial et du Moulin)	• Implantation de demeures d'intérêt architectural au pic du mont; • Ambiance de villégiature; • Intégration d'éléments géographiques, naturels et d'aménagement.

3.61 La protection des ensembles patrimoniaux peut s'avérer un levier de développement économique pour la région métropolitaine. C'est pourquoi le Schéma identifie et vise la mise en valeur des ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, puisqu'ils sont des atouts importants en plus de constituer des lieux de mémoire exceptionnels.

3.1.3.2 Évaluer la possibilité de déterminer de nouveaux sites d'intérêt pour le patrimoine bâti

3.62 Plusieurs sites (bâtiments, ensembles bâtis) ne possédant pas de statut légal de protection n'en sont pas moins considérés comme territoires d'un grand intérêt patrimonial, d'ordre soit historique, esthétique, culturel ou social. Il est primordial que ces sites soient identifiés, documentés, protégés et mis en valeur adéquatement par diverses mesures qu'auront à adopter les autorités compétentes. Une attention particulière doit être portée aux ensembles et bâtiments appelés à contribuer au patrimoine moderne de demain. Encore méconnu, le patrimoine récent mérite d'être reconnu, notamment pour ses valeurs architecturale, sociale, écologique ou culturelle. Une recherche plus approfondie est nécessaire pour mieux documenter ce type de ressources dont la démarche d'attribution d'une valeur patrimoniale est difficile et pour examiner la pertinence d'intégrer d'autres types d'éléments témoignant de la modernité.

3.63 Une étude de caractérisation des différents types de patrimoine présents sur le territoire est envisagée, en particulier pour cibler de nouveaux sites d'intérêt pour le patrimoine bâti, qu'ils soient de nature historique ou contemporaine. Les résultats d'une telle étude s'ajouteront ainsi aux connaissances déjà accumulées et viendront enrichir le contenu du Schéma.

3.1.3.3
Assurer l'application de la démarche archéologique préalablement aux projets de développement

3.64 **LES SITES ARCHÉOLOGIQUES CONNUS**

3.65 L'examen des sites archéologiques permet de mieux comprendre les us et coutumes des premiers habitants et d'en apprendre davantage sur l'organisation du territoire à cette époque. Un site archéologique est un lieu témoignant de l'occupation humaine préhistorique ou historique et reconnu auprès du MCC à la suite d'observations ou de recherches. Concrètement, il s'agit de sites contenant des vestiges matériels du passé laissés sur place par des humains[1]. L'agglomération recèle un énorme potentiel d'analyses et d'interprétations archéologiques dont seulement une infime partie est connue.

3.66 Vingt-six sites archéologiques sont répertoriés dans l'agglomération et sont inscrits à l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec* (ISAQ). Le tableau 24 présente l'ensemble de ces sites et certaines de leurs caractéristiques (localisation, occupation, travaux réalisés, potentiel de mise en valeur, intervention recommandée). Ces sites couvrent la période amérindienne, dite préhistorique (avant 1647), jusqu'à la période de développement des villes et du réseau ferroviaire (1852-1945).

3.67 Les sites amérindiens de la période préhistorique sont le reflet du mode de vie des Amérindiens et des traces de leur occupation. Neuf sites ont une composante amérindienne préhistorique. Ils sont tous situés dans les îles de Boucherville, à l'exclusion du site du Fort-Saint-Lambert à Brossard et du site du secteur des moulins dans le Vieux-Longueuil. Les 17 autres sites archéologiques connus de l'agglomération se rattachent surtout aux seigneuries, aux fortifications et au développement des villages et activités agricoles : ce sont les sites archéologiques euro-québécois de la période historique. Ceux-ci sont le reflet de la vie domestique, religieuse, institutionnelle et industrielle du Québec depuis l'arrivée des premiers Européens. Sept d'entre eux se trouvent dans le secteur du Vieux-Longueuil constitué en site patrimonial, ce qui leur confère un statut de protection[2]. La carte 12 localise l'ensemble des sites préhistoriques et historiques connus de l'agglomération.

3.68 Les sondages, inventaires et fouilles réalisés jusqu'à présent sur les différents sites archéologiques connus ont généré des rapports de recherche et d'interventions dans lesquels des recommandations sont formulées quant à la suite des démarches archéologiques à effectuer. Le tableau 25 résume les interventions recommandées dans les différentes études pour l'ensemble des sites archéologiques connus sur le territoire. Le lecteur pourra se référer à ces études pour obtenir de plus amples détails, en particulier l'étude de l'Atelier B.R.I.C.[3] (2005) qui collige, sous forme de fiches individuelles, 23 des 26 sites archéologiques préhistoriques et historiques reconnus du territoire et les interventions qui leur sont associées. Les sites qui y sont décrits sont regroupés selon leur correspondance aux différentes phases de formation du patrimoine bâti. À cette étude s'ajoute celle réalisée en 2009 pour le parc de la Baronnie à Longueuil qui traite plus spécifiquement des sites BjFj-8 et BjFj-75[4] et celle déposée en 2015 relative aux sites BjFi-19, BjFi-20 et BjFi-21 situés à Boucherville[5].

---

1 MCC. Loi sur le patrimoine culturel, Guide pratique destiné aux municipalités. Octobre 2012. p. 37

2 ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil. 2005. p. 86

3 ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil. 2005. p. 87-93 et annexe comportant les fiches des sites archéologiques.

4 VILLE DE LONGUEUIL, ARKÉOS ET MCC. Parc de la Baronnie de Longueuil : interventions archéologiques aux sites BjFj-008 et BjFj-075. Novembre 2009.

5 ETHNOSCOP. Expertises archéologiques du secteur de l'Église (BjFi-20 et BjFi-21), du 518, boulevard Marie-Victorin (BjFi-19) et pour la réfection de trottoirs. Ville de Boucherville. Interventions archéologiques 2013-2014. 2015.

Tableau 23 : Principaux biens patrimoniaux classés et cités de l'agglomération assujettis à la LPC

Ville	Nom	Catégorie de bien	Statut		Date	Aire de protection	Autorité	
			classé	cité			MCC	ville
Boucherville	Site patrimonial du Vieux-Boucherville	Site patrimonial		•	1989			•
	Église Sainte-Famille [1]	Immeuble patrimonial	•		1964	1976	•	
	Plaque de l'église Sainte-Famille Plaque du bicentenaire de l'église Sainte-Famille Plaque de Charles-Eugène Boucher de Boucherville Orgue (Casavant, Opus 3749,1996)	Dans un immeuble patrimonial	•				•	
	Manoir François-Pierre-Boucher [1]	Immeuble patrimonial	•		1974	1976	•	
	Plaque du manoir François-Pierre-Boucher	Dans un immeuble patrimonial	•				•	
	Maison Jean-Baptiste-Gauthier-Dit-Saint-Germain (maison Nicole-Saia) [1]	Immeuble patrimonial	•		1976		•	
	Plaque de la maison Jean-Baptiste-Gauthier-Dit-Saint-Germain	Dans un immeuble patrimonial	•		2012		•	
	Maison La Chaumière [1]	Immeuble patrimonial	•		1965	1976	•	
	Plaque de la maison La Chaumière	Dans un immeuble patrimonial	•				•	
	Maison Louis-Hippolyte-La Fontaine	Immeuble patrimonial	•		1965	1976	•	
	Maison Quintal (maison Quintal dite Quesnel) [1]	Immeuble patrimonial	•		1976	1977	•	
	Plaque de la maison Quintal dite Quesnel	Dans un immeuble patrimonial	•				•	
	Villa De La Broquerie	Immeuble patrimonial	•		1964		•	
	300, chemin d'Alençon (maison d'Alençon, bâtiment principal)	Immeuble patrimonial		•	2003			•
	601, boulevard de Mortagne (maison Chaput, ensemble de bâtiments)	Immeuble patrimonial		•	1993			•
	Maison et remise (maison Bachand-Larivière) situées au 554, boulevard de Mortagne	Immeuble patrimonial		•	1988			•
Brossard	Maison Banlier (maison Deschamps)	Immeuble patrimonial	•		1973	1975	•	
	Maison Sénécal	Immeuble patrimonial	•		1975		•	

Ville	Nom	Catégorie de bien	Statut		Date	Aire de protection	Autorité	
			classé	cité			MCC	ville
Longueuil	Site patrimonial du Vieux-Longueuil [2]	Site patrimonial		•	1993			•
	Cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue [3]	Immeuble patrimonial	•		2012		•	
	Orgue de chœur (Zingraff et Bourdon 1821/ Casavant, Opus 1431, 1931/ Lévesque et Roussin 2008) Orgue de tribune (Mitchell 1886/ Casavant, Opus 1340, 1931/ Lévesque et Roussin 2008) Plaque de Charles Le Moyne et fils Plaque de la cathédrale Saint-Antoine-de-Padoue Plaque du calvaire Normand Plaque du Château fort de Longueuil Plaque du Fort de Longueuil	Dans un immeuble patrimonial	•		2012		•	
	Maison Marie-Rose-Durocher (Maison Labadie) [3]	Immeuble patrimonial	•		1960	1975	•	
	Maison Lamarre[3]	Immeuble patrimonial	•		1976		•	
	Maison Patenaude	Immeuble patrimonial	•		1976		•	
	Hôtel-du-Roi (le bâtiment est maintenant démoli)	Site patrimonial		•	1997			•
	Maison Michel-Dubuc	Site patrimonial		•	1997			•
Saint-Bruno-de-Montarville	Vieux presbytère de Saint-Bruno	Immeuble patrimonial	•		1966		•	
Saint-Lambert	Maison André-Mercille (maison Auclair)	Immeuble patrimonial	•		1974		•	
	Maison Marsil	Immeuble patrimonial	•		1974		•	
	Maison Antoine-Ste-Marie (maison Sharpe)	Immeuble patrimonial	•		1974		•	
	Maison Beauvais	Immeuble patrimonial		•	1988			•
	Boutique Garèle	Immeuble patrimonial		•	1989			•
	Ancienne église anglicane	Immeuble patrimonial		•	2000			•

1 Immeuble situé dans le Site patrimonial du Vieux-Boucherville.

2 Le Site patrimonial du Vieux-Longueuil compte plus de 950 immeubles non répertoriés dans cette liste, dont certains ont un statut de citation assujetti à la Loi sur le patrimoine culturel du Québec.

3 Immeuble situé dans le Site patrimonial du Vieux-Longueuil.

CARTE 12

Ressources patrimoniales et archéologiques

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

0 0,75 1,5 3 Kilomètres

Saint-Lambert
Brossard
La Prairie
Longueuil
Montréal
Boucherville
Varennes
Saint-Bruno-de-Montarville

maison Marcil
maison André-Mercille
maison Patenaude
ancienne église anglicane
maison Auclair
maison Antoine-Ste-Marie
boutique Garcie
maison Beauvet
maison Senécal
maison Banlier
maison d'Alençon
maison Michel-Dubuc
maison Louis-Hippolyte-La Fontaine
villa De La Broquerie
maison Bachand-Larivière
maison Chaput

Site patrimonial Hôtel-du-Roi
Site patrimonial du Vieux-Longueuil
Site patrimonial de la maison Michel-Dubuc
Site patrimonial du Vieux-Boucherville

BjFj-110 BiFi-2 BiFi-8 BiFi-9 BjFi-11 BjFi-12 BjFi-13 BjFi-4 BjFi-10 BjFi-8 BjFi-14 BjFi-9 BjFi-15 BjFi-6 BjFi-7 BjFi-3

Site patrimonial du Vieux-Longueuil

Hôtel-du-Roi
BjFj-8
BjFj-75
BjFj-83
BjFj-7
BjFj-106
maison Lamarre
BjFj-5
BjFj-6
maison Labadie
Cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue
vieux presbytère de Saint-Bruno
mont Saint-Bruno

Site patrimonial du Vieux-Boucherville

manoir Francois-Pierre-Boucher
BjFi-19
BjFi-20
BjFi-21
maison Quintal
maison La Chaumière
église Sainte-Famille
maison Jean-Baptiste-Gauthier-Dit-Saint-Germain

Ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain
Site patrimonial cité
Bien cité site patrimonial
Immeuble patrimonial classé
Immeuble patrimonial cité
Autre site d'intérêt patrimonial
Site archéologique connu
★ Période historique
☆ Période préhistorique
⛤ Période préhistorique et historique
BjFi-10 Code Borden

2016-09-12

3.69 **LES SITES ARCHÉOLOGIQUES POTENTIELS**

3.70 Les sites d'intérêt archéologique potentiel constituent des secteurs où la probabilité de trouver une occupation humaine ancienne dans le cadre d'interventions dans les sols est élevée. Plusieurs études de potentiel ont été réalisées et les informations qu'elles comportent ont permis de cibler prioritairement certains secteurs d'intérêt archéologique potentiel pour lesquels des interventions s'avéraient nécessaires. Ces sites ne sont pas encore inscrits de manière officielle auprès du MCC, mais leur potentiel est suffisamment élevé pour les prendre en considération dans le cadre d'une planification d'interventions archéologiques.

3.71 À Boucherville, des évaluations du potentiel archéologique ont été effectuées en 1980, 1989, et plus récemment en 2013 et 2015. Plusieurs travaux d'inventaires et de fouilles ont eu lieu depuis[1]. À Saint-Lambert et Longueuil, l'étude de potentiel préhistorique et historique de 1996[2] ciblait trois secteurs : le noyau villageois du Vieux-Longueuil, une section du chemin de Chambly et le Vieux-Saint-Lambert. Une seconde phase a permis de réaliser des inventaires sur des terrains ciblés. Grâce à ces études, des recommandations ont été émises pour la reconnaissance du potentiel archéologique de différents sites. Ces premières études constituent une amorce pour une analyse ultérieure plus exhaustive.

3.72 Pour cibler les secteurs d'intervention potentiels, le Schéma reprend les conclusions des diverses études. De nouvelles études de potentiel archéologique devront être réalisées localement afin d'actualiser et de compléter les études antérieures, qui sont en partie lacunaires puisqu'elles portaient sur des parties très ciblées du territoire.

3.73 **Encadré 2**

INTERVENTIONS ET ARCHÉOLOGIE[3]
L'inventaire, la fouille et la surveillance archéologique sont des interventions réalisées directement sur le terrain où des sites connus ou présumés peuvent se retrouver. Chacune répond à un besoin spécifique.

Inventaire archéologique
Réalisé lorsque le contenu archéologique est inconnu ou mal défini, il permet de confirmer ou d'infirmer la présence de vestiges archéologiques sur un terrain donné.

Fouille archéologique
Utilisée pour recueillir des informations additionnelles contenues dans un site généralement déjà identifié, elle permet de mieux connaître les composantes archéologiques de celui-ci.

Surveillance archéologique
Utilisée lorsque des travaux (généralement d'infrastructures) sont réalisés près d'un site archéologique ou d'un secteur présumé, elle permet de récupérer *in extremis* des données archéologiques qui autrement auraient été irrémédiablement détruites.

3.74 **POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE**

3.75 Les principaux secteurs d'intérêt préhistorique, qui renvoient à une période d'occupation antérieure à l'arrivée des Européens, aux ancêtres des Amérindiens et des Inuits, sont la terrasse ancienne qui borde le fleuve Saint-Laurent sur une largeur de 100 m[4], particulièrement la rue Riverside à Saint-Lambert[5], les secteurs des sites patrimoniaux du Vieux-Longueuil et du Vieux-Boucherville ainsi que le secteur du mont Saint-Bruno au niveau de la terrasse associée aux lacs. L'ensemble des îles de Boucherville est aussi considéré comme un secteur d'intérêt préhistorique.

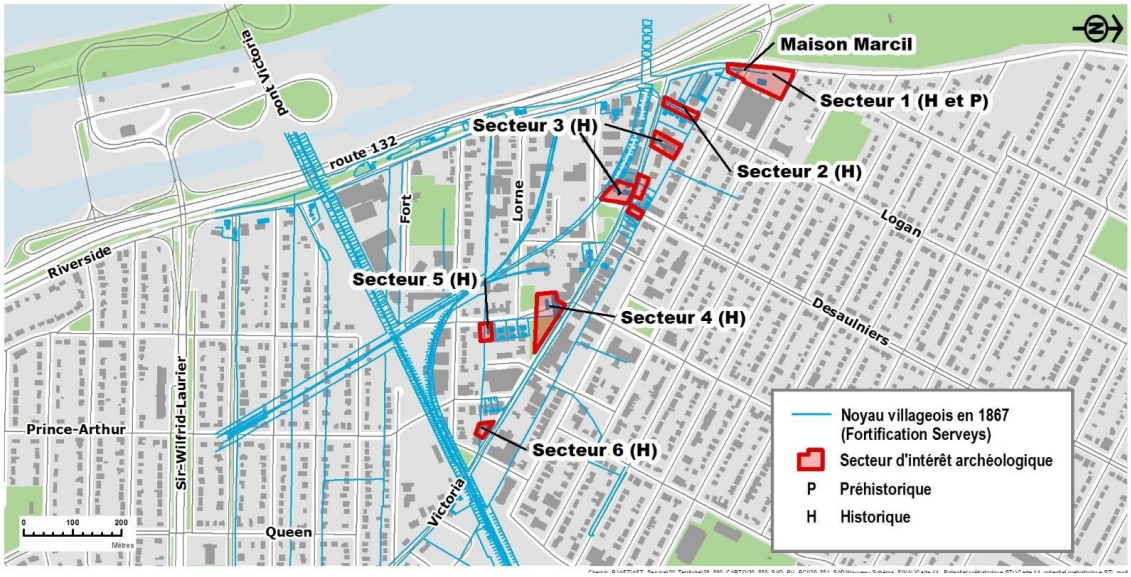
3.76 Les recommandations formulées dans les diverses études de potentiel :

- Que le potentiel archéologique préhistorique soit pris en compte dans les noyaux villageois du Vieux-Longueuil (carte 13) et du Vieux-Saint-Lambert (carte 14), ainsi que dans l'ensemble de la terrasse ancienne bordant le fleuve à Saint-Lambert (carte 15) et à Boucherville (carte 16);

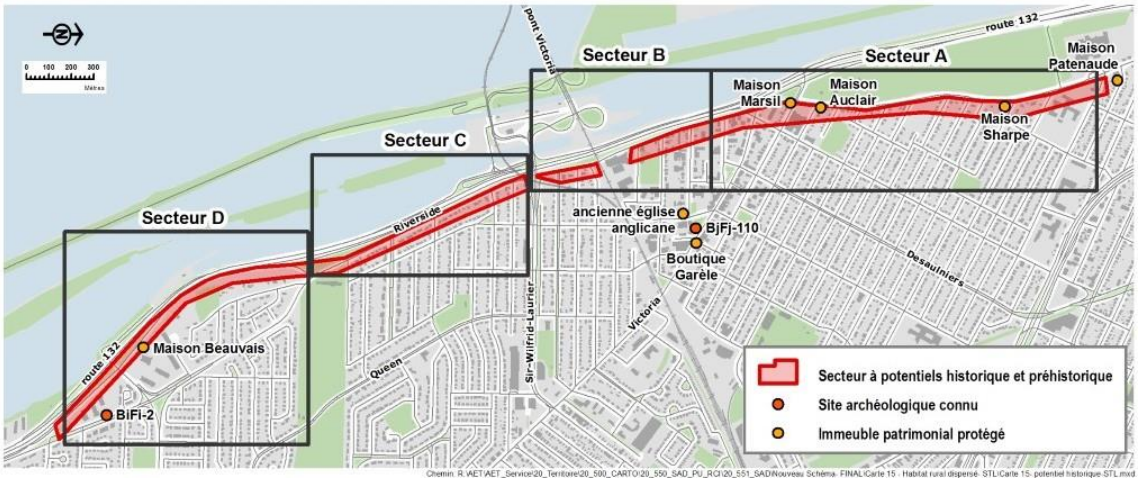
1 ETHNOSCOP. L'étude de potentiel archéologique du Vieux-Boucherville. Juillet 2013 (dresse l'historique des études et des interventions réalisées à Boucherville).
2 MRC CHAMPLAIN et ETHNOSCOP. Plan de gestion des ressources archéologiques, Tomes 1 et 2. 1996.
3 ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la Ville de Longueuil. 2005. p.117.
4 IBID. p.102.
5 Étude de potentiel de Saint-Hubert et de Saint-Lambert (Phase I) - plan 3.

Carte 13 : Potentiel archéologique préhistorique du Site patrimonial du Vieux-Longueuil

Carte 14 : Potentiel archéologique préhistorique du noyau villageois de Saint-Lambert



Carte 15 : L'habitat rural dispersé de Saint-Lambert

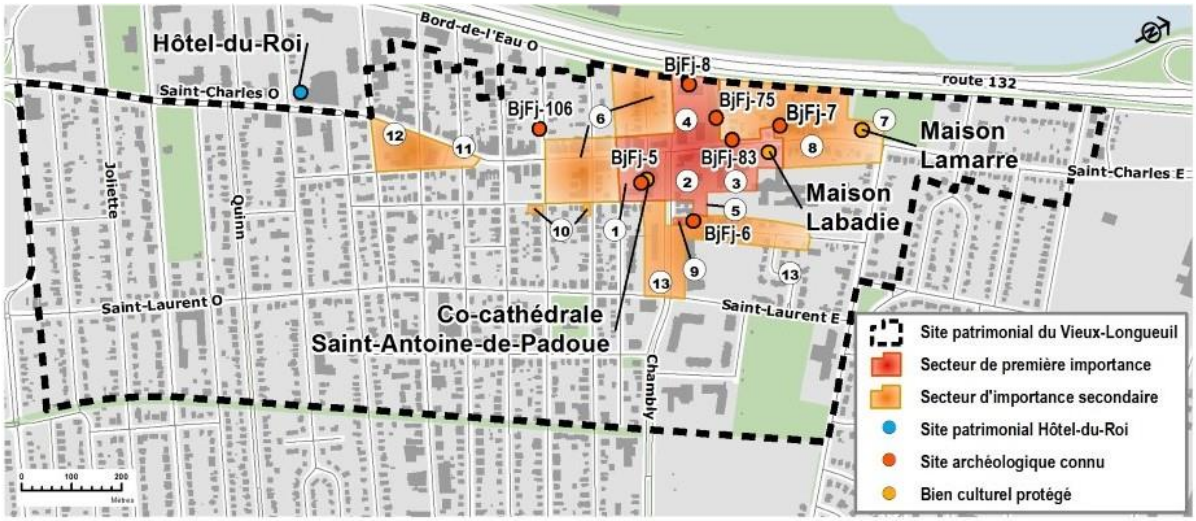


- Que des inventaires archéologiques et, en cas de découvertes, des fouilles archéologiques soient effectués lors de travaux d'excavation réalisés sur les propriétés publiques situées dans les 13 zones à potentiel archéologique préhistorique de Boucherville illustrées à la carte 16[1].

Carte 16 : Zones à potentiel archéologique préhistorique de Boucherville

- Que les interventions sur le domaine public dans les secteurs A et D de Saint-Lambert, illustrés sur la carte 15, qui auront pour effet de faire disparaître la tranche superficielle des sols, soient précédées de sondages archéologiques pour vérifier les traces d'occupation préhistorique;
- Que les interventions archéologiques qui ont pour objet l'étude de l'occupation historique tiennent compte de la possibilité que des vestiges préhistoriques soient présents dans la plupart des secteurs circonscrits dans les études de potentiel historique;
- Que le secteur 12 de l'étude de potentiel historique (terrain de l'église St. Mark à Longueuil) illustré sur la carte 17 fasse l'objet d'un inventaire spécifique lors d'interventions majeures en raison de la bonne préservation des sols anciens;

Carte 17 : Potentiel archéologique du Site patrimonial du Vieux-Longueuil



[1] ETHNOSCOP. Études de potentiel archéologique du Vieux-Boucherville. 2013. p. 131

- Qu'un intérêt particulier soit porté au mont Saint-Bruno, susceptible de receler les plus anciens vestiges d'occupation humaine de l'agglomération;
- Que des études de potentiel archéologique amérindien soient réalisées pour compléter et bonifier nos connaissances.

3.77 **POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE**

3.78 La période historique qui couvre environ quatre siècles, soit l'arrivée des Blancs (XVI[e] siècle) jusqu'à la fin du XIX[e] siècle, abrite divers aménagements : ensembles agricole, industriel ou urbain et noyaux villageois. Les secteurs d'intérêt historique prioritaires sont principalement situés dans les noyaux villageois de Boucherville, de Longueuil et de Saint-Lambert (en particulier six secteurs le long de la rue Victoria[1]). Les secteurs d'intérêt de niveau 2 sont des portions de voies de circulation anciennes (certains tracés fondateurs) qui n'ont pas trop subi de perturbations, par exemple les chemins Du Tremblay, du Général-Vanier, d'Anjou, de Bretagne et des Prairies, le rang Lustucru, la Grande Allée et les montées Daniel et Sabourin. Les zones d'intérêt de troisième niveau sont aussi des voies de circulation anciennes, mais elles se distinguent par les multiples transformations qu'elles ont subies. Parmi celles-ci, le chemin de Chambly, la rue Riverside, les boulevards De Montarville et Marie-Victorin[2].

3.79 Dans l'ensemble, les recommandations à l'égard des secteurs d'intérêt de niveaux 2 et 3 font état d'un manque de connaissances pour cibler avec précision les secteurs d'intervention plus sensibles où des traces pourraient encore exister et préconiser la réalisation d'études complémentaires. Les recommandations formulées pour les secteurs d'intérêt prioritaire confirment, quant à elles, l'importance d'une supervision adéquate de ces sites pour assurer la sauvegarde de la ressource archéologique, et se résument ainsi :

3.80 ***Ville de Boucherville***

3.81 L'analyse des différentes données environnementales, historiques et archéologiques a permis de définir 11 zones à potentiel archéologique historique qui couvrent presque la totalité du Site patrimonial de Boucherville. Ces zones, illustrées à la carte 18, ont des niveaux d'intérêt variables et des secteurs nécessitant une intervention plus pointue ont été ciblés[3]. Les recommandations à l'égard de ces zones visent, de manière générale, à protéger les ressources en réalisant des interventions archéologiques préalables à d'éventuels travaux d'excavation.

Carte 18 : Zones à potentiel historique du Site patrimonial du Vieux-Boucherville

[1] Étude de potentiel de Saint-Hubert et de Saint-Lambert (Phase I), plan 4.

[2] ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la ville de Longueuil. 2005. p. 103-104.

[3] ETHNOSCOP. Études de potentiel archéologique du Vieux-Boucherville. 2013.

Tableau 24 : Sites archéologiques connus et interventions recommandées (inscrits à l'ISAQ)

Site	Nom	Occupation	Localisation	Interventions réalisées	Niveau de connaissance	Autres travaux requis	Potentiel de mise en valeur	Interventions recommandées
Boucherville								
BjFi-3	Parc de la Broquerie	Euro-québécoise	Sur la rive sud du fleuve, en face de l'extrémité nord de l'île Sainte-Marguerite	1964 – sondage 1981 – évaluation	↓	✓	↑↑	En milieu protégé. Terrain public dont la présence de ruines du manoir Sabrevois et de nombreux vestiges enfouis en font un site exceptionnel pour une mise en valeur.
BjFi-4	Épave Molson I (Lady Sherbrooke)	Euro-québécoise	Entrée du canal qui sépare l'île Molson de l'île Charron	1983 à 1990 et 1993 – fouille	↑↑		↑↑	Grand potentiel de mise en valeur de la collection artéfactuelle.
BjFi-6	-	Amérindienne préhistorique	Confluence du chenal à Pinard et du bras droit du fleuve Saint-Laurent, au sud-est de l'île de la Commune	1995 – sondage et collecte	↓		✖	En milieu protégé (parc national).
BjFi-7	-	Amérindienne préhistorique et euro-québécoise	Au sud de l'île Grosbois à la confluence du chenal La Passe et du bras droit du fleuve Saint-Laurent	1995 – collecte et sondage 1999 – collecte et fouille 1998 – identification visuelle 2001 – collecte et sondage	↑		↑↑	En milieu protégé (parc national). Grand potentiel de mise en valeur : nombreux artéfacts amérindiens et euro-québécois.
BjFi-8	-	Amérindienne préhistorique	À environ 220 m au sud du coin nord-ouest de l'île de la Commune	1995 – collecte et sondage	↓		✖	En milieu protégé (parc national).
BjFi-9	-	Amérindienne préhistorique	À environ 320 m au sud du coin nord-ouest de l'île de la Commune	1995 – collecte et sondage	↓		✖	En milieu protégé (parc national).
Bjfi-10	-	Amérindienne préhistorique	Au sud-ouest de l'île de la Commune	1995 – collecte et sondage	↓		✖	En milieu protégé (parc national).
Bjfi-12	-	Euro-québécoise	Côté nord du chemin de la Rivière-aux-Pins	1997-1998 – sondage	↑		↓	Pourrait faire l'objet de travaux supplémentaires pour documenter le type d'occupation.
Bjfi-13	-	Amérindienne préhistorique et euro-québécoise	Pourtour de l'île Saint-Jean, sur la pointe nord-ouest	1998 – identification visuelle, sondage et collecte	↓	✓	↓	En milieu protégé (parc national).
Bjfi-14	-	Amérindienne préhistorique	Île Grosbois, dans sa portion sud, pointe sud-ouest	1998-1999 – identification visuelle, sondage et collecte	↓		↓	En milieu protégé (parc national).

Site	Nom	Occupation	Localisation	Interventions réalisées	Niveau de connaissance	Autres travaux requis	Potentiel de mise en valeur	Interventions recommandées
Bjfi-15	-	Amérindienne préhistorique	Au sud de l'île Grosbois, devant le chenal La Passe, 175 m à l'est de BjFi-14	1998 – évaluation, collecte et sondage	↓	✓	↓	En milieu protégé (parc national).
Bjfi-19	-	Euro-québécoise	518, boulevard Marie-Victorin	2013-2014 – Supervision, inventaire	↑		↑	Tous les travaux d'aménagements en profondeur devraient être accompagnés d'une supervision archéologique ou faire l'objet d'une intervention préalable.
Bjfi-20	Ancien presbytère	Euro-québécoise	Centre Monseigneur-Poissant, secteur de l'Église Sainte-Famille	2013-2014 – inventaire, collecte et sondage	↑	✓	↑	Assurer une supervision archéologique advenant tout creusement supérieur à 0,25 mètres. La circulation dans la cave de l'église devrait être réduite en tout temps à leur strict minimum. Un projet de mise en valeur pourrait être réalisé (marquage au sol, tableau explicatif). Plusieurs éléments pourraient encore être explorés.
Bjfi-21	-	Euro-québécoise	Parcs Joseph-Laramée et Léandre-Lacaille, secteur de l'Église Sainte-Famille	2013-2014 – inventaire, collecte et sondage	↑			D'autres interventions archéologiques devraient accompagner tous les projets nécessitant des excavations supérieures à 0,50 m.
Brossard								
BiFi-2	Surprenant ou Fort Saint-Lambert	Amérindienne préhistorique	Près du boulevard Marie-Victorin et des limites de la Ville de Saint–Lambert	1966 – collecte de surface	↓	✓	?	Un inventaire archéologique est nécessaire pour une réévaluation complète de ce site.
BiFi-8	Maison Brassard	Euro-québécoise	Au sud du pont Champlain, intersection de l'A-10 et du boulevard Taschereau	1966 – sondage	↓		✖	Site pratiquement détruit (terre-plein lié aux bretelles d'accès au pont Champlain).
BiFi-9	Brosseau (site agricole)	Euro-québécoise	Jonction du chemin des Prairies et de l'emprise de l'A-30	1993 – sondage et fouille	↑		↑	Bien documenté.
Longueuil								
BjFi-11	Maison du Capitaine Vincent	Euro-québécoise	5170, chemin de Chambly	1997 – sondage et visites scolaires	↓		?	Assurer une surveillance archéologique lors de travaux impliquant une excavation du sol.

Site	Nom	Occupation	Localisation	Interventions réalisées	Niveau de connaissance	Autres travaux requis	Potentiel de mise en valeur	Interventions recommandées
BjFj-5	Château fort de Longueuil, église de 1811 et son cimetière	Euro-québécoise	Intersection du chemin de Chambly et de la rue Saint-Charles	1971-1973-1982 – fouille 1981 – étude 1995 – collecte et sondage	↑	✓	↑↑	D'autres sondages sont nécessaires dans les espaces non construits pour améliorer les connaissances sur le Château fort et l'église. Les moyens de mise en valeur du site sont variés : panneau d'interprétation, circuit patrimonial, fouille avec visites du public.
BjFj-6	Maison Rollin-Brais	Euro-québécoise	Angle du chemin de Chambly et de la rue Saint-André	1975-1997 – collecte et sondage	↑	✓	↑↑	Compléter l'inventaire archéologique pour raffiner les connaissances sur le site. Prévoir la mise en place d'un périmètre de protection. Le grand potentiel de mise en valeur (emplacement idéal, bâtiment bien conservé et facile d'accès) permettrait d'offrir des activités et des fouilles ouvertes au public.
BjFj-7	Maison Chénier/ Cherrier	Euro-québécoise	Rue Saint-Charles Est, côté nord entre les rues Saint Antoine et Saint-Étienne	1975-1976 – découverte fortuite et sondage	↓		?	Des travaux devraient s'inscrire dans une plus vaste étude du Site patrimonial du Vieux-Longueuil en ce qui a trait aux sites archéologiques tant potentiels que connus.
BjFj-8	Moulin à vent (1668-1812), moulin à vapeur (1823-1837) et maison Chénier (1844)	Euro-québécoise préhistorique	Angle sud-ouest des rues Bord-de-l'Eau Est et Saint-Antoine	1977 – découverte fortuite et sondage 1995 – sondage exploratoire, activité de diffusion (fouille ouverte au public) 2008 – inventaire 2008-2012 – programme de recherche archéologique	↓	✓	↑	D'autres interventions archéologiques sont nécessaires pour parfaire les connaissances quant au potentiel réel de ce site. Entre autres : documenter davantage les différentes phases d'occupation et poursuivre la recherche des vestiges de la première église de Longueuil (1720-1814).
BjFj-75	Église bâtie entre 1722 et 1729 et cimetière attenant (partie du bourg initial)	Euro-québécoise	Stationnement du 125, chemin de Chambly et du 2, rue Saint-Antoine	1993 – sondage 1995 – sondage exploratoire, activité de diffusion (fouille ouverte au public) 1997-1998 – sondage et surveillance 2008 – inventaire 2008-2012 – programme de recherche archéologique	↓	✓	↑↑	Poursuivre l'évaluation des principales composantes archéologiques mises au jour en 2008, notamment en inventoriant le site à plus grande échelle. Développer une thématique de recherche pour le ruisseau Saint-Antoine. Le potentiel de mise en valeur est élevé : il s'agit du noyau de développement original de Longueuil avec les installations névralgiques (moulin, cimetière...). S'assurer de la surveillance du site lors de tous travaux d'excavation.

Site	Nom	Occupation	Localisation	Interventions réalisées	Niveau de connaissance	Autres travaux requis	Potentiel de mise en valeur	Interventions recommandées
BjFj-83	Maison Rollin (Napper)	Euro-québécoise	Quadrilatère formé des rues Saint-Charles Est, Bord-de-l'Eau Est, Saint-Antoine et Saint-Étienne	1995 – sondage	↓	✓	↑↑	Travaux supplémentaires nécessaires. Une mise en valeur pourrait être réalisée sous forme de dépliant, document et panneau d'interprétation en association avec d'autres bâtiments du secteur.
BjFj-106	Église St.Mark	Euro-québécoise	Angle des rues Saint-Jean et Saint-Charles Ouest	1996 – découverte fortuite et sondage	↓		↑↑	Potentiel élevé de mise en valeur grâce à la présence du parc.
Saint-Lambert								
BjFj-110	Parc du Village (ancien hôtel de ville)	Euro-québécoise	Triangle formé par les rues Elm, Woodstock et l'avenue Victoria	2001 – découverte fortuite et sondage	↓	✓	↑↑	Fouille pour mieux documenter la période de développement urbain de cet espace. S'assurer d'une surveillance archéologique lors de travaux impliquant une excavation. Le parc rend possible plusieurs formes de mise en valeur.

Légende ↑↑ élevé ↑ bon ↓ faible **✖ nul** **? inconnu**

3.82 ***Ville de Longueuil***

3.83 On dénombre plusieurs secteurs d'intervention pour lesquels il serait nécessaire de faire appel à un archéologue pour traiter les vestiges anciens mis au jour sur des propriétés municipales. Les cartes 16 et 18 illustrent les différents secteurs ciblés. Le plan d'intervention prévoit :

- d'assurer la protection des lieux pouvant contenir des vestiges archéologiques;
- d'inscrire les secteurs à potentiel archéologique et les recommandations qui les concernent à la réglementation d'urbanisme (ceux-ci sont compris à l'intérieur du Site patrimonial du Vieux-Longueuil et sont illustrés à la carte 17);
- d'entreprendre un programme d'inventaire dans les secteurs concernés afin de mesurer le potentiel archéologique réel et de raffiner le plan d'intervention relatif à la protection des sites et des vestiges;
- d'élaborer un programme de fouilles archéologiques en tenant compte d'intérêts scientifiques reliés à l'acquisition de connaissances et des intérêts des citoyens;
- de réaliser un programme d'inventaire archéologique par sondages pour le terrain de la Fabrique (2), la maison Martin (3) et la maison Paré (4) (carte 19);
- d'effectuer des sondages préalables et d'assurer une surveillance archéologique pour le secteur du chemin de Chambly, entre les rues Park et Martineau (secteur 1 de la carte 19).

Carte 19 : Secteurs d'intérêt archéologique du Vieux-Saint-Hubert

3.84 ***Ville de Saint-Lambert***

3.85 Des interventions archéologiques sont recommandées dans les six secteurs illustrés à la carte 14 pour lesquels il est nécessaire de faire appel à un archéologue pour traiter les vestiges anciens mis au jour sur des propriétés municipales. Les interventions sont les suivantes :

- réaliser un inventaire archéologique par sondages des secteurs 1 (musée Marsil), 3 (occupation associée au terminal de 1850), 4 (écoles et hôtel de ville) et 5 (logement des ouvriers). Certaines parties de ces secteurs pourront aussi faire l'objet de sondages préalables et d'une surveillance archéologique;
- effectuer des sondages préalables et une surveillance archéologique des secteurs 1 (rue Notre-Dame près du musée Marsil), 2 (rue Logan, au nord de l'avenue Victoria), 3 (rue Victoria et boulevard Desaulniers, occupation associée au terminal de 1850) et 4 (rue Elm, ateliers et hangars);
- assurer la surveillance archéologique du secteur 6 (School Ho.). Les secteurs 1, 2 et 3 touchent l'espace public de la rue (débordements dans l'avenue Victoria).

3.86 Le développement urbain demeure une menace constante pour la variable archéologique qui est non renouvelable et unique. Chaque site représente des éléments spécifiques reliés à l'occupation d'un lieu à un moment précis de l'histoire. Pour les 26 sites archéologiques connus du territoire, la reconnaissance et l'identification du potentiel archéologique doivent être prises en compte lors de travaux demandant des excavations. Déjà, la constitution en sites patrimoniaux des noyaux du Vieux-Longueuil et du Vieux-Boucherville

favorise le respect de la ressource archéologique. Cependant, la méconnaissance du potentiel archéologique à l'extérieur de ces noyaux villageois et du secteur des îles de Boucherville fait en sorte que la ressource archéologique présente dans les autres secteurs de l'agglomération est menacée.

3.87 Les recommandations émises dans les études ci-dessus mentionnées auraient avantage à être complétées par des études complémentaires de potentiel archéologique. Le Schéma invite donc les villes liées à documenter davantage les sites où un potentiel archéologique est déjà reconnu. D'autres secteurs devraient aussi être soumis à une évaluation de leur potentiel archéologique. C'est le cas notamment des noyaux villageois et des voies de circulation anciennes, par exemple les rangs agricoles de Brossard (chemin des Prairies), de Boucherville (chemins du Général-Vanier et d'Anjou et rang Lustucru) et de Saint-Bruno-de-Montarville (Grand Boulevard Ouest). Le Parc national du Mont-Saint-Bruno possède assurément un potentiel archéologique qui mérite d'être exploré, notamment dans le secteur du Vieux-Moulin et le long des berges des lacs. De même, à Brossard, une attention particulière devrait être accordée au site présumé de l'ancien fort Saint-Lambert.

3.88 **Encadré 3**

PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE ET POUVOIRS DES MUNICIPALITÉS

Afin de contribuer à la protection du patrimoine archéologique, la LPC accorde certains pouvoirs aux municipalités :

Pouvoir de protection des biens patrimoniaux possédant le statut de citation
Une ville peut poser des conditions à toute excavation prévue dans un site archéologique cité.

Pouvoir d'ordonnance
S'appliquant aux biens susceptibles de présenter une valeur patrimoniale, mais qui n'ont pas de statut juridique, ce pouvoir permet notamment d'ordonner la cessation de travaux qui menacent un site archéologique non cité ou d'exiger des fouilles sur un terrain qui semble présenter un potentiel archéologique

3.1.3.4
Identifier et reconnaître la valeur du patrimoine paysager et naturel

3.89 Le Schéma s'inspire de *l'Étude de caractérisation du patrimoine* de l'Atelier B.R.I.C. réalisée en 2005 qui dresse un premier portrait général des paysages d'intérêt patrimonial de l'agglomération, c'est-à-dire les paysages qui ont été façonnés ou modifiés par interventions humaines. Les paysages considérés comme patrimoniaux sont des paysages qui datent d'au moins 50 ans.

3.90 La reconnaissance de la notion de paysage et son intégration dans le processus de planification constituent un des enjeux relevés au PMAD dans son orientation prônant la mise en valeur et la protection de l'environnement. Celui-ci identifie les grandes composantes des paysages métropolitains à l'aide de critères tels que l'échelle des paysages, leur singularité, les valeurs esthétiques, patrimoniales et historiques qu'ils recèlent, l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt qu'ils permettent. Les paysages d'intérêt métropolitain de l'agglomération sont illustrés à la carte 20 et comprennent les éléments suivants :

- les Montérégiennes, ou plus précisément le mont Saint-Bruno pour l'agglomération;
- l'archipel du fleuve Saint-Laurent incluant les îles de Boucherville;
- les bois métropolitains, ou plus spécifiquement le Corridor forestier du mont Saint-Bruno (zone agricole).

3.91 La R-132 (et une portion du boulevard Marie-Victorin à Boucherville) y est également identifiée en tant que route panoramique, avec ses points de vue exceptionnels vers le fleuve et Montréal, et les autoroutes A-10 et A-20, comme corridors routiers d'accès offrant des vues vers les différentes composantes paysagères du territoire. Ces éléments doivent être pris en compte dans l'aménagement du territoire afin d'assurer la mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain.

3.92 Pour assurer la protection des principaux éléments structurants de ces paysages, la CMM demande à l'agglomération de reconnaître leur valeur identitaire, de respecter leurs éléments structurants, de maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain et de reconnaître leurs avantages socioéconomiques et leur contribution à la biodiversité.

3.93 Le Schéma distingue quatre grandes typologies de paysages : emblématiques, identitaires, capital-paysage et de proximité.

3.94 **LES PAYSAGES EMBLÉMATIQUES**

3.95 Ces paysages, construits à partir des formes saillantes de l'espace géographique, se distinguent par leur caractère unique, atypique et sont considérés comme composantes d'un patrimoine collectif. L'agglomération compte deux paysages emblématiques : le fleuve Saint-Laurent et le mont Saint-Bruno, également identifiés au PMAD comme paysages métropolitains.

3.96 ***Le fleuve Saint-Laurent***

3.97 Le fleuve Saint-Laurent est un paysage emblématique pour l'ensemble de la collectivité québécoise, métropolitaine et longueuilloise. Son envergure et sa diversité lui confèrent un statut unique. De tout temps, le fleuve a été utile au transport, aux activités récréatives et aux besoins de subsistance en eau et en nourriture. Il est intimement lié à l'histoire des Amérindiens et à l'implantation des Européens au Québec. Le fleuve constitue un repère qui participe de différentes manières à l'identité des communautés riveraines même si ses abords ont connu des transformations importantes. Les éléments paysagers à sauvegarder rappellent l'ancienne berge du fleuve et la relation des humains avec celui-ci :

- À Boucherville, les berges du fleuve et les aménagements riverains tels les parcs, le quai, la rue Sainte-Famille, le boulevard Marie-Victorin et le front bâti qui fait face au fleuve sont à préserver. Les paysages au niveau du noyau villageois de Boucherville sont à protéger en priorité, car c'est le seul endroit de l'agglomération où les aménagements riverains ont été sauvegardés et la relation étroite avec le fleuve maintenue.
- La rue du Bord-de-l'Eau, entre les rues Saint-Jacques et d'Auvergne, la rue Riverside et l'ancien front bâti le long de ces rues, dont la majorité des maisons fait face au fleuve, sont aussi des éléments à préserver. La préservation de ces sections de rue représente une trace, un vestige d'un des tracés fondateurs et révèle la présence des berges du fleuve à cet endroit avant l'aménagement de la Voie maritime.
- Enfin, d'un point de vue plus contemporain, les nombreux parcs riverains (parc Léon-Gravel, parc des vélos, du Havre, secteur Longue Rive (incluant le parc Marie-Victorin), pointe du Marigot, etc.), l'estacade du pont Champlain, la digue de la Voie maritime et les voies cyclables riveraines sont autant de fenêtres offrant des vues exceptionnelles sur le fleuve et la beauté de ses paysages. Celles-ci doivent être protégées et bonifiées afin d'en maximiser l'accès physique et visuel.

3.98 ***Le mont Saint-Bruno***

3.99 De par son volume entouré de terrains très plats, le mont Saint-Bruno a toujours dominé son environnement immédiat et servi de repère. Ses valeurs patrimoniales et naturelles sont reconnues et doivent être protégées.

3.100 **LES PAYSAGES IDENTITAIRES**

3.101 Le paysage identitaire traduit, en quelque sorte, l'image que se font les collectivités d'elles-mêmes. Ces paysages se construisent à partir de terroirs, d'espaces naturels ou de tissus urbains dont on estime collectivement, à un moment donné dans l'histoire, qu'ils incarnent une spécificité géographique ou culturelle. Regroupant des formes habituellement modestes davantage associées à l'occupation humaine, ils font l'objet d'une valorisation explicite de la part des collectivités. Quatre paysages identitaires sont identifiés sur le territoire : les îles de Boucherville ainsi que les noyaux villageois de Boucherville, de Saint-Lambert et du Vieux-Longueuil.

3.102 ***Les îles de Boucherville***

3.103 Douze îles situées dans le fleuve Saint-Laurent forment l'archipel des îles de Boucherville. De relief plat, elles sont composées de boisés, de prairies et de champs cultivés. L'histoire des îles est intimement liée à celle de la communauté de Boucherville. Au plan archéologique, elles représentent le lieu d'implantation des premiers colons de la région et un des lieux les plus anciens fréquentés par les Amérindiens. Les terres agricoles cultivées font quant à elles partie des plus anciennes terres agricoles de la région. La quasi-totalité des îles de Boucherville sont déjà protégées en tant que parc national.

3.104 ***Les noyaux villageois de Boucherville, de Saint-Lambert et du Vieux-Longueuil***

3.105 Le noyau villageois de Boucherville est intimement lié au fleuve et se compose de bâtiments qui représentent les différentes étapes de son développement. En son centre, le bourg, dominé par un noyau institutionnel, est marqué par une trame orthogonale serrée dont le tracé de certaines rues remonte au XVII^{e} siècle. Des efforts évidents sont déployés par la collectivité pour conserver le caractère architectural et le tissu urbain de l'ancien village qu'elle met en valeur.

3.106 Les rues du faubourg de Saint-Lambert sont plus larges et les maisons, de type faubourg, sont construites plus en retrait de la rue. L'abondance des plantations d'arbres le long des rues accentue la richesse de ce secteur.

3.107 Le Vieux-Longueuil est hétéroclite au plan architectural : des bâtiments modernes avoisinent des maisons villageoises et de faubourg. Ce qui distingue plus particulièrement le Vieux-Longueuil, c'est sa simplicité aux plans architectural et paysager. Les rues sont un mélange de rues villageoises, très étroites, bordées de maisons construites à faible distance de la rue, et de rues de faubourg, un peu plus larges, bordées de maisons construites en retrait de la rue avec des alignements d'arbres matures.

3.108 **LE CAPITAL-PAYSAGE D'INTÉRÊT PATRIMONIAL**

3.109 Le capital-paysage d'intérêt patrimonial est un paysage porteur de traces d'occupation ancienne qui ne fait pas l'objet d'une valorisation explicite, mais qui présente néanmoins des caractéristiques susceptibles de le permettre. L'émergence paysagère (la reconnaissance d'un paysage d'intérêt) n'est pas encore réalisée ou, du moins, elle est inachevée, mais elle demeure potentielle ou en cours. Un capital-paysage peut, potentiellement, devenir d'intérêt patrimonial.

3.110 ***Paysages agricoles***

3.111 Les terres agricoles constituent un capital-paysage. Dans le cas d'anciennes terres, ce capital-paysage peut être d'intérêt patrimonial ou, dans certains cas, avoir perdu son intérêt patrimonial de façon définitive. Les secteurs les plus susceptibles de représenter un capital-paysage d'intérêt patrimonial sur le territoire sont les secteurs agricoles qui sont restés inchangés et dont les cultures sont davantage traditionnelles. Il s'agit des terres situées au nord-est et au sud-est du territoire urbanisé. Ces terres, qui forment une zone verte presque continue, font partie d'une région considérée comme les jardins du Québec. Le découpage des terres délimitées par des alignements d'arbres et la présence de zones boisées en fond de terre témoignent du mode d'appropriation du territoire et renvoient à l'activité et au mode de vie agricoles. Ces terres agricoles font partie du capital-paysage d'intérêt patrimonial à préserver et à mettre en valeur.

Tableau 25 : Capital-paysage d'intérêt patrimonial de l'agglomération

Capital-paysage d'intérêt patrimonial	Capital-paysage d'intérêt patrimonial menacé
▪ Le chemin de Bretagne (Boucherville)	▪ Le chemin de Touraine (Boucherville)
▪ Le chemin du Général-Vanier (Boucherville)	▪ Le chemin des Prairies (Brossard)
▪ Le rang Lustucru (Boucherville)	▪ La Grande Allée (Brossard et Longueuil)
▪ Le rang de Montbrun (Boucherville)	▪ Le chemin de Chambly (Longueuil)
▪ La montée Gobeil (Brossard)	
▪ La montée Daniel (Longueuil)	
▪ Le chemin de la Savane (Longueuil)	
▪ Le Grand Boulevard Ouest (Saint-Bruno-de-Montarville)	
▪ Le rang des Vingt-Cinq Est (Saint-Bruno-de-Montarville)	

3.112 ***Paysages naturels***

3.113 Le patrimoine naturel et les valeurs paysagères qui s'y rattachent constituent des éléments importants de la qualité de vie. Ces paysages présentent une valeur d'autant plus exceptionnelle qu'ils s'inscrivent dans un territoire fortement urbanisé. Façonné en partie par l'action humaine, le patrimoine naturel se compose d'écosystèmes d'intérêt que sont les boisés, les cours d'eau, les rives, les milieux humides et les îlots du fleuve Saint-Laurent. Ces milieux font déjà l'objet d'une protection et certains d'entre eux, d'une mise en valeur, notamment au sein des parcs-nature dont les aménagements permettent à la population et aux visiteurs un accès direct et privilégié avec la nature et la beauté des paysages d'intérêt, en plus d'offrir une gamme d'activités de détente et de loisirs.

3.114 De plus en plus, la rareté des sites disponibles au développement crée une pression quant à la préservation et à la mise en valeur des écosystèmes naturels. Dans ce contexte, l'agglomération entend préserver et mettre en valeur les écosystèmes d'intérêt et en favoriser l'intégration au développement. Cet aspect est traité plus en détail au premier objectif de l'orientation 3 portant sur l'environnement.

3.115 **LES PAYSAGES DE PROXIMITÉ**

3.116 Le paysage de proximité est étroitement lié aux espaces de la quotidienneté. Il s'agit d'espaces publics qui traduisent une certaine familiarité avec un milieu de vie, un lieu de travail, un territoire d'enfance, un lieu de villégiature, etc. Il participe à la définition et au devenir des petites collectivités territoriales.

3.117 Les paysages de proximité patrimoniaux sont des lieux publics qui peuvent à première vue sembler sans importance pour un regard extérieur, mais qui peuvent avoir une signification particulière pour la population locale d'un quartier ou d'une rue. Ces lieux font partie du paysage quotidien de la population depuis très longtemps. Un paysage de proximité peut être aussi simple qu'une rangée de vieux arbres le long d'un cours d'eau, un parc, un golf, une église, une école, un cimetière et ses monuments, un tronçon de rue, etc. Il est plutôt difficile de déterminer avec exactitude les lieux qui peuvent représenter des paysages de proximité. Une recherche plus exhaustive auprès de la population, des journaux, des guides touristiques ou même des cartes postales permettrait de mieux les identifier. De portée plus locale, le Schéma laisse le soin aux villes liées de déterminer les paysages de proximité présents sur leur territoire et de prendre les mesures requises pour les protéger et les mettre en valeur.

3.118 **LES POINTS DE REPÈRE ET LES POINTS DE VUE EXCEPTIONNELS**

3.119 En plus de ses nombreux paysages d'intérêt, l'agglomération comporte aussi une grande diversité de points de vue exceptionnels qui s'inscrivent dans la mémoire collective et de plusieurs repères visuels permettant de s'orienter dans l'espace. À ce propos, le Schéma privilégie les intérêts collectifs plutôt qu'individuels afin de s'assurer qu'une majorité de la population puisse jouir des plus beaux paysages. Les panoramas et perspectives visuelles d'intérêt doivent être protégés depuis les lieux publics et les principaux axes de transport routier et actif métropolitains et d'agglomération. Ainsi, dans la planification des nouveaux projets, une attention devra être portée à la mise en valeur des percées visuelles vers les composantes les plus symboliques du territoire. Plusieurs vues, illustrées à la carte 20, présentent un intérêt particulier à cet égard :

- ***Points de vue exceptionnels d'intérêt métropolitain***
  - vues vers le fleuve, ses îlots et ses infrastructures portuaires depuis la R-132, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire (secteur de la pointe du Marigot);
  - vues embrassant le fleuve, l'île-Sainte-Hélène, le pont Jacques-Cartier, le Stade olympique de Montréal et les infrastructures portuaires depuis la R-132, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire (secteur Longue-Rive);
  - vues embrassant les écluses de Saint-Lambert, la Voie maritime du Saint-Laurent et sa digue, le centre-ville de Montréal et le pont Champlain depuis la R-132 (secteur Saint-Lambert).
- ***Points de vue d'intérêt régional***
  - percées visuelles vers le centre-ville de Montréal depuis la R-132 et la R-116, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;

- vues vers la place Charles-Le Moyne depuis le pont Jacques-Cartier, la R-132, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues diverses vers les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Champlain depuis la R-132 et la R-134, l'A-10, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues vers les écluses de Saint-Lambert depuis la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues vers le parc Jean-Drapeau, le Casino de Montréal et la Biosphère depuis la R-132, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues vers la Voie maritime du Saint-Laurent et des bateaux depuis la R-132, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues vers les îles de Boucherville depuis le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire;
- vues vers les Montérégiennes, dont le mont Saint-Bruno, depuis plusieurs points de vue (entre autres l'A-10, l'A-20 et l'A-30, la R-116, la Route verte et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire).

3.120 **INTERVENTIONS À PRIVILÉGIER**

3.121 La construction d'un bâtiment ou d'une structure, la démolition d'un bâtiment d'intérêt, l'affichage ou la transformation du couvert végétal sont autant d'éléments susceptibles d'altérer ou de banaliser les qualités visuelles d'un paysage. Ainsi, certaines actions sont à privilégier pour protéger et mettre en valeur les différents paysages d'intérêt qu'offre l'agglomération. Par exemple :

- créer une zone de protection préservant les vues à partir du secteur agricole situé au nord-ouest du mont Saint-Bruno, limiter la hauteur des bâtiments situés sur et au pourtour de la montagne, etc.;
- mettre en valeur et préserver la particularité du cadre paysager des noyaux villageois qui contribue à l'identité de chacun des secteurs;
- maintenir la vocation agricole témoignant de l'occupation ancienne du territoire en favorisant la reprise des cultures, en soutenant l'occupation dynamique du territoire, en encadrant les nouvelles constructions et aménagements, en protégeant, voire recyclant, les bâtiments agricoles, etc.;
- protéger les paysages agricoles à l'aide d'outils réglementaires afin de préserver les traits du cadre paysager, tels les alignements d'arbres, les zones boisées en fond de terre et l'implantation typique des bâtiments, les clôtures, etc.;
- assurer la mise en place d'une architecture et d'un design urbain de qualité (paysages de demain);
- contrôler l'affichage, en particulier les panneaux-réclames, et ce, au moins le long du corridor fluvial et du boulevard Taschereau;
- planifier adéquatement l'implantation des bâtiments le long de voies de circulation structurantes afin de préserver, voire encadrer, les vues d'intérêt métropolitain et d'agglomération;
- réaliser des études plus exhaustives pour déterminer les paysages de proximité dans les quartiers des villes liées.

3.122 L'agglomération, en collaboration avec les villes liées, devrait réaliser une étude visuelle du territoire priorisant les paysages d'intérêt d'agglomération et le capital-paysage d'intérêt patrimonial, et proposer des mesures d'intervention, de mise en valeur et de protection des différentes formes de paysage identifiées précédemment. À la suite des conclusions de cette étude, le Schéma pourra, le cas échéant, être actualisé, et les villes liées pourraient, par la suite, adopter des mesures permettant de protéger et de mettre en valeur ce patrimoine paysager.

CARTE
20

Paysages d'intérêt patrimonial et naturel

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
Varennes
La Prairie
Brossard
Longueuil
Boucherville
Carignan
Saint-Basile-le-Grand
Saint-Bruno-de-Montarville

Noyau villageois Saint-Lambert
Noyau villageois Vieux-Longueuil
Noyau villageois Saint-Hubert
Noyau villageois Saint-Bruno
Noyau villageois Vieux-Boucherville

Rome
Victoria
Taschereau
Marie-Victorin
Roland-Therrien
Grande-Allée
Prairies
Gobeil
Cousineau
Clairevue
De Montarville
Daniel
Vingt-Cinq-Est
Général-Vanier
De Mortagne
Anjou
Lusteru

Paysages emblématiques et d'intérêt métropolitain
- Archipel du fleuve Saint-Laurent - îles de Boucherville
- Montérégiennes - Mont Saint-Bruno
- Bois et corridor forestier métropolitain

Paysages identitaires
- Îles de Boucherville
- Pôle d'intérêt patrimonial (noyau villageois)

Capital-paysage d'intérêt patrimonial
- Rang champêtre
- Écosystème d'intérêt confirmé
- Zone agricole

Vues et points de repère
- Place Charles-Le Moyne
- Centre-ville de Montréal
- Port de Montréal
- Pont
- Stade olympique (Montréal)
- Mont Saint-Bruno
- Point de vue exceptionnel (métropolitain)
- Point de vue d'intérêt régional (réseau routier)
- Point de vue d'intérêt régional (réseau actif)

- Corridor routier d'accès aux panoramas
- Route panoramique d'intérêt métropolitain
- Sentier Oka Mont-Saint-Hilaire
- Réseau vélo métropolitain - axe souhaité
- Route verte (axes 1 et 2)
- Navette fluviale

0 0,75 1,5 3 Km

2016-04-20

R:\ARTMET_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PD_RCN\20_551_SADAbonnement\Schéma_PND\1\Carte 20_Paysages

3.1.3.5
Mettre en valeur les vitrines autoroutières

3.123 Afin de mettre en valeur les vitrines que représentent les corridors des autoroutes et des routes nationales, des critères minimaux encadrant l'implantation des bâtiments, leur architecture, l'aménagement des sites (stationnement, entreposage, etc.) et l'affichage sont nécessaires. Ainsi, dans l'atteinte de ces objectifs, les villes liées concernées devront prévoir à leurs outils de planification et réglementaires des critères d'aménagement spécifiques. De telles dispositions sont également proposées pour certains axes champêtres structurants (voir orientation 2).

3.124

OBJECTIF 3 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.1.3

3.1.4 OBJECTIF 4
CONSIDÉRER LES INSTALLATIONS DE SERVICES COLLECTIFS COMME COMPOSANTES DES MILIEUX DE VIE

3.1.4.1
Maintenir une offre diversifiée et complémentaire en services collectifs répondant aux besoins de la population

3.125 Les défis pour maintenir une offre adéquate et diversifiée en matière de services collectifs sont notamment reliés à l'évolution des besoins. Les changements démographiques modifient les attentes et les comportements des citoyens à l'égard non seulement des services reliés à la santé et à l'éducation, mais aussi à la culture, aux activités récréatives et communautaires. L'offre de services et d'activités devra donc évoluer dans le respect de ces nouveaux besoins.

3.126 L'agglomération compte déjà de nombreuses installations[1] et de nombreux services collectifs d'envergure régionale, suprarégionale et métropolitaine offrant à la population une grande diversité de services. De manière générale, est considéré comme une installation, un bâtiment, un local, un aménagement ou un espace destiné à produire des biens ou des services qui assurent à une population (résidents, travailleurs, entreprises) les services collectifs dont elle a besoin.

3.127 **INSTALLATIONS DE SANTÉ**

3.128 En matière de santé et de services sociaux, l'agglomération compte deux grands centres hospitaliers et est desservie par deux centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS). Elle comporte aussi notamment plusieurs centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD), un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse et des centres de réadaptation pour des personnes présentant des déficiences physiques ou intellectuelles. Le vieillissement de la population nécessitera forcément des investissements considérables dans le réseau de la santé. Les choix de planification devront tenir compte des nouveaux besoins de la population (ajout de places dans les CHSLD, ressources adaptées pour les personnes handicapées, soins à domicile, etc.) tout en considérant le contexte économique du moment.

3.129 **INSTALLATIONS D'ÉDUCATION**

3.130 L'agglomération est très bien desservie en équipements scolaires : plus d'une centaine d'établissements de niveaux primaire et secondaire, plusieurs écoles spécialisées, de formation professionnelle et d'éducation aux adultes, deux établissements d'enseignement collégial (le Cégep Édouard-Montpetit, incluant l'École nationale d'aérotechnique, et le Collège régional Champlain, campus Saint-Lambert–Longueuil) et un point de service du

[1] CMM. PMAD. Avril 2012. p. 114.

Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu ainsi qu'un pôle universitaire regroupant les Universités de Sherbrooke, de Montréal et du Québec à Montréal. L'Université du Québec à Trois-Rivières offre également des cours sur le territoire (au Cégep Édouard-Montpetit). Enfin, trois commissions scolaires se partagent le territoire : Marie-Victorin (Brossard, Saint-Lambert et Longueuil), des Patriotes (Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville) et Riverside (écoles anglophones). Le défi est de tirer avantage de ces installations et d'en assurer une coordination conjointe lors du processus d'élaboration des projets de développement.

3.131 **INSTALLATIONS ADMINISTRATIVES**

3.132 L'agglomération constitue un lieu privilégié pour l'implantation d'installations et de services administratifs sur la Rive-Sud. Elle offre une grande diversité d'infrastructures d'accueil et regroupe plusieurs organismes gouvernementaux, en particulier dans des pôles structurants comme celui de la place Charles-Le Moyne. La majorité des organismes publics est concentrée dans les secteurs regroupant des fonctions de services administratifs publics de juridiction provinciale. Le pôle du palais de justice de Longueuil est également structurant au plan régional.

3.133 **INSTALLATIONS CULTURELLES**

3.134 La culture, sous toutes ses formes, est une composante essentielle à la qualité de vie des citoyens. Sa vitalité contribue de manière importante à l'essor d'une collectivité en y apportant une dimension humaine. Son champ d'action est vaste et englobe tout autant le loisir culturel que la vie artistique et culturelle professionnelle. Sur le territoire, plus d'une centaine d'organismes sont répertoriés dans le domaine des arts visuels, des métiers d'art, des arts d'interprétation, de l'audiovisuel, des lettres et des communications écrites, du patrimoine et de la muséologie. Le territoire regroupe ainsi le plus grand nombre d'artistes professionnels et d'organismes culturels de la Montérégie. Les bibliothèques municipales, les centres culturels et récréatifs, les sociétés d'histoire, les centres d'interprétation, d'exposition ou de diffusion sont des lieux inspirants qui stimulent la pratique des activités culturelles. Un tout nouveau complexe culturel dédié aux arts de la scène et aux arts visuels sera érigé à la place Charles-Le Moyne. Il complétera ainsi l'offre artistique et culturelle de l'agglomération (Centre multifonctionnel Francine-Gadbois, Centre Marcel-Dulude, l'Étoile, etc.).

3.135 Un développement culturel durable s'établit sur les bases de l'identité culturelle locale, profondément enracinée dans la communauté et reflétant sa personnalité. C'est dans cette optique et dans le but de s'assurer que les mesures nécessaires soient mises en œuvre pour favoriser le développement culturel sur leur territoire que plusieurs villes liées ont adopté leur propre politique culturelle, définissant ainsi le rôle que chaque municipalité entend jouer et le positionnement qu'elle souhaite se donner en matière de culture (leadership, orientations, partenariats avec les acteurs du milieu, etc.). Ces politiques abordent également les questions liées à l'accessibilité des citoyens à la culture, la préservation et la mise en valeur des richesses culturelles et patrimoniales. Certains changements obligeront cependant les villes à repenser leur politique et leurs façons de faire[1]. En effet, la notion de culture s'élargit désormais au-delà de sa référence traditionnelle aux arts, aux équipements culturels, à la muséologie et au patrimoine pour embrasser des préoccupations nouvelles, notamment liées aux technologies numériques.

3.136 De nombreux événements témoignent aussi du dynamisme culturel du territoire : Festival Classica, Festival des vieux métiers, Fête du livre et de la lecture, Festival et Journées de la culture, entre autres, ajoutent de nouvelles dimensions à la culture longueuilloise. La mise en valeur des ressources patrimoniales contribue également à enrichir l'identité culturelle du territoire. L'agglomération doit renforcer son caractère distinctif et identitaire, entre autres en protégeant la richesse de sa culture, mais également en saisissant mieux les occasions de développement culturel qui permettront d'augmenter son dynamisme.

3.137 En plus d'avoir un effet structurant sur la communauté, la culture peut aussi jouer un rôle attractif et rassembleur et générer des retombées économiques importantes. C'est un outil de diversification des assises économiques dont l'impact est concret aux plans notamment des emplois, de la consommation des produits et services et des retombées économiques qu'elle peut générer.

[1] MCC, Gouvernement du Québec. Plan stratégique 2012-2016. 2013. p.12

3.138 **INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES**

3.139 L'agglomération comporte toute une gamme d'installations et de services de nature communautaire : centres communautaires et de loisirs, garderies et centres de la petite enfance, centres d'action bénévole, centres jeunesse, organismes d'entraide, ressources de type familial, etc. Dans la perspective d'assurer la qualité des milieux de vie, de subvenir aux différents besoins des communautés, de stimuler l'intégration sociale et d'engager une réflexion autour des enjeux sociaux, les villes liées se sont dotées de divers plans et politiques : politiques sur la vie sociale et communautaire, politiques familiales, plans d'action pour les aînés, démarche municipalité amie des ainés, etc. De plus, pour soutenir le développement communautaire et assurer la participation citoyenne, le territoire compte plusieurs acteurs, dont la Corporation de développement communautaire (CDC) de l'agglomération de Longueuil.

3.140 **INSTALLATIONS RÉCRÉATIVES**

3.141 Les installations récréatives (arénas, centres de plein air, complexes sportifs, golfs, piscines, etc.) offrent des conditions propices à la détente et à la pratique d'activités variées en toute saison. Les parcs, espaces verts et espaces publics constituent également des lieux de récréation et de loisirs qui contribuent à la qualité de vie des citoyens et alimentent leur sentiment d'appartenance. Comportant souvent une diversité d'équipements (sentiers récréatifs, jeux pour les enfants, aires de repos, etc.), ils constituent des lieux multifonctionnels ayant des effets bénéfiques sur l'environnement des quartiers et sur la santé publique. Les grands parcs-nature Michel-Chartrand et de la Cité, les parcs riverains (pointe du Marigot, des Vélos/du Havre, rivières Saint-Jacques et aux Pins, etc.) et les boisés urbains et agricoles (Du Tremblay, Brossard, etc.) participent à la richesse collective de l'agglomération au même titre que les paysages des grands parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno. La mise en réseau de l'ensemble de ces espaces naturels les rendra encore plus attrayants dans leur vocation récréative.

3.142 Entre autres défis, les installations récréatives sont de plus en plus fréquentées et nécessiteront des investissements importants pour en assurer le renouvellement ou la mise à jour. De plus, l'évolution constante des besoins requiert une plus grande flexibilité des équipements de loisirs et de récréation : popularité grandissante des activités de plein air, des activités individuelles plutôt que collectives et des activités libres plutôt que programmées ou encore la demande croissante d'activités reliées aux nouvelles technologies par exemple.

3.143 **LES INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN**

3.144 Puisqu'ils ont un impact sur la structuration du territoire, certains équipements, en particulier les installations d'intérêt métropolitain, doivent être identifiés au Schéma. Définis au PMAD, ils regroupent les installations dont le rayonnement se mesure à l'échelle métropolitaine ou dont la spécialisation est unique, tels les centres hospitaliers, les établissements d'éducation de niveau universitaire, collégial et spécialisés. Ils se distinguent aussi par un seuil minimal de capacité dans le cas notamment des équipements sportifs ou de tourisme, des salles de spectacle, des musées ou des centres d'exposition. Le document complémentaire (article 5.1.2.3) reprend les critères qui permettent de déterminer plus précisément les installations d'intérêt métropolitain. En fonction de ces critères, les installations d'intérêt métropolitain de l'agglomération sont énumérées au tableau 26.

Tableau 26 : Installations d'intérêt métropolitain de l'agglomération

Installation de santé	• Hôpital Charles-Le Moyne • Hôpital Pierre-Boucher
Installation d'éducation	• Université de Sherbrooke • Université de Montréal • Université du Québec à Montréal • Université du Québec à Trois-Rivières • Cégep Édouard-Montpetit • Collège régional Champlain • École nationale d'aérotechnique • Cégep de Saint-Jean-sur-Richelieu (point d'accès)
Installations sportive, culturelle et touristique	• Complexe sportif Bell • Salles de spectacle l'Étoile et Le Club DIX30 • Centre sportif Montpetit • Futur complexe culturel de Longueuil • Théâtre de la Ville / Salle Pratt & Whitney Canada • Centre de ski Saint-Bruno • Centre multifonctionnel Francine-Gadbois • **Retiré** ***CA-2019-294, art. 2, par. 1°***

3.145

OBJECTIF 4 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.1.2.3 et 5.2.1.4

3.1.5 OBJECTIF 5

METTRE EN VALEUR LES ATTRAITS RÉCRÉATIFS, ÉCOLOGIQUES ET CULTURELS DE L'AGGLOMÉRATION DANS UNE PERSPECTIVE RÉCRÉOTOURISTIQUE

3.146 **UN POTENTIEL RÉCRÉOTOURISTIQUE À DÉVELOPPER**

3.147 Par sa localisation centrale et à proximité de grands bassins de population, par la présence d'attraits représentatifs tels que les parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno ainsi que le fleuve Saint-Laurent et par la proximité d'attraits majeurs comme le Vieux-Montréal et les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène, l'agglomération de Longueuil est stratégiquement et géographiquement bien positionnée sur le plan touristique. C'est d'ailleurs, sur la Rive-Sud, la principale porte d'entrée donnant sur le territoire montréalais et le lien entre les diverses régions avoisinantes. L'agglomération possède tous les atouts pour que le tourisme et la récréation deviennent à la fois un vecteur économique important, mais également un facteur identitaire autant pour ses résidents que ses visiteurs.

3.148 L'agglomération représente un milieu très diversifié tant par son tissu urbain que par ses attraits patrimoniaux et culturels capables d'attirer des clientèles touristiques ou excursionnistes. Le territoire compte un grand nombre d'équipements liés aux pratiques d'activités récréatives, culturelles et touristiques (marinas, théâtres, salles de spectacle, musées, hébergement et restauration, réseau cyclable étendu, etc.). Représentants des acquis importants sur le territoire, ces attraits et équipements desservent les résidents, mais sont également utilisés par des visiteurs en provenance de la région et du Québec tout entier.

3.149 Le territoire dispose d'un cadre naturel exceptionnel avec ses grands espaces verts, ses parcs linéaires en rive et ses sites naturels d'intérêt qui favorisent les activités de plaisance, de loisirs, d'interprétation ainsi que les randonnées pédestres et cyclables et contribuent à son essor touristique. L'écotourisme, mettant en valeur les particularités naturelles et paysagères du territoire, pourra tirer avantageusement profit de la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal à laquelle pourrait s'ajouter un volet blanc qui permettrait de

développer le tourisme hivernal (sports d'hiver, station de ski, réseau de pistes de ski de fond et de raquette, pêche blanche, etc.).

3.150 La présence du fleuve, qui longe le territoire sur plus de 28 km, et de plusieurs cours d'eau de dimensions variables constitue également des atouts indéniables pour le récréotourisme. Certains parcs et liens cyclables offrent des vues intéressantes vers le fleuve, tandis que les quelques marinas et rampes de mises à l'eau permettent l'accès physique à ses rives. Les rivières Saint-Jacques et aux Pins sont les deux autres cours d'eau les plus importants du territoire, alors que, à l'intérieur des terres, plusieurs petits cours d'eau, principalement situés en zone agricole, assurent le drainage du territoire.

3.151 Le milieu agricole de l'agglomération, caractérisé par des paysages ruraux et des activités à la ferme et ponctué d'éléments d'intérêts historique et naturel, offre aussi un intéressant potentiel de développement touristique. Sa proximité avec un important marché de consommateurs, combinée à l'émergence de nombreuses activités complémentaires à l'agriculture, contribue à mettre en valeur les ressources agricoles de l'agglomération. De plus en plus populaires, les marchés publics, les tables champêtres, l'autocueillette de fruits et légumes, la Route des fleurs et des saveurs sensibilisent la population à la réalité de l'agriculture moderne et artisanale, concourent à faire découvrir les multiples ressources du territoire et permettent d'offrir à la population des aliments frais et de qualité. En somme, le développement de l'agrotourisme contribue à faire valoir les ressources du milieu agricole de l'agglomération dans le respect de ses composantes et en accord avec les activités agricoles traditionnelles en plus de favoriser un meilleur accès des citoyens à la zone agricole.

3.152 Le potentiel récréotouristique mérite d'être consolidé et davantage exploité en raison des importantes retombées économiques (le moyen de mise en œuvre 3.1.5.5 aborde plus précisément cet aspect) qu'il peut générer, mais également pour l'amélioration du cadre de vie des citoyens qu'il peut engendrer par l'aménagement, à proximité, d'espaces récréotouristiques de qualité. Cette exploitation ne doit cependant pas se faire au détriment de l'équilibre des milieux. Un tourisme durable s'appuie sur le développement de l'économie locale et sur le partage équitable des revenus locaux qu'il génère. Il est cependant également primordial de bien connaître le degré de vulnérabilité des sites à potentiel touristique et de prendre les mesures nécessaires pour éviter leur dégradation, voire parfois leur destruction progressive, qui pourrait découler d'un trop grand achalandage touristique ou d'une utilisation inappropriée ou abusive des lieux.

3.1.5.1
Promouvoir le potentiel récréotouristique du réseau de déplacement actif

3.153 Le réseau cyclable de l'agglomération s'est historiquement développé à des fins plutôt récréatives et touristiques. Les parcs, espaces verts et grands équipements sportifs et récréatifs sont généralement bien desservis par le réseau cyclable. Dans l'agglomération, deux réseaux d'envergure métropolitaine, voire nationale, favorisent plus particulièrement la pratique récréative du vélo dans une perspective récréotouristique. La Route verte (deux axes) et le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire (voir le moyen de mise en œuvre 3.1.5.3) traversent le territoire. L'axe 1, en provenance de l'île de Montréal, parcourt une trentaine de kilomètres sur le territoire et traverse le fleuve grâce à l'estacade du pont Champlain, la passerelle aux écluses de Saint-Lambert et la navette fluviale à Longueuil. Son tracé est illustré à la carte 11. L'axe 3, quant à lui, unit les villes de Brossard, Saint-Lambert, Longueuil et Boucherville, en longeant principalement le fleuve Saint-Laurent.

3.154 La qualité de ce réseau n'est pas uniforme. En effet, certains tronçons sont manquants et d'autres nécessitent des mises à niveau pour assurer confort et sécurité. Le plaisir de se déplacer dans un environnement agréable est un facteur déterminant dans le choix du vélo comme mode de déplacement. Le confort des usagers n'est pas toujours assuré sur le réseau cyclable actuel : insuffisance d'aménagement (haltes, bancs, fontaines d'eau, etc.), absence de couvert végétal sur certains axes, éclairage inadéquat, etc. Enfin, la signalisation est insuffisante et manque d'uniformité sur l'ensemble du territoire. Une signalisation efficace identifiant les principaux attraits, les pôles de transport en commun, les services offerts à proximité de même que les distances à parcourir faciliteraient l'orientation des utilisateurs, résidents et visiteurs.

3.155 En somme, un réseau récréatif complet et de qualité constitue à la fois un équipement attrayant pour les citoyens souhaitant se rendre vers les différentes destinations de loisirs et un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. En effet, en parachevant le réseau et en assurant des liens continus vers les divers attraits naturels (boisés d'intérêt, cours d'eau, etc.), récréatifs (espaces verts, équipements sportifs, etc.), culturels (bibliothèques, centres culturels, secteurs patrimoniaux, etc.) et paysagers du territoire, un réseau de déplacement actif structurant pourrait attirer, en plus des excursionnistes d'une journée à vélo, des visiteurs recherchant des expériences touristiques avec nuitées en hôtel. L'agglomération pourrait alors s'inscrire dans le grand courant du tourisme durable, où les loisirs de plein air se pratiquent jusqu'au cœur des métropoles[1].

3.156 Afin de favoriser le potentiel récréotouristique du réseau de déplacement actif dans un objectif d'accessibilité, de sécurité et de durabilité, les actions suivantes sont à envisager :

- compléter les liens manquants afin d'offrir des itinéraires continus et de permettre l'accessibilité aux différents attraits récréotouristiques;
- assurer la continuité des réseaux vers les pôles récréatifs externes (parc Jean-Drapeau, Vieux-Port de Montréal, bassin de Chambly, Récré-O-Parc de Sainte-Catherine, etc.);
- mettre aux normes les tronçons qui ne respectent pas les normes d'aménagement et de signalisation en vigueur afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes;
- évaluer les stratégies possibles de balisage afin d'améliorer la signalisation d'indication (destinations, services à proximité, attraits touristiques);
- améliorer le confort des usagers par l'ajout de mobilier, d'aménagements paysagers et d'éclairage adéquat sur les parcours;
- diversifier et planifier des boucles de promenade en vélo afin d'éviter les allers et retours par les mêmes trajets.

3.1.5.2
Promouvoir l'aménagement de points d'accès aux berges et aux cours d'eau à des fins récréatives

3.157 Ayant façonné l'histoire et le mode d'occupation du territoire, le fleuve Saint-Laurent est également un atout majeur au regard du développement touristique de l'agglomération. Si sa contribution à la biodiversité du territoire en tant qu'écosystème unique et de paysages, le potentiel touristique du fleuve est indéniablement sous-exploité. La voie cyclable en rive, la digue de la Voie maritime et les parcs riverains (Léon-Gravel, des vélos/du Havre, Marie-Victorin, pointe du Marigot, île Charron, parc national des Îles-de-Boucherville, etc.) permettent d'offrir des percées visuelles intéressantes vers les paysages fluviaux. Les marinas privées et les navettes fluviales permettent, quant à elles, d'accéder au fleuve. Cependant, les points de contact physiques et les accès au fleuve à des fins récréatives pour les citoyens et visiteurs sont relativement restreints et peu connus. Cette réappropriation des rives doit cependant être conditionnelle au respect des milieux sensibles, de la capacité de support des milieux, de la quiétude des citoyens riverains et de la protection des paysages.

3.158 Le Schéma souhaite optimiser la mise en valeur du corridor fluvial en multipliant les occasions de contact avec le fleuve à des fins publiques et récréatives tout en s'arrimant à son cadre naturel d'intérêt. Déjà, certains projets permettent de tendre vers une plus grande accessibilité universelle au fleuve et à ses rives. La Route bleue du Grand Montréal, illustrée à la carte 20, longe le pourtour de l'île de Montréal et la Rive-Sud de Delson à Contrecoeur sur 200 km et permet aux petites embarcations de circuler sur le fleuve en respectant ses milieux aquatiques fragiles. Elle comprend 86 sites d'arrêts autorisés par chacun des propriétaires dont 13 se trouvent dans l'agglomération. La future plage de l'île Charron et le projet d'envergure métropolitaine du parc-plage (défini au moyen de mise en œuvre 3.1.5.3) seront également des occasions pour les citoyens et visiteurs de profiter pleinement des berges. Enfin, le projet « Développement riverain et espaces verts », qui vise une mise

[1] Proposition présentée à la CMM dans le cadre du PMAD. *Le réseau vélo métropolitain 2031*. Septembre 2011. p. 9.

en valeur intégrée des rives du fleuve et des rivières Saint-Jacques et aux Pins, des limites de La Prairie à celles de Varennes, à des fins récréatives (et récréotouristiques) et « Longue Rive »[1] assurera la mise en valeur du plein potentiel de ce corridor.

3.159 Le territoire comporte également plusieurs autres cours d'eau moins structurants à l'échelle métropolitaine, mais néanmoins tout aussi importants à développer à des fins récréatives en raison de leur grande richesse écologique et paysagère. Directement liées au fleuve, les rivières Saint-Jacques et aux Pins offrent des environnements uniques par leurs valeurs faunique et floristique remarquables. La frayère de la rivière aux Pins a d'ailleurs été honorée pour son aménagement écoresponsable. Les autres cours d'eau situés principalement dans la zone agricole sont davantage de nature locale, mais méritent également d'être valorisés pour leur attrait et dans la perspective d'un réseau bleu intégré à l'échelle de l'agglomération.

3.160 Certaines actions peuvent être mises en œuvre pour permettre aux citoyens et visiteurs de renouer avec la composante hydrique du territoire et favoriser le développement d'un réseau bleu :

- intégrer les points d'accès aux berges du projet de la Route bleue du Grand Montréal au réseau de déplacement actif afin de favoriser les interconnexions entre le réseau vert et le réseau bleu;
- mettre en valeur les différents cours d'eau présents sur le territoire en aménageant des points d'accès aux berges et aux cours d'eau adaptés aux milieux et en assurant la promotion de leur potentiel récréatif;
- favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve lors de tout projet de développement réalisé à ses abords;
- accroître la desserte du réseau bleu par les transports en commun et actif;
- s'associer aux différents organismes assurant la promotion des corridors riverains (Route bleue, réseau des marinas, organismes de bassin versant, etc.);
- renforcer les liens interrives en augmentant la fréquence des navettes, en prévoyant de nouveaux liens cyclables entre les rives, notamment vers l'île Charron (passerelle à même le pont) et sur le nouveau pont Champlain, etc.

3.1.5.3
S'intégrer aux projets de vocation récréotouristique d'envergure métropolitaine et nationale

3.161 Pour assurer la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt (bois et corridors forestiers métropolitains, milieux humides, etc.) et des patrimoines paysager et bâti, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une trame verte et bleue.

3.162 La Trame verte et bleue du Grand Montréal vise à mettre en valeur les symboles forts de l'identité métropolitaine (naturels, patrimoines paysager et bâti, etc.) en facilitant notamment leur accessibilité tout en s'assurant de la protection des écosystèmes d'intérêt et du respect de leur capacité d'accueil. Cinq grands projets métropolitains ont été ciblés dont trois touchent plus spécifiquement l'agglomération : le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire, le corridor forestier du mont Saint-Bruno et le parc-plage du Grand Montréal.

3.163 L'orientation 3, relative à la vision environnementale, traite plus spécifiquement de la dimension de la mise en valeur et de la sauvegarde des écosystèmes d'intérêt de la Trame verte et bleue, l'aspect récréotouristique étant le principal objet du présent moyen de mise en œuvre.

[1] Mise en valeur des espaces riverains de Longueuil, de la pointe de la Voie maritime au parc Marie-Victorin.

3.164 En raison des liens étroits existant entre le patrimoine paysager, naturel et bâti, le PMAD vise la mise en valeur de ces éléments structurants à des fins récréotouristiques sans compromettre les objectifs de protection des milieux fragiles. Pour soutenir la mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue, les critères suivants doivent être pris en compte :

- la consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services;
- l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations, activités récréatives en rive, aires d'accostage, etc.);
- le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux ;
- la mise en place de services de transport en commun pour desservir les points d'accès aux composantes de la Trame.

3.165 Pour l'agglomération, cette mise en valeur de la Trame verte et bleue passe par trois grands projets métropolitains.

3.166 **LE SENTIER OKA–MONT-SAINT-HILAIRE**

3.167 Dans un objectif de s'intégrer à un continuum métropolitain, l'agglomération de Longueuil fait partie du grand Réseau vélo métropolitain à venir. Composé d'axes à fort potentiel récréotouristique, ce Réseau vélo facilitera les déplacements utilitaires par des axes transversaux, une liaison forte avec le centre-ville de Montréal et le développement de liens entre le vélo et les transports en commun. Le premier segment aménagé de ce vaste Réseau vélo est le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire, de 143 km, dont l'objectif est de créer un lien cyclable et pédestre entre les 3 parcs nationaux de la région métropolitaine de Montréal, soit les parcs nationaux d'Oka, des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno.

3.168 Dans l'agglomération, le tracé retenu permet notamment de consolider le lien cyclable avec Montréal par le pont Jacques-Cartier. Cet axe, longeant en partie le fleuve Saint-Laurent, permettra d'accroître l'attractivité des deux parcs nationaux du territoire et des aménagements en rive. Une deuxième phase permettrait d'ajouter des tronçons supplémentaires dans l'agglomération et de compléter les liens vers Saint-Bruno-de-Montarville par les boulevards De Montarville et Clairevue[1], entre autres. La carte 11 illustre le tracé retenu du Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire dans l'agglomération ainsi que le tracé préférentiel de la deuxième phase (Réseau vélo métropolitain).

3.169 **LE PARC-PLAGE DU GRAND MONTRÉAL[2]**

3.170 Ce deuxième projet d'envergure métropolitaine, touchant les villes de Brossard et de Saint-Lambert, vise la création d'un parc linéaire et de plages le long de la digue de la Voie maritime (côté fleuve) reliant le parc Jean-Drapeau au Récré-O-Parc de Sainte-Catherine. Axés sur la récréation de plein air, les aménagements permettront de doter la région d'une infrastructure récréative majeure de près de 20 km en rive permettant une réappropriation du fleuve par les citoyens et les visiteurs. Ce parc-plage, connecté avec le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire, comprendra également plusieurs accès au bassin de La Prairie et pourra notamment être accessible à vélo par la Route verte ou même à pied grâce à une navette à partir de la station de métro située sur l'île Sainte-Hélène.

3.171 Ce projet est divisé en trois zones. La première zone débute à l'extrémité ouest de l'île Notre-Dame pour se terminer à l'estacade du pont Champlain. La consolidation de la piste cyclable située sur la digue de la Voie maritime est la principale intervention prévue. Pour augmenter l'accessibilité visuelle à l'eau, la mise en place d'aménagements tels que belvédères et haltes de repos ponctuellement aménagés le long de la piste cyclable est prévue. La seconde zone se poursuit entre l'estacade et la ville de Sainte-Catherine. Ce segment est davantage

[1] Le tracé définitif est à confirmer. Celui illustré est le souhait de l'agglomération pour la 2e phase de ce réseau.

[2] CMM. Cadre de référence administratif du Parc-plage du Grand Montréal, Trame verte et bleue du Grand Montréal. Septembre 2013

orienté vers des activités de contact avec l'eau. La forme allongée du site se prête à une succession d'activités qui seront déterminées selon les potentiels d'accueil des milieux et les conditions de sécurité prescrites par les opérations de la Voie maritime. Une étude de faisabilité précisera les activités de mise en valeur de cette zone. La dernière zone, extérieure à l'agglomération, constitue le point d'arrivée du parc linéaire et comprendra plusieurs activités privilégiant l'accès à l'eau.

3.172 **LE CORRIDOR FORESTIER DU MONT SAINT-BRUNO**[1]

3.173 Afin de contrer la perte et la fragmentation d'espaces boisés, la Trame verte et bleue propose la création d'un corridor forestier de plus de 18 000 ha. Ce projet vise à maintenir le couvert forestier et à améliorer la connectivité entre les différents écosystèmes d'intérêt (milieux boisés, friches, cours d'eau, milieux humides, etc.). La priorité des interventions sera examinée afin d'assurer l'intégrité des ensembles naturels d'intérêt présents dans le corridor forestier tout en permettant la mise en valeur durable du territoire agricole. Des aménagements favorisant l'accessibilité au grand public sont également envisagés. La protection et la valorisation du corridor forestier du mont Saint-Bruno sont traitées de manière plus détaillée au premier objectif de l'orientation 3, relative à l'environnement.

3.174 La mise en place de la Trame verte et bleue s'inscrit dans les projets de développement favorisés par le Fonds de développement métropolitain qui rend disponibles des programmes d'aide financière pour les projets admissibles. Pour répondre aux critères de mise en valeur à des fins récréotouristiques de la Trame, les pistes d'actions suivantes devront être considérées :

- mettre en valeur les atouts naturels et bâtis (écosystèmes d'intérêt, fleuve Saint-Laurent, paysages, ensembles patrimoniaux) du territoire afin de renforcer leur attractivité, notamment en prévoyant des infrastructures d'accueil et de services adéquates et en faisant la promotion des différents sites à des fins récréotouristiques;
- travailler de concert avec la CMM, gestionnaire de la Trame verte et bleue, et le gouvernement du Québec, partenaire financier, afin de planifier et de mettre en œuvre les trois grands projets métropolitains;
- compléter et baliser, en collaboration avec la CMM, les liens cyclables et pédestres manquants du Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire afin de relier les parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno en assurant leur connectivité vers le parc-plage du Grand Montréal et le corridor forestier du mont Saint-Bruno;
- promouvoir l'expérience de la Route bleue du Grand Montréal et évaluer les possibilités d'interconnexion avec le réseau cyclable du territoire;
- assurer la connectivité du transport en commun aux circuits cyclables et navigables afin de desservir adéquatement les points d'accès aux différentes composantes de la Trame;
- définir des normes et des critères d'aménagement pour les sentiers de marche, les sentiers polyvalents et les voies cyclables, par exemple, et restreindre les fonctions qui seront autorisées à l'intérieur des milieux plus sensibles afin de respecter la capacité de support des milieux récepteurs.

3.1.5.4
Assurer la promotion d'un produit culturel et récréotouristique original et bien défini

3.175 **LE CONCEPT RÉCRÉOTOURISTIQUE**

3.176 Le concept récréotouristique permet de Schématiser dans une vision globale les composantes récréatives, paysagères et touristiques du territoire.

[1] CMM. Cadre de référence administratif du Corridor forestier du Mont-Saint-Bruno, Trame verte et bleue du Grand Montréal. Septembre 2013

3.177 C’est la richesse des paysages de l’agglomération, tantôt urbains et tantôt agricoles ou naturels, qui est d’abord mise en évidence. À première vue, les paysages du territoire semblent être caractérisés majoritairement par le tissu urbain. Cependant, les paysages à caractère plus champêtre créent une enceinte naturelle autour de ce noyau urbain plus dense. Ainsi, le fleuve Saint-Laurent constitue un axe longitudinal dominant les paysages situés à la limite ouest du territoire, alors que le territoire agricole, les boisés d’intérêt, la rivière Saint-Jacques et le parc de la Frayère de la rivière aux Pins forment un immense croissant de verdure.

3.178 Le concept récréotouristique vise l’arrimage des réseaux polyvalents locaux aux réseaux récréatifs métropolitains (Réseau vélo métropolitain et Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire) et québécois (Route verte, Route bleue du Sentier maritime du Saint-Laurent, etc.). Ce réseau de déplacement actif structurant constitue l'élément unificateur du concept récréotouristique et permet de créer des interactions dynamiques entre les différents pôles récréatifs, patrimoniaux, culturels et de divertissement. Le concept récréotouristique fait plus qu’assurer la consolidation de ce vaste réseau de voies polyvalentes et d’équipements récréatifs. Il constitue le véhicule par lequel culture, nature, urbanité et ruralité sont intégrées harmonieusement dans une vision régionale. À l’intérieur de sa planification globale, on découvre non seulement la diversité de ses paysages naturels et humanisés, mais également son histoire, son patrimoine, sa culture et le dynamisme de son économie en fonction des particularités propres à chacune des villes liées.

3.179 Pour se réaliser, le concept appelle diverses actions en réponse aux objectifs suivants : faire de l'agglomération une destination d'importance en tourisme d'affaires, soutenir les projets de tourisme culturel, mettre en valeur le caractère riverain et les attraits agricoles et de pleine nature du territoire, développer le tourisme d'agrément attirant en particulier les familles et mettre en place une véritable politique d'accueil et d'information touristique.

3.180 Le Schéma propose les actions suivantes pour faire du récréotourisme une source de richesse sociale et culturelle pour l'agglomération en respectant les principes du développement durable :

- reconnaître non seulement l'apport économique du récréotourisme pour la vitalité de la région, mais également sa contribution à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et visiteurs;
- poursuivre l’élaboration d’un plan directeur de la ressource récréotouristique afin de mieux identifier les secteurs d’intérêt présents sur le territoire, d'élaborer un plan d'action et d'exploiter le plein potentiel de cette ressource;
- doter l'agglomération d'une Organisation de gestion de la destination (OGD) responsable du développement, de la promotion et de l'accueil touristiques;
- informer les visiteurs de l’impact possible de leur présence sur le milieu visité et agir de manière responsable envers les ressources touristiques, notamment les éléments particulièrement fragiles et les sites patrimoniaux, afin que l’exploitation des ressources à des fins touristiques et récréatives s’effectue de manière juste et équitable de façon à assurer leur protection à long terme;
- élaborer un concept de signalisation identifiant les secteurs d’intérêt touristique, récréatif, culturel, commercial, les zones de services, etc.;
- promouvoir l’agglomération autant sur le plan touristique que sur les plans culturel et écologique en développant des outils de sensibilisation et de diffusion, en publiant une carte illustrant les potentiels récréotouristiques du territoire, en réalisant des campagnes de promotion, en organisant des activités et des événements annuels, etc.;
- développer une image identitaire de marque en ciblant les attraits distinctifs du territoire et en identifiant ses symboles culturels et artistiques afin d’accroître la visibilité touristique de l'agglomération;
- 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;
- valoriser les particularités hivernales du territoire et ses multiples attraits, notamment en adaptant certains circuits multifonctionnels aux conditions hivernales, en planifiant un réseau de sentiers balisés, en faisant la promotion des activités hivernales du territoire, etc.

CARTE
21

Concept récréotouristique

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
La Prairie
Saint-Lambert
Longueuil
Brossard
Boucherville
Varennes
Carignan
Saint-Basile-le-Grand
Saint-Bruno-de-Montarville

Parc Jean-Drapeau
Longue Rive
Écluses de Saint-Lambert
Pôle culturel de Longueuil
Parc de la promenade Bellerive
Digue de la voie maritime
Estacade du pont Champlain
Parc du Havre
Noyau villageois Saint-Lambert
Site patrimonial Vieux-Longueuil
Parc Marie-Victorin
Parc des vélos
Parc Léon-Gravel
Pointe du Marigot
Théâtre de la Ville
Plage de l'île Charron
Parc national des Îles-de-Boucherville
Parc Michel-Chartrand
Parc de la Rivière-Saint-Jacques
Site patrimonial Vieux-Boucherville
Parc de la Frayère
Quartier DIX30
Complexe 20/20
Boisé Du Tremblay
Centre multifonctionnel F.-Gadbois
Centre de plein-air et Bois de Brossard
Noyau villageois Saint-Hubert
Parc de la Cité
Électrium
Centre Marcel-Dulude
Noyau villageois Saint-Bruno
Parc national du Mont-Saint-Bruno
Bassin de Chambly

Pôle d'intérêt patrimonial
Pôle récréatif structurant
Pôle récréatif structurant en rive
Pôle récréatif stucturant externe
Pôle culturel et de divertissement
Écosystème d'intérêt confirmé
Parc et espace vert
Territoire agricole
Route verte
Corridor riverain
Réseau de déplacement actif structurant
Navette fluviale
Rang champêtre (agrotourisme)

Projets d'envergure métropolitaine

Sentier Oka Mont-Saint-Hilaire
Réseau vélo métropolitain- axe souhaité
Corridor forestier du mont Saint-Bruno
Parc-plage du Grand Montréal

Installation d'intérêt métropolitain
Vélostation future (AMT)
Marina
Rampe de mise à l'eau

Route bleue - point d'accès

Mise à l'eau (canot-kayak)
Aire de repos
Arrêt d'urgence

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2016-04-07

R:\METADET_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PU_RCI\20_551_SAD\Nouveau\Schémas_FINAUCarte 21 - Concept récréotouristique

3.1.5.5
Promouvoir le récréotourisme en tant que vecteur économique

3.181 Par sa localisation avantageuse, ses attraits naturels et bâtis variés, l'agglomération de Longueuil a tous les atouts pour permettre au tourisme et à la récréation de devenir un vecteur économique important. D'un point de vue économique, l'impact généré par l'industrie touristique peut s'avérer plus important qu'on ne le croit. En effet, le secteur touristique de l'agglomération affiche une spécificité enviable par plusieurs centres urbains : près de 1 400 établissements sont reliés au tourisme et environ 4 255 emplois dépendent directement de cette activité. Plus de 1,4 million d'excursionnistes et touristes auraient visité l'agglomération en 2007 et les recettes touristiques du territoire sont estimées à 120 M$, principalement associées au tourisme d'affaires, qui attire beaucoup de visiteurs alors que le tourisme d'agrément est encore peu développé[1].

3.182 Une Politique sur le tourisme durable a été réalisée par le ministère du Tourisme du Québec. Cette Politique propose une vision ambitieuse : « Que le tourisme devienne, durant toute l'année, une source de richesse économique, sociale et culturelle pour toutes les régions du Québec, et ce, dans le respect des principes du développement durable »[2]. Plus près de nous, un Plan d'affaires pour le développement du tourisme dans l'agglomération de Longueuil[3] a été élaboré par Développement économique Longueuil (DÉL) et des intervenants du milieu afin que le tourisme prenne une place plus importante dans l'environnement économique de l'agglomération. Les inventaires et analyses de ce Plan ont permis de faire ressortir cinq grands secteurs d'activité à la fois indépendants et complémentaires qui constituent l'assise du développement touristique de l'agglomération, soit le tourisme d'affaires et de congrès, le tourisme culturel et patrimonial, le tourisme relié aux activités de plein air, de sport et de loisir, les événements et festivals et enfin, le tourisme commercial. À ces secteurs, pourrait s'ajouter l'agrotourisme de plus en plus présent au sein de l'agglomération avec, entre autres, ses marchés publics et les activités à la ferme en pleine expansion.

3.183 Le Plan d'affaires priorise six axes de développement de l'offre touristique, de la promotion et de l'accueil :

- le soutien au développement du tourisme de congrès et d'événements;
- le soutien à la consolidation et au développement de projets à dominante touristique culturelle;
- la création ou le développement d'événements majeurs au point de vue touristique;
- le développement et la mise en valeur du caractère riverain et des espaces nature;
- le développement d'un produit structurant en tourisme d'agrément et plus particulièrement familial;
- l'établissement et la mise en œuvre d'une politique d'accueil et d'informations touristiques.

3.184 Ce Plan d'affaires propose également que l'agglomération de Longueuil se dote d'une Organisation de gestion de destination (OGD) comme on en trouve dans la majorité des villes centres du Québec. Cette organisation permettrait de regrouper les responsabilités de développement, de promotion et d'accueil touristique sur le territoire, et ce, en travaillant conjointement avec le milieu touristique et les instances politiques, tout en représentant les divers types de tourisme propres à l'agglomération, tant en tourisme d'affaires qu'en tourisme d'agrément[4]. L'agglomération devra mettre en place une telle OGD afin de développer et de promouvoir les attraits du territoire.

3.185 Le Schéma souhaite promouvoir les attraits du territoire en se basant sur ces six axes prioritaires afin que l'industrie touristique de l'agglomération se développe à la hauteur de son potentiel et devienne une composante importante du développement économique de la région. Pour ce faire, l'offre touristique doit se diversifier en misant sur les différents atouts de l'agglomération, notamment en offrant des activités à caractère écotouristique mettant en valeur les particularités naturelle et paysagère du territoire, en tirant parti du réseau cyclable, des

1 DÉL. Plan d'affaires pour le développement du tourisme dans l'agglomération de Longueuil. Octobre 2010. p. 21 (données 2006)
2 MINISTÈRE DU TOURISME. Politique touristique du Québec - Un nouveau partenariat industrie-gouvernement - Vers un tourisme durable, 2005.
3 DÉL. Plan d'affaires pour le développement du tourisme dans l'agglomération de Longueuil, octobre 2010
4 *Ibid.*

parcs nationaux et du fleuve Saint-Laurent pour permettre davantage d'activités récréotouristiques, en favorisant le tourisme culturel et éducatif et en développant l'offre hivernale de produits.

3.186 De plus, dans un contexte où le tourisme évolue vers une recherche plus individuelle d'expériences, la qualité de l'environnement naturel et construit et des infrastructures d'accueil est importante. À cet égard, l'intégration du développement touristique aux fonctions urbaines s'avère incontournable et pourrait se réaliser, notamment en développant un réseau d'hébergements adaptés aux besoins spécifiques des différentes clientèles (cafés-couette, gîtes, camping, grands hôtels pour les congrès, espaces adaptés aux véhicules récréatifs, etc.) ou en développant des circuits (patrimonial, agrotouristique, récréatif, etc.) mettant en valeur certains secteurs culturellement attrayants. Le moyen de mise en œuvre précédent (concept récréotouristique) énonce différentes pistes d'actions encourageant le développement et la mise en valeur du potentiel récréotouristique de l'agglomération. D'un point de vue économique, l'essentiel est d'en arriver à augmenter le volume de touristes et d'excursionnistes qui visitent le territoire en vue de générer davantage de retombées.

3.187

OBJECTIF 5 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.1.2.5

3.1.6 OBJECTIF 6
IDENTIFIER LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

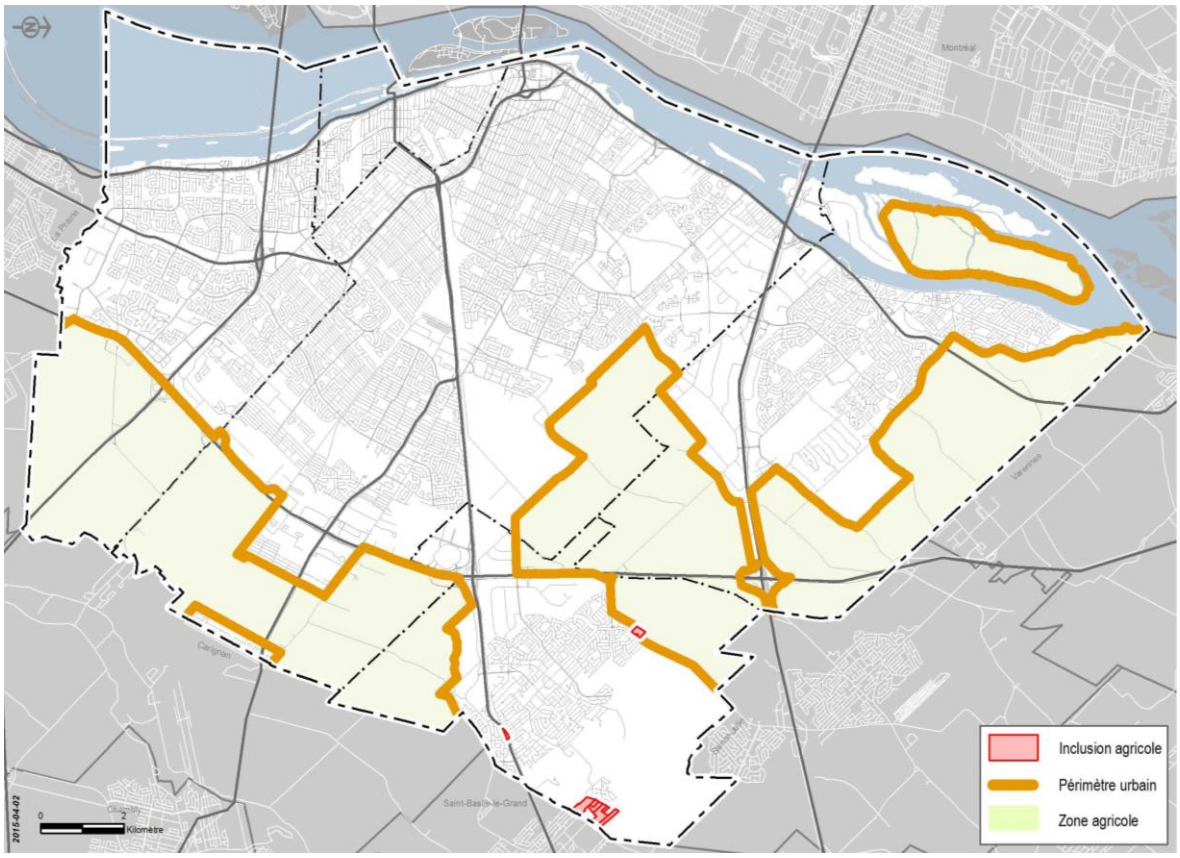
3.1.6.1
Identifier le périmètre d'urbanisation et définir les critères encadrant les demandes de modification de ce dernier

3.188 Le périmètre d'urbanisation de l'agglomération correspond à la limite définissant la partie du territoire qui n'est pas protégée par une loi ou un règlement relatif à la zone agricole adopté par le gouvernement provincial, telle qu'identifiée et décrite par les différents décrets gouvernementaux ainsi que les avis d'inclusion et d'exclusion enregistrés au Bureau d'enregistrement de Chambly[1]. Ce périmètre d'urbanisation, illustré à la carte 22, reprend le périmètre métropolitain défini au PMAD.

3.189 Dans son Énoncé de vision stratégique 2035 ainsi qu'à l'orientation 2 du présent Schéma, l'agglomération de Longueuil affirme sa volonté de protéger et mettre en valeur son agriculture. Il est également démontré au portrait territorial que les superficies vacantes à développer et à redévelopper à des fins résidentielles sont suffisantes pour rencontrer l'horizon 2035, que l'agglomération présente une certaine suroffre commerciale régionale et suprarégionale et que les espaces disponibles à des fins économiques (industrielles) sont limités. Pour ces raisons, et ce, même si le PMAD permet, sous certaines conditions, des modifications du périmètre métropolitain pour d'autres types de projets[2], le Schéma limitera les objets pour lesquels une demande de modification du périmètre d'urbanisation pourrait être analysée et recommandée aux instances décisionnelles par le conseil d'agglomération. Ainsi seule une demande d'expansion urbaine répondant à des besoins supplémentaires en espace économique (grandes affectations « Industrielle et affaires » et « Industrielle ») pourra être déposée, et ce, seulement si le territoire visé est en continuité avec un des pôles industriels ou d'affaires de l'agglomération.

1 Mais excluant les inclusions agricoles
2 CMM. PMAD. Avril 2012. p.124 (critère 1.6.2).

Carte 22 : Périmètre d'urbanisation de l'agglomération



3.190 Toute demande de modification du périmètre d'urbanisation (métropolitain) devra être accompagnée d'un document justificatif élaboré par la ville demanderesse respectant les critères de l'article 5.2.1.6 du document complémentaire. Le conseil d'agglomération recommandera une telle demande par résolution basée sur les critères énoncés à cet article 5.2.1.6.

3.191 Une demande de modification au périmètre d'urbanisation (métropolitain) visant à permettre une intervention municipale ponctuelle requise pour assurer, notamment, le bon fonctionnement du réseau d'approvisionnement en eau potable, le bon fonctionnement du réseau d'assainissement des eaux usées, la gestion des neiges usées ou le bouclage d'une rue pourrait toutefois être exceptionnellement déposée, et ce, même si le site visé n'est pas en continuité avec un tel pôle industriel ou d'affaires ou voué à une autre fonction urbaine[1].

3.192

OBJECTIF 6 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.1.2.6 et 5.6.1

[1] Voir critère 1.6.2 du PMAD. Une telle demande doit être notamment approuvée par la CMM.

ORIENTATION

ACQUIS

1

ORIENTATION

AGRICULTURE

2

3.2 ORIENTATION 2

Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine

3.193 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
En matière d'activités agricoles ▪ une zone agricole périurbaine de plus de 9 200 ha, inclusions agricoles comprises (ou 32,6 % de la superficie terrestre de l'agglomération)[2]; ▪ 51 entreprises agricoles, principalement de petites dimensions (moins de 70 ha) occupant 52 % de la zone agricole[3]; ▪ un capital agricole de 70,2 M$, des revenus annuels moyens de 2 700 $/ha et des revenus agricoles totaux de 11,4 M$[4]; ▪ un territoire cultivé occupé à capacité (90 % des exploitations agricoles sont occupées), car peu de possibilités d'expansion de ces exploitations compte tenu des problématiques en place[5]; ▪ la proximité du plus important marché de la province; ▪ la présence du centre de recherche de l'Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (IRDA); ▪ des outils de gestion existants ou en cours de développement favorisant une remise en culture durable des terres; ▪ un morcellement foncier qui rend près de 1 300 ha du territoire agricole inaccessible à la culture[6]; ▪ l'existence du Règlement sur les exploitations agricoles (REA) qui limite la remise en culture des terres en friche; ▪ une spéculation foncière et immobilière; ▪ une faible proportion de la main-d'œuvre et des revenus générés par rapport aux autres secteurs d'activité de l'agglomération et à d'autres secteurs agricoles similaires compte tenu de la superficie de la zone agricole; ▪ une relève pour laquelle l'accès à l'agriculture demeure très difficile (40 % des exploitants ont plus de 60 ans), plus particulièrement chez les exploitants traditionnels[7]; ▪ l'existence d'écosystèmes d'intérêt confirmé ou potentiel, incluant les bois et corridors forestiers métropolitains, obligeant la mise en place de nouvelles pratiques agricoles; ▪ une faible qualité visuelle de certains axes et chemins agricoles; ▪ une certaine monoculture pouvant avoir des impacts environnementaux et sociétaux.	En matière d'activités agricoles ▪ d'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; ▪ d'une agriculture plus compétitive, attractive et productive grâce à sa multifonctionnalité : elle permet, entre autres, la production d'aliments favorisant une plus grande sécurité alimentaire par l'approvisionnement des circuits courts et la lutte aux déserts alimentaires et la création de paysage de qualité; elle est un lieu éducatif évolutif d'où émergent de nouvelles pratiques culturales écoresponsables et assure la protection de la biodiversité (préservation et mise en valeur des écosystèmes d'intérêt); ▪ de circuits agrotouristiques mettant en valeur les entreprises agricoles tout en contribuant à la visibilité et au développement de l'économie régionale, proposant des produits principalement destinés aux besoins et attentes de la collectivité, et ce, tant aux plans alimentaire et environnemental qu'à celui de la qualité de vie, grâce notamment à des marchés publics, des restaurants et des commerces alimentaires locaux ou à des ensembles naturels; ▪ de producteurs agricoles adoptant une nouvelle culture entrepreneuriale et développant des créneaux innovants et complémentaires à l'agriculture traditionnelle adaptés au contexte périurbain de l'agglomération lui permettant de se démarquer, le tout soutenu par une industrie bioalimentaire locale et régionale dynamique favorisant la transformation et la mise en marché de ses produits.

1 CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de Longueuil. 2013.
2 28 174 ha terrestres (30 894 ha incluant le fleuve). Les superficies des entités inscrites au *Répertoire des municipalités*, MAMOT, novembre 2013.
3 MAPAQ. Portrait statistique agricole de l'agglomération de Longueuil. Décembre 2012
4 *Ibid.*
5 *Ibid.*
6 LVM et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de développement de la zone agricole, Portrait et diagnostic. 2014.
7 MAPAQ. Portrait statistique agricole de l'agglomération de Longueuil. Décembre 2012.

3.2.1 OBJECTIF 1

CONFIRMER LA PÉRENNITÉ DE L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE DE L'AGGLOMÉRATION PAR UNE OCCUPATION DYNAMIQUE DE LA ZONE AGRICOLE

3.194 Depuis 1999[1], l'agglomération de Longueuil est préoccupée par la vitalité de sa zone agricole. Même si plus de 52 % de sa superficie est dynamique, soit occupée et exploitée à des fins agricoles, lorsque sont comparées ses données statistiques avec celles de Laval, un territoire semblable, il est aisé de constater qu'elle n'est pas mise en valeur à son plein potentiel. De plus, malgré la présence d'orientations gouvernementales et métropolitaines claires, des acquis sont encore aujourd'hui menacés par des visées, actions et décisions d'intervenants publics, parapublics et privés du territoire. Un positionnement clair sur l'avenir agricole de l'agglomération, une planification et une valorisation du territoire et des activités agricoles ainsi qu'une meilleure occupation dynamique de la zone agricole périurbaine sont les principaux moyens préconisés par le Schéma pour répondre au présent objectif.

3.2.1.1

Reconnaître et promouvoir l'agriculture par un positionnement régional clair

3.195 La mise en valeur de la zone agricole par l'agriculture est la meilleure façon d'assurer le développement et la pérennité des activités agricoles, d'atténuer les pressions de l'urbanisation et de favoriser la vitalité et l'occupation dynamique du territoire à des fins agricoles.

3.196 Compte tenu de son contexte périurbain et des fortes pressions spéculatives associées, l'agglomération de Longueuil n'est pas peu fière du maintien de l'intégrité des limites de sa zone agricole. En effet, aucune demande d'exclusions à des fins d'expansion du périmètre d'urbanisation n'a été déposée ou recommandée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) depuis la dernière révision provinciale des limites de la zone agricole. L'agglomération de Longueuil croit plus que jamais à l'importance d'une zone agricole dynamique pour son économie et sa population (ainsi que pour l'économie et la population métropolitaines et nationales). À cet effet, plusieurs actions concrètes, tant régionales que locales, ont été menées en ce sens depuis les années 2000. Les projets du Continuum ville-campagne et de l'Éco-territoire21, le remembrement de certaines terres, les démarches pour maintenir la culture du maïs dans le Parc national des Îles-de-Boucherville ou le confinement du développement de l'agglomération à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en sont quelques exemples. Finalement, le présent moyen de mise en œuvre, qui découle directement de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma[2], est clair : la zone agricole périurbaine de l'agglomération n'est pas un territoire en attente de développement urbain mais constitue une richesse collective qui doit être protégée et mise en valeur à des fins agricoles.

3.197 Plusieurs raisons poussent l'agglomération à soutenir le développement et la valorisation de son agriculture. Une superficie importante de sa zone agricole[3] combinant qualité de sol, climat, longue saison de culture et proximité des plus grands marchés, est laissée à l'abandon depuis des décennies, ce qui la rend vulnérable à la pression urbaine et à la spéculation. Malgré la présence de législations efficaces, une terre agricole non cultivée devient l'objet de convoitise, surtout en zone périurbaine, où l'espace dédié au développement est limité. L'un des arguments les plus souvent invoqués pour justifier une demande d'exclusion est l'abandon des terres.

---

1 Réflexion initiée par l'ancienne MRC de Champlain (avant 2002) et poursuivie par la Ville de Longueuil (2002-2006) et l'agglomération de Longueuil (depuis 2006).

2 Élaboré en concertation avec les villes liées et la population de l'agglomération, validé par le Comité consultatif agricole, la Commission de l'environnement et d'aménagement et la Table des maires et déposé au comité exécutif d'agglomération.

3 Ces superficies englobent des terres en friche et des espaces boisés.

CARTE
23

Zone agricole - Occupation du territoire

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
La Prairie
Brossard
Saint-Lambert
Longueuil
Boucherville
Varennes
Sainte-Julie
Carignan
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Saint-Charles O
Victoria
Taschereau
Rome
Malte
Milan
Quartier
Grande-Allée
Gaétan-Boucher
Cousineau
Roland-Therrien
Jacques-Cartier
Industriel
Vauquelin
Savane
Moise-Vincent
Gladeview
De Montarville
Touraine

1
2
3
4

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2016-04-19

Terre cultivée
Terre non cultivée (friche ou bois)
Écosystème d'intérêt confirmé
A Inclusion agricole
1 Zone prioritaire d'aménagement
Exploitation agricole
Activité non-agricole
Boisé ou corridor forestier métropolitain
Cours d'eau
Périmètre d'urbanisation

R:\ABTV\ST_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SAD_PU_RCI\20_551_SADMOD\PEAU_SCHEMA\Ver\cle\carte\fr\epsg#

3.198 La diversification économique et la qualité de vie que peut procurer une agriculture multifonctionnelle dynamique ne sont pas à négliger, mais doivent être considérées au-delà, notamment, du simple investissement, du nombre d'emplois créés ou de l'apport en taxation d'un projet. Le développement et la mise en valeur de créneaux et produits novateurs, la promotion des circuits courts de distribution, de l'achat local, de l'agriculture biologique ou de l'agrotourisme ainsi qu'une meilleure synergie entre les productions agricoles et les entreprises de transformation (grappe bioalimentaire) sont possibles dans une zone agricole dynamique et protégée. Une telle approche est à encourager afin d'assurer un positionnement économiquement stratégique de l'agglomération au sein de la région métropolitaine.

3.199 L'agglomération de Longueuil continuera à assurer son leadership afin d'optimiser le développement et la rentabilité de sa zone et de ses activités agricoles. Elle priorisera l'occupation du territoire à des fins agricoles, la multifonctionnalité de l'agriculture, une agriculture durable et écoresponsable, le développement de productions innovantes et une remise en culture de ses secteurs passifs, le tout en harmonie avec la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt, incluant les boisés et corridors forestiers métropolitains.

3.2.1.2
Contenir le développement non agricole

3.200 Comme pour la majorité des MRC et agglomérations du Québec, des enclaves non agricoles, majoritairement résidentielles, se sont implantées en zone agricole avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). Si ces milieux de vie pouvaient paraître avantageux pour certains résidents (environnement rural à proximité d'une grande ville, coût et superficie des terrains, niveau de taxation moins élevé, etc.), de telles enclaves ont des répercussions sur la mise en valeur du territoire agricole (distances séparatrices, accessibilité aux terres, etc.).

3.201 Dans une optique de consolidation de ces enclaves résidentielles et de diminution des impacts éventuels sur une mise en valeur de la zone agricole, une demande d'autorisation à portée collective a été déposée à la CPTAQ en 2006. Dans sa décision[1] rendue en 2007, la CPTAQ accordait 6 îlots déstructurés, représentant une superficie totale de 14,6 ha, tous localisés sur le territoire de Longueuil. Ils sont identifiés à la carte 24. Dans un tel îlot, qui demeure en zone agricole, les résidences non associées à une exploitation agricole peuvent être construites ou modifiées sans autorisation préalable de la CPTAQ. En contrepartie, aucune nouvelle résidence non associée à une exploitation agricole ne peut être construite à l'extérieur de ces îlots[2].

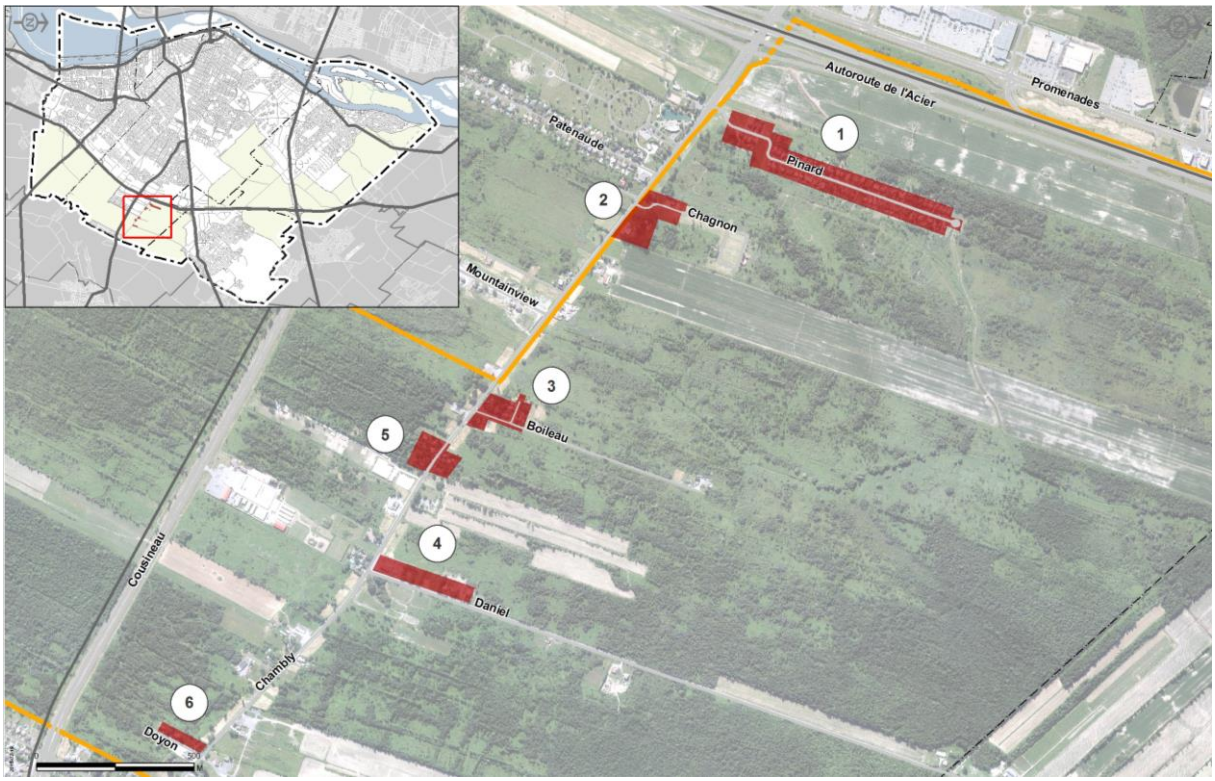
3.201.1 La station Rive-Sud du REM sera implantée en zone agricole dans le quadrant sud-ouest du carrefour de l'A-10 et de l'A-30. Cette station et ses infrastructures et équipements connexes (terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien, etc.) occuperont une superficie d'environ 30 ha. Seules les activités et aménagements en lien avec cette infrastructure de transport en commun seront exceptionnellement autorisés dans cette portion de la zone agricole. ***CA-2018-283, at. 1, par. 13°***

3.202 La CPTAQ, les grandes affectations du territoire et les dispositions associées aux îlots déstructurés encadrent l'implantation des usages non agricoles en zone agricole, assurant ainsi une mise en valeur optimale de cette dernière à des fins agricoles.

[1] CPTAQ. Décision D349256. 15 octobre 2007.

[2] Lorsqu'autorisée par la CPTAQ, la reconstruction d'une telle résidence détruite par un sinistre pourra être effectuée hors de ces îlots.

Carte 24 : Îlots déstructurés de l'agglomération



3.2.1.3

Développer le potentiel économique de la zone agricole

3.203 Compte tenu de son grand potentiel encore sous-exploité en matière de développement de produits agricoles à haute valeur ajoutée, de recherche et de développement, d'éducation et de formation pour la main-d'œuvre du secteur bioalimentaire et comme espace multifonctionnel alliant notamment agrotourisme, approvisionnement de proximité et attrait paysager, le secteur agricole doit résolument être considéré comme une activité économique à part entière.

3.204 Un des enjeux économiques, outre les problématiques vécues par les producteurs en place (marchés, propriété des sols, relève, etc.) qui entravent le développement de valeur ajoutée pour les fermes existantes, est lié au fait qu'il n'existe actuellement aucune véritable synergie entre la production agricole actuelle et l'industrie bioalimentaire qui est pourtant fort bien positionnée sur le territoire pour ce qui est des emplois et des revenus générés et qui constitue le deuxième secteur industriel en importance de l'agglomération après l'aérospatiale.

3.205 Le portrait de la zone agricole est bien défini au chapitre 2 et plusieurs moyens de mise en œuvre sont suggérés dans la présente orientation pour en arriver à une plus grande valorisation des forces de la zone agricole de manière à développer son plein potentiel économique.

3.206

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.1

3.2.2 OBJECTIF 2

REMETTRE EN CULTURE AU MOINS 425 HA DE TERRES AGRICOLES EN FRICHE D'ICI 2035, SOIT UNE HAUSSE DE 10 % DE LA SUPERFICIE ACTUELLEMENT CULTIVÉE

3.207 Les données 2010 du MAPAQ incluses dans le *Portrait de la zone agricole de l'agglomération de Longueuil* (chapitre 2) précisent que 4 228 de ses 9 190 ha sont en culture. Le tableau 19, dont les données sont basées sur une interprétation de l'orthophoto 2011, résume les principales utilisations autres qu'agricoles présentes sur le territoire (emprises autoroutière et routière, sites d'enfouissement, terrain de golf, etc.) et écosystèmes d'intérêt confirmé. Ainsi, plus de 1 434 ha actuellement occupés par des friches ou des espaces boisés seraient potentiellement disponibles à une remise en culture. Pour participer à l'atteinte de l'un des objectifs du PMAD, soit de hausser de 6 % la superficie totale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine, le Schéma vise à accroître d'au moins 10 % la superficie cultivée de la zone agricole de l'agglomération. Si cette hausse, qui correspond à 425 ha, semble timide à première vue compte tenu du potentiel de la zone agricole du territoire, elle est plutôt ambitieuse dans le contexte particulier de l'agglomération, où les défis à son atteinte sont nombreux et de taille.

3.2.2.1

Mettre en œuvre le Plan de développement de la zone agricole

3.208 Un PDZA est un document de planification qui vise à mettre en valeur la zone agricole en favorisant le développement durable de ses activités agricoles par :

- la mise en valeur des entreprises agricoles et de leurs productions;
- l'accroissement ou la diversification des productions, produits, modèles d'entreprise ou modes de mise en marché;
- la reconnaissance de la multifonctionnalité de l'agriculture;
- le développement des activités complémentaires de l'agriculture telles que l'agrotourisme et la transformation à la ferme.

3.209 Dans les années 2000, l'ancienne MRC de Champlain a élaboré, en concertation avec des partenaires, un projet novateur de planification intégrée et durable de sa zone périurbaine afin de la redynamiser : le projet pilote du Continuum ville-campagne. La démarche réalisée a permis d'identifier les problématiques en place, de définir une vision ainsi que des outils réglementaires de suivi, d'évaluation et de mise en œuvre. En plus d'introduire un volet aménagement, ce projet-pilote était en quelque sorte un précurseur des PDZA d'aujourd'hui.

3.210 Plus de 12 ans après l'élaboration de ce projet, ses fondements sont toujours d'actualité. Cependant, tenant compte des nouvelles orientations du PMAD, du changement de certains paradigmes d'aménagement et de développement territorial, de l'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma et de l'évolution du contexte et des problématiques observés depuis son élaboration initiale, son actualisation était de mise. Pour ce, l'agglomération a élaboré un premier PDZA[1] en 2013-2014 et l'a adopté en juillet 2014 à la suite d'une démarche d'élaboration participative.

3.211 L'élaboration de ce PDZA coïncide avec la volonté de l'agglomération de faire de sa zone agricole un territoire dynamique et valorisé. Afin d'assurer sa mise en œuvre, la présente orientation s'inspire de la vision et des orientations, objectifs et actions du PDZA dont la résultante est l'intégration de ces éléments clés au plan d'action du Schéma. Parties prenantes du Schéma et des règlements d'urbanisme locaux, les orientations, objectifs et actions du PDZA pourront ainsi être mis en œuvre par l'agglomération et ses villes liées concernées.

[1] LVM et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de développement de la zone agricole. Juillet 2014.

3.2.2.2

Limiter la spéculation foncière et contrôler la pression urbaine

3.212 Dans un contexte de libre économie, les municipalités ont peu de moyens de contrôle sur la spéculation foncière. L'objectif 1 de la présente orientation vise à réduire cette spéculation, du moins celle conséquente à une attente par les investisseurs d'un dézonage éventuel.

3.2.2.3

Mettre en valeur une agriculture multifonctionnelle adaptée au contexte périurbain de l'agglomération

3.213 Axée en grande partie sur la production intensive de denrées destinées à l'alimentation du bétail, l'agriculture de l'agglomération est appelée à se redéfinir, du moins pour ce qui est des nouveaux projets agricoles, en fonction des attentes citoyennes et des besoins des consommateurs et du marché de proximité. Tranquillement, la zone agricole tend vers une agriculture multifonctionnelle reconnue pour assumer un ensemble de fonctions économiques, environnementales, sociétales et territoriales.

3.214 Cette nouvelle dynamique s'inscrit parfaitement dans le contexte agricole périurbain de l'agglomération. Elle permet, entre autres, la production d'aliments et la création de paysages de qualité. La zone agricole devient aussi un lieu éducatif évolutif d'où émergent de nouvelles pratiques culturales écoresponsables et un milieu récréatif et de loisirs tout en assurant la protection de la biodiversité. Cette multifonctionnalité donne naissance à des initiatives innovatrices s'appuyant sur une grande variété de stratégies de production. Le projet du Continuum ville-campagne avait identifié cette multifonctionnalité de l'agriculture dès 2005 en proposant notamment des grandes affectations du territoire qui tiennent compte des acquis et potentiels du territoire. Ainsi, en plus de l'agriculture traditionnelle, le Schéma de deuxième génération proposait des affectations et des critères de performance encourageant, entre autres, l'agrotourisme, la conservation et la mise en valeur d'ensembles naturels, la récréation et les loisirs, la transformation et la commercialisation directe de produits agricoles ou l'agriculture biologique. Ces notions sont reconduites et bonifiées dans ce Schéma de troisième génération.

3.215 Le contexte périurbain particulier de la zone agricole de l'agglomération offre aux résidents des zones urbaines un caractère agricole permettant l'accès à des milieux et paysages ruraux et à des produits frais à proximité de leur lieu de résidence. Inversement, le milieu agricole profite de la très grande proximité des marchés, des commerces et des services urbains. C'est ce concept du continuum ville-campagne que l'agglomération souhaite mettre en application sur l'ensemble de son territoire.

3.216 Pour ce, le présent objectif vise à maintenir les acquis et à promouvoir une plus grande multifonctionnalité de l'agriculture sur le territoire. En plus de devoir adapter dans leur réglementation d'urbanisme les grandes affectations du territoire proposées au chapitre suivant, les villes liées devront, pour y parvenir, encourager et faciliter tout projet visant la multifonctionnalité de l'agriculture, en priorisant cependant l'utilisation globale de la zone agricole à des fins agricoles.

3.2.2.4

Revaloriser les secteurs agricoles

3.217 La portion la moins dynamique de la zone agricole se concentre essentiellement à l'est de l'A-30 et au nord de l'A-10 sur les territoires de Brossard et de Longueuil. Ce secteur, qui totalise 2 205 ha, soit 24 % de la superficie agricole totale de l'agglomération, est théoriquement propice au développement d'activités agricoles mais moins de 30 %[1] de sa superficie est actuellement utilisée à des fins agricoles (les écosystèmes d'intérêt confirmé occupent cependant 10 % de ce secteur). Pour ce, le Schéma reprend le principe de la zone prioritaire

[1] VILLE DE LONGUEUIL. Orthophoto. Juillet 2011.

d'aménagement agricole identifié au Schéma précédent pour cette portion dévitalisée de sa zone agricole. Sa localisation, et ses quatre sous-secteurs, sont illustrés à la carte 23.

3.218 Les potentiels et contraintes d'aménagement de cette zone prioritaire d'aménagement agricole se résument ainsi :

3.219 **POTENTIELS**

- positionnement stratégique par rapport aux marchés;
- conditions biophysiques propices aux activités agricoles;
- bon achalandage pour la vente directe des produits agricoles;
- possibilité de diversification;
- terres sans intrants, donc favorables à l'agriculture biologique;
- paysage rural (espace ouvert) à proximité de la ville;
- présence d'écosystèmes d'intérêt confirmé.

3.220 **CONTRAINTES**

- problématiques foncières (morcellement), environnementales (REA, milieux à documenter, etc.) et économiques (coûts d'acquisition et de remise en culture des terres) empêchent l'agrandissement, l'investissement et l'installation de nouvelles entreprises agricoles;
- enclavement de certains sous-secteurs (entre la R-112 et la Route verte, près de l'A-10, etc.);
- occupation non dynamique entraînant des activités potentiellement problématiques (notamment le remblayage);
- soutien et encadrement lacunaires du développement agricole.

3.221 Les réalités observées dans la zone prioritaire d'aménagement agricole se révèlent en fait être un microcosme des problématiques agricoles rencontrées dans les franges métropolitaines (spéculation foncière, déstructuration du territoire, sous-exploitation du milieu, difficulté de croissance des entreprises à cause de l'accessibilité à la terre, remblayage, etc.).

3.222 **PLAN D'AMÉNAGEMENT AGRICOLE INTÉGRÉ**

3.223 La stratégie d'aménagement élaborée pour ce secteur dans le cadre du projet du Continuum ville-campagne, et reprise au présent Schéma, propose une démarche concertée et une vision intégrée de la planification agricole périurbaine dont les principaux enjeux et objectifs sont de :

- planifier le développement et l'aménagement de cette zone pour y assurer l'implantation d'une diversité d'exploitations agricoles de façon harmonieuse, durable et complémentaire;
- remettre en valeur les différents sous-secteurs selon leurs potentiels;
- anticiper la restructuration de certaines portions problématiques;
- améliorer les liens économiques et physiques de la zone avec le milieu urbain;
- mettre en valeur les paysages des entrées des villes et des points de contact entre cette zone et le milieu urbain;
- Définir des moyens d'action pour une utilisation optimale des terres agricoles selon une approche d'agriculture multifonctionnelle intégrant, entre autres, les composantes naturelles en place.

3.224 Issue de la concertation entre les partenaires impliqués dans le projet du Continuum ville-campagne, cette stratégie de remise en valeur est proposée à l'intérieur d'un nouvel outil de gestion agricole : le Plan d'aménagement agricole intégré (PAAI). Le PAAI, qui se veut à la fois être un outil de planification, de réglementation et d'intervention nécessaire à une mise en valeur durable de cette portion de la zone agricole périurbaine, divise la zone prioritaire d'aménagement agricole en quatre sous-secteurs présentant des potentiels de développement agricole variés et complémentaires. Pour chacun de ces sous-secteurs, des grandes

affectations du territoire spécifiques en matière de développement ainsi que des objectifs et moyens de mise en œuvre sont proposés. Ces éléments prennent en compte la multifonctionnalité de l'agriculture puisque, si tous les types d'agriculture sont susceptibles d'être implantés sur le territoire, l'établissement de projets agricoles dans cette zone ne peut se faire n'importe où étant donné qu'il s'agit ici de planifier ce secteur dévitalisé de façon cohérente.

3.225 Le PAAI permet de répondre aux problématiques de développement des activités agricoles actuelles et futures en périphérie des villes. Il oriente toute nouvelle intervention ou nouveau projet dans cette zone prioritaire d'aménagement agricole.

3.226 ***Sous-secteurs 1 et 4 : Agriculture intensive***

3.227 Ces deux sous-secteurs sont caractérisés par des terres de grandes superficies et les quelques exploitations agricoles qu'on y trouve sont principalement tournées vers une agriculture traditionnelle. Six axes importants de circulation (A-10, Chambly, Grande Allée, Daniel, Prairies ainsi que la Route verte) traversent ces deux sous-secteurs et sont des portes d'entrée à la zone agricole périurbaine (et à la zone urbaine). Les problématiques soulevées concernent notamment la sous-occupation de l'espace à des fins agricoles, le remblayage, la proximité des périmètres urbains, la faible attractivité (activités et paysages) ainsi que les contraintes environnementales en place. Les principaux objectifs et critères retenus pour ces sous-secteurs visent une occupation dynamique du territoire à des fins de grandes cultures[1], une meilleure accessibilité aux terres, une intégration des composantes environnementales et agricoles, de plus grands liens entre les secteurs agricole et urbain ainsi que la création de paysages et d'une dynamique agricole attractifs.

[1] Les concepts d'agriculture intensive et traditionnelle devront cependant être adaptés compte tenu de la présence d'importantes composantes naturelles dans ces sous-secteurs.

Tableau 27 : PAAI - Problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour les sous-secteurs 1 et 4

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Développement agricole			
- Sous-occupation de l'espace par des activités agricoles; - Contraintes au développement de nouvelles entreprises agricoles; - Attractivité déficiente de la zone agricole périurbaine; - Proximité des périmètres urbains; - Accessibilité aux terres.	- Remise en culture des terres morcelées ou inexploitées; - Mise en place d'une offre et d'un milieu agricole attractifs; - Accessibilité aux marchés local, métropolitain et régional; - Compatibilité entre les entreprises agricoles et les secteurs urbains sensibles; - Accessibilité aux terres pour la relève agricole; - Sous-utilisation du plein potentiel agricole des terres en place.	- Consolider la vocation agricole intensive (grandes superficies); - Utiliser de façon optimale le potentiel agricole du territoire; - Viser une offre agricole et agrotouristique multifonctionnelle et attractive; - Développer une stratégie de commercialisation; - Mettre en place des actions et des projets agricoles novateurs.	- Prioriser l'implantation de projets agricoles intensifs, diversifiés et novateurs; - Encourager les entreprises de vente directe des produits agricoles le long du chemin de Chambly et de la Grande Allée; - Encourager l'évaluation, lors de la vente de terres municipales, d'un plan d'affaires confirmant la viabilité du projet; - Encourager l'intégration d'une offre agrotouristique dans les projets agricoles, principalement le long du chemin de Chambly, de la Grande Allée et de la montée Daniel; - Autoriser les serres et les utilisations non agricoles (UNA) futures sur les sols moins propices à la culture en sol; - Élaborer et mettre en place une politique de remembrement des terres; - Mettre en place une structure d'accompagnement des entreprises bioalimentaires.
Aménagement			
- Dévitalisation du chemin de Chambly; - Caractère déstructuré de certaines voies de circulation; - Cohabitation des milieux urbain et rural; - Attractivité déficiente de la zone agricole.	- Revitalisation de l'axe historique du chemin de Chambly; - Canalisation des activités de motoneiges et VTT; - Compatibilité entre les entreprises agricoles et les secteurs urbains sensibles; - Mise en place de liens économiques et physiques entre les milieux ruraux et urbains afin de favoriser leur complémentarité.	- Améliorer la vitalité économique et l'aspect visuel du chemin de Chambly; - Assurer des aménagements de qualité le long des grands axes de circulation; - Autoriser certaines activités récréatives compatibles et canaliser les activités récréatives motorisées; - Minimiser les conflits entre les zones urbaine et agricole.	- Prévoir un cadre normatif adéquat pour les sites limitrophes des principales voies de circulation; - Prévoir un lotissement adapté pour les nouveaux projets urbains sensibles (habitations, écoles, etc.) jouxtant la zone agricole; - Canaliser les sentiers de motoneiges et VTT; - Assurer l'application des règlements sur les ouvrages d'entreposage d'engrais de ferme et de matières résiduelles fertilisantes ainsi que leur épandage.

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Environnement			
- Mauvais entretien des cours d'eau pour assurer le drainage des terres; - Présence d'écosystèmes d'intérêt; - Présence de bois et corridors forestiers et autres composantes naturelles d'intérêt ; - Gaspillage de la ressource sol.	- Remise en culture des terres selon un nouveau modèle d'agriculture durable axé sur l'intégration des composantes naturelles en place; - Protection des sols (remblayage, contamination, appauvrissement et érosion).	- Créer les conditions favorables à la remise en valeur durable du secteur à des fins agricoles; - Mettre en place une agriculture durable et écoresponsable; - Protéger adéquatement la ressource sol.	- Interdire l'enlèvement du sol arable et la modification, de manière irrémédiable, de la structure des sols en place; - Baser la remise en culture sur une caractérisation des composantes naturelles en place et leur intégration; - Prioriser la remise en culture des friches; - Protéger et mettre en valeur les composantes naturelles d'intérêt; - S'assurer que l'ajout de matières résiduelles fertilisantes ou de remblais ne diminue pas le potentiel agricole des sols; - Respecter les dispositions minimales relatives aux rives; - Assurer le reboisement des bois, corridors forestiers et autres écosystèmes d'intérêt.
Paysages			
- Cadre paysager rural peu mis en valeur.	- Mise en place d'un cadre paysager rural de qualité le long des principales voies de circulation; - Préservation du caractère rural existant; - Définition d'un cadre d'aménagement propice au rayonnement de la zone agricole, au développement d'une agriculture et d'un agrotourisme multifonctionnel de qualité et au Continuum ville-campagne.	- Préserver les percées visuelles vers les collines montérégiennes; - Définir des critères d'aménagement le long des principales voies de circulation.	- Élaborer un cadre normatif tenant compte du contexte rural de ces sous-secteurs pour les sites limitrophes des principales voies de circulation; - Prévoir des dispositions normatives assurant la mise en valeur des Montérégiennes; - Considérer le caractère rural de ces sous-secteurs dans la planification des zones urbaines limitrophes; - Intégrer des dispositions relatives à la plantation d'alignements d'arbres, aux clôtures, à l'implantation des bâtiments, à l'affichage, etc. le long des principales voies de circulation (mise en valeur des paysages).

3.228 ***Sous-secteur 2 : Parc agricole biologique***

3.229 Ce sous-secteur majoritairement enclavé (absence de voies d'accès au sud et servitude de non-accessibilité le long de la R-112) est caractérisé par des lots de petites dimensions et non cultivés depuis plusieurs décennies. Ces deux principales caractéristiques dictent son potentiel de remise en culture sous la forme d'un parc agricole biologique encourageant les projets novateurs tels les incubateurs d'entreprises agricoles.

Tableau 28 : PAAI - Problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour le sous-secteur 2

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Développement agricole			
- Absence de dynamisme agricole (aucune exploitation); - Contraintes au développement d'entreprises agricoles ; - Proximité des périmètres urbains; - Accessibilité aux terres.	- Remise en culture des terres morcelées ou inexploitées; - Développement d'un pôle agricole biologique; - Accessibilité aux marchés local, régional et métropolitain; - Accessibilité aux terres pour la relève agricole.	- Favoriser la création d'un parc agricole biologique; - Utilisation optimale du potentiel agricole biologique du secteur; - Viser une offre agricole et agrotouristique multifonctionnelle et attractive; - Développer une stratégie de commercialisation; - Mise en place d'actions et de projets agricoles novateurs (accessibilité).	- Prioriser et encourager l'implantation de projets agricoles biologiques ou à faible impact, diversifiés et novateurs; - Encourager l'évaluation, lors de la vente de terres municipales, d'un plan d'affaires confirmant la viabilité du projet; - Encourager l'intégration d'une offre agrotouristique; - Mettre en place une structure de promotion des entreprises agricoles; - Élaborer et mettre en place une politique de remembrement des terres; - Autoriser les serres et UNA futures sur les sols moins propices à la culture en sol.
Aménagement			
- Zone enclavée; - Cohabitation des milieux urbain et rural.	- Maintien de l'efficacité de la circulation et favoriser la sécurité routière sur la R-112; - Canalisation des activités de motoneiges et VTT; - Compatibilité entre les entreprises agricoles et les secteurs urbains sensibles.	- Assurer l'encadrement du parc agricole biologique de façon à attirer certains types d'entreprises agricoles; - Assurer une desserte routière adéquate et sécuritaire ; - Assurer des aménagements de qualité le long de la R-112 et de la Route verte; - Autoriser certaines activités récréatives compatibles et canaliser les activités récréatives motorisées; - Minimiser les conflits entre les zones urbaine et agricole.	- Élaborer un cadre normatif tenant compte du contexte rural de ce sous-secteur pour les sites limitrophes aux principales voies de circulation; - Aménager une nouvelle voie d'accès afin de minimiser l'impact d'une remise en culture sur la R-112; - Canaliser les sentiers de VTT et motoneiges; - Assurer l'application des règlements sur les ouvrages d'entreposage d'engrais de ferme et de matières résiduelles fertilisantes ainsi que leur épandage.

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Environnement			
- Présence de bois et corridors forestiers et autres composantes naturelles d'intérêt; - Gaspillage de la ressource sol.	- Remise en culture des terres selon un nouveau modèle d'agriculture durable axé sur l'intégration des composantes naturelles en place; - Protection des sols (remblayage, contamination, appauvrissement et érosion).	- Créer les conditions favorables à la remise en valeur durable du secteur à des fins agricoles; - Mise en place d'une agriculture durable et écoresponsable; - Adapter l'agriculture aux caractéristiques géographiques et physiques du milieu.	- Interdire l'enlèvement des sols arables et la modification, de manière irrémédiable, de la structure des sols en place; - Baser la remise en culture sur une caractérisation des composantes naturelles en place et leur intégration; - Protéger et mettre en valeur les composantes naturelles d'intérêt; - Prioriser la remise en culture des friches; - S'assurer que l'ajout de matières résiduelles fertilisantes ou de remblais ainsi que l'introduction de pratiques agricoles ne diminuent pas le potentiel biologique des sols.
Paysages			
- Aucun paysage agricole hormis les boisés et corridors forestiers.	- Assurer un cadre d'aménagement propice au rayonnement de la zone agricole, au développement d'une agriculture et d'un agrotourisme multifonctionnel de qualité et au Continuum ville-campagne; - Intégration paysagère du parc agricole biologique à la R-112 et à la Route verte.	- Définir des critères d'aménagement le long des principales voies de circulation; - Préserver des bandes boisées le long des voies de circulation et les secteurs résidentiels limitrophes.	- Élaborer un cadre normatif tenant compte du contexte rural de ce sous-secteur pour les sites limitrophes aux principales voies de circulation; - Intégrer dans la réglementation des dispositions relatives à la plantation d'alignements d'arbres, aux clôtures, à l'implantation des bâtiments, à l'affichage, etc. le long des principales voies de circulation.

3.230 ***Sous-secteur 3 : Axe commercial champêtre du chemin de Chambly***

3.231 Ce sous-secteur est compris entre le chemin de Chambly et la R-112. La présence d'usages non agricoles (incompatibles) et le caractère hétéroclite de certaines constructions et aménagements nuisent au caractère historique et champêtre de cette voie de circulation. Compte tenu des problématiques d'accès depuis la R-112, les principaux objectifs et critères retenus pour ce sous-secteur visent la mise en place d'entreprises agricoles tournées vers une commercialisation des productions et l'agrotourisme depuis le chemin de Chambly.

Tableau 29 : PAAI - Problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation pour le sous-secteur 3

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Développement agricole			
- Contraintes au développement de nouvelles entreprises agricoles; - Sous-utilisation de l'espace par des activités agricoles et agrotouristiques diversifiées.	- Remise en culture des terres morcelées ou inexploitées; - Mise en place d'une offre agricole et d'un environnement attractifs; - Accessibilité aux marchés local, régional et métropolitain; - Installation de petites entreprises agricoles diversifiées orientées vers les circuits courts le long du chemin de Chambly; - Accessibilité aux terres pour la relève agricole; - Sous-utilisation du plein potentiel agricole des terres en place.	- Consolider et diversifier la vocation agricole commerciale et multifonctionnelle du chemin de Chambly; - Viser une offre agricole et agrotouristique multifonctionnelle et attractive; - Développer une stratégie de commercialisation.	- Prioriser l'implantation de projets agricoles orientés vers la transformation et la vente de produits agricoles le long du chemin de Chambly; - Encourager les entreprises de vente directe des produits agricoles; - Encourager l'intégration d'une offre agrotouristique dans les projets agricoles; - Mettre en place une structure de promotion des entreprises agricoles; - Élaborer et mettre en place une politique de remembrement des terres; - Limiter l'implantation d'autres UNA et consolider celles en place dans une optique de complémentarité à l'agriculture.
Aménagement			
- Dévitalisation du chemin de Chambly; - Caractère déstructuré du paysage agricole; - Attractivité déficiente de la zone agricole; - Possibilité de déviation de l'axe commercial vers la R-112; - Cohabitation des milieux urbain et agricole.	- Revitalisation de l'axe historique du chemin de Chambly; - Conserver l'efficacité de la circulation et favoriser la sécurité routière sur la R-112.	- Améliorer la vitalité économique du chemin de Chambly; - Assurer des aménagements de qualité le long des grands axes de circulation; - Orienter les accès commerciaux sur le chemin de Chambly afin d'optimiser les retombées positives sur l'axe champêtre; - Autoriser certaines activités commerciales et récréatives compatibles.	- Prévoir un cadre normatif adéquat pour les sites limitrophes aux principales voies de circulation; - Prévoir un cadre normatif assurant l'orientation des entreprises agricoles en bordure du chemin de Chambly; - Faciliter l'accessibilité aux kiosques de vente; - Assurer l'application des règlements sur les ouvrages d'entreposage d'engrais de ferme et de matières résiduelles fertilisantes ainsi que leur épandage; - Canaliser les sentiers de VTT et motoneiges.

PROBLÉMATIQUES	ENJEUX	OBJECTIFS	MOYENS
Environnement			
- Présence de bois et corridors forestiers et autres composantes naturelles d'intérêt; - Gaspillage de la ressource sol.	- Remise en culture des terres selon un nouveau modèle d'agriculture durable axé sur la conservation et l'intégration des composantes naturelles en place; - Protection des sols (remblayage, contamination, appauvrissement et érosion).	- Créer les conditions favorables à la remise en valeur durable du secteur à des fins agricoles; - Mettre en place une agriculture durable et écoresponsable; - Adapter l'agriculture aux caractéristiques géographiques et physiques du milieu.	- Interdire l'enlèvement des sols arables et la modification, de manière irrémédiable, de la structure des sols en place; - S'assurer que l'ajout de matières résiduelles fertilisantes ou de remblais ne diminue pas le potentiel agricole des sols; - Protéger et mettre en valeur les composantes naturelles d'intérêt; - Prioriser la remise en culture des friches; - Assurer le reboisement des boisés, des corridors forestiers et autres écosystèmes d'intérêt.
Paysages			
- Cadre paysager rural peu mis en valeur.	- Mise en place d'un cadre paysager rural de qualité le long du chemin de Chambly; - Conservation du caractère rural existant; - Mise en place d'un cadre d'aménagement propice au rayonnement de la zone agricole, au développement d'une agriculture et d'un agrotourisme multifonctionnels de qualité et au Continuum ville-campagne.	- Préserver les percées visuelles vers les collines montérégiennes; - Définir des critères d'aménagement le long du chemin de Chambly et de la R-112.	- Prévoir un cadre normatif adéquat pour les sites limitrophes des principales voies de circulation; - Prévoir des dispositions normatives assurant la mise en valeur des Montérégiennes; - Intégrer dans la réglementation des dispositions relatives à la plantation d'alignements d'arbres, aux clôtures, à l'implantation des bâtiments, à l'affichage, etc., le long des principales voies de circulation.

3.2.2.5

Assurer une occupation dynamique du territoire agricole et faciliter l'accessibilité aux terres

3.232 La zone agricole de l'agglomération a tout pour être plus dynamique : un positionnement stratégique en ce qui a trait au marché et à l'accessibilité, une faible élévation du territoire, une topographie de plaine et de basses terres, une qualité des sols et un climat favorables. Tous ces éléments donnent au territoire un potentiel de développement agricole des plus intéressants qui, après constat, n'est pas toujours mis en valeur à son juste potentiel.

3.233 La zone agricole fait face à plusieurs problématiques qui freinent son occupation dynamique. Mentionnons les contraintes liées à la protection des écosystèmes d'intérêt, la proximité des zones habitées pouvant générer des problèmes de cohabitation, les coûts liés à l'acquisition et à la remise en condition de culture des terres, le morcellement foncier, la spéculation ou l'incertitude quant à la pérennité de l'activité agricole sur les terres louées à court terme. Ce type de location limite une occupation dynamique du territoire car, bien que les terres soient cultivées, il n'encourage pas les agriculteurs à investir temps et argent ne sachant pas s'ils pourront jouir de leurs terres à moyen ou long terme.

3.234 Le territoire agricole de l'agglomération a besoin d'une relève créative, formée et entrepreneuriale capable d'assumer de nouveaux défis. Malheureusement, le prix élevé des terres constitue un frein à l'établissement de nouveaux agriculteurs sur le territoire. La zone agricole de Longueuil, qui cherche à déployer son plein potentiel, est concernée au premier chef par cet enjeu. L'acquisition des terres par les agriculteurs ou par les villes liées et la location à long terme sont des moyens pour dynamiser le secteur agricole et y assurer la pérennité de l'agriculture. Les différents concepts d'accessibilité à la terre, existants ou nouveaux, devront être évalués sous l'angle de la redynamisation du territoire. Parmi ces concepts, les incubateurs, les fiducies foncières agricoles, la promotion des terres disponibles ainsi que les entreprises d'économie sociale peuvent aider la relève à démarrer des entreprises agricoles sans nécessairement acquérir des terres.

3.2.2.6

Compléter le remembrement des terres morcelées

3.235 Avant 1978, plusieurs municipalités périurbaines ont été sujettes aux spéculations foncières. Le morcellement foncier important de certaines parties de leur territoire ainsi qu'une vente massive de lots par des ou à des spéculateurs est conséquent à ce phénomène. Un nombre non négligeable de petits lots destinés principalement à des fins résidentielles furent acquis, dont une certaine proportion par des étrangers (hors Canada). Depuis l'entrée en vigueur de la LPTAA, ces lots ne peuvent plus être mis en valeur selon les intentions initiales de leurs acquéreurs. D'importantes superficies morcelées, dont la majorité est située sur le territoire de Longueuil, sont ainsi laissées à l'abandon. La majorité des friches, boisés, corridors forestiers et milieux humides que l'on observe aujourd'hui en lieu et place de terres cultivées en sont les conséquences directes.

3.236 C'est dans ce contexte de morcellement foncier et de multiplicité de propriétaires que la Ville de Longueuil, à l'instar d'autres municipalités de la province, a obtenu du gouvernement du Québec une loi privée[1] prévoyant certains mécanismes d'acquisition de ces terres morcelées dans un objectif de remembrement agricole. S'appuyant sur les dispositions prévues à la Loi, la Ville de Longueuil procède peu à peu au remembrement des quelque 1 300 ha morcelés en plus de 1 500 propriétés. Depuis l'adoption de cette Loi, 3 lots originaires, d'une superficie approximative de 175 ha, ont été recréés. Un premier lot a été vendu à une entreprise agricole et les deux autres font partie de l'Éco-territoire21.

3.237 L'entrée en vigueur du REA a quelque peu freiné la démarche de remembrement de la Ville de Longueuil puisque les terres reconstituées peuvent difficilement être remises en culture. Malgré tout, et dans l'éventualité d'un assouplissement du REA, le remembrement de ces terres agricoles morcelées doit se poursuivre. Une politique sur le remembrement agricole, élaborée par les villes liées concernées, pourrait orienter les actions de remembrement.

3.2.2.7

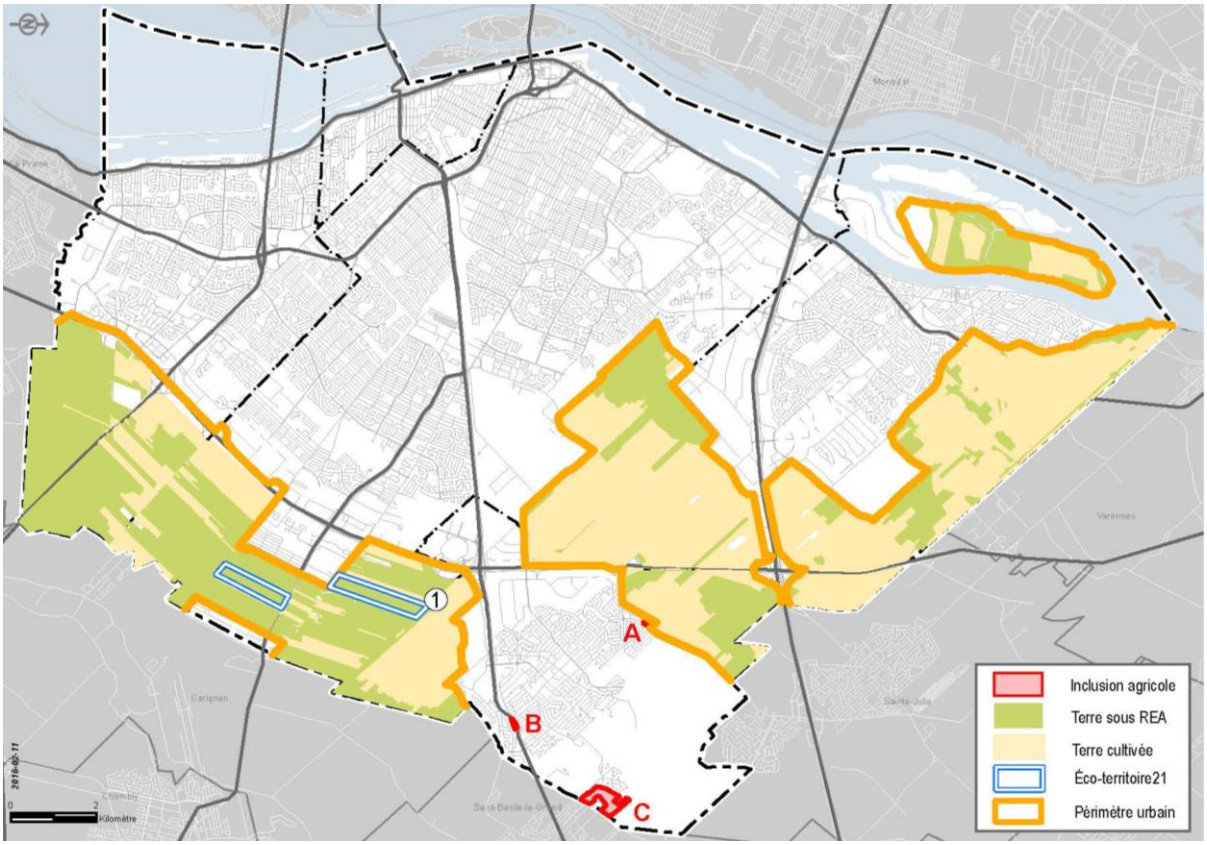
Réaliser le projet d'Éco-territoire21 afin de contribuer à une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du REA

3.238 L'article 50.3 du REA constitue le principal obstacle à l'atteinte du présent objectif puisqu'il limite, en en ce qui a trait aux types de cultures autorisés, la remise en culture des terres au-delà des superficies cultivées en 2004 dans l'ensemble du bassin versant d'un cours d'eau dégradé. Pour l'agglomération de Longueuil, bien que le bassin versant de la rivière Richelieu soit le seul à être dégradé, l'ensemble du territoire y est assujetti, incluant les terres se drainant dans les autres cours d'eau du territoire (fleuve Saint-Laurent notamment). La carte 25 illustre les superficies agricoles non cultivées, donc techniquement assujetties au REA, soit les terres où les possibilités de remise en culture sont limitées à celle des arbres, arbustes, petits fruits (bleuets, canneberges, fraises, framboises, etc.) et vignes. Les cultures en serre et toute culture sur moins de 1 ha sont également autorisées. Si dans les faits une certaine agriculture est possible sous le REA, le potentiel de la zone agricole de l'agglomération ne peut se contenter uniquement de ces types de culture pour des raisons, entre autres, de diversification de la production, de sécurité alimentaire, de pratique agricole durable ou de rentabilité. La proximité des marchés et

[1] ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC. Projet de loi 214 (privé) : Loi concernant la Ville de Saint-Hubert, sanctionnée le 19 juin 1999.

la volonté de développer la zone agricole poussent l'agglomération à développer des solutions à cette impasse environnementale.

Carte 25 : Terres non cultivées directement visées par le REA[1]



3.239 Pour tenter de remédier à cette problématique, la Ville de Longueuil propose son projet d'Éco-territoire21 afin de démontrer, en partenariat avec le MAMOT, le MDDELCC et le MAPAQ, la possibilité de mettre en place une agriculture durable, écoresponsable et à faible impact sur la ressource eau. L'Éco-territoire21 propose de sortir du statu quo en développant des modèles agricoles différents et adaptés au contexte prévalant dans un bassin versant dégradé. Non cultivé depuis plusieurs années, l'Éco-territoire21 dispose de tous les éléments pour devenir un lieu éducatif vivant : nouveaux modèles agricoles, techniques d'agriculture à faible impact environnemental, outils de concertation et de planification territoriale, redéfinition du rôle de l'agriculteur, connaissance de la nature et de l'agriculture, etc. Autant d'éléments mis de l'avant pour répondre aux attentes et aux valeurs gouvernementales et citoyennes et faire la démonstration de la possibilité de remettre en culture des terres sans compromettre la qualité des écosystèmes.

3.240 Dans une approche de concertation, le MAMOT, le MDDELCC, le MAPAQ et la Ville de Longueuil ont mandaté l'Institut de recherche et de développement en agroalimentaire (IRDA) en 2010 afin qu'il élabore un guide[2] précisant les étapes et bonnes pratiques de remise en culture de terres agricoles en friche dans le respect de l'environnement dans un bassin versant dégradé. Ce Guide propose une démarche atténuant au maximum l'impact de la remise en culture grâce à des aménagements hydroagricoles, des pratiques agricoles de conservation minimisant les risques environnementaux, l'évaluation de l'impact résiduel de l'activité et sa compensation, le cas échéant. Ce Guide est donc le point de départ de remise en culture de l'Éco-territoire21 qui sert de projet de démonstration expérimentale pour ce dernier.

---

1 L'ensemble de la zone agricole de l'agglomération est assujettie au REA. Les terres sous REA illustrées à cette carte correspondent à celles qui n'étaient pas cultivées lors de la rédaction du Schéma, donc directement visées par l'article 50.3 de ce Règlement. Elles sont illustrées uniquement à titre indicatif. Une recherche plus approfondie par une personne compétente est requise pour déterminer si une terre donnée ou une pratique agricole sont visées ou non par le REA.

2 IRDA. Guide pour la remise en culture de terres en friche dans les bassins versants dégradés. 2012.

3.241 Il est proposé de faire de l'Éco-territoire21 un lieu d'expérimentation de bonnes pratiques agricoles et de formation. Le lot destiné à la remise en culture (site 1 sur la carte 24) a été le sujet d'études et d'inventaires en 2013 : écosystèmes et boisés d'intérêt seront ainsi conservés et le potentiel agronomique de la partie destinée à la culture a été évalué. Des mesures d'atténuation et de compensation seront proposées. La production maraîchère biologique, l'apiculture, la culture en serre et l'agroforesterie sont parmi les options à l'étude. Ce projet d'agriculture, bien qu'à petite échelle, vise la rentabilité économique. Il constituerait aussi un tremplin pour des jeunes de la relève qui souhaitent travailler en agriculture ou se lancer dans une entreprise agricole.

3.242 L'agglomération de Longueuil souhaite que les conclusions de ce projet pilote contribuent notamment à orienter la réflexion du MDDELCC sur la révision des mesures spécifiques aux bassins versants dégradés en milieu agricole. Elle espère que les résultats de ce projet seront concluants et permettront un assouplissement de l'article 50.3 du REA pour autoriser la remise en culture des terres en friche de son territoire. Le Schéma encourage donc la Ville de Longueuil à poursuivre ce projet-pilote avec ses partenaires.

3.2.2.8
Maintenir les acquis et concilier agriculture et protection de l'environnement

3.243 L'environnement est au cœur des préoccupations de la population, des groupes dédiés à sa protection et de différentes instances gouvernementales. Sans minimiser leur importance, certains enjeux environnementaux ont des impacts sur le maintien des acquis agricoles et sur le développement des activités agricoles du territoire.

3.244 Les deux principaux enjeux environnementaux limitant la remise en culture des terres abandonnées sont le REA (types de cultures possibles) et l'objectif du PMAD de protéger et mettre en valeur les bois et corridors forestiers métropolitains, particulièrement celui du mont Saint-Bruno (superficies accessibles). Si à court terme la remise en culture priorisera les terres en friche, l'agglomération de Longueuil émet le souhait que le gouvernement du Québec et la CMM seront en accord avec l'approche novatrice proposée au moyen de mise en œuvre 3.3.1.4 de l'orientation 3 pour assurer l'atteinte du présent objectif et la protection et la mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains. Comme en zone urbaine, le développement durable de la zone agricole ne doit pas se limiter à la simple préservation de composantes naturelles mais doit également tenir compte des variables économiques et sociales.

3.245 Des acquis agricoles peuvent être perdus au nom de l'environnement. À titre d'exemple, la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ) propose de cesser d'ici 2016 toute activité agricole (maïs sucré) dans le Parc national des Îles-de-Boucherville, et ce, même si ce dernier se trouve majoritairement en zone agricole. On justifierait cette position par la non-compatibilité des activités agricoles avec le mandat de conservation et de récréation du Parc national. Le retrait des 200 ha encore cultivés en 2011, qui entraînerait une baisse d'environ 2,2 % de la superficie cultivée de l'agglomération, compliquera l'atteinte des objectifs du PMAD et du présent Schéma d'augmenter les superficies cultivées de 6 % et 10 % respectivement et va à l'encontre de certaines orientations gouvernementales (promotion et protection de l'agriculture, des activités agricoles, du patrimoine, etc.). Cultivée depuis 1685, l'île Grosbois est l'un des plus anciens secteurs agricoles du Grand Montréal. La préservation de cette pratique agricole patrimoniale est de première importance.

3.246 L'agglomération de Longueuil et la Ville de Boucherville croient qu'une agriculture adaptée et compatible avec la vocation de ce Parc national est possible. Pour ce, le maintien de cette culture identitaire de proximité (patrimoniale) est l'un des projets de mise en valeur agricole prioritaires du Continuum ville-campagne. De plus, le maintien de cette agriculture offrirait également la possibilité de créer une synergie entre différentes activités complémentaires : tourisme, mise en valeur des paysages et du patrimoine, contrôle des espèces végétales envahissantes, éducation (interprétation), création d'emplois et production d'aliments de qualité et de proximité. Pour arriver à cette fin, une mobilisation régionale (agglomération) et locale (Boucherville) a été mise en place en 2013 afin de trouver une solution adéquate aux attentes des parties en place. L'agglomération de Longueuil et la Ville de Boucherville misent sur le maintien de cette agriculture à long terme ou, du moins à court terme, sur un report de la date butoir de 2016 afin de donner le temps nécessaire aux parties prenantes de développer et expérimenter un nouveau modèle agricole pour cette portion de la zone agricole. L'agglomération de Longueuil et la Ville de Boucherville favorisent une solution profitable aux parties en cause.

3.247

OBJECTIF 2 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.2

3.2.3 OBJECTIF 3

ENCOURAGER LES PRATIQUES AGRICOLES RÉDUISANT LES IMPACTS SUR LES RESSOURCES EAU ET SOL ET SUR LA SANTÉ DES CITOYENS

3.248 Au même titre que toutes les activités humaines, l'agriculture a des impacts sur l'environnement. Les pratiques culturales priorisées par les différentes politiques agricoles antérieures ont laissé un certain passif environnemental dont nous payons aujourd'hui les frais. Heureusement, les pratiques culturales évoluent et l'agriculture actuelle est mieux encadrée et plus écoresponsable.

3.249 Les enjeux environnementaux dictent le développement et la mise en valeur du territoire agricole. À l'instar de la zone blanche, où les pratiques d'urbanisation ont dû évoluer dans le respect des composantes naturelles d'intérêt, l'agglomération de Longueuil doit définir et mettre en place pour sa zone agricole une nouvelle forme d'agriculture encourageant les pratiques innovantes et minimisant les impacts sur les ressources eau et sol, les écosystèmes et la santé générale de la population.

3.2.3.1

Mettre en place des pratiques innovantes

3.250 La quasi-totalité des terres de l'agglomération pouvant potentiellement être remises en culture font partie du Corridor forestier du mont Saint-Bruno priorisé par le PMAD comme aire de protection (aires boisées). Ces superficies, de même que celles occupées par les friches et les écosystèmes d'intérêt limitrophes, sont également assujetties au REA.

3.251 L'agglomération de Longueuil s'est illustrée comme pionnière dans la protection et la valorisation globale de ses écosystèmes d'intérêt en adoptant à cet effet, en 2005, une politique ainsi qu'un plan de conservation et de gestion de ses milieux naturels. Instigatrice, cette fois, en matière de mise en valeur de ses terres agricoles, elle a élaboré une démarche novatrice, le projet du Continuum ville-campagne. Les circonstances font en sorte que le territoire d'application de cette démarche correspond essentiellement à celui du Corridor forestier du mont Saint-Bruno.

3.252 En 2013, le gouvernement du Québec adoptait la Politique de souveraineté alimentaire et, la même année, la Ville de Longueuil entamait la construction de son marché public permanent[1], en réponse, entre autres, aux attentes de la population en matière d'alimentation et de production agricole de proximité. Parallèlement, le PMAD et le présent Schéma visent une augmentation des superficies cultivées. Pour ces raisons, il est impératif que les terres agricoles non cultivées de l'agglomération soient mises en valeur par la priorisation des friches, et ce, selon une nouvelle forme d'agriculture en concordance avec les éléments naturels d'intérêt en place.

3.253 **ÉCO-TERRITOIRE21 AGRICOLE DE LONGUEUIL**

3.254 Le moyen de mise en œuvre 3.2.2.7 décrit sommairement le projet d'Éco-territoire21 de la Ville de Longueuil. Ce projet a pour but de développer de nouvelles pratiques agricoles visant la remise en culture des terres en friche qui minimisent les impacts environnementaux dans les bassins versants dégradés. Le projet étant en phase de planification, la présente section sera bonifiée dès que les conclusions du projet expérimental seront connues.

[1] Il y a également des marchés saisonniers à Boucherville (2), Brossard et Saint-Bruno-de-Montarville.

3.255 **PLATEFORME D'INNOVATION EN AGRICULTURE BIOLOGIQUE DE L'IRDA**

3.256 L'agglomération de Longueuil jouit du plus grand site voué à la recherche en agriculture biologique du Canada : la Plateforme d'innovation en agriculture biologique (PIAB) implantée à Saint-Bruno-de-Montarville. La mission de cette station de recherche est d'offrir une structure d'accueil et un site répondant aux normes biologiques de référence pour réaliser des activités de recherche et développement, de transfert, de formation et de diffusion grand public en production végétale biologique. Rattachée à l'IRDA, institution reconnue pour son expertise dans ce domaine, la PIAB offre aux chercheurs de l'IRDA et à ses partenaires un immense laboratoire à ciel ouvert certifié biologique ainsi qu'une gamme d'équipements et de services de pointe pour la recherche en production végétale biologique. Le site de la PIAB comprend 90 ha de terre certifiée biologique, des bâtiments agricoles et un centre de recherche incluant ateliers, laboratoires, bureaux et salles de réunion.

3.257 La PIAB constitue un atout sur lequel la zone agricole de l'agglomération pourra s'appuyer afin de développer des modèles de production innovateurs et respectueux de l'environnement. Une équipe de l'IRDA travaille aussi à l'accompagnement des parties prenantes de l'Éco-territoire21.

3.2.3.2
Assurer la protection de la ressource sol

3.258 Deux ressources sont essentielles à notre avenir : l'eau et le sol. Dans le cas de l'eau, personne ne doute de l'importance de la préserver. Pour ce qui est du sol, les choses ne sont pas aussi évidentes et pourtant, au même titre que l'eau, il est essentiel à la vie et à l'agriculture car il est le premier maillon de la chaîne alimentaire. Étrangement, il n'existe aucune véritable mesure de protection de la ressource sol. En zone agricole périurbaine, le remblayage est un phénomène trop fréquent. Si la LPTAA et la CPTAQ assurent la préservation de la zone agricole (territoire), leur capacité d'intervention est limitée, en en ce qui a trait à l'intégrité de cette ressource, faute d'outils efficaces.

3.259 Faisant face à des problématiques de remblayage grandissantes en zone agricole, l'agglomération de Longueuil a introduit à son Schéma en 2005 des dispositions normatives minimales afin d'encadrer cette activité. L'objectif était double : réduire les impacts de ces remblais sur une éventuelle remise en culture des terres ainsi que les risques de passifs environnementaux futurs. Afin d'assurer l'application de ces dispositions à court terme, le conseil d'agglomération a adopté un règlement de contrôle intérimaire en 2006 intégrant ces normes minimales. Le Schéma reconduit ces dispositions et encourage, dans une optique de développement durable, la gestion des déblais urbains *in situ* ou à l'intérieur de la zone urbaine.

3.260 L'agglomération de Longueuil souhaite également que les instances gouvernementales dédiées à la protection et à la mise en valeur du territoire agricole reconnaissent le sol comme un patrimoine collectif à préserver au même titre que l'air et l'eau[1]. Il est à préciser que l'Organisation des Nations unies a décrété 2015 « Année internationale des sols ».

3.2.3.3
Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions agricole et urbaine

3.261 Les orientations gouvernementales exigent des MRC et agglomérations qu'elles assurent la cohabitation des activités agricole et urbaine, en priorisant cependant la mise en valeur de la zone agricole à des fins agricoles. Dans le contexte périurbain de l'agglomération, la proximité des secteurs urbanisés apporte une variable non négligeable devant être intégrée dans la planification du territoire agricole. Cette cohabitation est souvent liée à la perception générale de la population urbaine quant à l'agriculture et ses pratiques agricoles : odeurs, poussière, aspect visuel des fermes, qualité des paysages, etc.

[1] Le Comité consultatif agricole (CCA) de l'agglomération de Longueuil a émis ce souhait à plusieurs reprises.

3.262 **IMPLANTATION, AMÉNAGEMENT ET ARCHITECTURE**

3.263 Plusieurs moyens sont reconnus pour améliorer l'aspect visuel du territoire agricole. Pensons à l'aménagement paysager des sites, à la cohésion architecturale des bâtiments de ferme, à un entretien adéquat des lieux, à la dissimulation des machines et matières entreposées visibles depuis les voies de circulation, à la plantation de végétaux et à l'installation de belles clôtures le long des voies de circulation, à l'implantation d'infrastructures végétales, telles des haies brise-vent ou pare-poussière, ou encore au simple maintien des boisés. Les outils de planification et de réglementation locaux ne doivent pas viser uniquement la création de milieux de vie ou de paysages urbains de qualité. Le potentiel agrotouristique de certains secteurs agricoles mérite qu'on leur accorde également une attention similaire, spécialement le long des axes de circulation structurants du territoire. Les moyens de mise en œuvre 3.2.4.1 et 3.2.4.2 traitent spécifiquement de cet aspect.

3.264 **GESTION DES ODEURS ET DE LA POLLUTION AGRICOLES**

3.265 Les odeurs associées aux pratiques agricoles, de même que les risques de contamination par les engrais et les produits de synthèse, tels les pesticides utilisés, représentent les principales contraintes de cohabitation entre les milieux urbain et rural. Pour assurer une cohabitation optimale entre ces deux milieux, le Schéma propose trois actions : l'imposition de distances séparatrices relativement aux odeurs causées par les déjections animales et l'entreposage d'engrais de ferme et de matières résiduelles fertilisantes, l'imposition d'un zonage de production assurant une distance minimale entre le périmètre d'urbanisation et certains types d'élevages et l'intégration de la notion de bandes tampons (côté zone urbanisée) lorsque des fonctions agricoles et urbaines sensibles sont voisines.

3.266 ***Distances séparatrices***

3.267 Le document complémentaire (section 5.5.3) reprend, pour la détermination des distances séparatrices, le contenu de la section sur les paramètres relatifs à la gestion des odeurs en zone agricole des orientations gouvernementales. Ces dispositions visent la détermination des distances séparatrices pour assurer une cohabitation harmonieuse des usages en milieu rural.

3.268 ***Zonage de production***

3.269 Près de 420 000 habitants et 170 000 travailleurs cohabitent dans l'agglomération, dont la quasi-totalité à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Le territoire agricole comporte peu de fermes d'élevage (10 % des entreprises agricoles) et la majorité de ces entreprises est associée à l'élevage de chevaux. Ces fermes, modestes, sous l'angle du nombre d'unités animales, ont peu d'effets désagréables (odeurs) sur la zone urbaine. Le Schéma, qui vise le maintien de cette situation, régit l'implantation des établissements d'élevage dont les odeurs sont reconnues comme étant incommodantes, voire nuisibles, à la qualité de vie. Le document complémentaire (article 5.5.3.4) propose un zonage de production pour planifier adéquatement l'aménagement de la zone agricole au pourtour des périmètres d'urbanisation. Ainsi, selon leur charge d'odeur, certains types d'élevage ne sont permis qu'à une certaine distance des périmètres d'urbanisation, et ce, peu importe la distance minimale prescrite par le calcul des distances séparatrices. En place depuis plus de 10 ans, ce zonage de production encadre adéquatement l'implantation d'entreprises agricoles à forte charge d'odeur. Le recours au contingentement des usages n'est donc pas requis sur le territoire.

3.270 ***Entreposage des déjections animales et des matières fertilisantes résiduelles et épandage***

3.271 Pour les mêmes raisons évoquées pour l'implantation des établissements d'élevage à forte charge d'odeur, le Schéma veille, par mesure de précaution, à ce que les enjeux liés à l'entreposage et l'épandage d'engrais organiques et de matières fertilisantes résiduelles soient pris en compte. Ainsi, le Schéma régit, à son document complémentaire (articles 5.5.3.2 et 5.5.3.3), l'implantation de ce type d'ouvrage d'entreposage de même que l'épandage de ces matières.

3.272 **PLANIFICATION DES NOUVEAUX PROJETS URBAINS LIMITROPHES**

3.273 Dans certaines portions du territoire, les zones résidentielles jouxtent le secteur agricole. Bien que les pratiques culturales respectueuses de l'environnement soient encouragées, certaines font appel à des produits pouvant représenter des dangers pour la santé de la population (contamination de la pelouse, des eaux de piscine, etc.). De plus, les poussières dégagées lors du travail de la terre ou lors de forts vents ne sont pas à négliger, car elles

peuvent devenir sources de nuisance et de conflit. Pour ce, la planification des nouveaux secteurs urbains comportant des usages sensibles (résidences, garderies, écoles, etc.) et jouxtant la zone agricole doit tenir compte, notamment par le lotissement, des activités agricoles en place (et futures) et de leurs nuisances associées (bruit, poussière, odeur, etc.) afin de les réduire, et ce, depuis la zone urbaine. En périphérie du territoire urbanisé, les fonctions urbaines doivent s'adapter au contexte périurbain et non l'inverse.

3.274 **GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE**

3.275 La compartimentation du territoire agricole en plusieurs sous-secteurs par le recours aux grandes affectations du territoire (chapitre 4) permet aussi une cohabitation optimale entre les fonctions urbaine et rurale du territoire. Le Schéma atteint cet objectif par un positionnement stratégique des grandes affectations du territoire agricoles et urbaines.

3.276

OBJECTIF 3 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.3 et section 5.5.3

3.2.4 OBJECTIF 4
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE BÂTI AGRICOLES

3.277 Dans son approche de multifonctionnalité, l'agriculture de l'agglomération endosse plusieurs fonctions, dont celle de créer des paysages de qualité.

3.278 L'urbanisation a imposé un certain éloignement entre les citadins et l'agriculture. Ce lien fondamental, que plusieurs souhaitent retisser, passe d'abord par le regard que l'on pose sur le paysage. Une agriculture vivante et dynamique interpelle les urbains et les encourage à renouer avec les lieux de production des aliments qu'ils consomment ainsi qu'à reconnaître le véritable apport de l'agriculture à leur qualité de vie.

3.279 L'abandon de la culture des terres et l'industrialisation de l'agriculture sont des éléments qui peuvent menacer les paysages et le patrimoine bâti. Afin d'y remédier, il est essentiel d'élaborer des mesures de protection et de mise en valeur afin de les préserver. Une étude de caractérisation du patrimoine a été réalisée en 2005 sur l'ensemble de l'agglomération[1], incluant sa zone agricole. Le Schéma s'inspire des recommandations de cette étude pour l'identification et la mise en valeur des paysages périurbains

3.2.4.1
Identifier les voies de circulation présentant un cadre champêtre d'intérêt

3.280 La zone agricole forme une couronne verte presque ininterrompue en périphérie de l'agglomération. Ce secteur a conservé ses traits typiques hérités du XVII[e] siècle. Les chemins et rangs de desserte, le découpage des terres marqué par des alignements d'arbres, les bâtiments de ferme et leurs annexes sont présents dans ce secteur. Ceci constitue un héritage important dans la région de Montréal où il ne subsiste que très peu de terres agricoles.

3.281 L'étude de B.R.I.C.[2] énumère différentes voies et différents axes de circulation ayant un capital paysager. Certains se démarquent et nécessitent une protection et une mise en valeur particulières, car ils présentent des caractéristiques d'autrefois ainsi qu'un intérêt champêtre à préserver. D'autres nécessitent une attention particulière afin de freiner leur perte de caractère et d'améliorer leur aspect général d'autant que plusieurs d'entre eux jouent un rôle de porte d'entrée dans l'agglomération depuis le réseau supérieur ou les territoires voisins. C'est en circulant sur ces voies et axes que plusieurs découvrent l'agglomération et prennent contact avec la zone agricole périurbaine.

1 ATELIER B.R.I.C. Étude de caractérisation du patrimoine de la ville de Longueuil. Novembre 2005.
2 *Ibid.*

3.282 Les axes et voies de circulation champêtres d'intérêt devant être mis en valeur sont : la R-112, les chemins de Chambly, de la Savane, des Prairies, de Bretagne, de Montbrun, de Touraine et du Général-Vanier, les montées Daniel et Sabourin, la Grande Allée, le Grand Boulevard, les rangs Lustucru et des Vingt-Cinq Est et, finalement, la Route verte et le Sentier cyclable Oka–Mont-Saint-Hilaire.

3.2.4.2
Définir les mesures de protection et de mise en valeur des paysages agricoles d'intérêt

3.283 La notion de paysage se façonne avec le temps et porte les traces du patrimoine autant passé qu'à venir. S'il est important de protéger les composantes paysagères historiques et contemporaines, il est primordial de mettre en place les bases des paysages de demain, et ce, prioritairement le long des axes et voies de circulation champêtres d'intérêt énumérés précédemment. Pour ce, un cadre normatif minimal est proposé au document complémentaire afin d'assurer la qualité des paysages champêtres périurbains de l'agglomération le long de ces axes et voies de circulation.

3.284

OBJECTIF 4 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.4

3.2.5 OBJECTIF 5
ENCOURAGER LES CRÉNEAUX INNOVANTS AINSI QUE LA PRODUCTION ET LA MISE EN MARCHÉ DE PRODUITS LOCAUX DE QUALITÉ

3.285 La population se préoccupe de plus en plus de la provenance, des qualités nutritionnelles et des modes de production des aliments qu'elle consomme. Cela l'incite à rechercher des aliments qui répondent plus spécifiquement à ses besoins. De plus, les changements des pratiques agricoles et des habitudes de consommation forcent les entreprises à utiliser ou à développer de nouveaux produits et créneaux innovants. Pensons aux aliments biologiques ou sans pesticides de synthèse, à la transformation artisanale, à l'achat local ou directement de la ferme. Le plan d'action du PDZA propose des projets porteurs d'avenir pour la zone et les activités agricoles du territoire.

3.2.5.1
Favoriser une agriculture écoresponsable de proximité à haute valeur ajoutée

3.286 La consommation responsable se présente sous deux formes. Une première vise la proximité géographique des aliments afin d'encourager l'économie locale ainsi que leurs traçabilité, qualité et fraîcheur. Une population qui dépend entièrement des autres pour se nourrir est une population vulnérable. C'est pourquoi un territoire doit viser une certaine souveraineté alimentaire. La deuxième concerne les facteurs environnementaux. La qualité écologique des pratiques et des produits agricoles joue également un rôle de plus en plus important dans les choix des consommateurs tout comme la distance entre les lieux de production et de consommation. L'énergie dépensée pour le transport des aliments est l'un des facteurs dominants d'une consommation responsable puisqu'une grande partie de nos aliments parcourent des milliers de kilomètres avant d'arriver sur nos tables. S'approvisionner à l'étranger pour se nourrir engendre un coût environnemental important.

3.287 La préférence des consommateurs pour les produits écoresponsables est de plus en plus perceptible et soutenue, et dicte à elle seule les nouvelles tendances de l'agriculture. Située à proximité du plus important marché de la province, l'agglomération de Longueuil voit l'importance de développer une agriculture écoresponsable au sein de sa zone agricole. Pour y parvenir, elle doit nécessairement procéder sans tarder au recrutement d'entreprises agricoles orientées vers le marché local, et investir dans la promotion de l'alimentation locale. À cet effet, le

Schéma encourage notamment la mise en place d'une structure d'accueil adéquate pour attirer les entreprises agricoles, la mise en place d'un réseau de marchés publics, l'élaboration d'une politique bioalimentaire et la promotion des activités et des produits agricoles.

3.2.5.2

Encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux

3.288 L'agriculture périurbaine offre plusieurs avantages à la population des secteurs urbains limitrophes. Outre les kiosques et les visites à la ferme, la popularité des marchés publics, permanents ou temporaires, démontre l'engouement de la population pour des produits locaux, frais, variés et de qualité. Ces marchés publics offrent aux agriculteurs une merveilleuse occasion de mettre en marché leurs produits et permettent de tisser des liens entre les mondes rural et urbain. En 2014, l'agglomération comptait deux marchés saisonniers à Boucherville ainsi qu'un marché permanent à Longueuil. Brossard, Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville proposent à leurs résidents un marché temporaire, à raison d'une journée par semaine, durant la saison estivale. Pour participer à la valorisation du territoire agricole, ces marchés doivent favoriser, dans la mesure du possible, la vente de produits provenant des exploitations agricoles de l'agglomération. Il apparaît donc que pour y parvenir, la mise en place et la promotion d'un réseau de distribution des produits locaux (circuit court) sont essentielles.

3.289 En plus des marchés publics, ce réseau de distribution doit pouvoir rejoindre les commerces ainsi que les institutions municipales et gouvernementales en permettant aux agriculteurs d'accéder aux tablettes des détaillants régionaux en plus de permettre à la population de s'approvisionner en produits locaux, frais et de qualité. La zone agricole et les marchés publics (permanents et temporaires) peuvent aussi être mis à contribution pour assurer l'approvisionnement de quartiers moins bien servis en matière de fruits et légumes frais (déserts alimentaires).

3.290 Pour structurer cette approche, une politique bioalimentaire devra être élaborée par l'agglomération de Longueuil. Cette politique couvrira l'ensemble de la chaîne de production des aliments ainsi que l'interdépendance entre les acteurs de la production, de la transformation et de la commercialisation des produits ainsi que les réseaux de distribution locaux.

3.291 S'il est intéressant d'offrir à la population urbaine des aliments frais par la mise en place de circuits courts de distribution, rien n'égale le contact direct avec l'agriculteur. Pour ce, le Continuum ville-campagne préconise les échanges entre les milieux urbain et agricole. La proximité et l'accessibilité de la zone agricole depuis l'ensemble de l'agglomération permettent d'atteindre cet objectif et pour ce, le Schéma encourage l'offre d'activités de mise en marché directement à la ferme (kiosque, autocueillette, animation, table champêtre, gîte du passant, etc.).

3.2.5.3

Favoriser les liens entre l'agriculture et le secteur bioalimentaire

3.292 Le secteur économique du bioalimentaire constitue un important employeur dans l'agglomération. Outre les exploitations de la zone agricole, plus de 170 entreprises en lien avec l'alimentation et l'agroalimentaire sont implantées dans l'agglomération. Ces entreprises sont actives dans toutes les sphères de l'activité agricole (production, transformation, fabrication d'aliments, distribution, détaillants, services-conseils et recherche et développement, etc.). Le secteur de la fabrication des aliments occupe, au chapitre des revenus générés, le deuxième rang, juste derrière celui du matériel de transport. Le secteur bioalimentaire actuel de l'agglomération en sera sans contredit, un joueur de première importance.

3.293 Si la présence de ce secteur est souvent identifiée comme une force de la zone agricole de l'agglomération, il existe très peu de liens entre la production agricole du territoire et ce secteur. En complémentarité avec la desserte du marché local, l'un des défis de la mise en valeur des activités agricoles du territoire sera de tirer profit de la proximité des entreprises de ce secteur et de l'alimenter. L'agglomération et ses partenaires devront œuvrer en ce sens.

3.294

OBJECTIF 5 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.5

3.2.6 OBJECTIF 6

ENCOURAGER L'AGRICULTURE URBAINE AU SEIN DES MILIEUX DE VIE

3.295 Au cours des dernières années, le Québec a assisté à l'émergence d'une nouvelle tendance : l'agriculture urbaine. Cette tendance se confirme aussi dans l'agglomération. Les citadins attribuent différents avantages à l'agriculture urbaine : une certaine proximité avec l'agriculture proprement dite, une meilleure connaissance des aliments et de leur provenance, une activité sociale leur permettant d'échanger et de partager avec leurs concitoyens, un bénéfice pour la santé et la qualité de vie des individus et de leur collectivité. Du simple potager privé à la parcelle de jardin communautaire, en passant par les jardins collectifs, les murs et les toitures productifs, l'agriculture urbaine se décline de multiples façons. Sa portée économique, sociale et environnementale mérite d'être mieux connue et mise en valeur.

3.2.6.1

Définir l'agriculture urbaine selon les besoins et attentes de la population

3.296 L'agriculture urbaine regroupe un grand nombre d'activités centrées sur la production d'aliments, mais aussi destinées à l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie des citadins. Puisque chaque zone urbaine affiche une potentialité distincte et des défis qui lui sont propres, il est important de saisir quels sont, pour chaque ville liée, les enjeux en la matière afin de coordonner et de mettre de l'avant de manière efficace les moyens et actions appropriés pour chacune d'elles.

3.2.6.2

Favoriser la complémentarité entre l'agriculture de la zone urbaine et celle de la zone agricole

3.297 L'agglomération de Longueuil se distingue par la proximité de ses secteurs urbains et de sa zone agricole. Il s'agit d'un atout sur lequel doit s'appuyer le développement d'une complémentarité en matière d'agriculture urbaine et périurbaine. À l'instar du PDZA, qui constitue l'assise du déploiement d'une agriculture innovante et tournée vers les besoins et attentes de la population, une planification de l'agriculture urbaine, adaptée aux différents contextes des villes liées et arrimée à l'agriculture de la zone agricole, créerait une synergie stratégique permettant à l'agglomération de se démarquer avantageusement.

3.298 Afin de faciliter l'accessibilité à des aliments frais et de réduire les nuisances et risques de santé publique en zone urbaine, l'agriculture urbaine, sous ses diverses formes, doit être encouragée dans sa complémentarité avec la zone agricole. Pour des raisons d'innocuité (transmission de maladies), de qualité de vie des animaux, de gestion de ces derniers et de cohabitation, l'élevage d'animaux de ferme en zone urbaine devrait être encadré, voire interdit. Compte tenu de la proximité et de l'accessibilité de la zone agricole depuis les milieux de vie, ce rôle devrait être assumé par la zone agricole. Cette complémentarité des deux zones fait partie intégrante du Continuum ville-campagne.

3.299

OBJECTIF 6 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.6

3.2.7 OBJECTIF 7

FAVORISER LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU AGROTOURISTIQUE INTÉGRÉ À L'OFFRE TOURISTIQUE DE L'AGGLOMÉRATION

3.300 Une nouvelle tendance observée au Québec au cours des dernières années est l'augmentation de la popularité des visites à la ferme et le désir d'acheter des produits locaux. Pour le MAPAQ, l'agrotourisme se définit comme une activité touristique complémentaire à l'agriculture qui se déroule sur les lieux mêmes d'une exploitation agricole. Plusieurs routes et circuits touristiques ont vu le jour dans différentes régions du Québec. Sous différentes formes et formules, ils répondent à une demande des citoyens et de la clientèle touristique de se rapprocher du lieu de production des aliments et d'interagir avec les producteurs. La zone périurbaine de l'agglomération de Longueuil offre de nombreuses composantes agricoles, environnementales et paysagères qui présentent un excellent potentiel de développement touristique.

3.2.7.1

Déterminer les circuits à privilégier en fonction des paysages, des producteurs et des activités d'agrotourisme

3.301 **CIRCUITS AGROTOURISTIQUES**

3.302 L'agglomération de Longueuil offre déjà divers attraits ponctuels (autocueillette, vente à la ferme, vignoble, centres équestres, espaces verts, etc.) mais pas de véritables circuits agrotouristiques. Avec plus de la moitié de ses exploitations associées à un circuit court ou à une activité agrotouristique présentement offerte ou projetée, il est plus que souhaitable que l'agglomération soutienne leur attractivité en procédant à l'identification de circuits agrotouristiques ainsi qu'à l'élaboration et à l'instauration d'une signalisation et d'un soutien promotionnel adéquats. L'agglomération de Longueuil, en partenariat avec ses villes liées et les acteurs du milieu, devra d'abord répertorier les attraits paysagers, les producteurs et les activités d'agrotourisme du territoire. À la suite de ce diagnostic territorial, des thématiques propres ainsi que des circuits seront identifiés et une campagne de promotion et de signalisation touristiques, mise en place.

3.303 Des actions en ce sens ont été prises depuis 2010. En effet, la Route Fleurs et Saveurs de l'agglomération de Longueuil[1] vise notamment à développer et faciliter la mise en marché directe (produits agricoles et transformés de façon artisanale) aux consommateurs de produits alimentaires et horticoles régionaux et la découverte de la région à travers le territoire et ses produits. De plus, l'agglomération de Longueuil a développé et mis en ligne sur son site Internet une section agrotourisme qui fait la promotion des entreprises agricoles (productions alimentaires et horticoles) offrant des activités à la ferme (vente directe, autocueillette, etc.). Les actions futures en matière d'agrotourisme pourront s'inspirer de ces démarches.

3.304 Cette zone agricole, trop souvent ignorée, possède tous les atouts pour répondre aux attentes des adeptes d'expériences authentiques et traditionnelles, peu importe qu'ils proviennent de la région immédiate ou métropolitaine. Ces circuits agrotouristiques permettront la découverte de routes champêtres et de paysages façonnés par l'agriculture et accorderont une plus grande visibilité et une mise en valeur des exploitations agricoles, de leurs productions et de leur savoir-faire. Ces activités agrotouristiques doivent être intégrées à l'offre touristique globale de l'agglomération.

3.305 **TRAME VERTE ET BLEUE ET RÉCRÉOTOURISME**

3.306 Plusieurs composantes écologiques, récréatives et récréotouristiques, dont certaines font partie de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, sont situées dans la zone agricole de l'agglomération : Route verte, boisés agricoles (Brossard, Du Tremblay, Boucherville, etc.), frayère de la rivière aux Pins, Arboretum Stephen-Langevin, tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville, Base de plein air de Brossard, corridors hivernaux des motoneiges et VTT, etc. Ces composantes contribuent à la multifonctionnalité de la zone agricole et lui donnent une plus-value récréotouristique s'harmonisant parfaitement avec la mise en place d'un réseau agrotouristique.

[1] Initiative du CDBAL. [http://www.moisdessaveurs.ca/] (Mars 2015).

3.307 En plus de favoriser l'interaction entre les milieux urbain et agricole par l'arrimage de sentiers et d'espaces verts et bleus, ces composantes permettent et permettront à la population de découvrir et de profiter de la zone agricole et de ses attraits. L'objectif 5 de l'orientation 1 traite de manière plus détaillée de la promotion touristique et récréative du territoire.

3.308

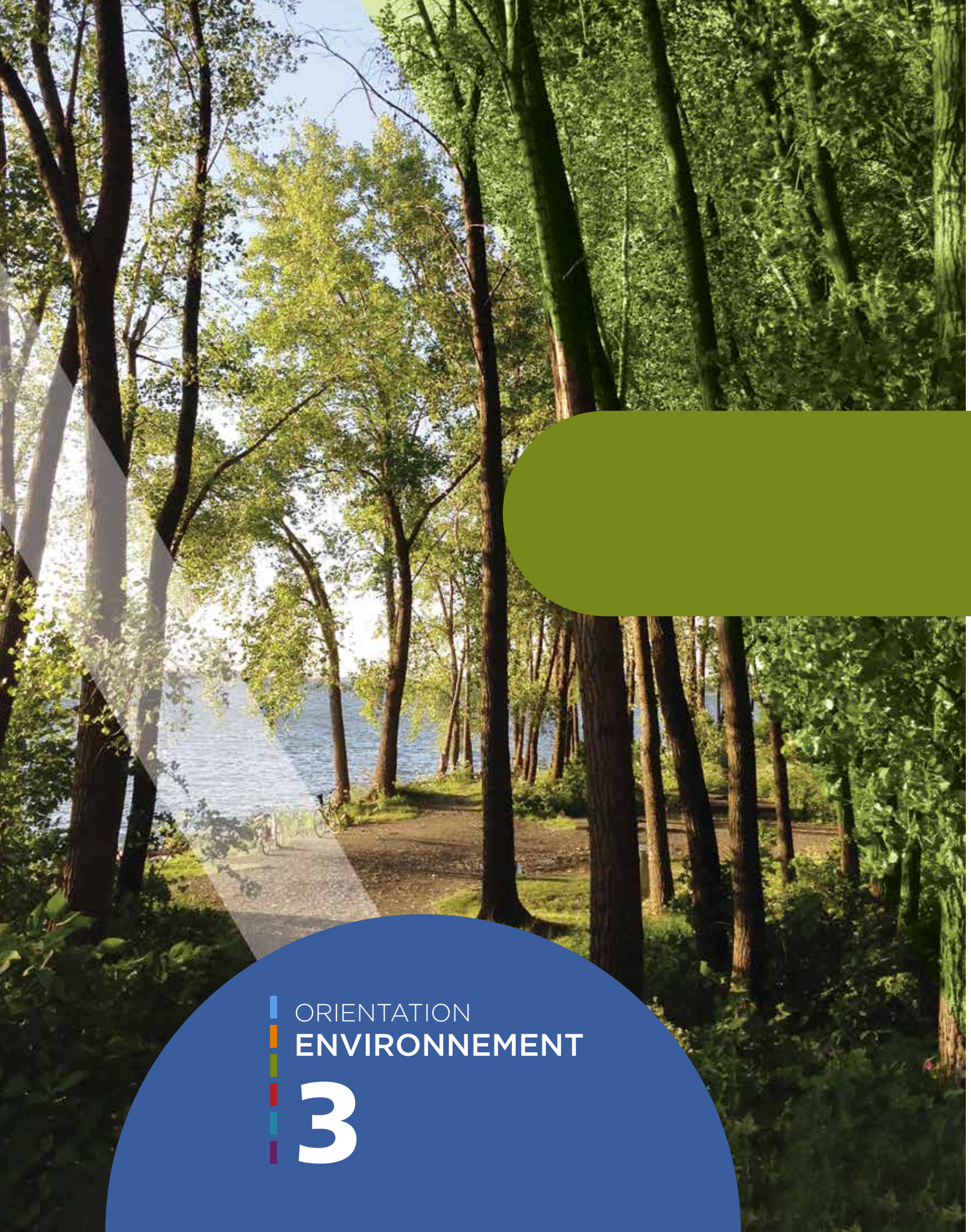
OBJECTIF 7 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.2.7

ORIENTATION

AGRICULTURE

2



ORIENTATION

ENVIRONNEMENT

3

3.3 ORIENTATION 3

Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre son développement et la mise en valeur de ses écosystèmes

3.309 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
▪ deux parcs nationaux, des aires protégées, des bois et corridors forestiers métropolitains constituant des acquis d'importance en matière de conservation, de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt; ▪ de grands parcs-nature et autres espaces verts diversifiés et accessibles, témoignant de l'importance de la foresterie urbaine; ▪ un Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil adopté en 2005 et intégré au Schéma; ▪ une préoccupation à l'égard de la protection et de la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt par, notamment, l'élaboration de plans de conservation et de mise en valeur des boisés de Boucherville, Du Tremblay et de Brossard; ▪ des projets d'architecture cités comme exemples de réussite écoénergétique; ▪ une diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) au sein de l'agglomération entre 1990 et 2006 (32 000 tonnes); ▪ des gestes proactifs concernant la gestion de l'eau et des matières résiduelles (Plan directeur de gestion des matières résiduelles, centre d'épuration des eaux, politique sur la gestion des cours d'eau, etc.); ▪ des portions du territoire aux prises avec la problématique des îlots de chaleur urbains; ▪ des pratiques agricoles en évolution en regard des problématiques environnementales (pesticides, érosion, bandes riveraines, etc.); ▪ la fragilité des écosystèmes d'intérêt et autres milieux, des ressources et de leurs fonctions écologiques en raison du développement urbain; ▪ des cours d'eau présentant une qualité de l'eau et des rives souvent dégradées; ▪ une accessibilité limitée, à certains endroits, aux écosystèmes d'intérêt et aux cours d'eau, dont le fleuve Saint-Laurent; ▪ un morcèlement des écosystèmes d'intérêt qui appartiennent à plusieurs propriétaires privés; ▪ divers modes de transport responsables de 46% des émissions de GES de l'agglomération;[2] ▪ des infrastructures de transport générant des quantités importantes de GES et de pollution, notamment dans les secteurs industriels lourds.	▪ d'une reconnaissance claire de la valeur écologique des écosystèmes d'intérêt assurant leur protection, leur conservation et leur mise en valeur; ▪ d'une gestion intégrée des écosystèmes d'intérêt assurant une coordination entre le développement du territoire et leur protection et mise en valeur, une planification des quartiers réduisant les impacts sur ces derniers et une reconnaissance de leur valeur écologique; ▪ d'un réseau interconnecté et accessible d'espaces verts et bleus comprenant notamment le fleuve Saint-Laurent, les rivières Saint-Jacques et aux Pins, les ruisseaux et autres plans d'eau du territoire ainsi que les parcs, boisés, corridors forestiers et autres espaces verts se prolongeant au-delà des limites de l'agglomération. Ce réseau, intégré à la Trame verte et bleue du Grand Montréal, forme une interface dynamique entre les milieux de vie et les espaces naturels; ▪ d'un territoire, dont les grands écosystèmes d'intérêt (mont Saint-Bruno, les îles de Boucherville et les grands boisés, les corridors forestiers) sont protégés par une collectivité qui reconnaît la valeur de leurs attributs; ▪ de corridors écologiques unissant les grands écosystèmes d'intérêt du territoire (connectivité des ensembles) et de centres d'interprétation de la nature sensibilisant les différentes générations à leur importance; ▪ d'équipements et d'installations de gestion des matières résiduelles et des neiges usées lui permettant d'atteindre l'autonomie régionale; ▪ d'une gestion intégrée de l'eau assurant à tous une alimentation en eau potable de qualité, un traitement des eaux usées répondant aux normes, des plans de gestion des cours d'eau et des eaux de ruissellement adaptés aux changements climatiques en plus d'une accessibilité à des cours d'eau de qualité pour la pratique d'activités nautiques.

[1] CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de l'agglomération de Longueuil. 2013.
[2] VILLE DE LONGUEUIL. Pour une agglomération mobile et durable : Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil. 2013

3.3.1 OBJECTIF 1

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR D'ICI 2035 AU MOINS 20 % DU TERRITOIRE À DES FINS D'ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT

3.310 Le PMAD a l'ambitieux objectif de protéger et de mettre en valeur au moins 17 % du territoire du Grand Montréal à des fins d'espaces naturels et d'écosystèmes d'intérêt. Dans la continuité de cet objectif collectif, le premier objectif de la présente orientation vise la protection d'au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt d'ici 2035.

3.311 **Encadré 4**

MILIEU NATUREL ET ÉCOSYSTÈME D'INTÉRÊT

Dans un environnement urbanisé comme celui de l'agglomération de Longueuil, les milieux naturels intouchés sont plutôt rares, voire inexistants et plusieurs ensembles naturels « humanisés » présentent des composantes écologiques intéressantes. Comme ces ensembles contribuent tous, à leur façon, à la composante environnementale du territoire, à la vie de la faune, de la flore et des humains, le Schéma préconise pour ces ensembles le terme « écosystème d'intérêt ». Les écosystèmes d'intérêt englobent donc une diversité de composantes à dominance écologique : boisés et corridors forestiers d'intérêt, cours d'eau et milieux humides, mais également certains ensembles humanisés tels les grands parcs urbains (à dominante naturelle) ou les corridors riverains. Ces espaces doivent toutefois représenter un intérêt écologique important (actuel ou futur) ou renfermer ou combiner plusieurs composantes exceptionnelles pour être reconnus comme écosystème d'intérêt.

3.3.1.1

Déterminer les écosystèmes d'intérêt confirmé

3.312 **UN PREMIER PLAN DE CONSERVATION ET DE GESTION DES MILIEUX NATURELS PRÉCURSEUR**

3.313 L'agglomération de Longueuil a été pionnière en matière d'identification, de protection et de mise en valeur de ses milieux naturels d'intérêt. En effet, la Ville de Longueuil[1] a adopté en 2005 un Plan de conservation et de gestion des milieux naturels qui a permis, notamment, l'identification des milieux naturels d'intérêt confirmé et à documenter de son territoire ainsi que des secteurs de conservation prioritaire devant être soustraits de tout développement (projets domiciliaires, notamment). De plus, pour certaines portions du territoire, le Plan incorporait la notion de « secteurs d'aménagement adapté », où des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) devaient être élaborés. Ces PPU, basés sur certains principes écologiques et de développement durable, visaient à délimiter les écosystèmes à protéger et à mettre en valeur. Pour conférer à ce Plan un aspect normatif, ses recommandations furent intégrées en 2005 au Schéma précédent (superficies bonifiées au fil des années) et des mesures concrètes de protection, dont la définition d'affectations du territoire, de fonctions autorisées compatibles et de dispositions encadrant l'abattage d'arbres et exigeant la réalisation d'inventaires et de planifications globales intégrées, ont été mises en place. Finalement, des démarches d'acquisition ont été réalisées ou entamées par les villes liées ou des organismes dédiés à la protection de l'environnement afin d'assurer la protection de ces milieux d'intérêt. Ce Plan est toujours en application sur l'ensemble du territoire. [2]

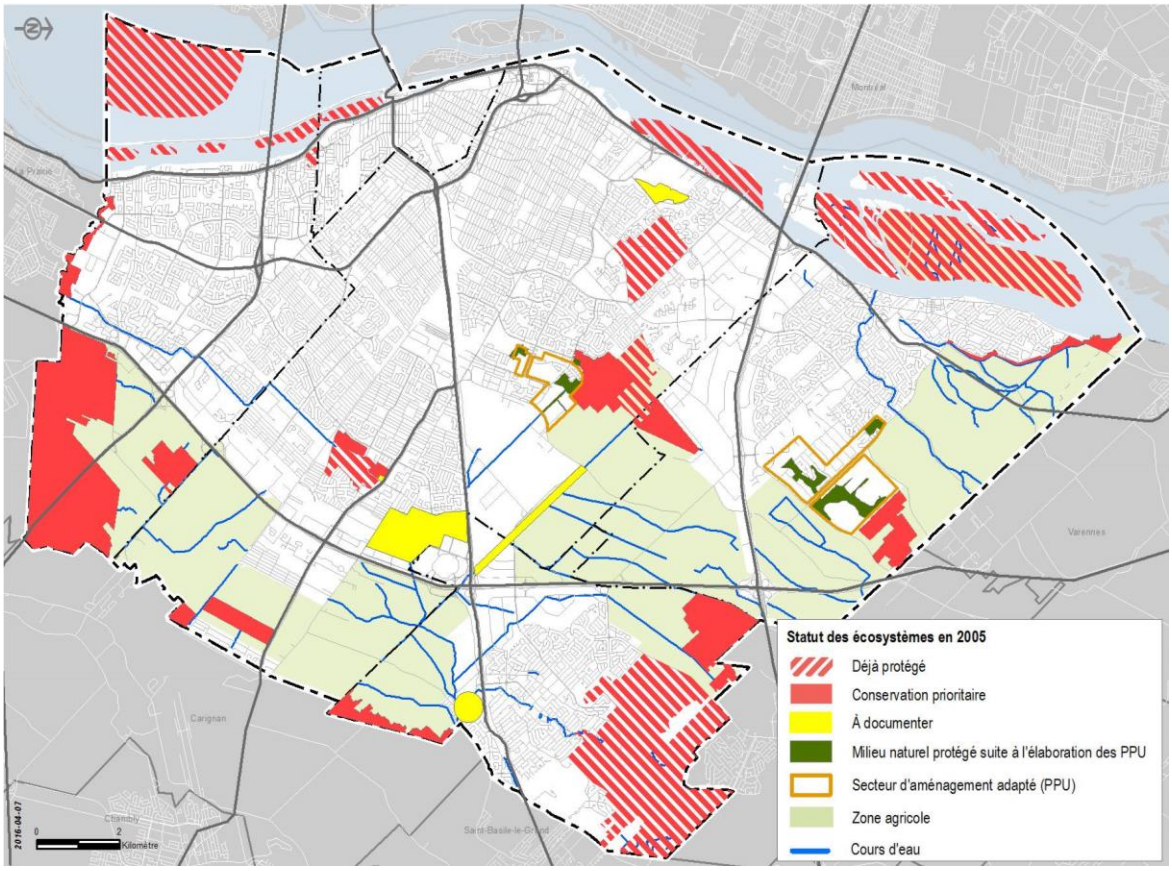
3.314 Lors de son adoption en mars 2005, le Plan identifiait près 4 785 ha d'écosystèmes d'intérêt confirmé, soit 14 % de l'agglomération, protégés et mis en valeur à ces fins. Les secteurs protégés au Plan d'origine sont illustrés à la carte 26. Ces milieux comprennent notamment des aires protégées, des parcs nationaux et des propriétés publiques (fédérale, provinciale ou municipale) ou appartenant à des organismes voués à la protection de l'environnement. Il est à noter que certains écosystèmes d'intérêt sont encore de propriété privée et ne sont protégés que par une grande affectation du territoire ou par des dispositions réglementaires en place.

---

1 Pendant la période des fusions municipales (2002-2006) alors que cette compétence relevait de la ville centrale. Les villes de Longueuil et de Saint-Bruno-de-Montarville étaient en processus d'élaboration de nouveaux plans en 2015.

2 Malgré la compétence des villes liées en la matière, ce Plan, adopté lors des fusions municipales, s'applique toujours sur le territoire, mais par chacune des villes liées, puisque aucune n'a encore adopté son propre plan depuis les défusions.

Carte 26 : Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005)



3.315

Encadré 5

LE PLAN DE CONSERVATION ET DE GESTION DES MILIEUX NATURELS DE LONGUEUIL (2005)

Aux premières heures de Longueuil fusionnée de 2002, le développement des nouveaux secteurs urbains fut rapidement compromis par une nouvelle problématique : la présence de milieux humides et d'espèces floristiques et fauniques à statut précaire, dont la rainette faux-grillon de l'Ouest.

Plusieurs lois et règlements, telle la Loi sur la qualité et l'environnement (LQE), encadrent le processus d'approbation lorsque des travaux ou projets de développement empiètent dans des milieux sensibles. La gestion à la pièce de telles demandes empêchant une vision globale de protection et de mise en valeur, les autorités provinciales compétentes ont informé la Ville de Longueuil que tant qu'un plan d'ensemble (de conservation et de gestion des milieux naturels) n'était pas déposé, aucune approbation à la pièce de demandes de modification/destruction de milieux humides ne serait donnée. En même temps, la conscience écologique de la population se manifestait et plusieurs réclamaient la protection de grands ensembles écologiques.

Afin d'assurer un développement optimal et durable de son territoire, la Ville de Longueuil élabora, en concertation avec le MDDELCC et des organismes du milieu, ce qui allait devenir Plan de conservation et de gestion des milieux naturels. Ce plan novateur, adopté le 15 mars 2005 et en lien avec la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* (adoptée le 12 juillet 2005), identifie les milieux naturels déjà protégés, les milieux de conservation prioritaire, les milieux à documenter ainsi que les secteurs d'aménagement adapté du territoire.

Les milieux naturels déjà protégés correspondent aux ensembles naturels déjà connus et bénéficiant d'un certain statut de protection (affectation, propriété gouvernementale ou locale, etc.) lors de l'adoption du Plan. Ils sont :

- les Parcs nationaux du Mont-Saint-Bruno et des Îles-de-Boucherville;
- les parcs Michel-Chartrand et de la Cité;
- le boisé agricole Du Tremblay (partie identifiée au Schéma de 1999 de l'ex-MRC de Champlain);
- l'ensemble fluvial composé notamment de la pointe du Marigot et de l'îlot de la Baronnie;
- les îlots de la Voie maritime;
- le marais et l'herbier de Brossard.

Les ensembles suivants ont été identifiés comme milieu naturel d'intérêt confirmé à des fins de conservation prioritaire :

- la tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville;
- les boisés agricoles Du Tremblay (ajouts), de Boucherville, de Brossard (2), de Saint-Bruno-de-Montarville et de Saint-Hubert (2);
- le secteur sud de la R-116 (limites précises à définir cependant) à Saint-Bruno-de-Montarville;
- le parc de la Cité (ajouts);
- les corridors riverains des rivières aux Pins et Saint-Jacques.

Le Plan identifie également des ensembles dont la valeur écologique était soupçonnée mais non confirmée, faute de caractérisation précise ou à jour. Une première catégorie d'ensembles correspond aux milieux dits « à documenter » que sont le canal Saint-Bruno (à l'est du boisé Du Tremblay), le boisé Fernand-Lafontaine ainsi que le secteur à planifier au sud des Promenades St-Bruno. Le Plan identifie aussi des « secteurs d'aménagement adapté » pour les portions du territoire appelées à se développer à court ou moyen terme et susceptibles de renfermer des ensembles écologiques de qualité. Dans ces secteurs, des PPU étaient exigés et ces derniers, élaborés en concertation avec le MDDELCC, intégraient des notions d'écologie et de développement durable. De telles planifications ont été exigées pour les secteurs Roland-Therrien (au sud du boisé Du Tremblay), Harmonie, du Boisé et du Terroir. Tous ces PPU ont été réalisés depuis et les ensembles naturels protégés ont été intégrés clairement à la planification locale (plan d'urbanisme et zonage) ainsi qu'au Schéma. Les milieux naturels protégés identifiés par ces PPU doivent être reconnus comme milieu de conservation prioritaire.

Dans les ensembles protégés, les interventions proposées doivent être réduites et viser avant tout la conservation, la protection et la mise en valeur de ces milieux naturels d'intérêt. Elles doivent être légères et tenir compte de la capacité de support du milieu (sentiers pédestres ou polyvalents, constructions légères (mirador, refuge, panneaux didactiques, aménagements fauniques, etc.)).

Ce Plan de conservation et de gestion des milieux naturels, novateur lors de son adoption, sert depuis aux échanges et négociations avec le MDDELCC lors des demandes d'autorisation déposées en vertu de la LQE. Même si depuis les défusions municipales de 2006 la compétence d'un tel plan relève des villes liées et non plus de l'organisme central, le plan de 2005 est encore en application sur l'ensemble de l'agglomération puisque aucun nouveau plan n'a encore été adopté par l'une des villes liées de l'agglomération (Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville étaient toutefois en processus d'élaboration de nouveaux plans en 2015).

Le MDDELCC considère toujours ce Plan comme la référence au niveau de l'agglomération et un minimum à appliquer lors de négociations. Selon ce ministère, tout nouveau Plan de conservation local devra minimalement intégrer les dispositions du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels adopté en 2005.

3.316 Depuis l'adoption de ce premier Plan de conservation et de gestion des milieux naturels, les superficies protégées identifiées régionalement n'ont cessé de croître. Qu'elles soient le résultat de planifications locales (espaces identifiés lors de la planification de nouveaux secteurs et qu'il a été convenu de protéger en concertation avec le MDDELCC par exemple) intégrées au Schéma antérieur ou d'une actualisation des espaces déterminés lors de l'élaboration du présent schéma (avril 2016), les superficies retenues sont passées à plus de 5 596 ha (18 % du territoire total de l'agglomération). Le défi pour les prochains 20 ans est de hausser ce seuil à 20 %, soit une hausse minimale d'environ 574 ha des superficies protégées[1].

3.3.1.2
Déterminer les nouveaux écosystèmes d'intérêt à protéger

3.317 Pour atteindre l'objectif de protéger au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt, une superficie additionnelle d'écosystèmes d'intérêt confirmé doit être identifiée. Pour y arriver, un inventaire et une caractérisation de l'ensemble des composantes non protégées du territoire sont de mise, et ce, préalablement à l'identification de tout nouvel ensemble d'intérêt.

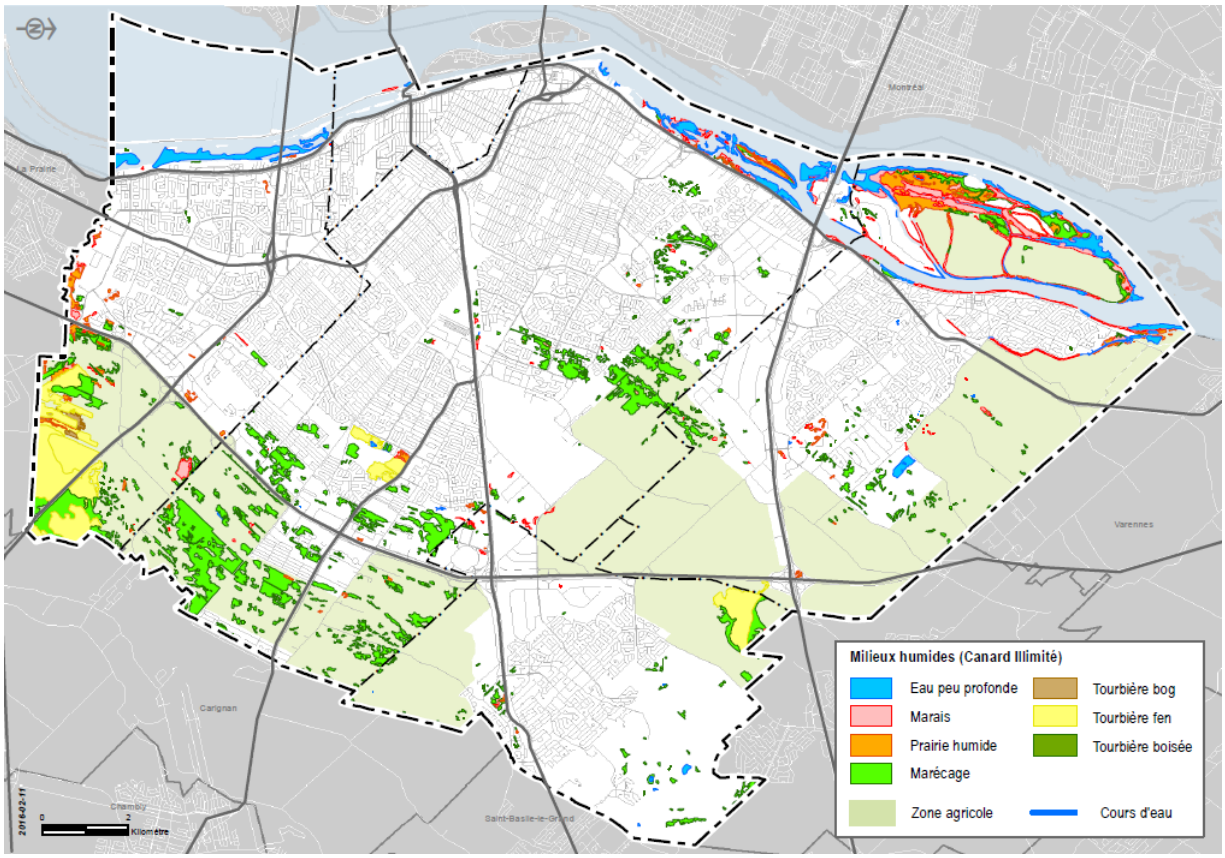
3.318 **MILIEUX HUMIDES**

3.319 Les milieux humides (marais, marécages, tourbières, etc.) sont des étendues de terre saturée d'eau ou inondée pendant une période assez longue pour que leur sol et végétation en soient modifiés et que la vie aquatique y soit favorisée. Ils constituent un habitat floristique et faunique dont la biodiversité est souvent supérieure à celle d'un cours d'eau ou d'un milieu terrestre. Ils jouent aussi un rôle dans l'approvisionnement des eaux souterraines en plus de servir de filtre et d'éponge régularisant le débit et le niveau des eaux de surface. Trop souvent ces milieux sont ignorés malgré leurs rôles essentiels au maintien de la vie et de la biodiversité.

[1] La caractérisation des ensembles naturels étant non complétée au moment de rédiger le Schéma, cette cible représente un minimum que se fixe l'agglomération. Lorsque les villes liées auront adopté de nouveaux plans de conservation, cette cible sera ajustée, le cas échéant.

3.320 Les milieux humides identifiés à la carte 27 proviennent de l'inventaire réalisé par Canards illimités Canada et par le MDDELCC en 2010, lui-même basé sur une photo-interprétation des images stéréoscopiques 2007 du Grand Montréal. Cet inventaire illustre les milieux humides de 0,3 ha et plus, qu'il répartit en 9 catégories, soit eau peu profonde, marais, prairie humide, marécage, tourbières ombrotrophes (bogs), minérotrophes (fen) ou boisées, complexe de milieux humides et eau libre. Dans le cadre de l'élaboration du présent Schéma, ces données ont été actualisées par le retrait des milieux humides disparus depuis 2007 ou ayant fait l'objet de certificats d'autorisation du MDDELCC, mais dont les travaux sont sur le point de débuter. Cette représentation est donnée à titre informatif et vise, notamment, à identifier les secteurs où une intervention est susceptible d'être assujettie à l'application des lois et règlements applicables et à sensibiliser les planificateurs à la présence potentielle de milieux humides. Toute planification ou action affectant un tel milieu devra être basée sur une caractérisation plus précise des milieux humides en place et respecter les dispositions de ces lois et règlements.

Carte 27 : Milieux humides de 0,3 ha et plus de l'agglomération

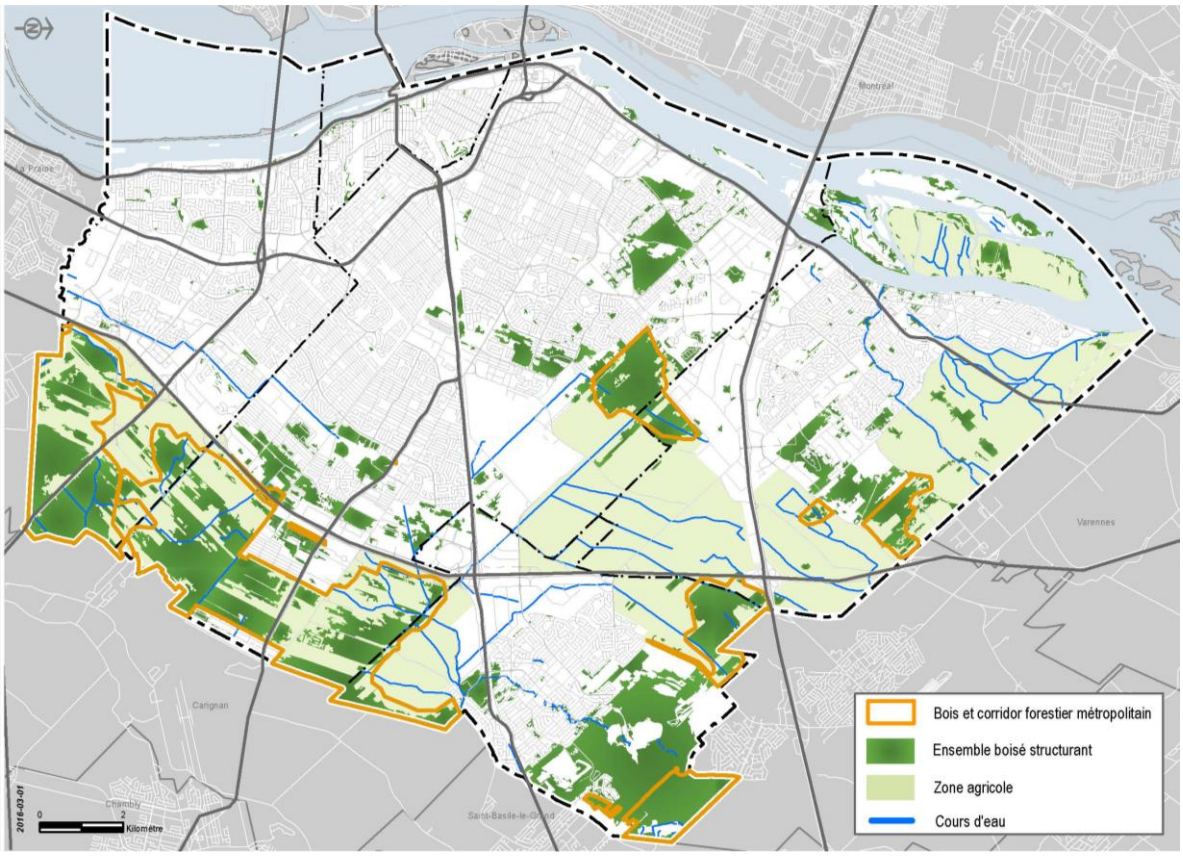


3.321 **MILIEUX BOISÉS**

3.322 Les boisés jouent également un rôle écologique important. Ils collaborent notamment à améliorer la qualité de vie de la population en réduisant l'impact des îlots de chaleur urbains, en filtrant l'air que nous respirons, en composant les paysages identitaires du territoire et en constituant des milieux de vie pour la faune et la flore.

3.323 La carte 28 identifie les bois et corridors forestiers métropolitains illustrés au PMAD ainsi que les principaux ensembles boisés du territoire. Les données relatives aux ensembles boisés urbains ont été mises à jour par un inventaire du couvert forestier réalisé à partir de l'orthophoto 2011 et en tenant compte des secteurs construits depuis 2009, des planifications d'ensemble réalisées conformément aux dispositions applicables (tels les secteurs d'aménagement adapté du Schéma précédent) ou des secteurs ayant déjà fait l'objet d'ententes de principe ou de compensation, mais dont les travaux n'ont pas encore débuté. Cette représentation est donnée à titre informatif. Toute planification ou action relative à la présence de boisés devra être basée sur un inventaire et une caractérisation plus précise du couvert forestier en place.

Carte 28 : Bois et corridors forestiers métropolitains et principaux ensembles boisés de l'agglomération



3.324 **ESPÈCES MENACÉES OU VULNÉRABLES**

3.325 Le MDDELCC a réalisé une étude répertoriant les espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être désignées en vertu de lois et règlements du gouvernement à cet effet. Plus de 30 sites supportant ces espèces, dont la rainette faux-grillon de l'Ouest, ont été repérés dans l'agglomération mais, compte tenu de la précarité des espèces, leur emplacement doit être gardé confidentiel. Les villes liées devront également en tenir compte. Des plans pour le rétablissement de cette rainette ont été élaborés ou sont en cours d'élaboration sur le territoire.

3.326 **NOUVEAUX PLANS DE CONSERVATION**

3.327 Certaines villes liées sont en voie d'adopter de nouveaux plans de conservation de leurs milieux naturels. À son critère 3.1.4, le PMAD demande à l'agglomération de Longueuil d'exiger de ses villes liées l'élaboration de plans de conservation des milieux humides inspirés notamment de la démarche réalisée en 2005 par Longueuil et du Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides proposé par le MDDELCC. Puisque le Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil est encore en application sur l'ensemble du territoire, aucune exigence en ce sens n'est requise pour le moment étant donné que la démarche et les actions en place au sein de l'agglomération ont été reconnues par la CMM. Toutefois, advenant une modification par les villes liées du plan actuel ou de la volonté d'une ville liée de se doter de son propre Plan de conservation, les inventaires des milieux humides et des boisés, incluant les limites des bois et corridors forestiers métropolitains, ainsi que les conclusions des études répertoriant les espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être désignées en vertu de lois et règlements du gouvernement à cet effet présentés précédemment devront être pris en considération. De plus, tout nouveau plan devra, à moins d'ententes particulières avec le ou les ministères responsables, intégrer les dispositions du *Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil* adopté en 2005.

3.328 Tout nouveau plan de conservation devra intégrer les notions de connectivité décrites au moyen de mise en œuvre 3.3.1.3.

3.329 **ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT DU TERRITOIRE**

3.330 Les cartes 27 et 28 identifient l'ensemble des composantes naturelles (milieux humides et superficies boisées) du territoire, dont certaines sont déjà protégées. En raison de leur superficie ou de leur caractère exceptionnel, des composantes identifiées à ces plans peuvent d'ores et déjà être considérées comme écosystèmes d'intérêt confirmé. Si l'ensemble de ces composantes ne sont pas actuellement reconnues d'intérêt et protégées, une proportion de ces dernières le sera potentiellement d'ici 2035 à la suite d'une caractérisation plus précise des milieux à documenter.

3.331 Le tableau 30 et la carte 29 identifient plus de 5 596 ha, soit 18 % de la superficie totale de l'agglomération, protégés et mis en valeur à des fins d'écosystèmes d'intérêt confirmé. Comme pour le fleuve Saint-Laurent, les corridors riverains du territoire (Saint-Jacques, aux Pins, Sabrevois, Daigneault, etc.) représentent également (les plus petits n'étant pas tous comptabilisés cependant) des espaces de protection non négligeables puisque les dispositions applicables aux rives, au littoral et aux plaines inondables leur confèrent un certain statut de protection. Même s'ils présentent actuellement un caractère naturel variable tout au long de leurs parcours, les corridors riverains Daigneault et Sabrevois ont également été intégrés aux écosystèmes d'intérêt confirmé compte tenu de la présence d'un cours d'eau, de leur localisation en milieu urbain, de leur statut municipal (emprise de propriété publique) et, surtout, de leur potentiel, par l'entremise d'interventions en génie végétal notamment, de devenir de véritables corridors naturels en milieu urbain. Lorsque la caractérisation des autres cours d'eau du territoire ou que la délimitation de nouvelles plaines inondables seront complétées ou connues, les superficies correspondantes pourront s'ajouter à celles déjà identifiées. La présente section sera donc appelée à être bonifiée au fil des caractérisations environnementales réalisées par les villes liées et de l'identification de nouveaux milieux d'exception.

3.332 La carte 29 illustre également les milieux à documenter. C'est dans ces derniers, ainsi que dans les bois et corridors forestiers métropolitains que devront être puisés les 574 ha manquant à l'atteinte du présent objectif.

3.333 Par sa portée régionale, le Schéma n'identifie que les écosystèmes d'intérêt structurants, soit généralement ceux d'au moins 1 ha ou présentant des caractéristiques écologiques exceptionnelles. Ainsi, le bilan global de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt de l'ensemble des villes liées est forcément supérieur à celui décrit au tableau 31 puisque des ensembles de plus petites dimensions, dits d'intérêt local, inscrits aux outils de planification et de réglementation locaux, ne le sont pas nécessairement au Schéma. Dans le suivi de l'atteinte de cet objectif, l'agglomération prendra en considération ces écosystèmes d'intérêt locaux.

Tableau 30 : Écosystèmes d'intérêt confirmé de l'agglomération

	LOCALISATION	TYPE	STATUT DE PROTECTION[1]	SUPERFICIE (HA)
Îles-de-Boucherville[2] ***(1)***	Boucherville	Parc national	Aire protégée (partie) Propriété gouvernementale	1 064
Boisé Pierre-Dansereau (portion agricole) ***(2)***	Boucherville	Boisé/corridor forestier métropolitain	Propriété municipale (partie) Affectation	128
Boisé Touraine ***(3)***	Boucherville	Boisé/corridor forestier métropolitain	Propriété municipale (partie) Affectation	23
Corridor forestier agricole de Boucherville ***(4)***	Boucherville	Milieu régional	Aire protégée (partie) Affectation	60
Boisés Pierre-Dansereau (portion non agricole) ***(5)*** et des secteurs Harmonie ***(6)*** et Du Boisé ***(7)***	Boucherville	Milieu régional	Propriété municipale	105
Rivière aux Pins ***(8)***	Boucherville	Milieu régional	Propriété municipale (partie) Aire protégée (partie) Affectation	89
Rivière Sabrevois ***(9)***	Boucherville	Corridor riverain	Propriété municipale	17
Boisé Du Tremblay ***(10)***	Boucherville	Boisé/corridor forestier métropolitain	Aire protégée (partie) Propriété municipale (partie) Affectation	126
Tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville ***(11)***	Boucherville	Boisé/corridor forestier métropolitain	Aire protégée (partie) Propriété gouvernementale Affectation	19
			Superficie protégée	**1 631**
		Bilan pour la Ville de Boucherville	**Superficie municipale[4]**	**8 092**
			% protégée	**20 %**
Aire de concentration d'oiseaux aquatiques ***(12)***	Brossard	Espace fluvial	Aire protégée Affectation	480
Bois de Brossard ***(13)***	Brossard	Boisé/corridor forestier métropolitain	Aire protégée (partie) Propriété municipale (partie) Propriété gouvernementale (partie) Affectation	891
Boisé Grande Allée ***(14)***	Brossard	Boisé/corridor forestier métropolitain	Affectation	83
Marais de Brossard ***(15)***	Brossard	Milieu régional	Propriété municipale	1
Rivière Saint-Jacques ***(16)***	Brossard	Milieu régional	Propriété municipale (partie) Propriété gouvernementale (partie) Affectation	62
Ruisseau Daigneault ***(17)***	Brossard	Corridor riverain	Propriété municipale	21
Îlots de la Voie maritime, incluant l'Île de la Couvée ***(18)***	Brossard	Milieu régional	Aire protégée (partie) Propriété gouvernementale	16
Boisé des Sansonnets ***(19)***	Brossard	Milieu régional	Propriété municipale	6
Digue de la Voie maritime ***(20)***	Brossard	Milieu régional	Propriété gouvernementale	30
			Superficie protégée	**1 590**
		Bilan pour la Ville de Brossard	**Superficie municipale[4]**	**5 212**
			% protégée	**31 %**

	LOCALISATION	TYPE	STATUT DE PROTECTION[1]	SUPERFICIE (HA)
Île Charron ***(21)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété gouvernementale	23
Boisé Du Tremblay ***(22)***	Longueuil	Boisé/corridor forestier métropolitain Milieu régional	Aire protégée (partie) *en processus* Propriété municipale (partie) Affectation	266
Boisé de Saint-Hubert/R-112 ***(23)***	Longueuil	Boisé/corridor forestier métropolitain	Propriété municipale (partie) Affectation	67
Boisé de Saint-Hubert/Route verte ***(24)***	Longueuil	Boisé/corridor forestier métropolitain	Propriété municipale (partie) Affectation	19
Parc Michel-Chartrand ***(25)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	166
Parc de la Cité ***(26)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	109
Boisé Fonrouge ***(27)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale (partie) Affectation	8
Marais Darveau ***(28)***	Longueuil	Milieu régional	Affectation	6
Boisé du Terroir ***(29)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	10
Îlot de la Baronnie et espace fluvial ***(30)***	Longueuil	Milieu régional	Aire protégée Propriété gouvernementale	347
Pointe Le Marigot ***(31)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	9
Parc Marie-Victorin ***(32)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	8
Boisé Faubourg Cousineau ***(33)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	10
Marais Pacific ***(34)***	Longueuil	Milieu régional	Propriété municipale	3
Ruisseau Daigneault excluant plaine Litchfield ***(35)***	Longueuil	Corridor riverain	Propriété municipale	6
		Bilan pour la Ville de Longueuil	**Superficie protégée** **Superficie municipale[4]** **% protégée**	**1 057** **12 269** **9 %**
Parc national du Mont-Saint-Bruno[3] ***(36)***	Saint-Bruno-de-Montarville	Parc national Milieu régional	Aire protégée (partie) Propriété gouvernementale (partie)	1 029
Tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville ***(37)***	Saint-Bruno-de-Montarville	Boisé/corridor forestier métropolitain Parc national (part.)	Aire protégée (partie) Propriété gouvernementale (partie) Affectation	212
Boisé de Saint-Bruno/Carignan ***(38)***	Saint-Bruno-de-Montarville	Boisé/corridor forestier métropolitain	Affectation	88
Country Club Mont-Bruno ***(39)***	Saint-Bruno-de-Montarville	Milieu régional	Affectation	73
Ruisseau Massé ***(40)***	Saint-Bruno-de-Montarville	Corridor riverain	Affectation	5
		Bilan pour la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville	**Superficie protégée** **Superficie municipale[4]** **% protégée**	**1 407** **4 318** **33 %**

	LOCALISATION	TYPE	STATUT DE PROTECTION[1]	SUPERFICIE (HA)
Îlots de la Voie maritime ***(41)***	Saint-Lambert	Milieu régional	Propriété gouvernementale	7
Digue de la Voie maritime ***(42)***	Saint-Lambert	Milieu régional	Propriété gouvernementale	10
			Superficie protégée	**17**
		Bilan pour la Ville de Saint-Lambert	**Superficie municipale[4]**	**1 003**
			% protégée	**2 %**
			Superficie protégée	**5 702**
			Superficie totale de l'agglomération[4]	**30 894**
			% protégée	**18 %**

Note

Le terme *propriété municipale* peut aussi inclure un Organisme à but non lucratif (OBNL) de conservation.

1 Le statut de protection précise le cadre légal assurant la préservation de cet écosystème. Ainsi, en ordre décroissant de protection, les statuts proposés sont l'aire protégée, la propriété gouvernementale (Parc national, propriété fédérale, provinciale ou municipale) et l'affectation. Le statut « Affectation » indique que l'écosystème est de propriété privée et seule l'affectation encadre, avec ses limitations, sa protection.

2 Excluant les aires occupées par l'agriculture (2018), mais incluant celle des Grandes Battures Thalandier et l'espace fluvial désigné comme aire protégée.

3 Excluant les aires occupées par la carrière, le centre de ski et les résidences privées implantées à l'intérieur des limites du Parc ainsi que le secteur compris aux limites de Sainte-Julie (Défense nationale).

4 *Les superficies des entités inscrites au Répertoire des municipalités*, MAMROT, novembre 2013 (incluant le fleuve).

CA-2019-294, art. 2, par. 2°

CARTE 29

Écosystèmes d'intérêt confirmé et milieux à documenter

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

CA-2019-294, art. 2, par. 52

Voir encadré

Montréal

Saint-Lambert

Longueuil

Boucherville

Varennes

Sainte-Julie

Saint-Bruno-de-Montarville

Saint-Basile-le-Grand

La Prairie

Brossard

Rome

Matte

Quartier

Grande Allée

Moïse-Vincent

Gaétan-Boucher

Tascheteau

Cousineau

Roland-Therrien

Vauquelin

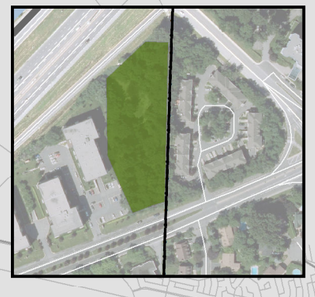
Savane

Clairevue

De Montarville

Touraine

Encadré : Marais de Brossard



0 0,75 1,5 3

Kilomètres

2018-12-04

Statut

- 1 Écosystème d'intérêt confirmé
- Milieu à documenter
- Aire protégée (MDDELCC)
- Bois ou corridor forestier métropolitain
- Milieu de conservation prioritaire
- Cours d'eau
- Zone agricole

\\ville.longueuil.qc.ca\Public\PTE\AAET\AET_Service\20_Territoire\20_500_CARTO\20_550_SID_PU_RCI\20_551_SAD\2 - MODIFICATIONS\CA-2019-294

3.3.1.3
Assurer la connectivité des écosystèmes d'intérêt du territoire

3.334 Une première lecture de la carte 29 montre que la majorité des écosystèmes d'intérêt identifiés sont isolés les uns des autres. Bien que la zone agricole assure une certaine connectivité entre les écosystèmes d'intérêt situés en zone verte, des barrières physiques (autoroutes, développement urbain, etc.) ou une trop grande distance entre des ensembles voisins limitent les échanges (migration) pour la faune et la flore. À cet effet, un réseau de corridors fauniques assurant une connectivité entre les différents écosystèmes d'intérêt doit être planifié et mis en place.

3.335 La connectivité entre les écosystèmes d'intérêt permet notamment d'augmenter la variété des espèces floristiques indigènes, d'améliorer la qualité des cours d'eau visés, de contribuer à la préservation du couvert forestier, de contribuer au maintien de la biodiversité, de mitiger les effets de l'homogénéité biologique, de limiter les effets des changements climatiques, d'assurer une meilleure résilience des différentes espèces aux changements environnementaux et de maintenir les écosystèmes et des services écologiques.

3.336 Plusieurs composantes territoriales peuvent être mises à profit pour assurer cette connectivité entre les écosystèmes d'intérêt confirmé de l'agglomération : cours d'eau, bandes riveraines, plaines inondables, golfs, grands parcs, zone agricole, Route verte, corridors de transport d'énergie, etc. Puisque le ruisseau Massé et ses ramifications drainent une portion importante de l'agglomération, ce dernier doit être priorisé dans la planification et la mise en place de ces corridors fauniques. De par l'importance de son bassin versant, le ruisseau Massé et ses tributaires seront appelés à jouer un rôle central dans cette connectivité des ensembles naturels de l'agglomération. Le Corridor forestier du mont Saint-Bruno sera également appelé à jouer un rôle indéniable pour assurer la connectivité entre les ensembles écologiques du bois de Brossard et du mont Saint-Bruno. Pour ce, la planification de la remise en culture de cette portion de la zone agricole doit également être pensée en fonction de cet objectif.

3.337 Des actions en ce sens ont déjà été initiées sur le territoire. Prenons, par exemple, les ensembles Pointe du Marigot/parc Michel-Chartrand/golf/boisé Du Tremblay/zone agricole à Longueuil, bois de Brossard/rivière Saint-Jacques à Brossard ou boisés de Boucherville/du Terroir/zone agricole à Boucherville. De plus, pour assurer la connectivité entre le boisé Du Tremblay et le parc Michel-Chartrand (par le terrain de golf), un corridor faunique d'une largeur de 75 m a été prévu, entre le boisé Du Tremblay et le golf du Parcours du Cerf, par le Schéma précédent et intégré depuis à la réglementation municipale de Longueuil. Une attention particulière devra être accordée aux barrières physiques du territoire : autoroutes, chemins de fer, développement urbain hermétique, etc.

3.338 Si ces corridors doivent permettre prioritairement les échanges écologiques, la variable récréative, adaptée à la capacité de support des milieux traversés, ne doit pas pour autant être mise de côté. Cet aspect est abordé de manière plus précise à l'objectif 5 de l'orientation 1.

3.339 Puisque des composantes maîtresses du réseau d'écosystèmes d'intérêt nécessitent une caractérisation préalablement à la confirmation de leur statut, le Schéma propose, dans un premier temps, l'identification des écosystèmes d'intérêt confirmé et la caractérisation des milieux à documenter. Une fois cette caractérisation complétée, les démarches de planification et de mise en place d'une véritable trame assurant une connectivité entre les écosystèmes d'intérêt confirmé du territoire et ceux des municipalités voisines, pourront alors débuter. Cette seconde phase, qui se fera notamment lors de l'élaboration des nouveaux plans de conservation par les villes liées et par une concertation de l'agglomération avec les villes liées et les territoires limitrophes, est identifiée au plan d'action du Schéma.

3.3.1.4
Définir des moyens de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt

3.340 Outre leur identification sur une carte, le Schéma propose des mesures concrètes pour assurer la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt confirmé et des milieux à documenter :

- définition de grandes affectations du territoire précisant des fonctions autorisées et des critères de compatibilité tenant compte des caractéristiques des écosystèmes et de leur capacité de support;
- intégration de dispositions réglementaires contrôlant l'abattage d'arbres et l'implantation de constructions, d'équipements et d'aménagements dans les écosystèmes d'intérêt confirmé et les milieux à documenter;
- intégration de dispositions réglementaires applicables aux rives, au littoral et aux plaines inondables des plans et cours d'eau;
- obligation de caractériser et d'élaborer des planifications d'ensemble préalablement à toute intervention dans les milieux à documenter.

3.341 **PROTECTION DES MILIEUX HUMIDES ET DES PLANS ET COURS D'EAU**

3.342 Divers règlements et lois protègent déjà les milieux humides en y encadrant les interventions permises. De plus, le Schéma identifie les écosystèmes d'intérêt confirmé et les milieux à documenter du territoire. Pour ces raisons, il ne propose pas de mesures de protection et de contrôle supplémentaires pour ces derniers. Les moyens et actions visant la protection et la mise en valeur des plans et cours d'eau sont définis à l'objectif 2 de la présente orientation.

3.343 **PROTECTION DES AIRES BOISÉES**

3.344 ***Bois et corridors forestiers métropolitains et écosystèmes d'intérêt confirmé***

3.345 Pour les aires boisées situées dans les bois et corridors forestiers métropolitains ainsi que dans les écosystèmes d'intérêt confirmé identifiés à la carte 29, la coupe d'arbres est contrôlée selon les dispositions réglementaires précisées à l'article 5.5.6.1 du document complémentaire.

3.346 ***Milieux à documenter***

3.347 Des aires boisées illustrées à la carte 29 sont considérées milieux à documenter puisqu'elles n'ont pas fait l'objet d'une caractérisation complète et détaillée permettant de confirmer leur statut ou leur délimitation précise. Le présent objectif de protection de cette orientation doit être mis en relation avec les objectifs des autres orientations du Schéma telle que l'optimisation du territoire urbain (différentes sphères du développement durable). Cependant, afin d'assurer le maintien de ces aires boisées (et, par le fait même, de certains écosystèmes potentiels, le cas échéant), à court terme, soit jusqu'à la détermination de leur statut définitif, une mesure de protection transitoire est proposée pour ces milieux à documenter. Ainsi, la coupe d'arbres y sera encadrée au moyen de dispositions réglementaires (les mêmes que pour les écosystèmes d'intérêt confirmé) précisées à l'article 5.5.6.1 du document complémentaire, et ce, jusqu'à ce qu'une caractérisation complète des composantes environnementales soit réalisée et qu'une planification d'ensemble soit élaborée afin d'identifier les écosystèmes d'intérêt requérant officiellement un statut de protection. Les composantes retenues seront alors ajoutées aux écosystèmes d'intérêt confirmé, avec les dispositions réglementaires et les grandes affectations du territoire associées. Les composantes non retenues pourront alors être mises en valeur, conformément aux grandes affectations du territoire proposées.

3.348 **MISE EN VALEUR DES ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT ET INTÉGRATION À LA TRAME VERTE ET BLEUE DU GRAND MONTRÉAL**

3.349 Les efforts de protection et de mise en valeur des écosystèmes d'intérêt entrepris par les différents organismes publics et privés visent notamment à protéger des écosystèmes exceptionnels et à mettre en valeur ceux qui peuvent le devenir afin qu'ils profitent à la collectivité.

3.350 Certains écosystèmes d'intérêt sont déjà mis en valeur et sont actuellement accessibles à la population. Des aménagements et des activités, qui tiennent compte de leur capacité de support, y sont proposés. Mentionnons les parcs-nature Michel-Chartrand et de la Cité, le Centre de plein air de Brossard, les rivières Saint-Jacques ou aux Pins, la digue de la Voie maritime ou les Parcs nationaux du Mont-Saint-Bruno et des Îles-de-Boucherville. Ces milieux sont et doivent demeurer au cœur de la vie de la collectivité.

3.351 Les grands écosystèmes d'intérêt du territoire sont des composantes maîtresses de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Tel que décrit avec plus de précisions au concept récréotouristique du cinquième objectif de l'orientation 1, ces écosystèmes doivent également être reliés entre eux par un réseau récréatif structurant régional et métropolitain composé notamment des deux axes de la Route verte, de la Route bleue et du futur Sentier cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire. Les axes de connectivité cités précédemment pourront être mis à contribution, le cas échéant.

3.352 **OUTILS DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES ÉCOSYSTÈMES D'INTÉRÊT**

3.353 Si l'objectif d'identifier au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt semble atteignable d'ici 2035, leurs protection et mise en valeur représentent cependant un défi pour les villes liées et une tâche difficile, voire impossible, sans un certain contrôle foncier. L'acquisition publique semble être le moyen le plus efficace pour atteindre ce but. Elle n'est cependant pas toujours réalisable ou requise. D'autres options d'intendance privée sont possibles : signature d'ententes ou de servitudes écologiques, création de fiducies, etc.

3.354 Compte tenu des superficies concernées et du contexte urbain de l'agglomération, l'acquisition de vastes écosystèmes d'intérêt, propriétés souvent acquises par le secteur privé pour un développement rendu impossible, nécessite des investissements importants. Les ressources financières publiques limitées sont souvent un frein à l'atteinte du contrôle foncier public des écosystèmes d'intérêt. Malgré tout, diverses actions ont été prises sur le territoire. Citons, par exemple, la Ville de Boucherville, qui, par l'entremise d'acquisitions, de cessions, d'échanges ou de dons, est devenue propriétaire d'importants écosystèmes d'intérêt dans les secteurs urbains Harmonie, du Boisé et du Terroir et dans le boisé agricole de Boucherville. Finalement, de concert avec Nature-Action Québec, elle est en voie de devenir propriétaire de l'ensemble de sa portion du boisé Du Tremblay. Les villes de Brossard et de Longueuil travaillent également avec Nature-Action Québec pour acquérir ou agir comme négociateur afin d'obtenir les propriétés privées des écosystèmes d'intérêt confirmé des boisés de Brossard et Du Tremblay. Il faut préciser que ces acquisitions sont rendues possibles grâce, notamment, à des partenaires privés, à la CMM et au soutien financier des villes liées.

3.355 Divers outils ou aides financiers existent pour faciliter l'acquisition d'écosystèmes d'intérêt. La Ville de Longueuil a créé un fonds réservé à l'acquisition et à la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt de son territoire. Ce fonds est alimenté, entre autres, par les sommes versées par des promoteurs devant compenser, à même ceux de propriété municipale, la destruction de milieux. La CMM a mis en place un fonds dédié à l'acquisition de certains ensembles de portée métropolitaine. Ce fonds ne vise malheureusement pas l'ensemble des écosystèmes d'intérêt de l'agglomération. La LAU prévoit[1] que les opérations cadastrales doivent se solder par une cession à la municipalité d'une superficie (ou une somme équivalente) ne devant pas excéder 10 % pour fins de parc, espace vert ou milieu. Le recours à cet outil pour l'acquisition d'écosystèmes d'intérêt n'est pas toujours possible, car les besoins des municipalités en nouveaux parcs et espaces verts et en entretien sont souvent trop importants pour qu'elles allouent ces sommes à d'autres fins. Une modification de la LAU visant à porter à 15 % cette superficie, dont les 5 % supplémentaires pourraient servir à un fonds dédié aux écosystèmes d'intérêt (milieux humides), pourrait aider les municipalités à acquérir de tels milieux.

3.356 Pour assurer la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt du territoire, l'agglomération de Longueuil souhaite :

- que la CMM maintienne son fonds dédié à l'acquisition des boisés et corridors forestiers métropolitains et rende également admissibles à une telle aide financière, l'ensemble des écosystèmes d'intérêt confirmé illustrés à la carte 29;

[1] Article 117.4.

- que le gouvernement du Québec modifie la LAU afin de porter à 15 % la superficie ou la valeur devant être cédée lors d'une opération cadastrale, dont une proportion d'au moins 5 % devrait spécifiquement être dédiée à l'acquisition, à l'aménagement ou à la mise en valeur d'écosystèmes d'intérêt (milieux humides);
- que les gouvernements promeuvent davantage les dons écologiques ou les fiducies foncières;
- que les villes liées continuent le travail amorcé de protection (acquisition, servitudes, ententes, etc.) des écosystèmes d'intérêt, en priorisant ceux d'intérêt confirmé;
- qu'un statut de conservation Union internationale pour la conservation de la nature (UICN)[1] soit associé à chaque écosystème d'intérêt protégé.

3.357

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.3.1, 5.5.6.1 et 5.6.6.2

3.3.2 OBJECTIF 2

S'ADAPTER AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES TOUT EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DE L'AGGLOMÉRATION

3.358 L'agglomération de Longueuil et ses villes liées feront face à un nouveau défi de taille au cours des prochaines décennies : comment s'adapter aux changements climatiques générés par le réchauffement de la planète. Ces changements auront une incidence directe sur les écosystèmes (faune, flore, biodiversité, etc.), l'agriculture, la qualité et la disponibilité de l'eau ainsi que sur la fréquence des vagues de chaleur et d'ondes de tempête, par exemple. Si plusieurs actions prises ou suggérées au présent Schéma visent à atténuer directement ou indirectement ce réchauffement, l'adoption de mesures d'adaptation est essentielle pour permettre à l'agglomération d'être plus résiliente face aux changements climatiques, c'est-à-dire capable de réagir et de se réorganiser en prévoyant les mesures nécessaires pour en minimiser les impacts.

3.359 La lutte aux changements climatiques et l'adaptation à ces derniers ne peuvent se faire par des interventions en silo. Ainsi, la présente orientation propose des objectifs et des moyens de mise en œuvre directement en lien avec cette thématique (préservation des écosystèmes d'intérêt à l'objectif 3.3.1, lutte aux îlots de chaleur et amélioration de la biodiversité au présent objectif, gestion des eaux de ruissellement à l'objectif 3.3.3, notamment). Pris dans leur ensemble, ces éléments constituent un premier pas vers une démarche commune d'adaptation aux changements climatiques. L'agglomération de Montréal a adopté, en novembre 2015, un Plan d'adaptation aux changements climatiques[2] qui propose une stratégie visant à limiter les conséquences négatives des bouleversements climatiques. Ce Plan expose les défis d'adaptation auxquels l'agglomération est confrontée et suggère une série de mesures se déclinant en plusieurs actions visant à favoriser l'adaptation des infrastructures et de l'écosystème urbain aux changements climatiques. Les villes liées sont invitées à consulter ce document et à s'en inspirer.

3.3.2.1

Bonifier la biodiversité et la qualité de l'écosystème urbain

3.360 Dans un milieu urbanisé, la population est appelée à subir certaines contraintes liées notamment à l'aménagement du territoire, aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique et lumineuse. Les questions environnementales associées aux plans et cours d'eau faisant l'objet d'un objectif spécifique de la présente orientation, ce moyen de mise en œuvre traite spécifiquement de la foresterie urbaine, des îlots de chaleur, de la qualité de l'air et de la pollution lumineuse.

---

1 UNION INTERNATIONALE POUR LA CONSERVATION DE LA NATURE (www.iucn.org), mars 2015.

2 AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL, Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020 – Les mesures d'adaptation, 2015.

3.361 **FORESTERIE URBAINE**

3.362 La foresterie urbaine se définit comme la planification, la conservation et la gestion des arbres et de la végétation en milieu urbain pour ses contributions présentes et futures au bien-être physiologique, sociologique et économique. La fonction de l'arbre et de la végétation en milieu urbain va bien au-delà de sa simple valeur esthétique. Ils offrent de nombreux services écologiques de régulation (rétention des eaux pluviales, notamment), servent d'abri pour la faune, contribuent à la qualité de l'air et influencent la température, la vitesse du vent et l'humidité. Ils jouent un rôle primordial tant pour la qualité de vie des citoyens que pour l'équilibre écologique d'une région.

3.363 Quoique variable sur l'ensemble du territoire, le concept de foresterie urbaine est déjà implanté dans l'agglomération. Citons, par exemple les dispositions réglementaires encadrant l'aménagement paysager des sites, les plantations publiques d'arbres et végétales le long des voies de circulation et dans les parcs et espaces verts, les acquisitions d'écosystèmes d'intérêt, les dons d'arbres à la population, les campagnes de sensibilisation et d'éducation ou le contrôle de l'abattage des arbres. Des politiques de l'arbre sont également en cours d'élaboration sur le territoire. Cependant, une attention accrue au maintien du couvert forestier en place lors de la réalisation de projets de développement et dans les secteurs établis est demandée aux villes liées.

3.364 L'arbre urbain subit d'énormes stress : minéralisation du sol, émondage excessif, blessures lors des opérations de déneigement, piétinement du sol, chaleur, etc. En plus de ces facteurs, la monoculture souvent employée rend les arbres urbains vulnérables à la maladie et aux espèces exotiques envahissantes, réduisant ainsi le potentiel d'adaptation et de résilience de l'écosystème urbain aux changements climatiques. Pensons uniquement à la maladie hollandaise de l'orme d'Amérique ou à l'agrile du frêne. Une plus grande attention doit donc être portée à l'arbre urbain en ce qui a trait aux interventions qui ont lieu à proximité et au choix d'une plus grande diversité arboricole.

3.365 **ÎLOT DE CHALEUR URBAIN**

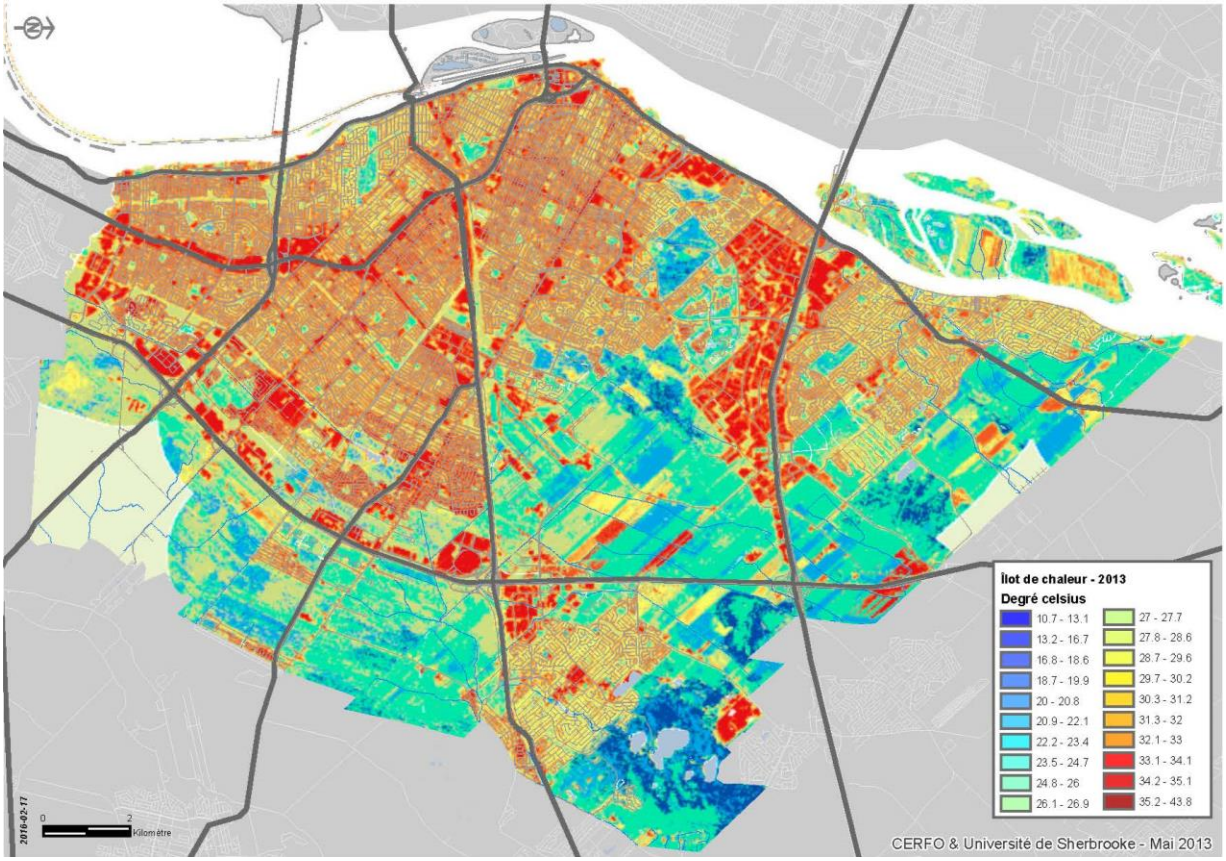
3.366 Un îlot de chaleur urbain est une zone urbaine dont la température est plus élevée que celle des secteurs environnants (entre 5 et 10°C de plus). La variation observée est le résultat de facteurs anthropiques : absence d'arbres et de végétation, présence de vastes surfaces imperméables et non réfléchissantes absorbant et stockant l'énergie solaire, etc. Les grandes aires asphaltées des secteurs commerciaux et industriels sont souvent montrées du doigt, et ce, avec raison. Il ne faut pas pour autant négliger les quartiers résidentiels qui, malgré d'imposants aménagements paysagers, présentent souvent des températures plus élevées. Plusieurs raisons expliquent cette situation : destruction du couvert végétal en place, minéralisation croissante des propriétés, quête de l'entretien minimum, diminution de la superficie des lots, conception des voies publiques, etc. La carte 30 illustre les principaux îlots de chaleur urbains de l'agglomération à l'été 2008.

3.367 Cette carte permet de localiser les principaux îlots de chaleur selon l'affectation du sol : **industrielle** (pôle d'emplois Longueuil–Boucherville, parcs industriels Pilon et de Longueuil, parc industriel Matte, parcs industriels longeant l'A-30, etc.), **commerciale et de services** (boulevard Taschereau, Quartier DIX30, pôle des Promenades St-Bruno, centre régional de Longueuil, centres commerciaux du chemin de Chambly et du boulevard Cousineau, place Charles-Le Moyne, Carrefour de la Rive-Sud, boulevard Roland-Therrien, etc.) et **résidentielle** (secteurs plus anciens comportant un déficit arborescent – Laflèche, Jacques-Cartier, etc. – se démarquent clairement).

3.368 Diverses mesures d'atténuation existent pour contrer les îlots de chaleur urbains. Elles doivent être prises en compte dans les pratiques d'aménagement et de planification des différents secteurs de l'agglomération. L'augmentation de la végétation et du couvert forestier est l'un des moyens les plus efficaces pour les combattre. À titre d'exemple, l'arrondissement de Rosemont–Petite-Patrie (Montréal) a modifié sa réglementation pour exiger qu'au moins 20 % de la superficie d'un terrain soit végétalisée. Les voies de circulation et les toitures représentent souvent les plus grandes surfaces minéralisées du territoire. Les plantations d'alignements d'arbres à grand déploiement le long des voies de circulation, le recours à des toits végétalisés ou à indice d'albédo élevé, l'utilisation de revêtements poreux ou la sensibilisation à l'importance de la végétation urbaine sont d'autres moyens mis à la disposition des municipalités pour contrer directement les îlots de chaleur urbains. Pour ce, les emprises doivent être planifiées en conséquence et la réglementation d'urbanisme, adaptée. Bien entendu, le

lotissement doit laisser une place suffisante à l'arbre, particulièrement dans les secteurs où une densité accrue est recherchée. L'aménagement d'îlots de fraîcheur (structures ombragées, auvents, espaces intérieurs climatisés, jeux d'eau, etc.) constitue lui aussi un autre moyen de contrer les effets négatifs des îlots de chaleurs et de s'adapter aux périodes de grandes chaleur. Les villes ont déjà amorcé ce virage. Le Schéma encourage les villes liées à poursuivre sur cette voie.

Carte 30 : Îlots de chaleur urbains de l'agglomération (mai 2013)



3.369 L'indice de canopée, soit le ratio du couvert arborescent par rapport à la superficie d'un secteur donné, fournit des informations sur la qualité environnementale d'un milieu et le maintien de la biodiversité urbaine. Dans son Plan d'action canopée, l'agglomération de Montréal désire porter son indice de canopée de 20 à 25 % d'ici 2025. L'élaboration d'un tel Plan, avec un objectif propre au contexte de l'agglomération de Longueuil, pourrait être un moyen efficace de promotion et de suivi de la foresterie et de la biodiversité urbaines et des îlots de chaleur urbains. Pour ce, la détermination de l'indice actuel et l'élaboration d'un tel Plan sont inscrites au plan d'action. Actuellement, la CMM est à identifier l'indice de canopée sur l'ensemble de son territoire. Une fois cette donnée disponible, un Plan d'action canopée à l'échelle de l'agglomération pourra être envisagé.

3.370 **LA QUALITÉ DE L'AIR**

3.371 La pollution de l'air doit être enrayée. Les polluants atmosphériques considérés dans l'indice de la qualité de l'air sont l'ozone, les particules fines, le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et le monoxyde de carbone. Sur le territoire, les principales sources de pollution de l'air sont la voiture et les autres véhicules de transport, les activités industrielles et agricoles et la combustion du bois. Si la responsabilité de mesurer et de contrôler la pollution de l'air revient essentiellement au MDDELCC et à la CMM, il importe cependant que l'agglomération et ses villes liées s'associent aux divers travaux liés à la caractérisation, à la gestion régionale et à la réduction des matières polluantes de l'air.

3.372 Pour ce, les villes liées et l'agglomération de Longueuil ont réalisé leurs premiers bilans de quantification des GES pour l'année 2009 dans le cadre du programme provincial Climat municipalités. Les sources d'émissions d'entreprises et certaines sources d'émissions de la collectivité (transport et enfouissement des matières résiduelles) ont été comptabilisées. Des plans d'action de réduction des émissions de GES ont été élaborés aux plans local et régional. De plus, plusieurs actions ont été prises pour réduire la pollution de l'air et l'émission de GES. Mentionnons notamment :

- l'adoption de règlements locaux encadrant la marche au ralenti des véhicules;
- l'achat de véhicules hybrides par les autorités municipales et le RTL;
- le déploiement d'un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques;
- l'adoption de plans visant à promouvoir la mobilité active;
- l'intégration au Schéma et à la réglementation municipale de dispositions encadrant certains usages industriels ainsi que l'épandage de lisier ou l'implantation d'établissements agricoles (gestion des odeurs et distances séparatrices);
- bilans des émissions de GES et élaboration de plans d'action;
- réglementation encadrant l'installation de foyers au bois et les feux de foyer extérieurs.

3.373 La principale source d'émissions de GES au Québec étant le transport routier, l'aménagement du territoire favorisant la densité, la mixité d'usages, les modes de déplacement collectif et actif doit être priorisé afin de réduire la dépendance aux déplacements en voiture. *A contrario*, l'aménagement du territoire doit également tenir compte de la qualité de l'air détériorée en bordure des infrastructures de transport, et ce, particulièrement lors de l'implantation d'usages sensibles en bordure ou à proximité de ces dernières.

3.374 Plusieurs actions sont possibles pour améliorer la qualité de l'air et réduire l'émission des matières polluantes de l'air et des GES, dont, notamment, la sensibilisation du public quant à son rôle dans la lutte contre la pollution, l'optimisation du développement du territoire, la promotion des déplacements collectif et actif ainsi que la mise en place de dispositions réglementaires assurant la végétalisation (arbres, arbustes, etc.) du territoire et encadrant l'installation et l'utilisation d'appareils de chauffage au bois et de foyers extérieurs au bois.

3.375 **POLLUTION LUMINEUSE**

3.376 Le Québec est l'une des régions géographiques mondiales qui émet le plus d'énergie lumineuse par habitant. Une meilleure gestion de la lumière artificielle pourrait engendrer une économie énergétique de plus de 700 GWh annuellement, ce qui représente une économie monétaire de plus de 50 M$[1]. Outre ces gaspillages énergétique et monétaire, la mauvaise gestion de l'éclairage urbain génère plusieurs autres impacts :

- **création d'un faux sentiment de sécurité**[2] [3] Les ampoules de puissance trop élevée, la mauvaise uniformité de l'éclairage ainsi que l'installation inadéquate d'un lampadaire sont des facteurs qui contribuent à diminuer la visibilité en augmentant l'éblouissement. Certains programmes ont même permis d'affirmer qu'un éclairage urbain plus faible, mais plus efficient et efficace, a un impact réducteur notable sur les risques de crime et d'accident;
- **problèmes de santé**[4] L'Organisation mondiale de la santé a affirmé qu'une exposition à une intensité lumineuse trop élevée pouvait engendrer le dérèglement de l'horloge biologique, qui entraînerait de nombreux problèmes de santé graves;
- **perturbation de l'environnement**[5] La mauvaise gestion de la lumière artificielle entraîne la perturbation de l'équilibre de nos écosystèmes (faune et flore). Il s'agit d'une menace à la préservation de la biodiversité et cette pollution lumineuse touche maintenant des régions naturelles éloignées;

1 RÉSERVE INTERNATIONALE DE CIEL ÉTOILÉ DU MONT-MÉGANTIC, http://ricemm.org/pollution-lumineuse/les-multiples-impacts/
2 IDA (INTERNATIONAL DARK SKY ASSOCIATION). http://ida.darksky.org/assets/documents/ida-bw-safety-French.pdf
3 RÉSERVE INTERNATIONALE DE CIEL ÉTOILÉ DU MONT-MÉGANTIC, http://ricemm.org/pollution-lumineuse/les-multiples-impacts/
4 ACTU-ENVIRONNEMENT, http://www.actu-environnement.com/ae/news/pollution_lumineuse_5797.php4
5 *Ibid.*

- **atteinte au patrimoine et à l'esthétisme urbain**[1] Le voilement du ciel étoilé est un problème environnemental majeur. Dans les grandes villes, 97 % des étoiles ne sont plus visibles. De plus, un bon éclairage permettrait de mieux apprécier et de mettre en valeur l'ensemble d'un bâtiment patrimonial, par exemple.

3.377 La gestion de la lumière artificielle peut se faire par le biais d'un règlement municipal. D'ailleurs, plusieurs MRC et municipalités ont déjà adopté des règlements permettant de contrôler la lumière artificielle. Ces règlements peuvent contenir des exigences relatives[2] [3] :

- aux types de source lumineuse (sodium à haute pression, halogénures métalliques, fluorescente, fluocompacte, mercure, halogène, limiter la lumière bleue, privilégier les couleurs ambrées, etc.);
- aux abat-jour (angle de projection de la lumière, rayon de l'abat-jour, pourcentage maximum du flux lumineux émis au-dessus de l'horizon, etc.);
- à la qualité et à l'intensité de la lumière selon le type d'espace à éclairer (lux maximum, lumens/m² maximums, etc.);
- à l'éclairage des enseignes lumineuses (couleur du matériau autre que le blanc, lumens/m² maximums, etc.);
- au nombre d'heures d'éclairage artificiel (prévoir une fermeture des dispositifs d'éclairage inutiles après une heure précise);
- à l'obligation d'obtenir un certificat d'autorisation pour certaines installations d'éclairage (installation de dispositifs d'éclairage extérieur ou d'une source lumineuse émettant un certain nombre de lumens, par exemple).

3.378 Selon l'International Dark Sky Association, la clé d'un éclairage nocturne efficient et efficace est l'installation de luminaires équipés d'un abat-jour et d'un réflecteur permettant de diriger la lumière au sol, là où elle est nécessaire. Ceci assure un éclairage intelligent qui limite les distractions causées par les éblouissements, en plus de protéger notre environnement de la lumière intrusive et du suréclairement. Le Schéma invite les villes liées à intégrer ces notions visant à réduire la pollution lumineuse dans leur réglementation d'urbanisme.

3.379

OBJECTIF 2 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.3.2

3.3.3 OBJECTIF 3

PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES RIVES, LE LITTORAL ET LES PLAINES INONDABLES

3.380 Initialement au cœur de la vie quotidienne des premiers résidents de l'agglomération, le développement semble avoir tourné le dos aux cours d'eau. Le fleuve Saint-Laurent est isolé des milieux de vie sur la majorité de son parcours et les rivières et ruisseaux du territoire sont souvent en arrière-cour du développement. Si nous commençons à nous réapproprier petit à petit nos plans et cours d'eau, des actions et des mesures adéquates en matière de protection et de mise en valeur de ces derniers doivent être prises pour améliorer leur protection et leur accessibilité.

---

1 RÉSERVE INTERNATIONALE DE CIEL ÉTOILÉ DU MONT-MÉGANTIC, http://ricemm.org/pollution-lumineuse/les-multiples-impacts/

2 ASTROLAB DU PARC NATIONAL DU MONT-MÉGANTIC, http://www.astrolab-parc-national-mont-megantic.org/fr/pollution-lumineuse-2.guide-technique-eclairage.reglementation.htm

3 VILLE DE SHERBROOKE, Règlement de contrôle intérimaire relatif à la protection du ciel nocturne. 2015

3.3.3.1

Intégrer à la réglementation des mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables

3.381 Pour assurer la protection des rives, du littoral et des plaines inondables, le Schéma intègre à son document complémentaire (article 5.4.1.1) les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (2005)*. Ainsi, la protection d'une rive (bande riveraine), variant de 3 m (en zone agricole) à 10 ou 15 m (en zone urbaine), du littoral et des plaines inondables est assurée.

3.382 **GESTION DES INTERVENTIONS DANS LES COURS D'EAU**

3.383 La Ville de Longueuil, dans ses compétences d'agglomération, est responsable de la coordination et de la gestion des cours d'eau municipaux et intermunicipaux du territoire. Elle a élaboré une politique de gestion de ses cours d'eau et le conseil d'agglomération a adopté un règlement relatif à l'écoulement des eaux des cours d'eau du territoire[1]. Ce règlement encadre notamment les interventions autorisées dans les cours d'eau, précise celles qui sont interdites, prescrit les normes minimales applicables et les taux de rejets dans les cours d'eau. L'application et la gestion de ce règlement ont été déléguées aux villes liées[2]. Les travaux d'entretien et d'aménagement des cours d'eau demeurent cependant de compétence d'agglomération. Lorsque ces derniers concernent un seul territoire, la responsabilité de ces travaux peut être confiée à la ville liée concernée par l'entremise d'une entente particulière.

3.3.3.2

Proposer des mesures assurant l'accessibilité publique aux plans et cours d'eau

3.384 Certains cours d'eau du territoire tels que le fleuve Saint-Laurent, les rivières Saint-Jacques et aux Pins et les ruisseaux Sabrevois et Daigneault sont assez accessibles pour la population. Situés près des milieux de vie et souvent de propriété publique, certains proposent des aménagements (promenades, belvédères, quais, rampes de mise à l'eau, etc.) assurant un certain accès public. Les grands lacs et plans d'eau (naturels ou artificiels) du territoire sont également faciles d'accès puisque situés dans des parcs municipaux (Michel-Chartrand, de la Cité, Vincent-D'Indy ou Arthur-Dumouchel) ou provincial (Parc national du Mont-Saint-Bruno). Cette relative accessibilité permet à la population de profiter de ces plans et cours d'eau.

3.385 Les plans directeurs de l'eau élaborés par les organismes de bassins versants du territoire prônent tous une plus grande accessibilité publique des plans et cours d'eau. Un plan ou cours d'eau accessible, en plus d'être partie intégrante de la qualité de vie des résidents et de la population, est généralement mieux protégé et mis en valeur. L'agglomération de Longueuil a toujours prôné une propriété publique des plans et cours d'eau de son territoire. Le projet d'agglomération de réaménagement et de réappropriation des rives du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Jacques[3] va dans ce sens. Même si ce projet a une optique avant tout récréotouristique, l'aspect environnemental dictera forcément les interventions proposées.

3.386

OBJECTIF 3 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.3.3 et 5.4.1.1

1 VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). *Règlement CA-2009-104 relatif à l'écoulement des eaux des cours d'eau*. Mai 2009.

2 La Ville de Brossard n'a pas souhaité assumer cette responsabilité.

3 VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Projet Développement riverain et espaces verts.

3.3.4 OBJECTIF 4

ASSURER LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA RESSOURCE EAU AFIN DE PROTÉGER LA SANTÉ PUBLIQUE ET CELLE DES ÉCOSYSTÈMES

3.387 Le présent objectif s'inspire notamment des actions proposées au PDE du bassin versant de la rivière Richelieu et de la zone Saint-Laurent du COVABAR et au PDE de la zone Châteauguay de la SCABRIC.

3.3.4.1

Améliorer la qualité environnementale des plans et cours d'eau

3.388 Les nombreux cours d'eau sillonnant le territoire présentent des problèmes d'érosion, de sédimentation et de qualité d'eau typiques des milieux où les activités humaines (agricoles et urbaines) sévissent. Dans la présente orientation, diverses actions visant l'amélioration de ces habitats sont proposées.

3.389 **QUALITÉ DE L'EAU**

3.390 Si des relevés ponctuels ont été réalisés sur certains cours d'eau, aucun suivi systématique de la qualité des eaux des cours d'eau du territoire n'est en place. Si plusieurs d'entre eux sont accessibles à la population (pêche, nautisme, etc.), aucun n'autorise la baignade. Afin de suivre l'évolution de l'état de ces cours d'eau, le Schéma propose, en concertation avec les organismes concernés, la réalisation de caractérisations périodiques des eaux des principaux cours d'eau du territoire.

3.391 Les seuls lacs (naturels) de l'agglomération se trouvent dans le Parc national du Mont-Saint-Bruno. S'ajoutent à ceux-ci deux plans d'eau (à Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville), anciennes carrières maintenant remplies d'eau, et le lac du Village, résultat d'un ouvrage de rétention, qui se trouve au centre-ville de Saint-Bruno-de-Montarville. Des lacs artificiels importants ont été aménagés dans les parcs de la Cité, Michel-Chartrand, Vincent-D'Indy et Arthur-Dumouchel et jouent principalement, à l'exception des lacs du parc Michel-Chartrand, un rôle de rétention. Ces plans d'eau artificiels n'ont pas été conçus ou ne sont pas destinés à la baignade. La SÉPAQ (Parc national du Mont-Saint-Bruno) et la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (lac du Village) effectuent annuellement un suivi sur la clarté de l'eau et sur la présence de cyanobactéries. Ces relevés permettent un certain suivi de l'évolution de la qualité des eaux de ces lacs. Afin de suivre l'évolution de l'état de ces plans d'eau, le Schéma propose, en concertation avec les organismes concernés, la réalisation de caractérisations périodiques des eaux des principaux plans d'eau du territoire.

3.392 Avec les normes strictes d'assainissement en place et la présence du CERS et d'autres installations du genre, l'état de l'écosystème fluvial s'améliore continuellement. On y pratique déjà plusieurs activités nautiques et une plage a été aménagée à l'été 2014 sur l'île Charron. Les rivières Saint-Jacques et aux Pins, même si la qualité de leur eau est fortement dégradée par les activités agricoles pratiquées en amont, ont été ou font l'objet d'aménagements et d'interventions visant l'amélioration de leurs écosystèmes respectifs. Finalement, les ruisseaux Sabrevois, Daigneault et du Moulin sont appelés, par leur localisation au cœur de milieux de vie établis (visibilité et pressions populaires), à voir leur qualité environnementale s'améliorer au fil des ans. Il en est cependant autrement de la majorité des cours d'eau agricoles du territoire. Pour ce, une attention particulière est requise afin d'améliorer leur état.

3.393 **AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'HABITAT ET DES ÉCOSYSTÈMES AQUATIQUES**

3.394 Le rapport de la caractérisation du bassin versant de la rivière L'Acadie (secteur Massé) réalisé en 2013 par le COVABAR rappelle que la majorité des cours d'eau sillonnant l'agglomération est en milieu agricole et de petites dimensions. L'intensification de l'agriculture a fortement contribué à leur détérioration. Ainsi, la linéarisation des cours d'eau en a uniformisé les lits, l'éradication des arbres et arbustes riverains amplifie le réchauffement de l'eau et l'érosion des berges, la qualité de l'eau est compromise par les charges de fertilisants et de pesticides reçues et par une augmentation des matières en suspension. Afin de maintenir la vie dans les cours d'eau et de favoriser une plus grande complexité de la vie aquatique, des améliorations sont souhaitables :

- **réfection de ponceaux** pour assurer la libre circulation des poissons lorsqu'ils sont surélevés, obstrués ou trop petits (l'utilisation de structures à portée libre est préférable à l'utilisation de ponceaux fermés) ;
- **remise en eau d'anciens méandres**, lorsque possible, pour diminuer la vitesse du courant et, conséquemment, l'érosion et augmenter la variété des habitats ;
- **implantation de bandes riveraines arbustives** pour créer de l'ombre, diminuer les écarts de température et favoriser une meilleure oxygénation de l'eau, pour stabiliser les berges (racines des végétaux) et contribuer à la diminution de l'érosion et pour servir d'habitat aux insectes dont les poissons se nourrissent ;
- **aménagement de plaines de débordement** en bordure des cours d'eau pour diminuer les effets de crues, ralentir le courant et minimiser l'érosion;
- **pratiques culturales et aménagement en champs** tels que la culture de couverture, les résidus de culture, le travail réduit et le semis direct pour réduire l'érosion en champs, l'aménagement d'ouvrages hydroagricoles comme des rigoles d'interception, des avaloirs ou des tranchées filtrantes pour ralentir la vitesse d'écoulement de l'eau ou une bonne gestion en fertilisants et pesticides pour, en plus de permettre des économies aux agriculteurs, diminuer les charges retrouvées dans les cours d'eau.

3.395 Compte tenu de l'importance de son bassin versant dans l'agglomération, les interventions visant le ruisseau Massé et ses nombreux tributaires doivent être priorisées.

3.396 ***Rives (bandes riveraines)***

3.397 Les rives (bandes riveraines) sont des zones tampons jouant plusieurs fonctions écologiques nécessaires à la bonne santé des plans et cours d'eau. En plus d'améliorer la qualité de l'eau par leurs fonctions filtrantes et thermorégulatrices, elles jouent un rôle prépondérant dans la conservation de la biodiversité en offrant des habitats et en permettant la connectivité écologique entre différents éléments du paysage. Elles sont aussi efficaces pour diminuer la force des phénomènes d'érosion hydrique et éolienne.

3.398 Les rôles que jouent les rives sont complexes et leur performance dépend de multiples facteurs. Les meilleurs résultats sont généralement obtenus lorsque la végétation y est variée : les herbacées ralentissent le ruissellement, permettant la rétention de contaminants, la faune microbienne du sol et les plantes en croissance auront la capacité de stocker et de transformer certains nutriments, en plus de protéger le sol contre l'érosion, les arbres et les arbustes procurent des niches écologiques à quantité d'espèces sauvages, etc.

3.399 Le COVABAR a mesuré l'indice de qualité de la bande riveraine (IQBR) des cours d'eau du secteur Massé. Environ 30 % des rives analysées présentaient un IQBR bon ou excellent, mais plus de 65 % des rives étaient de catégorie faible ou très faible. Les portions des cours d'eau situées dans les grands boisés, dans les zones urbaines ou les secteurs agricoles non cultivés présentaient un IQBR bon ou excellent. Il en est autrement en zone agricole dynamique où les rives considérées aptes à remplir leurs rôles écologiques sont très peu présentes. Plus de 65 % de ces rives étaient de catégorie faible ou très faible. Les cours d'eau munis de telles rives font face, notamment, à une augmentation importante de la température de leur eau en raison de l'absence de canopée, à un risque d'eutrophisation, à l'évapotranspiration des herbacées, à l'érosion accrue ou à la perte d'habitat.

3.400 La complexité des rôles joués par les rives est telle qu'il n'existe pas de consensus quant à leur largeur optimale (cette dernière passant de 3 à 30 m selon le document consulté ou l'objectif visé). Une rive de 19 m de largeur retiendrait dans les champs 74 % du phosphore, 60 % des nitrates et plus de 90 % des particules en suspension.[1] Puisque les premiers mètres sont les plus importants, les normes minimales prescrites dans la politique provinciale relative aux rives semblent représenter un minimum acceptable pour que les objectifs environnementaux d'amélioration de la santé des réseaux hydriques soient atteints. Cependant, seulement 45 % et 37 % des rives agricoles et urbaines du secteur Massé étaient conformes aux dispositions réglementaires applicables sur le territoire[2]. Le respect des normes minimales relatives aux rives par les villes liées s'impose. L'expertise tirée des travaux de l'Éco-territoire21 permettra de déterminer une ou des largeurs optimales de

[1] COVABAR. Rapport de caractérisation du bassin versant de la rivière de L'Acadie–secteur Massé. 2013.
[2] COVABAR. Rapport de caractérisation du bassin versant de la rivière de L'Acadie–secteur Massé. 2013.

bande riveraine (en fonction du contexte) ainsi que leur faisabilité (avantages, inconvénients, impacts économiques, etc.).

3.401 ***Érosion***

3.402 L'érosion des berges peut être grandement accélérée par certaines actions anthropiques telles que le redressement des cours d'eau, le drainage des terres agricoles, la déforestation et les pratiques culturales. Pour un producteur agricole, les pertes de sol représentent une problématique économique importante dont les conséquences engendrent des diminutions de superficies cultivables et un appauvrissement du sol. Outre l'envasement des cours d'eau, la perte de sol implique que pesticides et nutriments sont relâchés dans le système hydrologique. Plusieurs bassins versants de l'agglomération sont d'autant plus susceptibles aux problèmes d'érosion puisqu'une forte proportion de leur territoire est dédiée à la culture intensive sur des sols exigeant des travaux de drainage importants.

3.403 Bien que l'érosion des cours d'eau soit un phénomène naturel, une bonne proportion de ces événements pourrait être réduite par des travaux de stabilisation des berges. Le maintien et la réintroduction des bandes riveraines représentent des interventions efficaces pour contrer l'érosion hydrique et éolienne des sols. Un changement des pratiques culturales serait aussi souhaitable : les terres agricoles où se pratiquent le semis direct, un travail réduit du sol et la culture de couverture sont moins affectées par l'érosion.

3.404 ***Obstacles anthropiques au libre écoulement de l'eau***

3.405 Les ponceaux doivent permettre le libre écoulement des eaux, glaces et débris, le maintien de la stabilité du cours d'eau tant en amont qu'en aval et la libre circulation des poissons. Les ponceaux problématiques peuvent être responsables du mauvais drainage des champs, d'inondations et de l'érosion des berges, en plus de nuire à l'habitat du poisson. Un suivi périodique de l'état des ponceaux doit donc être assuré.

3.3.4.2 Protéger et améliorer la qualité de l'eau des plans et cours d'eau

3.406 **SURVERSES**

3.407 Lors d'épisodes de fortes pluies, de fonte rapide des neiges ou dans des situations d'urgence, les réseaux combinés (unitaires) et pseudo-séparatifs peuvent déborder dans les cours d'eau par l'un des 97 ouvrages de surverse du territoire (trop-pleins, déversoirs, régulateurs, etc.). Selon les données fournies par le MAMOT[1], pendant la période 2001-2011, la fréquence annuelle moyenne d'épisodes de surverses a été de 720. Près de 70 % de ces surverses étaient conséquentes à des épisodes de pluie.

3.408 Avec les changements climatiques anticipés, dont l'augmentation des épisodes de précipitations abondantes, l'agglomération de Longueuil prend au sérieux la problématique des débordements. Par ailleurs, en vertu de l'application de la Stratégie pancanadienne sur la gestion des effluents d'eaux usées municipales, l'agglomération de Longueuil élabore actuellement un plan de gestion des débordements des eaux usées visant, notamment :

- à ne pas augmenter les débordements en raison du développement et du redéveloppement à court terme;
- à réduire les débordements à long terme.

3.409 La réduction des surverses passe inévitablement par une diminution de la quantité d'eau transitant par les réseaux combinés et de la vitesse à laquelle elle est dirigée vers ces derniers. Pour ce, le recours à une plus grande perméabilité des aménagements urbains et à une meilleure gestion des eaux de ruissellement est à préconiser. Un suivi des branchements privés aux réseaux municipaux est également essentiel.

[1] MAMOT. Ouvrages de surverses et stations d'épuration– Évaluation de performance des ouvrages municipaux d'assainissement des eaux de pluie pour les années 2001 à 2011. 2013.

3.410 **PERMÉABILITÉ DES AMÉNAGEMENTS ET GESTION DES EAUX DE RUISSELLEMENT**

3.411 L'urbanisation d'un territoire a nécessairement comme conséquence une minéralisation du sol qui résulte de l'utilisation de matériaux imperméables pour la construction des infrastructures routières, piétonnes et des stationnements, notamment. Dans les quartiers résidentiels, 80 % du ruissellement des eaux de surface serait directement relié à l'imperméabilisation des sols. Pourtant, cette eau de ruissellement, qui constitue une ressource, ne doit plus être considérée comme une nuisance. Le sol constitue une formidable station d'épuration permettant de dégrader les substances polluantes présentes dans l'eau de ruissellement.

3.412 Selon le cycle naturel de l'eau, l'absorption par le sol et l'évaporation par le couvert végétal s'approprient respectivement 50 % et 40 % des précipitations. Seulement 10 % des eaux de pluie ruissellent vers les cours d'eau. En milieu urbain, ce cycle est grandement altéré en raison de l'imperméabilisation des surfaces (toits, routes, stationnements, etc.) et de la diminution du couvert végétal. Dans de telles circonstances, la proportion de ruissellement est augmentée de 30 à 50 %, voire à 90 %, dans les grands centres urbains.[1]

3.413 Le ruissellement génère plusieurs impacts négatifs sur l'environnement urbain et naturel :[2]

- drainage de matières en suspension et de polluants vers les réseaux d'égout et les cours d'eau;
- contamination bactériologique et diminution de la qualité de l'eau des cours d'eau;
- effets négatifs sur les écosystèmes aquatiques (prolifération d'algues, eutrophisation, déséquilibre de la chaîne alimentaire, etc.);
- augmentation de la fréquence et de l'ampleur des crues;
- augmentation de l'érosion des berges;
- assèchement de la nappe phréatique (non-absorption de l'eau par le sol);
- coûts économiques et sociaux et perte de services écologiques (bris de matériel à la suite d'inondations ou de surverses, fermeture de zones de pêche et de plages, perte de revenus touristiques, prise de mesures de traitement supplémentaires, etc.).

3.414 La problématique du ruissellement doit être considérée sérieusement par l'agglomération et ses villes puisque les changements climatiques annoncés contribueront à l'augmentation des épisodes de précipitations abondantes. Les impacts mentionnés précédemment seront donc amplifiés si des mesures ne sont pas prises immédiatement. De plus, le ruissellement vers le bassin hydrographique du fleuve Saint-Laurent est un enjeu particulièrement important puisque le fleuve représente 40 % des eaux douces renouvelables du Québec et que la majorité de la population du Québec s'y concentre et y puise son eau.

3.415 Dans son mémoire[3] déposé lors des consultations publiques tenues dans le cadre de l'adoption du présent Schéma, le Sierra Club Québec propose quelques pistes de solution afin d'assurer une gestion optimale des eaux de ruissellement en milieu urbain. Notons :

- **éviter** autant que possible **les surfaces minérales**;
- **conserver** un **maximum d'arbres et de végétation** sur le site;
- **déconnecter les gouttières** et **intégrer des bassins de récupération d'eau de pluie;**
- **aménager des noues** Les noues sont des fossés peu profonds végétalisés qui drainent et filtrent l'eau. Elles peuvent réduire de 20 à 99 % les eaux de ruissellement dépendamment du système choisi et du milieu d'implantation;
- **privilégier les pavés perméables** Ce type de pavés, qui permet une infiltration d'eau de 70 à 80 %, contribue à la recharge de la nappe phréatique;

1 COVABAR, Plan directeur d'eau - Le milieu urbain, 2011, http://www.covabar.qc.ca/documents/PDE/Portrait/Le_mlieu_urbain.pdf
2 SIERRA CLUB QUÉBEC, Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques sur le 2e projet de Schéma, novembre 2015.
3 *Ibid.* Certains éléments de ce paragraphe n'émanent pas de ce document.

- **aménager des jardins de pluie** Constitués d'un lit de pierres et de végétaux, ils favorisent l'absorption par infiltration de l'eau dans le sol. Ils devraient représenter de 5 à 10 % de la superficie imperméable d'un site;
- **aménager des toits verts et des murs végétalisés** En milieu urbain, les toits représentent une grande superficie imperméable (souvent plus grande que les aires de stationnement). Un aménagement végétalisé sur le toit d'un bâtiment peut absorber jusqu'à 75 % de l'eau de pluie qui tombe sur celui-ci. Les murs des bâtiments représentent également des superficies importantes pouvant être mises à contribution dans la captation des eaux de pluie;
- **aménager des marais filtrants** Les marais filtrants sont constitués d'un lit imperméable (naturel ou synthétique) et permettent de traiter naturellement l'eau de ruissellement;
- **exiger des systèmes d'interception d'huile et de sédiments** dans les éléments de captage des eaux de pluie.

3.416 L'intégration de ces technologies vertes contribuera grandement à la réduction des impacts reliés au ruissellement des eaux en milieu urbain (fréquences de refoulements, d'inondations et de surverses, contamination des plans et cours d'eau, etc.), des îlots de chaleur urbains et des coûts associés à la gestion et au traitement de l'eau, tout en améliorant l'état de l'écosystème urbain et la qualité de vie de la population. Certains experts recommandent qu'au moins 70 % d'un site, excluant le bâtiment, soit perméable.

3.417 La plupart de ces techniques vertes sont déjà appliquées sur le territoire. À titre d'exemple, les aménagements de biorétention du magasin MEC auraient coûté deux fois et demi moins cher qu'un système de drainage conventionnel. Bien que les coûts d'entretien soient plus élevés, cet aménagement plus vert équivaudrait aux aménagements plus traditionnels en en ce qui a trait à l'immobilisation après 15 ans d'exploitation. Un autre exemple intéressant est la gestion d'ensemble des eaux de ruissellement du secteur Harmonie de Boucherville où un réseau de drainage de surface capte ces eaux et les redirige vers des lacs de rétention (servant également de marais filtrants). Le Schéma s'attend à ce que ces approches soient de plus en plus répandues sur le territoire et, pour ce, demande aux villes d'étendre ces pratiques à la majorité des futurs projets.

3.3.4.3

Collaborer avec les organismes de bassins versants pour une gestion optimale de l'eau

3.418 Une gestion respectueuse de la ressource eau nécessite une approche intégrée basée sur le principe des bassins versants et tenant compte de la capacité de support du milieu récepteur. Ceci signifie que toutes les activités ayant un impact sur cette ressource doivent être identifiées, tout comme les problématiques rencontrées, afin de trouver des solutions aux conflits d'usage et de tenir compte des impacts cumulatifs. Cette approche nécessite une connaissance approfondie de l'hydrologie du territoire, des milieux humides, des bassins versants, ainsi que des sources de pollution existantes et potentielles. L'eau est une ressource collective et les utilisateurs (individus, entreprises, etc.) doivent être sensibilisés aux problématiques résultant de leurs activités pour que soit assurée sa pérennité.

3.419 L'agglomération est partagée entre deux organismes de bassin versant, le COVABAR et la SCABRIC, auxquels s'ajoutent les comités ZIP Ville-Marie et Jacques-Cartier. La présence de tant d'intervenants où certains territoires se recoupent complexifie la gestion de l'eau sur le territoire. Une simplification de la structure serait souhaitable compte tenu des ressources disponibles.

3.3.4.4

Déterminer les autres sources potentielles de contamination des milieux humides et des plans et cours d'eau, et intervenir en conséquence

3.420 Les sources de contamination des milieux humides et des plans et cours d'eau peuvent être multiples : sites contaminés, déversements industriels, activités agricoles ou installations sanitaires individuelles non conformes.

3.421 **INSTALLATIONS SANITAIRES INDIVIDUELLES**

3.422 Compte tenu de son contexte fortement urbanisé, l'agglomération compte peu d'installations sanitaires individuelles, ces dernières se retrouvant principalement en zone agricole. D'ailleurs, le Schéma interdit toute installation de ce type à l'intérieur de ses périmètres d'urbanisation pour les nouveaux projets[1]. Le suivi des installations sanitaires privées est de compétence municipale.

3.423 **SITES CONTAMINÉS**

3.424 Les sites contaminés et la proximité d'entreprises à risque en raison de leur production ou des produits entreposés représentent également des risques de contamination des plans et cours d'eau et des eaux souterraines. L'agglomération de Longueuil s'attend à ce que le MDDELCC assure un suivi adéquat des sites contaminés et des entreprises à risque, en priorisant celles implantées à moins de 100 m d'un milieu humide, d'un plan ou d'un cours d'eau.

3.425 **ACTIVITÉS AGRICOLES**

3.426 Le milieu agricole doit également participer à l'amélioration de la qualité de l'eau et des écosystèmes des cours d'eau du territoire. Si les pratiques culturales encadrées par les normes gouvernementales semblent avoir réduit les sources de contamination, force est d'admettre que tout n'est pas gagné en constatant l'état des cours d'eau en milieu agricole.

3.427 L'agglomération de Longueuil a un atout majeur en matière d'amélioration de la qualité de l'eau des cours d'eau : le projet de l'Éco-territoire21 de la Ville de Longueuil[2]. Actuellement en cours de réalisation, ce projet a pour but notamment de mettre en place une agriculture écoresponsable visant les cours d'eau et les milieux humides du territoire et de démontrer qu'il est possible de pratiquer une agriculture sans impact majeur sur l'environnement. Les conclusions de ce projet-pilote pourront être mises en application, le cas échéant, sur l'ensemble des corridors riverains dégradés du territoire afin d'en améliorer la qualité de l'eau et l'habitat.

3.428 **ENGRAIS ET PESTICIDES**

3.429 Engrais et pesticides ne sont pas présents uniquement en zone agricole. La zone urbaine fait encore largement appel à ces produits de synthèse pour diverses raisons : lutte contre certains parasites ou plantes envahissantes, gazon plus vert et en santé, etc. Les terrains de golf sont également de grands utilisateurs de ces produits, mais la tendance semble changer. En effet, de plus en plus de gestionnaires de tels équipements récréatifs diminuent ou cessent l'utilisation des engrais et pesticides de synthèse.

3.430 En janvier 2004, la Ville de Longueuil (lors des fusions municipales) a adopté un règlement interdisant l'utilisation de pesticides dans les secteurs résidentiels, commerciaux et industriels. De telles dispositions d'appliquent toujours sur l'ensemble de l'agglomération. Les terrains de golf et les producteurs agricoles ne sont pas encore visés par ces dispositions réglementaires. Les villes liées peuvent cependant sensibiliser ces grands utilisateurs sur les impacts négatifs de ces produits et donner l'exemple sur leurs propres propriétés. L'impact de l'utilisation d'engrais sur l'environnement n'est pas à minimiser, d'autant plus que des options plus écoresponsables existent. Pour ce, le Schéma demande aux villes liées de :

- prendre les mesures nécessaires afin de réduire, voire interdire, l'utilisation d'engrais et pesticides de synthèse sur leur propriété, incluant celles qu'elles louent;

[1] Des exceptions seront possibles pour la reconstruction de bâtiments bénéficiant de droits acquis à ce sujet.
[2] Voir le moyen de mise en œuvre 3.2.2.7

- continuer à sensibiliser la population sur les impacts négatifs de ces produits sur l'environnement;
- promouvoir les solutions de rechange écoresponsables existantes.

3.3.4.5
Inviter les villes liées à adhérer à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie

3.431 Depuis les années 1960, les administrations publiques et privées utilisent les sels de voirie pour déglacer les routes, les voies piétonnières et les espaces de stationnement. Approximativement 1,5 million de tonnes de sels de voirie sont épandues annuellement au Québec. Ces sels compromettent, à des degrés divers, la flore, la faune, la qualité de l'eau et des sols ainsi que les infrastructures.

3.432 Afin de réduire ces effets négatifs, les partenaires de la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie invitent les administrations publiques et privées à gérer de façon plus efficiente l'utilisation de ces sels en se dotant d'un plan de gestion environnementale basé sur les meilleures pratiques reconnues dans ce domaine et prenant en compte leurs impacts environnementaux.

3.433 Un plan de gestion environnementale des sels de voirie permet de mettre en œuvre de meilleures pratiques de gestion, de réduire les impacts sur l'environnement et d'instaurer un processus d'amélioration continue. Les Villes de Brossard et de Longueuil se sont dotées de tels plans en 2011. Le Schéma invite les autres villes liées à adhérer à cette stratégie.

3.3.4.6
Mettre en place des mesures d'économie d'eau potable

3.434 Au Québec, plusieurs considèrent l'accessibilité à une eau potable de qualité comme un acquis. Pourtant, cette accessibilité a un coût souvent sous-estimé par la population et les entreprises. Entre 1994 et 1999, près de 26 % des municipalités canadiennes ont rapporté des difficultés d'approvisionnement en eau en raison de l'augmentation de la consommation, de manques saisonniers ou de problèmes d'infrastructures. En 2011, l'agglomération de Longueuil a distribué près de 83 millions de mètres cubes d'eau. La moyenne de consommation de l'agglomération se situait à 564 l par jour par personne (incluant les entreprises) alors que la moyenne québécoise était de 795 l. L'agglomération obtient de meilleurs résultats que le Québec, mais moins que la moyenne canadienne (535 l). Les principales sources de mauvaise utilisation de l'eau potable proviennent notamment des fuites dans le réseau public et à l'intérieur des propriétés privées (elles peuvent représenter jusqu'à 35 % de l'eau distribuée), du non-respect des périodes d'arrosage, de l'utilisation de climatiseurs/refroidisseurs à l'eau ou d'équipements sanitaires à forte consommation d'eau[1].

3.435 Heureusement, la population est de plus en plus consciente de l'importance d'économiser l'eau. Une utilisation rationnelle de l'eau contribue à diminuer la demande de production en eau potable, évite d'accroître la capacité de traitement des eaux usées, diminue la pression sur les réseaux de distribution et permet donc une certaine économie des dépenses publiques.

3.436 En 2011, le MAMOT a adopté une Stratégie québécoise d'économie d'eau potable dont les principaux objectifs sont de :

- réduire d'au moins 20 % la quantité moyenne d'eau distribuée par personne pour l'ensemble du Québec par rapport à l'année 2001;
- réduire le taux de fuites pour l'ensemble des réseaux d'aqueduc à un maximum de 20 % du volume d'eau distribué et à un maximum de 15 m^3/jour/km de conduite.

[1] VILLE DE LONGUEUIL. Plan stratégique de développement durable de la Ville de Longueuil. 2013.

3.437 Pour y arriver, il est demandé, depuis 2012, aux municipalités :

- de produire un état de la situation et un plan d'action, incluant une liste de propositions de mesures d'économie d'eau, et d'adopter une réglementation sur l'eau potable (un règlement sur l'utilisation de l'eau potable est en vigueur sur le territoire[1]);
- de produire un bilan de l'usage de l'eau, de mesurer l'eau distribuée et, si nécessaire, de mettre en place un programme de détection et de réparation des fuites;
- de présenter un rapport annuel sur la gestion de l'eau au conseil municipal.

3.438 Si ces objectifs ne sont pas atteints, la Stratégie prévoit l'installation de compteurs d'eau dans le secteur non résidentiel et l'introduction d'une tarification adéquate.

3.439 Les différents paliers gouvernementaux, dont l'agglomération et les villes liées, interviennent déjà pour réduire la consommation de l'eau potable par, notamment, les actions suivantes :

- amélioration continuelle du réseau (réduction des fuites) et développement de stratégies d'intervention maximisant les investissements et la durée de vie des infrastructures;
- promotion de l'installation d'appareils et de robinetteries économes en eau ou de toilettes à double chasse ou à débit réduit par l'introduction de dispositions réglementaires ou de programmes d'aide financière;
- promotion de la réutilisation de l'eau pluviale ou des eaux grises. Le recyclage des eaux grises domestiques afin de la réutiliser pour la chasse d'eau des toilettes et l'irrigation du jardin permettrait d'économiser de 30 à 40 % de la consommation totale d'eau du bâtiment;
- recours aux aménagements paysagers nécessitant peu d'eau;
- installation de compteurs d'eau.

3.440

OBJECTIF 4 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.3.4

3.3.5 OBJECTIF 5

ASSURER UNE GESTION OPTIMALE DES MATIÈRES RÉSIDUELLES ET DES NEIGES USÉES

3.441 L'encadrement de la gestion des matières résiduelles est assuré d'une part par une politique provinciale et, d'autre part, par le *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR). L'agglomération doit respecter les orientations et objectifs de ces deux documents de planification.

3.442 Le plus récent plan d'action de la politique québécoise (2011-2015) indique clairement qu'une saine gestion des matières résiduelles comporte de nombreux avantages environnementaux tout en présentant des occasions d'enrichissement collectif. Au même titre que les matières premières, les matières résiduelles recèlent en effet des potentiels de développement technologique et de création d'emplois. Les activités de récupération et de valorisation créeraient en effet 10 fois plus d'emplois que l'élimination.

3.443 La politique québécoise est basée sur les principes mondialement reconnus des 3RV-E, selon lesquels on doit privilégier, dans l'ordre, la réduction, le réemploi, le recyclage, la valorisation et, en dernier recours, l'élimination. Le récent plan d'action est, pour sa part, centré sur l'objectif fondamental d'éliminer une seule matière, le résidu ultime, soit la matière qu'il aura été impossible de récupérer ou de valoriser. Pour atteindre cet objectif, les stratégies suivantes sont donc retenues :

[1] VILLE DE LONGUEUIL. *Règlement CO-2008-536 sur l'utilisation de l'eau.* Septembre 2008.

- prévenir et réduire la production de matières résiduelles;
- décourager et contrôler l'élimination;
- bannir des lieux d'élimination la matière organique.

3.444 Des cibles chiffrées accompagnent ces objectifs et chaque plan directeur local doit comprendre des mesures compatibles avec l'atteinte des objectifs de la politique québécoise.

3.445 Au plan métropolitain, la CMM a adopté son PMGMR en 2006. Parmi ses objectifs, également centrés sur les 3RV-E, celui prônant l'autonomie régionale touche particulièrement l'agglomération de Longueuil. Même si les branches issues du secteur résidentiel sont recyclées dans l'agglomération, ces dernières représentent une petite proportion des matières produites. Quant aux matières résiduelles non traitées par l'agglomération (en provenance des secteurs institutionnel, commercial et industriel), l'absence de données[1] empêche d'en connaître la quantité et la destination. Toutefois, puisqu'il y a très peu de sites de gestion des matières résiduelles dans l'agglomération, nous pouvons affirmer que la grande majorité des matières résiduelles produites sur le territoire est recyclée, valorisée ou éliminée à l'extérieur de l'agglomération.

3.446 C'est pourquoi le *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* (PDGMR) de l'agglomération de Longueuil, adopté en 2011, prône prioritairement l'autonomie régionale, c'est-à-dire la gestion complète sur son propre territoire des matières résiduelles produites par ses citoyens. Le PDGMR, après avoir observé l'état actuel de la gestion des matières résiduelles et évalué les différents modes de collecte et de traitements disponibles, a retenu les orientations suivantes :

- prioriser la réduction à la source;
- faire des représentations pour une réglementation sur la responsabilité élargie des producteurs;
- favoriser le réemploi et maximiser le recyclage;
- mettre en place un réseau d'écocentres;
- réglementer la disposition des résidus domestiques dangereux;
- étendre la collecte des résidus verts;
- mettre en place la collecte porte à porte des matières organiques;
- valoriser les matières organiques par la biométhanisation et le compostage;
- traiter les résidus ultimes pour en faire la meilleure valorisation possible.

3.447 Parmi les objectifs précédents, celui visant la valorisation des matières organiques présente le défi le plus important et le plus urgent. L'implantation d'une installation de traitement des matières putrescibles par biométhanisation et compostage, le CeReMo (Centre de recyclage des matières organiques), permettra de produire à la fois du biogaz et du compost tout en améliorant le bilan d'émission de GES de l'agglomération. La biométhanisation représente une filière énergétique nouvelle au Québec, mais éprouvée depuis plusieurs années ailleurs dans le monde. Elle permettra d'obtenir un biogaz servant de substitut aux carburants fossiles.

3.448 Dans le cadre de ses lignes directrices émises pour les secondes générations de plans de gestion des matières résiduelles, le gouvernement invite les MRC et agglomérations à prendre en compte, dans leur planification régionale, l'ensemble des matières produites sur leur territoire, y compris celles émanant des secteurs institutionnel, commercial et industriel. Le PDGMR actuel ayant été conçu essentiellement pour le secteur résidentiel, le Schéma invite l'agglomération à évaluer la possibilité de l'actualiser en fonction de ces nouvelles lignes directrices.

[1] Ces entreprises font appel à des entreprises privées pour la gestion de leurs matières résiduelles

3.3.5.1

Adapter les outils réglementaires afin d'assurer l'atteinte des objectifs du PDGMR

3.449 Pour ce qui est de l'aménagement du territoire, l'orientation visant l'autonomie régionale représente un défi dans la mesure où il faudra trouver sur le territoire les espaces permettant toutes les activités de gestion des matières résiduelles : centres de tri de matières recyclables, centre de biométhanisation et de compostage intérieur, écocentres, dépôts de matériaux secs, contenants de récupération de textile, etc.

3.450 Les grandes affectations du territoire devront, dans leur spatialisation ou la définition de critères de performance appropriés, assurer le déploiement optimal de ces installations et équipements sur le territoire ainsi que leur cohabitation avec les fonctions limitrophes plus sensibles.

3.451 En ce qui concerne la réglementation d'urbanisme, les règles d'implantation et de construction des bâtiments de toutes catégories, en priorisant cependant les bâtiments résidentiels, devront être adaptées afin de faciliter la collecte à trois voies (matières recyclables, matières organiques, déchets ultimes). Les règlements d'urbanisme devront également permettre l'implantation d'entreprises liées à la gestion des matières résiduelles (tri et transformation de matières résiduelles, entreprises de réemplois, etc.) et à la gestion d'équipements (bacs, contenants de récupération de textile, etc.) afin d'assurer l'atteinte des objectifs communs du PDGMR. Cette adaptation réglementaire est de grande importance, d'autant plus que le Schéma prône une densification résidentielle qui nécessitera une allocation rationnelle de l'espace devant, entre autres, faciliter la gestion des matières résiduelles dans les immeubles et les logements ainsi que la disposition des bacs de collecte sur les terrains ou dans les immeubles à logements multiples.

3.452 Le Schéma vise donc à assurer une gestion optimale des matières résiduelles de façon à atteindre l'autonomie régionale et à contribuer à l'adaptation aux changements climatiques tout en sensibilisant les citoyens à la priorité de réduire la production de déchets de chacun des ménages de l'agglomération. La mise en application graduelle du plan d'action du PDGMR permettra à l'agglomération d'atteindre les cibles fixées par la politique québécoise.

3.3.5.2

Adopter des pratiques durables de gestion des neiges usées

3.453 La vision environnementale du Schéma favorise une meilleure gestion de l'environnement et des ressources. En ce sens, l'élimination des neiges usées doit également faire l'objet d'une planification environnementale en vue d'atténuer ses impacts.

3.454 Les sites de gestion des neiges usées illustrés à la carte 38 répondent à la demande actuelle. Compte tenu du développement continuel du territoire et de la promotion des déplacements actifs, la demande en matière de gestion des neiges usées devra être réévaluée. Considérant les impacts sur l'environnement et les dépenses que représente la gestion des neiges usées (GES, bruit, coûts, eaux de fonte, impacts visuels, etc.), le Schéma préconise une approche durable de la gestion des neiges usées.

3.455

OBJECTIF 5 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.3.5

ORIENTATION

ENVIRONNEMENT

3

VOLET 2

L'AGGLOMÉRATION EN MOUVEMENT :
ENCADRER LA CROISSANCE

ORIENTATION

CROISSANCE ET TRANSPORT COLLECTIF

4

3.4 ORIENTATION 4

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

3.456 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
En matière de transport collectif : ▪ un arrimage relativement faible entre le transport en commun et l'aménagement dans certains secteurs, notamment ceux de faible densité; ▪ une part modale du transport en commun de 15 % sur 24 h, en croissance constante[2]; ▪ un service de transport en commun interrives utilisé au maximum de sa capacité et une voie réservée pour autobus (axe du pont Champlain) qui a atteint ses limites en matière de capacité et de fiabilité; ▪ des stationnements incitatifs répartis sur le territoire aux points d'accès au transport en commun structurant et favorisant l'intermodalité auto/transport en commun; ▪ une dispersion des principaux pôles d'emplois et une densité résidentielle relativement faible dans certains secteurs nuisant au développement efficient du transport en commun; ▪ une desserte en transport en commun intra-agglomération déficiente, particulièrement dans l'axe nord-sud; ▪ une offre relativement limitée de service de trains de banlieue (fréquence); ▪ un manque d'intégration tarifaire à l'échelle métropolitaine ne favorisant pas l'utilisation des différents réseaux de transport en commun locaux, régionaux et métropolitains; ▪ une localisation de la gare et des stationnements incitatifs à Saint-Bruno-de-Montarville n'offrant pas, *a priori,* les conditions adéquates pour assurer une gestion optimale et intégrée de l'aménagement du territoire et des transports (milieux de vie TOD); ▪ une localisation des stationnements incitatifs Panama et Chevrier, à l'intérieur du périmètre urbain à Brossard, n'offrant pas les conditions adéquates pour assurer une gestion optimale et intégrée de l'aménagement du territoire et des transports (milieux de vie TOD) et générant des nuisances sur les secteurs établis.	**En matière de transport collectif :** ▪ d'un nouveau mode de transport en commun à grande capacité empruntant le nouveau pont Champlain ainsi que d'un prolongement du métro améliorant la fluidité des liens interrives; ▪ de trois principaux axes métropolitains de transport en commun (métro, REM et train de banlieue) favorisant l'émergence de quartiers TOD à leurs points d'accès et une densification contrôlée des quartiers situés dans leurs aires d'influence; ***CA-2018-2583, art. 1, par. 33° a)*** ▪ d'une planification, d'une localisation et d'une gestion adéquates des stationnements incitatifs et des voies réservées assurant un accès optimal pour tous au transport en commun, tout en réduisant leurs impacts sur les milieux de vie traversés et limitrophes; ▪ d'une intermodalité accrue aux nœuds de correspondance au transport en commun.

[1] CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de l'agglomération de Longueuil. 2013.
[2] VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de mobilité et de transport : Pour une agglomération mobile et durable. Septembre 2013.

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
En matière de transport actif : ▪ un réseau cyclable de plus de 350 km[1], surtout planifié pour la récréation et le tourisme; ▪ une population prête à adopter un mode de vie de plus en plus actif; ▪ certains axes de circulation mal configurés pour assurer la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, non-voyants, etc.) étant donné l'absence de trottoirs et de pistes cyclables, une mauvaise configuration de ces derniers ou une trop forte concentration véhiculaire; ▪ plusieurs secteurs conçus principalement pour l'utilisation de l'automobile et une ségrégation territoriale des fonctions résidentielles, économiques et de services favorisant la dépendance à l'automobile.	**En matière de transport actif :** ▪ de modes de transport collectif variés et efficaces ainsi que de divers modes de mobilité active permettant de se déplacer aisément au quotidien; ▪ d'un design urbain approprié faisant de la voirie locale des espaces publics sécuritaires et attrayants où plusieurs modes de déplacement cohabitent, favorisant ainsi la mobilité active pour tous (accessibilité universelle).
En matière de développement : ▪ une densité résidentielle la plus importante parmi les autres agglomérations et MRC de la CMM, en excluant celle de Montréal, mais qui affiche de grandes disparités sur l'ensemble de son territoire (de très faible à très forte); ▪ des superficies de terrains vacants en quantité suffisante (mais somme toute limitée) pour le développement résidentiel et commercial d'ici 2035, mais insuffisantes (certains secteurs et créneaux particuliers), pour accueillir de nouvelles activités industrielles sur ce même horizon, imposant ainsi une rationalisation et une optimisation des sites économiques et résidentiels actuels.	**En matière de développement :** ▪ d'un aménagement du territoire intégrant notamment la planification de la mobilité et du transport; ▪ de nouveaux quartiers situés près des points d'accès au transport en commun structurant, des équipements publics et des pôles multifonctionnels afin de réduire l'utilisation de l'automobile; ▪ d'une plus forte densité d'occupation du sol, particulièrement dans les aires d'influence du transport en commun structurant.

[1] VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de mobilité et de transport : Pour une agglomération mobile et durable. Septembre 2013.

3.457 **LE PLAN DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL**

3.458 L'agglomération de Longueuil a adopté en 2013 son premier PMT. Fruit d'une vaste démarche de consultation, ce Plan souhaite apporter des réponses et des pistes de solutions aux besoins sociaux, environnementaux et économiques de la collectivité en :

- facilitant l'accès aux biens et services;
- assurant la mobilité de la population;
- privilégiant des modes de transport durables et fiables;
- aménageant de façon intégrée et innovatrice le territoire tout en améliorant la santé publique, la qualité de vie, l'environnement, l'espace public, la sécurité et le positionnement métropolitain de l'agglomération.

3.459 Ces actions devront être menées de façon concertée, cohérente et optimale en suscitant la mobilisation et la sensibilisation des partenaires et de la population. Les orientations stratégiques, les axes d'intervention et les objectifs du PMT sont décrits sommairement à la section 1.2.8 du chapitre 1.

3.460 Le Schéma s'arrime à la vision du PMT. Les orientations et interventions de ce Plan en lien avec la mobilité, le transport, l'aménagement et le développement du territoire sont intégrées à la présente orientation et à celle portant sur l'aménagement du territoire.

3.4.1 OBJECTIF 1

À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION, ASSURER UNE DESSERTE OPTIMALE DU TERRITOIRE EN TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

3.4.1.1

Améliorer l'offre et la qualité des réseaux de manière à contribuer à l'objectif métropolitain de hausser la part modale du transport en commun à 30 % en pointe du matin d'ici 2021

3.461 Selon l'enquête Origine-Destination 2013 de l'AMT, la part modale du transport en commun de l'agglomération était de 15 % sur 24 h, mais elle augmentait à 23 % à l'heure de pointe du matin. Le PMAD a l'ambitieux objectif de faire en sorte que 30 % des déplacements à l'échelle de la CMM en pointe du matin soient effectués en transport en commun en 2021, ce qui correspond à une hausse de 5 % par rapport à 2008. Le Schéma entend contribuer à cet objectif métropolitain en haussant la part modale du transport en commun de l'agglomération en pointe, mais également en période hors pointe.

3.462 L'augmentation des déplacements en transport en commun ainsi que la diminution conséquente des déplacements en automobile auront des effets positifs non négligeables sur la lutte aux changements climatiques et les efforts de développement durable. L'utilisation accrue des transports actif et en commun contribuera à la structuration spatiale, économique et sociale des villes liées et de l'agglomération.

3.463 L'amélioration de l'offre et de la qualité des réseaux de transport en commun passe notamment par la modernisation et le développement des réseaux de transport en commun métropolitain, d'agglomération et régionaux, et par la réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière. Il va sans dire que des investissements importants seront requis pour moderniser les équipements de transport ou le matériel roulant des réseaux existants ainsi que pour les prolonger, ceci afin de maintenir la qualité des services actuels et d'en augmenter le rayon et la capacité de desserte. L'agglomération prône d'ailleurs depuis plusieurs années une accélération des investissements dans les infrastructures de transport en commun sur son territoire.

L'augmentation de l'achalandage et de ses effets bénéfiques sera rendue possible à la fois par la réalisation des projets structurants prioritaires et par l'augmentation de l'offre en transport en commun.

3.464 Afin d'encourager une portion des ménages à venir s'établir à proximité des axes et des points d'accès au transport en commun structurant et d'assurer un plus grand transfert modal de l'automobile vers les transports actif et en commun, une offre et un service de qualité sont essentiels. Si l'optimisation de l'occupation du sol assure une certaine clientèle captive, la qualité et l'offre de service assureront, quant à elles, une part non négligeable du succès des nouveaux milieux de vie ou pôles économiques aménagés dans les aires d'influence de ces axes et points d'accès. Cette qualité de l'offre passera notamment par la mise en place d'un cocktail transport collectif et l'amélioration des conditions de circulation des autobus grâce à l'ajout de mesures préférentielles.

3.465 L'agglomération de Longueuil a toujours fait preuve de leadership en matière d'échanges, négociations et revendications auprès des différents paliers gouvernementaux ou agences organisatrices de transport et a mis en œuvre plusieurs actions concrètes en matière de transport en commun. Pensons à ses représentations en faveur du SLR (maintenant le REM), du prolongement du métro et de la mise en place du train de banlieue ou encore à sa participation aux bureaux de projet (métro, SLR et REM) et au comité d'axe Taschereau. L'agglomération de Longueuil, qui a adopté son premier PMT, compte en assurer la mise en œuvre et procéder à toutes les représentations nécessaires à la réalisation des investissements publics requis en matière de transport collectif, d'implantation d'infrastructures et d'équipements de transport en commun de qualité et à l'implantation d'une offre de service accrue, répondant ainsi aux attentes nationale, métropolitaine et régionale en matière de mobilité, de transport et d'aménagement durables. ***CA-2018-283, art. 1, par. 14°***

3.466 L'offre de transport en commun sur les principaux corridors de déplacements interrives et intra-agglomération pourra être accrue, entre autres, grâce aux interventions suivantes :

- implantation du REM sur le nouveau pont Champlain et dans l'axe de l'A-10, notamment vers le centre-ville et l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau; ***CA-2018-283, art. 1, par. 15°***
- prolongement de la ligne 4 du métro dans l'axe du boulevard Roland-Therrien;
- consolidation et amélioration du service (fréquence) de train de banlieue;
- implantation d'un réseau rapide d'agglomération (autobus) assorti d'une série de mesures préférentielles (voies réservées, priorité aux feux de circulation, etc.) sur les principaux axes de déplacement;
- implantation de mesures préférentielles pour autobus sur les autres axes stratégiques;
- bonification de l'offre de transport en commun dans les pôles d'emplois mal desservis;
- optimisation de l'offre en stationnements incitatifs;
- élaboration d'un cahier de critères et normes de design des quartiers favorisant le transport actif et en commun.

3.467 Parmi ces interventions, trois sont particulièrement importantes pour l'agglomération de Longueuil :

- La voie réservée pour autobus sur le pont Champlain a depuis longtemps atteint sa capacité, tout comme le TCV. **L'implantation du REM sur le nouveau pont Champlain et dans l'axe de l'A-10 entre l'agglomération (Brossard) et le centre-ville de Montréal**, via la gare centrale, augmentera la performance et la part modale du transport en commun dans ce corridor névralgique, tout en améliorant de façon significative la sécurité et le confort des usagers, et ce, en toute saisons; ***CA-2018-283, art. 1, par. 16°***
- Avec un tracé inchangé depuis près de 50 ans, **la ligne n° 4 du métro doit être prolongée** afin de mieux répondre au développement passé, actuel et projeté à Longueuil, notamment dans les pôles Longue Rive et Roland-Therrien, offrant tous deux un fort potentiel de développement et redéveloppement selon les principes TOD;
- L'agglomération misera également sur des investissements importants pour notamment assurer l'implantation, sur les axes structurants de son **réseau rapide d'agglomération** (autobus), d'un **ensemble de**

mesures préférentielles telles des voies réservées pour autobus ou des mesures de préemption. Ce réseau rapide assurera les liens interrives tout en améliorant la desserte interne de l'agglomération.

3.4.1.2
Améliorer la desserte interne de l'agglomération

3.468 Certains grands pôles d'emplois ne jouissent pas d'une desserte optimale en transport en commun. C'est le cas notamment des parcs industriels et des centres commerciaux situés en périphérie du territoire urbanisé (à proximité des autoroutes). Cette localisation, combinée à la congestion routière, entraîne certains problèmes de recrutement de personnel et contribue à la forte dépendance à l'automobile dans ces secteurs. Les heures d'ouverture des commerces et les quarts de travail des industries ne correspondent pas toujours aux heures de pointe traditionnelles au cours desquelles la demande élevée permet au RTL d'y favoriser des fréquences élevées. La monofonctionnalité de ces secteurs complexifie leur desserte en transport en commun puisque l'absence d'autres fonctions urbaines limite toute demande plus constante en transport en commun tout au long de la journée. Pour bien desservir un secteur, cette demande doit être répartie tout au long de la journée et non uniquement lors de quelques périodes de pointe.

3.469 Malgré cette contrainte, il est primordial de trouver des solutions innovantes afin d'améliorer la desserte interne en transport en commun, notamment vers les pôles multifonctionnels et d'emplois. Il importe également de réduire les temps de parcours entre les différents pôles d'activités de l'agglomération. Compte tenu, notamment, de la barrière physique causée par l'axe ferroviaire longeant la R-116 (seulement quatre points de traverse), les lignes actuelles d'autobus obligent trop souvent les usagers à faire des détours vers les terminus Longueuil et Panama. Seulement 7 %[1] des déplacements internes dans l'agglomération se font par transport en commun et seule la bonification de l'offre, notamment par l'aménagement de nouveaux points de traverse, contribuera à en améliorer le bilan. Il est à noter que la facilité de stationner sur le territoire (lieux de travail, commerces, lieux de résidence, etc.) constitue un frein au déploiement du transport en commun puisqu'elle contribue à le rendre moins attrayant comparativement à l'automobile.

3.470 Le RTL planifie l'amélioration de ses services d'autobus vers les pôles générateurs de déplacements de l'agglomération tels que les hôpitaux, les centres commerciaux et les parcs industriels. L'amélioration de la desserte interne du RTL passera notamment par son projet de réseau rapide d'agglomération, dont l'implantation se fera de façon graduelle, d'abord à l'aide de mesures préférentielles légères pour ensuite faire appel à des aménagements plus importants. L'aménagement de la voie réservée du boulevard Roland-Therrien et la mise en place d'un service express en 2013 sont des exemples de cette approche étapiste. Le RTL planche également sur la mise en place d'un réseau de nœuds de correspondance d'agglomération qui faciliteront les déplacements internes dans l'agglomération. Les villes liées seront appelées à travailler de concert avec le RTL afin d'identifier ces points d'échanges et de prendre les mesures requises à leur implantation.

3.471 L'amélioration de la desserte interne de l'agglomération doit également viser les centralités et milieux de vie plus locaux du territoire, et ce, même si l'aménagement du territoire existant (densité) rend parfois problématique une telle desserte. Il est à noter que les mesures proposées précédemment vont en ce sens car les axes proposés traverseront plusieurs milieux de vie établis (centralités) de l'agglomération. De plus, la mise en place de nœuds de correspondance facilitera les liens internes pour tous car les résidents de certains quartiers moins bien desservis (hors pointe) pourront correspondre par ces derniers plutôt que de se rendre obligatoirement à l'un des deux grands terminus du territoire.

3.472 **OFFRE EN STATIONNEMENTS INCITATIFS SUR LE TERRITOIRE**

3.473 Sur la rive sud du Saint-Laurent, l'agglomération de Longueuil est le territoire urbanisé situé le plus près des points d'accès au transport en commun métropolitain menant directement au centre-ville de Montréal. Si cette localisation stratégique est un avantage en ce qui a trait aux échanges avec la métropole, elle peut représenter

[1] VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Plan de mobilité et de transport : Pour une agglomération mobile et durable. Septembre 2013.

également une contrainte de taille : l'implantation de grands stationnements incitatifs et les nuisances résultantes (circulation et congestion, îlots de chaleur urbains, perte de sites stratégiques de développement, etc.). Il est ironique de constater que les résidents choisissant de s'établir près des points d'accès au transport en commun doivent subir les contraintes associées aux déplacements de ceux qui ont opté pour vivre en banlieue plus éloignée. En l'absence d'interventions adéquates, ce constat est appelé à s'aggraver, d'autant plus que le PMAD prévoit l'aménagement de nouveaux points d'accès au transport en commun métropolitain dans l'agglomération.

3. 474 Compte tenu des impacts non négligeables de ces stationnements sur le développement du territoire et la qualité de vie des résidents de l'agglomération, une réflexion sur l'offre en stationnements incitatifs de l'agglomération est essentielle. Un inventaire[1] de l'occupation de certains stationnements incitatifs du territoire a démontré qu'une proportion importante de leurs usagers provenait de quartiers du territoire bien desservis en transport en commun. Dès lors, l'accessibilité universelle de ces espaces de stationnement doit être remise en cause, et ce dans l'optique d'augmenter l'utilisation des autobus et de réserver ces stationnements à ceux qui n'ont pas d'autres choix (offre en transport en commun déficiente ou inexistante, par exemple). Pour ce, le Schéma préconise l'approche des parcs relais localisés aux limites des secteurs urbanisés et dédiés prioritairement aux usagers dont les milieux de vie d'origine n'offrent pas la possibilité d'utiliser le transport en commun pour atteindre les points de correspondance interrives associés à ces stationnements. Afin de dissuader les autres usagers, des mesures pourraient être envisagées, dont la tarification et la gestion de l'offre en stationnement. De plus, le Schéma propose l'aménagement de stationnements incitatifs extra-agglomération (dans les villes d'origine des usagers externes) afin de réduire le nombre, l'ampleur et les contraintes des stationnements incitatifs du territoire. Dans ce sens, l'agglomération salue l'implantation d'un tel stationnement à Sainte-Julie. Cette réflexion doit être priorisée compte tenu de la mise en service prévue du REM dans l'axe de l'A-10.

CA-2018-283, art. 1, par. 33° b)

3.475 Quant aux stationnements incitatifs déjà existants dans l'agglomération, une analyse globale de leur vocation est préconisée afin, notamment, de déterminer leur superficie optimale, de réduire les nuisances observées et de dégager des espaces pouvant être mis en valeur (redéveloppement).

3.475.1 L'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif à la station Rive-Sud du REM permettra de capter en amont de la zone urbanisée les automobilistes hors agglomération se dirigeant actuellement vers les stationnements incitatifs Chevrier et Panama. La mise en place de ce nouveau stationnement doit être l'occasion pour l'ARTM, en concertation avec le milieu concerné, de revoir l'offre et l'accessibilité suprarégionale à de telles infrastructures dans l'axe de l'A-10 afin, notamment, de réduire la congestion à la station Panama ainsi que les nuisances générales (circulation, stationnement, etc.) dans les milieux de vie limitrophes aux stations du REM.

CA-2018-283, art. 1, par. 17°

3.4.1.3
Améliorer l'intermodalité et l'interconnectivité des déplacements

3.476 Le transport en commun doit offrir une gamme variée de services afin de faciliter les déplacements des utilisateurs et de diminuer les temps de parcours, tout en rendant l'utilisation de ce mode plus attrayant et convivial. Pour ce faire, le Schéma vise à améliorer l'interconnectivité aux nœuds de correspondance métropolitains et d'agglomération, notamment en assurant une plus grande coordination des services offerts par les différentes AOT en lien avec les nœuds de rabattement et les trajets.

3.477 La présence dans l'agglomération de plusieurs AOT occasionne souvent des incongruités au chapitre des titres de transport, des distances de correspondance et des temps d'attente. Dans un contexte où l'agglomération constitue une destination d'emplois et de services en constante évolution, l'intermodalité et l'interconnectivité des déplacements doivent également être améliorées en assurant notamment une meilleure intégration des réseaux de transport actif et en commun, notamment aux points d'accès structurants.

[1] RTL. Plan stratégique 2013-2022. Mars 2013.

3.478

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.4.1

3.4.2 OBJECTIF 2

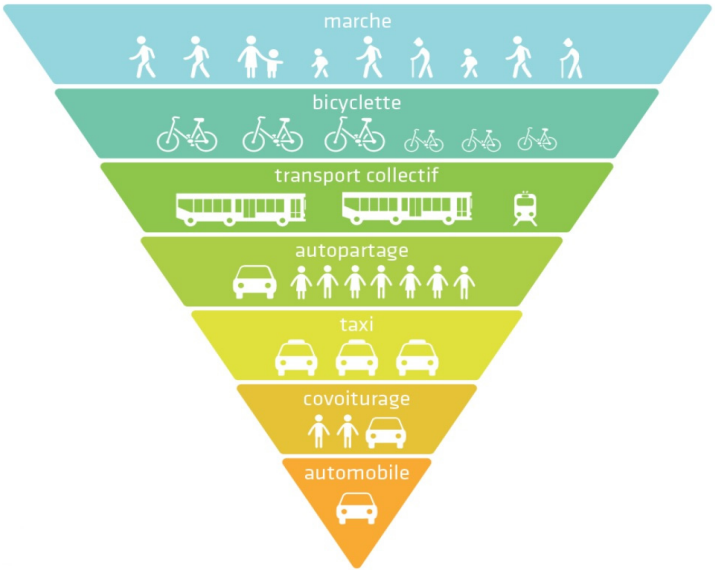
ASSURER UNE DESSERTE OPTIMALE DES MILIEUX DE VIE ET DES PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN DÉPLACEMENT ACTIF

3.479 Le Schéma propose de porter un nouveau regard sur les priorités accordées aux différentes pratiques de déplacement et d'adopter une pyramide inversée en matière de mobilité[1]. La pyramide des priorités va du piéton aux vélos, puis aux véhicules motorisés en accordant une place importante au transport collectif. Un partage équitable de la route (emprise) entre les divers modes de déplacement favorise l'utilisation des modes actifs en offrant une meilleure sécurité aux piétons et aux cyclistes. Ce partage plus harmonieux de l'espace public peut se faire notamment à deux niveaux : le piéton doit résolument s'inscrire en priorité au sein de la mobilité urbaine et le vélo doit être considéré comme un mode de transport à part entière dans la chaîne des déplacements.

3.480 En somme, une place plus importante doit être accordée non seulement au transport en commun, mais aussi au transport actif dans la planification du territoire afin d'assurer une agglomération intégrant les principes de la mobilité durable. Pour ce faire, deux actions sont proposées : développer à proximité des axes et des points d'accès aux transports en commun et actif et assurer une planification permettant une plus grande perméabilité des milieux de vie à ces modes de transport.

3.481 Une démarche intégrée réunissant les responsables de l'aménagement et des transports actif et en commun au moment de la planification des principaux axes de transport en commun et des projets de développement ou de redéveloppement est essentielle afin de répondre à cet objectif. Cette approche est déjà en place depuis plusieurs années au sein de l'agglomération. Citons, à titre d'exemples, le comité d'axe Taschereau (réunissant notamment l'agglomération de Longueuil, les villes de Brossard et de Longueuil, la CMM, l'ARTM, le MTMDET et le RTL), les bureaux de projet du SLR, du REM et du prolongement du métro (AMT, MTMDET, AOT, villes concernées, etc.) ou le COTAM[2]. ***CA-2018-283, art. 1, par. 18° et par. 32° a)***

Figure 3 : Pyramide inversée des priorités en matière de transport et de mobilité



1 VIVRE EN VILLE. Analyse et recommandations pour le premier projet de SAD, Rapport final. Octobre 2014.

2 Comité technique d'aménagement (agglomération) qui réunit les villes liées (aménagement du territoire) et le RTL

3.4.2.1

Promouvoir un design de rues et une urbanité favorisant la mobilité active

3.482 L'urbanisation récente a fortement priorisé l'utilisation de l'automobile au détriment des déplacements actifs. Pensons simplement aux trames de rues sinueuses des quartiers résidentiels, qui visaient à décourager la circulation de transit sur les rues locales mais qui constituent de longs détours pour les piétons et les cyclistes, aux passages piétonniers surtout prévus pour accéder aux parcs et terrains de jeux, quelquefois aux écoles mais rarement au transport en commun, à l'absence de trottoirs décourageant les déplacements actifs ou à l'implantation des commerces et services en périphérie du territoire (près des artères principales) ou en fond de terrain, obligeant piétons et cyclistes à traverser de vastes espaces de stationnement pour y accéder. Cette urbanité est peu accessible aux déplacements actifs, mais les choses sont en train de changer.

3.483 En plus de favoriser la densification et la mixité des fonctions, la nouvelle urbanité de l'agglomération doit être planifiée en intégrant des critères de design qui contribueront à la rendre moins hermétique et davantage pensée pour les déplacements actifs (et collectifs). Ainsi, le Schéma retient les actions suivantes :

- favoriser une grille de rues hiérarchisées avec des liens permettant la mobilité active;
- développer le réseau cyclable et piétonnier actif en l'intégrant aux nouveaux projets dès leur conception;
- assurer le partage de la chaussée par tous les modes de transport;
- réduire les temps de parcours de marche vers les axes et points d'accès au transport en commun;
- assurer une implantation des bâtiments et une répartition des fonctions urbaines sur le territoire favorisant, voire priorisant, les déplacements actifs;
- adapter les quartiers existants à la vision de mobilité active;
- adopter un cahier de critères et normes de design favorisant les transports actif et en commun.

3.4.2.2

Définir des principes et paramètres de design et d'aménagement pour les nouveaux milieux de vie et pôles économiques

3.484 S'il est de mise aujourd'hui d'associer transports actif et en commun et planification du territoire, trop de décisions ont été prises en silo ou en l'absence de guides et critères d'aménagement clairs, faisant en sorte que certaines portions du territoire sont aujourd'hui difficilement desservies par ces modes de transport constituant des solutions de rechange au voiturage en solo. Les obstacles sont nombreux à l'accessibilité des transports actif et en commun dans les milieux de vie et les différents pôles économiques : trame de rues limitant une desserte efficace en transport en commun ou imperméable aux déplacements actifs, emprise et géométrie déficientes de certaines voies de circulation, absence d'un réseau cyclable et actif continu, etc.

3.485 Pour s'assurer que les nouveaux milieux de vie et pôles économiques du territoire soient perméables au transport actif et en commun, des principes et critères d'aménagement doivent être définis en concertation avec les autorités compétentes (RTL, ARMT, Vélo-Québec, villes liées, etc.). Ainsi, le Schéma propose la mise en place d'un comité technique multidisciplinaire ayant pour mandat d'élaborer un guide d'aménagement définissant, entre autres, des principes et critères de design pour assurer une desserte optimale en transports actif et en commun de ces secteurs et l'adaptation des secteurs existants problématiques. La présente section pourra être bonifiée en fonction des travaux de ce comité. ***CA-2019-283, art. 1, par. 32° b)***

3.486

OBJECTIF 2 - Référence normative

Document complémentaire : articles 5.2.4.2

3.4.3 OBJECTIF 3

DIRIGER D'ICI 2035 AU MOINS 40 % DES NOUVEAUX LOGEMENTS VERS LES AXES ET POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

3.487 **UNE GESTION OPTIMALE DE L'URBANISATION**

3.488 Située à moins de 10 km du centre-ville de Montréal, l'agglomération de Longueuil occupe une position stratégique sur l'échiquier métropolitain. Sa zone urbanisée regroupe d'importantes fonctions qui témoignent de son dynamisme et de sa santé économique. Une planification et une gestion des infrastructures, des équipements, des services publics et du cadre bâti sont essentielles dans une perspective de développement viable aux plans environnemental, social et économique.

3.489 Le Schéma doit contribuer à limiter les besoins en nouveaux investissements publics en évitant, entre autres, la dispersion de la croissance urbaine susceptible de générer, à moyen et long termes, des coûts importants reliés au développement et à l'entretien des infrastructures et services publics. La gestion de l'urbanisation devient donc primordiale afin d'assurer l'adéquation entre les perspectives de croissance, les investissements requis et les espaces à développer ou redévelopper. Dans la mesure où il est reconnu que les espaces disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation seront suffisants pour accueillir le développement global[1] de l'agglomération d'ici 2035, la gestion de l'urbanisation doit permettre de bien répartir ce développement en l'orientant prioritairement vers les secteurs urbanisés, dans la continuité du tissu bâti desservi et dans les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant.

3.490 Le tableau 3 fait état des projections de l'ISQ relativement à la croissance de l'évolution des ménages d'ici 2031. Ainsi, 20 935 nouveaux logements seraient requis d'ici 2031 pour répondre à ces projections de croissance. Selon l'inventaire des sites structurants de développement et redéveloppement disponibles[2], les espaces dédiés à la fonction résidentielle permettraient l'implantation de 43 975 à 59 310 logements selon le scénario de redéveloppement retenu. Une portion non négligeable (entre 25 % et 60 % selon le scénario) de ces logements proviendrait du redéveloppement du territoire. Si l'allocation de l'espace disponible à la fonction résidentielle doit tenir compte des objectifs d'optimisation du territoire préconisés par le Schéma (seuils minimaux de densité pour les nouveaux projets par exemple) pour assurer une agglomération durable, les acquis doivent être maintenus. Comme prémisse, le Schéma ne propose donc aucune baisse de la densité moyenne globale des secteurs construits de l'agglomération.

3.491 Les nouveaux secteurs devront faire l'objet d'une attention plus particulière à ce sujet. Les efforts d'optimisation devront d'abord se concentrer dans les portions du territoire s'y prêtant le mieux : les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant, les pôles multifonctionnels offrant une concentration de services, les secteurs en développement présentant déjà une densité supérieure, les sites limitrophes du développement urbain, etc. Par contre, d'autres portions du territoire se prêteront moins bien à une telle optimisation. C'est le cas notamment des secteurs déjà planifiés et en cours de développement présentant une densité plus faible et où un changement de typologie est impensable, des secteurs patrimoniaux, des secteurs intégrant des contraintes naturelles et des secteurs limitrophes des ensembles résidentiels de faible densité ou éloignés du réseau de transport en commun. Pour ces derniers, des densités résidentielles plus faibles pourront être maintenues pour les nouveaux projets, mais dans le respect de l'atteinte des seuils globaux définis au Schéma.[3]

3.492 Pour encadrer son développement résidentiel, l'agglomération verra en priorité à fixer des règles d'aménagement afin de consolider ses acquis, de procéder à une gestion optimale, rentable et durable de son développement, de favoriser le redéveloppement (optimisation) et la revitalisation des secteurs urbanisés et de contribuer activement à la réduction de l'étalement urbain. Au plan du développement économique, le Schéma souhaite

1 Seul l'espace pour la fonction industrielle serait insuffisant d'ici 2035 pour certains secteurs et créneaux. Puisque l'agglomération est en suroffre commerciale, le nombre limité de sites commerciaux vacants n'est pas pris en considération dans cette affirmation.

2 Voir le tableau 11 du chapitre 2.

3 La densité plus faible du secteur D'Argenson (Boucherville), conséquente à l'intégration d'une plaine inondable, n'a pas à être compensée.

améliorer le niveau d'activité en favorisant la consolidation des espaces économiques existants, leur diversité et leur complémentarité. Le Schéma peut aussi jouer un rôle important en matière de répartition et de définition des activités économiques sur le territoire afin, entre autres, d'assurer des emplois de qualité et de répondre aux besoins locaux et régionaux en matière de commerces et de services. Le développement économique est abordé plus en détail à l'orientation 6.

3.493 Le Schéma propose donc la consolidation et l'optimisation de la zone urbaine tout en tenant compte des défis et problématiques actuels et de demain, notamment en ce qui a trait aux besoins en espaces structurants de développement économique. L'identification et la structuration des pôles urbains métropolitains et régionaux, la prise en compte des milieux bâtis, du vieillissement de la population, de la diminution démographique, des infrastructures vieillissantes et des ressources limitées demeurent des priorités dans la planification. Le Schéma doit assurer la mise en place d'outils efficaces d'optimisation de l'utilisation de l'espace, des équipements et des infrastructures existants et proposés et, à cette fin, la rationalisation des besoins en nouveaux équipements et infrastructures, le tout, dans une optique de développement durable. Les objectifs et moyens de mise en œuvre qui suivent permettront d'atteindre ce but.

3.494 Dans la poursuite de la démarche entreprise par l'agglomération dans le cadre de l'élaboration de son Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma et de son Plan de mobilité et de transport, le Schéma reprend intégralement cet objectif du PMAD tout en l'adaptant à son contexte territorial et en y intégrant (partiellement) la notion d'emplois et de générateurs de déplacements.

3.4.3.1
Identifier les secteurs voués à l'urbanisation optimale du territoire

3.495 La carte 5 identifie les terrains vacants structurants (0,5 ha et plus) de développement à des fins résidentielles, multifonctionnelles (ou commerciales) et industrielles (ou d'affaires). Une portion importante de ces espaces se trouve dans les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant.

3.496 Cette carte illustre également les sites structurants potentiels de redéveloppement (optimisation). Principalement retenus en fonction de leur localisation à proximité des axes et points d'accès au transport en commun structurant, les sites identifiés correspondent aux grands ensembles commerciaux (majoritairement unifonctionnels) du territoire ainsi qu'à certains ensembles industriels en attente de redéveloppement et pouvant intégrer la fonction résidentielle[1]. À court terme, le Schéma priorise une implantation stratégique de la fonction résidentielle (près des axes de transport en commun) et puisqu'il serait impensable de redévelopper l'ensemble de ces sites d'ici 2035, il identifie des secteurs prioritaires pour une revalorisation à plus court terme. Certains de ces secteurs correspondent à des ensembles immobiliers font déjà l'objet localement de planifications particulières.

3.497 Le tableau 31 résume les superficies des espaces potentiels de redéveloppement (optimisation) ainsi que le nombre de logements[2] pouvant y être construits en fonction des seuils de densité minimaux exigés selon 3 hypothèses d'optimisation : avec un redéveloppement de 25 %, 40 % et 60 % de ces espaces. Ces trois hypothèses reprennent les prémisses d'un exercice similaire réalisé par la CMM en 2013.

[1] Les projets commerciaux unifonctionnels récemment construits ont également été retenus puisque l'un des objectifs du Schéma est d'instaurer une certaine mixité dans les pôles économiques localisés près des axes et points d'accès au transport en commun structurant.

[2] Pour une aire d'influence donnée (corridor, point d'accès ou autre), le seuil de densité minimum prescrit a été appliqué à la superficie du site. Selon les 3 hypothèses de redéveloppement proposées, ce seuil minimal a été appliqué sur, respectivement, 25 %, 40 % et 60 % de la superficie de ce site.

Tableau 31 : Sites majeurs potentiels de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles de l'agglomération

	SUPERFICIE (HA)		NOMBRE DE LOGEMENTS SELON L'HYPOTHÈSE DE REDÉVELOPPEMENT (ENSEMBLE DES SITES)		
	ENSEMBLE DES SITES	SITES PRIORITAIRES	25 %	40 %	60 %
Boucherville	24	0	195	310	470
Brossard	277	120	4 120	6 595	9 890
Longueuil	393	223	6 165	9 860	14 795
Saint-Bruno-de-Montarville	10	0	75	120	180
Saint-Lambert	30	30	395	635	950
Total	**734**	**373**	**10 950**	**17 515**	**26 285**

3.498 Pour atteindre l'objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux logements vers les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant, l'emphase devra être mise sur un développement et un redéveloppement (optimisation) de ces secteurs, et ce, à court, moyen et long termes. De plus, dans un souci d'optimisation de l'occupation du territoire, le Schéma demande également aux villes liées de prioriser la consolidation du tissu urbain existant en assurant, en premier lieu, l'utilisation des terrains desservis et contigus aux noyaux urbains existants, où sont regroupés les services à la population.

3.4.3.2

Identifier les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport

3.499 **AIRES D'INFLUENCE DES AXES ET POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT**

3.500 Préalablement à l'atteinte de ce premier objectif, l'ossature du transport en commun structurant doit être identifiée. Les cartes 9 et 11 illustrent respectivement les axes et points d'accès aux réseaux de transport en commun structurant (métropolitain et d'agglomération) et le réseau de déplacements actifs structurant de l'agglomération.

3.501 Les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain illustrées à la carte 31 et devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport[1] sont :

- la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke et le prolongement de la ligne de métro dans l'axe du boulevard Roland-Therrien;
- les stations Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud (portion à l'intérieur du périmètre urbain seulement) du REM; ***CA-2018-283, art. 1, par. 19°***
- les gares de train de banlieue Saint-Lambert, Longueuil – Saint-Hubert, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand[2];
- la future ligne de train de banlieue vers Richelieu[3];
- le boulevard Taschereau, entre la place Charles-Le Moyne et les limites municipales de La Prairie;
- l'axe (bus/tramway) Jacques-Cartier/Mortagne, entre les boulevards Taschereau et De Montarville;

1 Ces planifications intégrées doivent respecter les critères prévus à l'article 5.2.4.3.
2 Quoique située à l'extérieur de l'agglomération, l'aire d'influence de cette gare englobe une portion du territoire de Saint-Bruno-de-Montarville.
3 Pas encore confirmée.

- l'axe (bus/tramway) Roland-Therrien/Vauquelin/Clairevue;
- l'axe (bus/tramway) Quartier/Moïse-Vincent[1];
- les stationnements incitatifs (bus/tramway) De Montarville, Mortagne et Seigneurial.

3.502 À ces axes et points d'accès clairement définis, s'ajouteront les futures gares de la ligne de train de banlieue vers Richelieu (advenant sa mise en fonction), les nouvelles stations du prolongement du métro lorsque leurs localisations seront connues ainsi que les différents points d'accès des axes (bus/tramway) de transport en commun métropolitain énumérés précédemment lorsqu'ils feront l'objet d'une échelle de planification intégrée aménagement/transport plus détaillée par les villes liées.

3.503 La carte 31 illustre également le réseau de transport en commun d'agglomération structurant. À court terme, aucune planification particulière n'est exigée le long de ce dernier mais les villes liées sont invitées à les intégrer à leur planification territoriale.

3.4.3.3
Élaborer des planifications particulières intégrées aménagement/transport

3.504 Les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant, en raison de leur importance ou de leur potentiel de développement ou redéveloppement (optimisation), requièrent une planification particulière intégrant, notamment, les principes de l'aménagement et des transports afin d'assurer une occupation optimale du territoire, une rentabilité accrue des infrastructures et des investissements publics en matière de transport collectif et actif et de rencontrer les attentes du présent objectif. Tout comme la CMM, l'agglomération croit aux bénéfices de telles planifications intégrées aménagement/transport ainsi qu'à l'importance et à la nécessité d'orienter le maximum des nouveaux ménages et emplois anticipés vers ces axes et points d'accès au transport en commun structurant.

3.4.3.4
Promouvoir la plus-value des quartiers TOD comme milieu de vie

3.505 **PLUS-VALUE DES QUARTIERS TOD**

3.506 L'urbanisation des banlieues amorcée dans les années 1970 a largement favorisé l'automobile. Suite logique de cette urbanisation, l'offre commerciale de plus en plus orientée sur une desserte automobile a migré des centres suburbains (centralités) vers le réseau routier supérieur et la périphérie d'urbanisation. La disparition des commerces et services de proximité implantés dans les centralités, la hausse sans cesse grandissante du parc automobile et la desserte problématique en transport en commun de certaines portions (peu denses) du territoire sont quelques conséquences directes de ce type de planification. Une grande partie de l'agglomération s'est développée (et se développe encore, à moindre échelle cependant) selon ce paradigme d'aménagement.

3.507 Le défi auquel devront faire face les aménagistes et urbanistes pour modifier cette façon de planifier et de développer la ville n'est pas simple. Comment planifier de nouveaux secteurs moins dépendants à l'automobile alors que la fonction commerciale (logistique et produits) et les habitudes de vie de la majorité des résidents de l'agglomération sont majoritairement orientées vers l'automobile? De plus, comment, dans le cadre fiscal actuel des municipalités, prioriser l'optimisation du cadre urbain existant (où se trouvent la majorité des points d'accès au transport en commun structurant) au détriment des nouveaux secteurs plus simples à développer et plus prometteurs (à court terme) en matière de fiscalité?

[1] La forme et la localisation de l'axe Moïse-Vincent dépendront, notamment, des conclusions du nouveau plan de conservation de Longueuil en cours d'élaboration.

CA-2018-283, art. 1, par. 20°

CARTE 31

Planifications particulières intégrées et densités

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Saint-Lambert
Brossard
La Prairie
Longueuil
Boucherville
Varennes
Carignan
Sainte-Julie
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand
Montréal

Seuil minimal de densité résidentielle brute (log./ha)

30 35 40 50 60 80 110

Corridor de train de banlieue projeté (vers Richelieu)

Point d'accès au transport en commun structurant

Métro | Train | REM | REM potentiel | Bus

Axe de transport en commun structurant

Métropolitain
Métropolitain à l'étude ou projeté
Agglomération

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2018-02-12

3.508 Avec l'accélération du vieillissement de la population, plusieurs chercheurs et organismes concernés par le domaine du logement entrevoient, au cours des prochaines années, une augmentation marquée du nombre de ménages cherchant à se loger dans des formules d'habitation à plus forte densité implantées près des services, dont le transport en commun. Dans le Grand Montréal, on prévoit même d'ici 2031 une augmentation du nombre des ménages de petite taille et une stagnation du nombre des ménages plus jeunes, souvent composés de familles avec enfants[1].

3.509 La planification de nouveaux milieux de vie orientés vers les transports en commun et actif, soit les quartiers de type TOD, est la voie toute désignée pour atteindre le présent objectif. Malgré sa récente popularité dans la littérature et auprès des aménagistes, cette approche de planification n'est pas pour autant nouvelle dans l'agglomération, qui compte plusieurs exemples de ce type de milieu de vie. Mentionnons simplement le secteur de la place Charles-Le Moyne (probablement le premier TOD hors du centre-ville de Montréal) ou certains noyaux villageois ayant connu leur développement initial grâce à l'arrivée du chemin de fer et à l'implantation d'une gare. De nouveaux quartiers sont actuellement en développement ou en planification selon ces principes (pôle Roland-Therrien, TOD du Quartier, notamment). Ces secteurs sont, ou seront, caractérisés, notamment, par un développement relativement compact et plus dense, une intégration de la variable transport en commun, une plus grande place accordée aux déplacements actifs et une certaine mixité des fonctions.

3.510 Le Schéma préconise l'implantation de nouveaux milieux de vie basés, notamment, sur les principes TOD, de collectivités viables, de quartiers durables ou de la ville compacte (voir encadrés 6 et 7) à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant. Puisque la majorité de ces derniers se trouve dans les secteurs déjà urbanisés du territoire, l'atteinte de cet objectif passera forcément par leur consolidation ou un redéveloppement (ou optimisation) d'immeubles et de sites existants. Dans les deux cas, une promotion des attraits et des avantages associés à ces quartiers inspirés par ces nouveaux principes d'aménagement sera nécessaire, et ce, tant pour les promoteurs qui réaliseront ces nouveaux milieux de vie ou les gens qui y habiteront que pour les populations limitrophes, qui devront comprendre les avantages qu'ils peuvent représenter sur leur propre qualité de vie (offre accrue en transport en commun et en commerces et services de proximité, aménagements urbains de qualité, etc.). L'acceptabilité sociale de ces nouveaux milieux de vie est essentielle à leur réalisation et leurs planificateurs devront s'en assurer (définition de principes d'intégration, séances d'information et de planification citoyennes, promotion, etc.).

3.511 **Encadré 6**

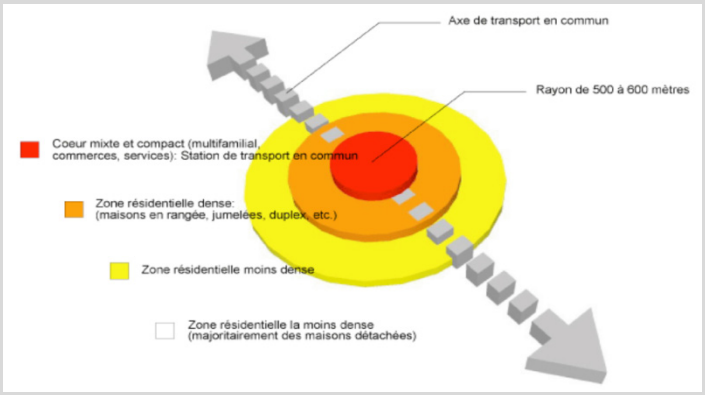
LES QUARTIERS TOD : DÉFINITION, AVANTAGES ET DÉFIS

Le quartier TOD, ou quartier axé sur le transport en commun (ATC), est un milieu de vie compact, de moyenne à haute densité et structuré autour d'un point d'accès au transport en commun structurant (métro, train de banlieue, SLR, SRB, etc.). Implanté à l'intérieur d'un rayon correspondant à une distance de marche du point d'accès au transport en commun (généralement 500 m ou 1 km selon le mode), le quartier TOD offre des choix variés de modes de déplacement, de logements, d'emplois, de commerces et de divertissements et il n'exclut pas pour autant l'automobile. Par son design favorisant l'activité piétonne, la convivialité, l'utilisation efficace des infrastructures et des services publics, un quartier TOD offre un style de vie actif et accessible et permet un environnement où toutes les générations, incluant les familles et les gens à revenus variés, peuvent s'implanter et évoluer.

Un quartier TOD n'est donc pas un simple quartier ou projet immobilier développé à proximité d'un point d'accès au transport en commun. Il s'agit d'un ensemble urbain planifié visant à stimuler la fréquentation des transports en commun et l'attrait des déplacements actifs, à réduire la congestion automobile et qui, de plus, fournit une mixité de logements, d'emplois, de commerces et d'activités récréatives assurant une valeur ajoutée au quartier et créant un sentiment de communauté.

Lorsqu'un point d'accès au transport en commun se trouve dans un pôle d'emplois ne permettant pas la fonction résidentielle, le secteur peut également être développé selon ces principes TOD, en les adaptant (générateurs de déplacements plus importants près du point d'accès, aménagements encourageant les déplacements actifs, mixité de fonctions, etc.).

[1] CMM. PMAD. 2012. p. 94.



Croquis Schématique d'un aménagement de type TOD [1]

Un quartier TOD présente de nombreux avantages, dont :

- l'établissement d'un plus grand nombre de ménages et d'emplois à proximité du point d'accès au transport en commun structurant qui assure une offre de service et un achalandage accrus, permettant ainsi au transport en commun de mieux concurrencer l'automobile et réduisant, par le fait même, la congestion et la dépendance à l'automobile;
- une utilisation plus intensive du sol qui freine le développement de zones à plus faible densité en périphérie (étalement urbain) forcément dépendantes à l'automobile;
- un aménagement plus compact permettant de réduire les besoins en infrastructures, réduisant ainsi les coûts associés à leur développement et entretien;
- un cadre bâti favorable aux piétons faisant du transport actif une expérience agréable, pratique et sûre. L'espace public s'anime et le transport en commun devient plus attrayant;
- l'aménagement d'une trame de rue orthogonale, qui est un élément majeur de la planification de ces secteurs, qui permet de faciliter la circulation de transit des véhicules et des piétons;
- l'implantation de commerces et services de proximité, d'emplois et d'espaces publics conviviaux est également bénéfique pour les quartiers limitrophes au TOD.

Les principaux défis et obstacles au développement d'un quartier TOD :

- coût plus élevé des terrains aux points d'accès au transport en commun structurant, à cause de leur localisation stratégique ou d'une spéculation;
- mise en œuvre complexe de projets mixtes;
- le développement doit parfois précéder l'équipement, l'offre ou le niveau de service ultime du transport en commun structurant promis;
- difficulté à revitaliser les quartiers établis sans embourgeoiser ces derniers (délocalisation d'une population fragile souvent dépendante de ce mode de déplacement);
- difficulté pour les promoteurs de logements communautaires à acquérir des propriétés dans ces secteurs;
- coûts élevés de développement et de redéveloppement qui rendent ces projets moins compétitifs, à court terme, face aux nouveaux secteurs de développement et limitent l'implantation d'unités abordables ou de logements familles;
- acceptabilité sociale (densification, fonctions et morphologie urbaines différentes, etc.);
- manque de programmes et de politiques pour supporter le développement de quartier TOD;
- difficulté à attirer les familles et les ménages à plus faibles revenus compte tenu de la forme urbaine préconisée (souvent de petits logements en copropriété).

[1] UQÀM. Projet de recherche URBATOD, Forum Urba 2015.

3.512

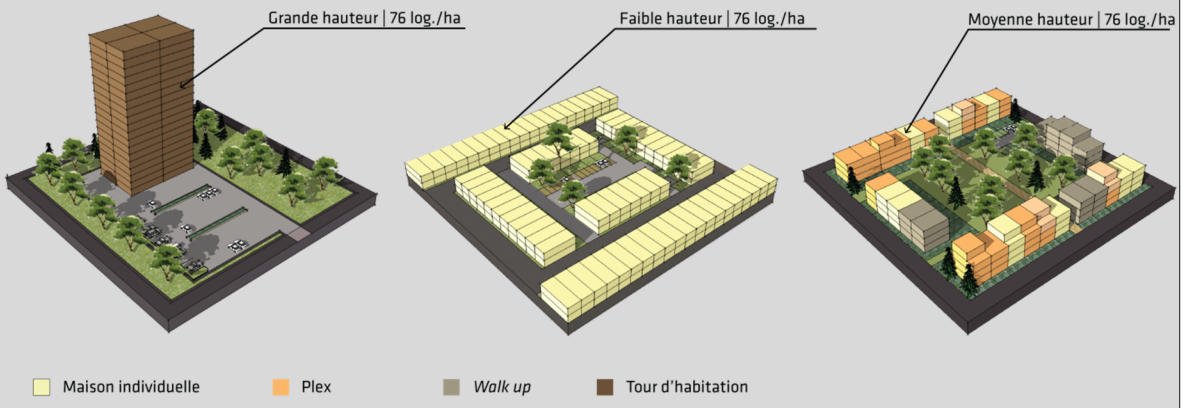
Encadré 7

DENSITÉ *VS* COMPACITÉ, COLLECTIVITÉS VIABLES ET AUTRES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT DES CENTRALITÉS DE DEMAIN

Quartier dense versus quartier compact[1]

La densification est un mode de croissance de la ville qui consiste à accroître le nombre de logements et d'activités humaines au sein d'un milieu urbanisé. Elle permet d'éviter la sous-utilisation du territoire urbanisé et le prolongement des infrastructures urbaines. La densité ne tient pas forcément compte ni de la forme ni de l'agencement des bâtiments et des espaces publics ou privés. Pour ces raisons, elle peut être associée à des craintes et des réticences de la part des résidents d'un secteur donné.

La compacité urbaine peut être définie comme le rapport entre les surfaces bâties et non bâties d'un secteur. Elle représente une manière d'occuper le territoire, de façon à créer des liens physiques et sociaux, en limitant les vides et les discontinuités. La compacité permet donc une densité équivalente mais avec des bâtiments moins hauts et des milieux de vie à la fois denses et conviviaux, à l'échelle humaine et favorisant les déplacements de courtes distances. Combinée à la mixité, elle favorise l'accessibilité aux commerces et services et participe à la création de milieux de vie complets. L'échelle humaine des milieux de vie, la qualité du cadre bâti (bâtiments, espaces publics et privés), la multifonctionnalité des espaces verts sont des critères essentiels du concept de compacité.



Différentes formes d'habitation pour la même densité[2]

Collectivité viable et écoquartier[3]

Selon l'organisme Vivre en Ville, une collectivité viable est « un milieu qui répond aux besoins fondamentaux de ses résidents, est favorable à leur santé et assure leur qualité de vie. Son mode de développement favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes et permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières : elle peut se maintenir à long terme. Une collectivité viable assure la protection de son patrimoine naturel, culturel et bâti. Aménagée à l'échelle humaine, elle se caractérise notamment par la compacité de sa forme urbaine, la mixité des activités, une offre de transport diversifiée et une bonne localisation des activités et des équipements. Elle rend ainsi accessibles à tous des espaces publics de qualité et des espaces verts abondants, une variété de services et un environnement riche en activités économiques, sociales, récréatives et culturelles. »

La vision et les principes des collectivités viables reposent sur quatre échelles d'intervention :

1. **Une agglomération urbaine tissée serrée**
   Elle optimise l'utilisation de son territoire; l'urbanisation et la densification y sont articulées avec un réseau structurant de transport en commun; les équipements et activités y sont accessibles et bien localisés. Elle se distingue par :
   - resserrement du périmètre d'urbanisation;
   - consolidation et contiguïté de l'urbanisation;
   - protection du territoire agricole;
   - protection des milieux naturels;
   - articulation de l'urbanisation et du réseau structurant de transport en commun;
   - réduction des barrières, connexions et complémentarité entre les quartiers;
   - définition et consolidation de centralités (axes et pôles d'activités);
   - localisation stratégique et accessibilité des équipements majeurs.

1 VIVRE EN VILLE. Livres 1 et 3. [collectivitéviables.org] et [http://collectivitesviables.org/articles/compacite-densite/], (mars 2015).

2 VIVRE EN VILLE. Inspiré d'Urban Task Force, 1999.

3 VIVRE EN VILLE. Donner vie aux écoquartiers : leçons des collectivités viables du Bend-Wüttenberg en Allemagne (collection Inspirer le Québec - Livre 5). 2014. 133 p. [https://vivreenville.org/notre-travail/publications/collection- inspirer-le-quebec /2014/donner-vie-aux-ecoquartiers/], (mars 2015).

2. **Les quartiers comme milieux de vie complets**
   Ils assurent la proximité des commerces et des services du quotidien, sont accessibles par des modes de transport viables et offrent des espaces publics de qualité. Ils se distinguent par :
   - compacité et densité;
   - mixité des activités;
   - proximité et diversité de l'offre commerciale et de services;
   - diversité des types d'habitations;
   - perméabilité de la trame urbaine;
   - accessibilité du transport en commun;
   - continuité et efficacité du réseau cyclable;
   - variété et distribution stratégique des espaces publics (places et parcs).

3. **Des rues conviviales et à l'échelle humaine**
   Elles sont davantage des espaces de vie que des voies de circulation; les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation; les déplacements actifs y sont prioritaires. Elles visent :
   - réduction de la largeur des rues de façade à façade;
   - apaisement de la circulation;
   - qualité des aménagements publics;
   - mixité verticale des activités;
   - priorité aux déplacements actifs (trottoirs, rues partagées, rues piétonnes, aménagements cyclables, stationnements à vélo, etc.);
   - continuité du cadre bâti (marges avant adaptées à la fonction de la rue, stationnements en structure ou à l'arrière des bâtiments);
   - réduction des stationnements de surface.

4. **Des bâtiments confortables, accessibles et efficaces**
   Ils assurent le confort de leurs usagers, contribuent à la qualité de l'espace public et ont une faible empreinte écologique. Ils recommandent :
   - priorité au confort et à la qualité de vie des usagers (résidents, travailleurs, visiteurs);
   - diversité architecturale et qualité du bâti;
   - ouverture sur la rue;
   - présence d'équipements favorables à la mobilité durable (abribus intégré, stationnements à vélo, vestiaires, etc.);
   - sobriété et efficience sur tous les plans (dimensions, énergie, matériaux, eau, etc.);
   - priorité aux stratégies bioclimatiques (ventilation, éclairage, etc.);
   - récupération et production d'énergie.

L'**écoquartier** est la représentation la plus notoire de ce qu'est une collectivité viable. Il découle d'une réflexion urbanistique intégrant à la fois les environnements bâti et naturel, les acteurs socioéconomiques qui les façonnent et les modes de vie qui en découlent. L'écoquartier, basé sur les principes du développement durable, répond à des objectifs exigeants en matière d'architecture, de gestion de l'eau, d'efficacité énergétique, d'espaces verts et de plans d'eau, d'infrastructures, de gestion des matières résiduelles, de mixité des activités, de stationnement et de transports. Sa conception et sa mise en œuvre impliquent toutefois une remise en question et une révision importante du mode de développement urbain et des pratiques en cours.

3.4.3.5
Définir les seuils minimaux de densité résidentielle

3.513 Le tableau 32 précise les seuils minimaux de densité résidentielle exigés pour chacune des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain identifiés à la carte 31.

3.514 Aucun seuil minimum distinct[1] n'est proposé pour les axes et points d'accès au transport en commun d'agglomération illustrés à la carte 31. Cependant, dans un souci d'optimisation de l'occupation du territoire et de rentabilisation des infrastructures et des investissements publics consentis ou à réaliser, une optimisation du développement le long de ces axes et de leurs points d'accès est essentielle. Les villes liées sont appelées à considérer cet élément dans la planification ou la mise en valeur des immeubles vacants ou à redévelopper/optimiser limitrophes de ces axes et points d'accès.

[1] Autre que celui exigé pour l'ensemble du territoire concerné, soit 30 ou 35 log./ha (brut) selon le cas

Tableau 32 : Seuils minimaux de densité résidentielle exigés à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant

	MODE	RAYON OU LARGEUR (M)	SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE/NETTE (LOG./HA)
Station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke	Métro	1 000 (R)	110 / 137,5
Corridor du prolongement du métro	Métro	2 000 (L)	80 / 100
Stations Panama, Chevrier (potentielle), Du Quartier et Rive-Sud du REM	SLR	1 000 (R)	80 / 100
Corridor A-10 (hors des aires d'influence des stations SLR) [1]	SLR	2 000 (L)	35 / 44
Gare Longueuil –Saint-Hubert	Train	1 000 (R)	80 / 100
Gares Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville	Train	1 000 (R)	60 / 75
Gare Saint-Basile-le-Grand	Train	1 000 (R)	40 / 50
Corridor de train de banlieue vers Richelieu (projeté) [2]	Train	2 000 (L)	40 / 50
Corridor Taschereau	Bus	1 000 (L)	50 / 62,5
Corridor Moïse-Vincent/Quartier	Bus	1 000 (L)	40 / 50
Corridor Roland-Therrien/Vauquelin/Clairevue	Bus	1 000 (L)	40 / 50
Corridor Jacques-Cartier/Mortagne	Bus	1 000 (L)	40 / 50
Stationnements incitatifs De Montarville, Mortagne et Seigneurial	Bus	500 (R)	30 / 37,5

Note : Le rayon (R) fait référence à un point d'accès et la largeur (L), à un axe.

CA-2018-283, art. 1, par. 21°

3.4.3.6

Déterminer la méthode de calcul des densités, les mesures d'exception et les principes et critères d'aménagement applicables

3.515 Les seuils de densité minimaux prescrits concernent des densités résidentielles moyennes calculées en fonction du nombre de logements construits entre le 12 mars 2012 (entrée en vigueur du PMAD) et le 1er janvier 2035 dans un secteur donné. Pour les axes et points d'accès au transport en commun métropolitain, les seuils s'appliquent aux territoires correspondant à leurs aires d'influence telles que définies au moyen de mise en œuvre 3.4.3.2 et illustrées à la carte 31. Hors de ces derniers, les seuils s'appliquent à la portion résiduelle du territoire d'une ville liée, de laquelle ont été retranchées les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain. Le respect des densités exigées doit tenir compte des limites administratives des villes liées. Ainsi, chaque ville liée doit rencontrer les seuils minimaux exigés sur son territoire. Une modulation de la densité à l'intérieur d'un secteur donné (aires d'influence ou hors de ces dernières) est possible pourvu que le seuil minimal global pour chaque secteur donné soit respecté.

3.516 Lorsqu'ils sont bruts, ces seuils minimaux correspondent à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper (optimiser) actuels et futurs et destinés à des fins résidentielles (seules ou en mixité). Les sites construits ou destinés à des fins autres que résidentielles (bureaux, commerces, institutions, écosystèmes d'intérêt, équipements récréatifs régionaux, école, transport en commun, routier et d'énergie structurant, etc.) ne doivent pas être considérés lors de la détermination des densités si la fonction résidentielle n'y est pas prévue ou s'ils sont localisés dans une zone ne permettant pas la fonction résidentielle. Par contre, les voies de circulation locales, les parcs de quartier (sans équipements majeurs) et les ouvrages de rétention associés au secteur où la densité est calculée devront être comptabilisés.

3.517 Lorsque des aires d'influence se chevauchent, le seuil le plus élevé doit être appliqué.

[1] Ce corridor est identifié au PMAD. Aucune densité minimale supplémentaire n'y est cependant exigée.

[2] Dans l'attente d'une confirmation de réalisation de cet axe de déplacement par les autorités compétentes, les seuils minimaux (bruts) à appliquer seront ceux prescrits hors des corridors et points d'accès au transport en commun métropolitain, soit 30 ou 35 log./ha selon le cas

3.518 Pour les projets mixtes, la densité résidentielle nette doit être calculée en divisant le nombre de logements construits par une portion de la superficie du site correspondant à la proportion du bâtiment occupée par la fonction résidentielle[1].

3.519 Certaines portions de corridor et point d'accès au transport en commun structurant traversent ou jouxtent des milieux établis sans véritable potentiel d'optimisation, dont certains sont plus sensibles car peu denses ou à fort potentiel patrimonial. Pour ces derniers, et par souci d'intégration, un certain assouplissement de l'application de ces seuils est proposé. Cependant, l'atteinte du seuil global minimum de densité pour l'ensemble de l'aire d'influence devra être respectée.

3.520 Un suivi de l'atteinte des seuils de densités résidentielles demandés sur l'ensemble du territoire[2] sera effectué annuellement par l'agglomération afin de valider l'atteinte de cet objectif et de proposer, le cas échéant, des actions à mettre en œuvre.

3.4.3.7

Assurer la mise en place d'investissements publics et d'incitatifs encourageant l'émergence de projets TOD

3.521 De façon générale, les développements de type TOD nécessitent, en raison de leur forme et de leur localisation (centralité), des investissements publics et privés importants. De plus, plusieurs des secteurs TOD identifiés sur le territoire (Taschereau, pôles Roland-Therrien et Panama, etc.) sont situés dans des secteurs de requalification (optimisation). Leur transformation nécessitera des investissements importants (acquisition, démolition, décontamination, développement, aménagements urbains, etc.) qui devront être faits en veillant à ce que ces secteurs demeurent compétitifs, aux chapitres tant du prix des unités que de la taxation, avec les nouveaux secteurs résidentiels de l'agglomération ou des municipalités périphériques, souvent développés à des coûts initiaux inférieurs.

3.522 Préalablement et, dans une certaine mesure, parallèlement à l'implantation de ces nouveaux secteurs TOD, des investissements publics importants seront requis le long de ces axes et à ces points d'accès (voies réservées, réaménagement et repartage de l'emprise, aménagements urbains, équipements de transport en commun, etc.). Sans pour autant s'attendre à obtenir dès la mise en place de ces nouveaux quartiers TOD une offre de service ultime pour ce corridor, un engagement minimal des différents intervenants publics en matière de transport des personnes (transports en commun, actif et routier) est souhaité pour inciter les promoteurs privés et les futurs résidents à investir dans ces nouveaux secteurs et milieux de vie prometteurs.

3.523 Les quartiers TOD doivent attirer, en raison de leur nature, une mixité de fonctions et de clientèles. Au plan des fonctions autorisées dans ces secteurs, le Schéma leur attribuera une grande affectation du territoire encourageant une mixité de fonctions (résidentielle, commerciale et de services, institutionnelle, etc.) et des seuils de densité résidentielle minimaux afin d'assurer, entre autres, une plus grande rentabilité des investissements privés (développement) et publics (transport en commun, aménagements urbains publics, etc.). Des dispositions réglementaires plus précises dans les villes liées permettront de poursuivre cette approche en proposant des normes promouvant, entre autres, une mixité des fonctions urbaines, une certaine densification et des typologies et clientèles résidentielles variées.

3.524 Des incitatifs financiers seront de toute évidence nécessaires dans ces secteurs afin d'encourager promoteurs, gens d'affaires et futurs résidents à y investir et à y vivre et pour compenser les coûts de développement, d'acquisition et de taxation qui risquent d'être plus élevés. Pour évaluer l'efficacité de ce moyen de mise en œuvre, un suivi des investissements publics et des incitatifs (financiers et réglementaires) mis en place par les différents intervenants publics (gouvernement du Québec, ARMT, RTL, agglomération, villes liées, etc.) dans ces corridors et points d'accès est prévu au Plan d'action. ***CA-2018-283, art. 1, par. 32° c)***

---

1 Si un bâtiment mixte est occupé à 60% par la fonction résidentielle, la densité nette de ce bâtiment est obtenue en divisant le nombre de logements proposés par une superficie représentant 60% de celle du lot.

2 En utilisant notamment les données du rôle d'évaluation ou les statistiques de construction résidentielle.

3.525

OBJECTIF 3 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.4.3

3.4.4 OBJECTIF 4

DIRIGER LES ACTIVITÉS À FORT TAUX D'EMPLOIS OU GÉNÉRATRICES DE DÉPLACEMENTS VERS LES POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

3.526 Le Schéma préconise la consolidation des pôles d'emplois et la densification des secteurs présentant un potentiel de renouvellement des activités économiques en encourageant notamment l'accueil d'entreprises dynamiques, diversifiées et à forte densité d'emplois ainsi qu'une utilisation plus rationnelle de l'espace, particulièrement aux abords des points d'accès au transport en commun pour en favoriser l'utilisation.

3.4.4.1

Orienter l'implantation des installations structurantes en services collectifs

3.527 L'accessibilité optimale des nouvelles installations de santé, d'éducation et d'administration publique doit être assurée par des critères de localisation favorisant leur proximité avec les points d'accès au transport en commun et avec les secteurs urbanisés existants. Une telle localisation permet d'éviter l'éparpillement de l'habitat et des activités et maximise les retombées des investissements publics. Elle peut représenter également une occasion de consolider ou même de redévelopper le tissu urbain environnant.

3.528 Le Schéma, à l'instar du PMAD, vise la reconnaissance de la culture, de la créativité et du design comme éléments constitutifs de l'aménagement contribuant à l'attractivité de la région. Ainsi, les arts, la culture et les loisirs ont avantage à faire partie intégrante de la planification des milieux de vie puisqu'ils permettent d'enrichir la qualité de vie des citoyens et de développer leur sentiment d'appartenance. Le fait d'encourager l'implantation d'installations culturelles, récréatives et sportives autour des points d'accès au transport en commun permet de mettre en valeur des quartiers culturels déjà existants et peut même favoriser l'émergence de nouveaux quartiers culturels.

3.529 Le Schéma favorise donc la localisation optimale de toute nouvelle installation en matière de services collectifs à proximité des circuits de transport en commun structurant et accessibles par transport actif. Les projets d'envergure métropolitaine sont particulièrement visés par cette accessibilité optimale. Le document complémentaire énonce les exigences à respecter lors de toute nouvelle implantation d'installation d'intérêt métropolitain.

3.4.4.2

Guider la localisation des entreprises à forte densité d'emplois

3.530 Le Schéma préconise la consolidation des pôles d'emplois et la densification des secteurs présentant un potentiel de renouvellement des activités économiques en encourageant l'accueil d'entreprises dynamiques, diversifiées et à forte densité d'emplois ainsi qu'une utilisation plus rationnelle de l'espace, particulièrement aux abords des points d'accès au transport en commun pour en favoriser l'utilisation.

3.531 L'augmentation de la densité, qu'elle soit résidentielle ou basée sur les emplois, favorise une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et actif, en particulier si celles-ci sont efficaces et accessibles. C'est pourquoi, afin de favoriser davantage les déplacements actifs et en transport en commun et de redynamiser certains quartiers, l'implantation de toute nouvelle activité à forte densité d'emplois, et donc à très forte génération de déplacements, doit, lorsque le contexte le permet, être préférablement localisée à proximité des

interfaces de transport en commun. Cette localisation préférentielle permet non seulement de consolider les pôles économiques pourvus d'infrastructures de transport majeures, mais du même coup de contribuer à l'objectif de hausser à 30 % la part modale des déplacements en transport en commun en pointe du matin.

3.532 En matière d'usages, les activités susceptibles de générer une plus grande densité d'emplois sont davantage liées aux fonctions institutionnelles et de bureau et aux entreprises à haute valeur ajoutée. Ces entreprises, qui emploient plus de main-d'œuvre et génèrent relativement peu de camionnage et donc moins de nuisances, sont donc à privilégier à proximité des points d'accès au transport en commun. À l'inverse, l'implantation d'entreprises à moins forte densité d'emplois et générant beaucoup de camionnage, telles que les activités reliées au transport, à l'entreposage, à la logistique et à la construction, sera avantageusement localisée à proximité du réseau autoroutier puisque l'accessibilité par camion est primordiale pour les entreprises de ce type.

3.4.4.3

Définir des mesures favorisant l'implantation d'activités économiques à fort taux d'emplois à proximité des axes et points d'accès au transport en commun

3.533 Le Schéma propose, pour l'ensemble des axes et points d'accès au transport en commun structurant, de grandes affectations du territoire encourageant une mixité des fonctions. De plus, certains corridors traversent des pôles économiques, dont le pôle métropolitain de Longueuil-Boucherville et la gare de Saint-Bruno-de-Montarville, qui se trouvent en plein secteur économique industriel.

3.534 Même si les principes d'aménagement TOD appellent à une certaine mixité des fonctions, le Schéma ne propose pas, à court terme, de seuils de densification basés sur le nombre d'emplois à l'hectare (ou mixtes). De tels seuils pourront éventuellement être intégrés au Schéma lorsqu'une orientation commune en ce sens aura été établie au sein du Grand Montréal. En concertation avec la CMM, l'agglomération de Longueuil travaillera à la définition de seuils de densité basés sur l'emploi et la mixité et les intégrera, le moment venu, à son Schéma.

3.535

OBJECTIF 4 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.4.4

ORIENTATION

CROISSANCE ET TRANSPORT COLLECTIF

4

ORIENTATION

MILIEU DE VIE

5

3.5 ORIENTATION 5

Une agglomération qui consolide son territoire

3.536 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE :
▪ un potentiel important de redéveloppement (optimisation) permettant de densifier, consolider et unifier la trame urbaine existante; ▪ des problèmes de vieillissement et de détérioration du cadre bâti et de dévitalisation de certains secteurs; ▪ des secteurs résidentiels diversifiés, tant par leurs morphologie, typologie, caractère, ambiance que par les services qui y sont offerts; ▪ des vitrines autoroutières et routières mises en valeur de façon inégale.	▪ de milieux de vie diversifiés, plus denses, conviviaux et à l'échelle humaine (principe de la ville compacte) qui savent évoluer en respectant la capacité de support du territoire. Les services de proximité qui y sont offerts répondent à la demande de la population, notamment dans les pôles d'activités multifonctionnels; ▪ de nouveaux quartiers développés selon une approche renouvelée de l'urbanisme permettant d'offrir des projets d'habitation novateurs s'inscrivant dans le mouvement du développement durable; ▪ de 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; ▪ d'insertions bâties soigneusement intégrées à la trame urbaine et d'une requalification des axes et pôles commerciaux et de services, incluant les artères commerciales traditionnelles, en harmonie et en transition avec le cadre bâti et les usages existants; ▪ d'une occupation optimale du territoire, compte tenu des espaces limités à développer.

3.5.1 OBJECTIF 1

OPTIMISER L'OCCUPATION DU TERRITOIRE À L'EXTÉRIEUR DES AIRES D'INFLUENCE DES AXES ET POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

3.537 Si les objectifs 3 et 4 de l'orientation précédente mettaient l'emphase sur l'optimisation du sol à proximité des axes et points d'accès au transport en commun structurant, une portion non négligeable du territoire urbain de l'agglomération se trouve hors de ces aires d'influence. Puisque les espaces disponibles au développement sont limités et que le Schéma a également comme objectifs de protéger sa zone agricole et ses écosystèmes d'intérêt et d'optimiser les investissements publics associés au développement et à la mise en valeur de son territoire, une gestion du développement à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant est également justifiée. D'ailleurs, une telle gestion répond directement aux attentes des orientations gouvernementales et du PMAD.

3.5.1.1

Orienter le développement prioritairement vers les secteurs déjà desservis ou en continuité avec le territoire urbanisé

3.538 Une partie importante des terrains vacants et des sites majeurs de redéveloppement (optimisation) se trouve hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant.

[1] CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de Longueuil. 2013.

3.539 Le Schéma priorise la consolidation de ces secteurs en assurant, en premier lieu, l'utilisation des terrains vacants ou à redévelopper (optimiser) desservis par les infrastructures d'aqueduc et d'égout et contigus aux noyaux urbains existants où sont regroupés la grande majorité des services à la population (centralités). De plus, la planification des nouveaux projets doit tenir compte de leur desserte en transports collectif et actif et des autres infrastructures urbaines.

3.5.1.2

Optimiser les installations en services collectifs, les artères commerciales et les pôles multifonctionnels majeurs existants à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant

3.540 Afin de contribuer à la réduction de la dépendance à l'automobile, le Schéma aspire également à un développement orienté davantage vers les transports collectif et actif pour les portions de son territoire situées à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant. Pour ce, l'optimisation de ces parties de son territoire, dont certaines englobent des centralités existantes, et l'émergence de quartiers multifonctionnels plus compacts et dynamiques doivent être priorisées.

3.541 Quoique majoritairement résidentiels et monofonctionnels, ces secteurs comptent également des artères et des pôles commerciaux, de services, communautaires et d'emplois. Leur optimisation, notamment par l'introduction d'une plus grande mixité de fonctions et d'une densité résidentielle et d'emplois à la hausse (projets de développement ou redéveloppement (optimisation), favorisera l'émergence de milieux de vie moins dépendants de l'automobile ainsi que la rentabilité des infrastructures publiques et de transport en place, contribuant ainsi à une offre accrue en transports collectif et actif et en services pour la population y résidant.

3.5.1.3

Définir les seuils minimums de densité résidentielle

3.542 L'accélération du vieillissement de la population prévue au cours des prochaines années entraînera notamment une augmentation du nombre de ménages cherchant à se loger dans des formules d'habitation à plus forte densité et celui des ménages de petite taille. L'objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages vers les aires d'influence du transport en commun structurant permettra de répondre en partie à ces nouvelles tendances, d'autant que ces secteurs sont souvent plus centraux, donc plus près des services. Quant aux milieux de vie à planifier et développer hors de ces aires d'influence, ils seront appelés à recevoir un développement moins dense, quoique optimisé, répondant davantage aux besoins des autres types de ménages, dont les jeunes familles.

3.543 Bien que les espaces à développer hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant soient relativement limités, l'optimisation de ces derniers ne doit pas pour autant être mise de côté. Pour ces secteurs, le Schéma définit des seuils de densité résidentielle minimaux (bruts/nets) de 35/44 log./ha et 30/38 log./ha respectivement pour les secteurs centraux et périphériques du territoire. Ces seuils, présentés au tableau 33 et illustrés à la carte 31, sont applicables à l'ensemble des espaces à développer et à redévelopper (optimiser) actuels et à venir où la fonction résidentielle est ou sera prévue.

Tableau 33 : Seuils minimaux de densité résidentielle exigés à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant

		SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE/NETTE (log./ha)
Boucherville		30/38
Brossard		35/44
Longueuil	secteurs à l'ouest de l'A-30	35/44
	secteurs à l'est de l'A-30	30/38
Saint-Bruno-de-Montarville		30/38
Saint-Lambert		35/44

3.544

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.5.1

3.5.2 OBJECTIF 2

ASSURER L'OPTIMISATION DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE DANS LE RESPECT DES CARACTÉRISTIQUES DES MILIEUX DE VIE EXISTANTS

3.545 Le Schéma préconise une occupation optimale du territoire. Pour ce, il fait le choix d'orienter une portion non négligeable des nouveaux ménages vers les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant, d'optimiser le développement urbain hors de ces dernières et de proposer, pour les nouveaux projets de développement et de redéveloppement (optimisation) intégrant la fonction résidentielle, des seuils minimaux de densité. Or, l'agglomération étant fortement urbanisée, une attention particulière doit être portée à l'intégration des nouveaux projets aux milieux récepteurs construits.

3.5.2.1

Encourager la revitalisation des secteurs anciens et la requalification des sites

3.546 **DES SECTEURS RÉSIDENTIELS À REVITALISER**

3.547 Certains secteurs de l'agglomération sont dévitalisés ou en mutation. Ce phénomène s'explique notamment par l'âge et la nature de leurs bâtiments, le profil social et démographique désavantagé ou le déplacement des activités vers d'autres secteurs plus récents. Certains quartiers plus anciens se sont aussi développés avant l'adoption de normes d'aménagement appropriées alors que dans d'autres quartiers, des usages incompatibles (industries ou commerces de nuisance) se sont insérés dans la trame résidentielle. Ces quartiers dévitalisés, souvent plus populeux, présentent pourtant d'indéniables potentiels à exploiter : desserte en transport en commun, présence d'équipements communautaires (écoles, plateaux sportifs, bibliothèques, etc.), infrastructures urbaines en place, terrains et bâtiments à requalifier, accès à la propriété à moindre coût, etc. Les potentiels de consolidation de ces secteurs sont nombreux : insertions, constructions, optimisation des terrains sous-développés, recyclage, etc. Un embourgeoisement non contrôlé de ces derniers demeure cependant un piège à éviter. Depuis plusieurs années, l'agglomération et ses villes liées valorisent le potentiel de ces secteurs en participant à la mise en œuvre de nombreux programmes et démarches de revitalisation : Revitalisation urbaine intégrée (RUI), Rénovation Québec, Renouveau urbain, Logement abordable Québec, etc.[1]

3.548 La démarche de RUI mise en place initialement par l'agglomération de Longueuil offre une réponse concrète aux besoins des communautés concernées. Mise en œuvre initialement sur certaines portions des territoires de

[1] Certains de ces programmes ou démarches sont terminés ou en réévaluation.

Brossard et Longueuil, cette démarche est intervenue sur des secteurs ciblés à l'aide d'indices de défavorisation matérielle et sociale. Elle a notamment proposé des actions visant l'amélioration des conditions socioéconomiques des résidents, la revitalisation du cadre physique ainsi que le soutien à l'habitation et au logement. La planification, la mise en œuvre et le suivi des actions ont été largement assumés par la population du secteur visé et par les instances qui la représentent.

3.549 **Encadré 8**

LA DÉMARCHE DE REVITALISATION URBAINE INTÉGRÉE

La RUI est une approche originale qui combine l'apport des citoyens, des représentants des secteurs privés et publics, des élus et des organismes communautaires qui, ensemble, travaillent à améliorer la qualité de vie de quartiers défavorisés et les conditions socio-économiques de leurs résidents. Cette démarche donne une voix et des moyens aux citoyens et à leurs représentants. La RUI agit sur plusieurs éléments du cadre physique et bâti comme le logement, les équipements et l'aménagement urbain, mais aussi sur les facteurs sociaux et économiques. Par son approche intégrée et multisectorielle, elle a des effets durables sur les conditions physiques et socio-économiques des quartiers et secteurs visés.

3.550 En plus de la démarche de RUI et de certains programmes disponibles périodiquement (Rénovation Québec, Renouveau urbain, Logement abordable Québec, etc.), d'autres stratégies devront être mises en place pour revitaliser les secteurs plus anciens ou requalifier les sites nécessitant une nouvelle vocation. En effet, l'agglomération compte aussi plusieurs espaces qui pourraient potentiellement être requalifiés et optimisés (pas tous en dévitalisation cependant). Ces espaces présentent un potentiel de transformation important et comme la plupart d'entre eux se situent en bordure d'axes structurants de transport en commun, ils pourraient être appelés à changer de vocation afin de permettre une plus grande mixité, surtout à des fins résidentielles.

3.551 Ainsi, pour la réhabilitation des terrains à redévelopper, une stratégie de mise en valeur de ces sites est à mettre en place afin d'en exploiter le plein potentiel. Les processus de renouvellement urbain, en particulier la requalification, exigent cependant des ressources financières et techniques importantes (planification, études préalables, financement des opérations de requalification, etc.) et les villes liées doivent pouvoir compter sur un appui important du gouvernement du Québec et d'autres organismes. Cette aide pourrait s'inscrire par exemple à l'intérieur de programmes de rénovation de quartiers anciens, de relocalisation d'entreprises, de mise à niveau d'infrastructures, de réhabilitation de terrains contaminés ou d'appui à la conception et à la réalisation de quartiers à haute valeur architecturale et de design. À cet égard, la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016* du gouvernement provincial apparaît prometteuse quant à l'éventualité de la mise en place de programmes de soutien de cette nature puisqu'elle vise notamment à mettre de l'avant des mesures de soutien à une urbanisation plus écoresponsable[1].

3.552 Par ailleurs, le vieillissement de la population peut également avoir d'insidieuses conséquences sur certains quartiers, particulièrement dans le cas des propriétaires à faible revenu. En raison d'une baisse de revenu au moment de leur retraite et de leur âge avancé, certains d'entre eux pourraient éprouver des difficultés à entretenir leur propriété. Cette situation peut mener à une dégradation graduelle de certains parcs de logements. Les villes liées doivent donc veiller à ce que les propriétaires âgés aient accès à de l'information et à des conseils sur les possibilités et les moyens mis à leur disposition pour vieillir chez eux, notamment sur l'utilisation optimale de leur avoir foncier[2].

3.553 Enfin, il est important de mentionner que la revitalisation peut aussi avoir certains effets non désirables qui doivent être considérés. En effet, la revitalisation de certains sites peut enclencher un processus d'embourgeoisement : les quartiers se transforment et les résidents se trouvent parfois forcés de les quitter, faute de pouvoir s'y loger à des prix raisonnables. Une revitalisation qui ne respecte pas le cadre social d'un quartier finit par transformer non seulement le bâti, mais également la composition sociale des quartiers populaires.

3.554 Le renouvellement urbain permet de reconstruire la ville sur elle-même et de recycler des sites parvenus au terme de leur cycle de vie économique d'origine et se prêtant à une nouvelle vocation. Il permet aussi de redynamiser

1 PMAD. p. 75. En référence à la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016. Gouvernement du Québec. 2011. p. 46.
2 SCHL. Effets du vieillissement de la population canadienne sur le logement et les collectivités : Le point en recherche. 2008. p.11.

certains secteurs et ultimement de susciter de nouvelles solidarités à l'échelle de quartier par une meilleure répartition des diverses populations (défavorisées, âgées, communautés culturelles, etc.).

3.555 Afin de maintenir un milieu de vie de qualité pour les habitants des quartiers plus anciens, les pistes d'actions suivantes sont proposées :

- cibler les sites nécessitant une requalification et élaborer une stratégie de mise en valeur afin d'exploiter leur plein potentiel;
- faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour accroître les ressources financières et techniques en matière de revitalisation et de requalification;
- encourager la mise sur pied de programmes d'aide à l'acquisition (montant forfaitaire à l'achat d'une propriété résidentielle neuve, remboursement des droits de mutation, etc.) à la rénovation et à la revitalisation résidentielle;
- continuer à soutenir les projets communautaires et de logements abordables;
- prendre des mesures pour maintenir en bon état les logements du territoire (inspection, sensibilisation des propriétaires à l'entretien de leur propriété, programme d'efficacité énergétique ou d'amélioration de l'habitat, etc.).

3.5.2.2
Définir les principes généraux d'intégration des projets aux milieux récepteurs

3.556 Si l'un des moyens de mise en œuvre préconisés par le Schéma pour assurer une utilisation rationnelle de l'espace en est un d'optimisation stratégique de l'occupation du territoire, ce moyen n'impose pas pour autant son application uniforme sur l'ensemble du territoire.

3.557 L'optimisation stratégique du territoire préconisée cible certaines portions de l'agglomération, telles que les aires d'influence aux axes et points d'accès au transport en commun structurant se trouvant majoritairement dans des milieux déjà urbanisés. Hors de ces aires d'influence, des seuils moins élevés sont prévus.

3.558 L'intégration d'un projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) différent des typologies en place dans son milieu récepteur, et ce, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun (interface de transition), doit forcément tenir compte de ses particularités et être encadrée par des objectifs, principes et critères d'insertion, une échelle d'intervention beaucoup trop locale pour un Schéma. Les villes liées seront appelées à définir de tels critères d'insertion dans leurs outils de planification.

3.559

OBJECTIF 2 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.5.2

3.5.3 OBJECTIF 3

CONCEVOIR DES MILIEUX DE VIE INCLUSIFS ET RÉPONDANT AUX BESOINS DE TOUS

3.5.3.1

Diversifier l'offre de logements

3.560 **UNE OFFRE DE LOGEMENTS À DIVERSIFIER**

3.561 Les besoins en matière de logement sont variés. Une offre diversifiée de logements permet de constituer un continuum de solutions résidentielles susceptibles de répondre aux multiples besoins de la population, besoins qui évoluent au cours de la vie. Ce continuum peut aller des logements à meilleur marché (pour les ménages à faible revenu) aux logements plus coûteux (pour les ménages à haut revenu)[1]. D'autres variables, comme les changements démographiques (vieillissement de la population, diminution de la taille des ménages, etc.), l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les besoins de services connexes (en santé par exemple) et les étapes du cycle de vie, sont déterminantes et doivent être prises en compte pour assurer une offre résidentielle variée. Cette diversité s'appuie sur différents degrés de densité et différentes typologies résidentielles. De plus, elle encourage la mixité sociale dans l'optique d'une plus grande inclusion.

3.562 La diversification de l'offre en logements locatifs et privés permet de garantir à la collectivité l'accès à un logement décent et de qualité (personnes âgées, jeunes familles, ménages à faible revenu, retraités, etc.). Malgré cette nécessité de diversification, favoriser une plus grande mixité de logements peut présenter certains défis, par exemple :

- L'offre résidentielle est en constante évolution sur le territoire métropolitain. Ces dernières années, le marché de la construction résidentielle de l'agglomération s'est transformé pour s'orienter davantage vers des produits à forte densité (condominiums et résidences pour personnes âgées notamment);
- Le vieillissement de la population modifiera les besoins et les préférences en logement, changera la nature de la demande de services, influera sur les besoins de transport ou d'adaptations domiciliaires, etc.;
- Les nouveaux modes de vie et l'augmentation de la valeur foncière exigeront une diversification accrue du marché immobilier et une adaptation des modes d'occupation. La baisse du taux de natalité, l'augmentation du nombre de personnes vivant seules, l'accroissement du nombre de familles reconstituées et de familles immigrantes, le contexte de vieillissement des « baby boomers » qui, avec le départ de leurs enfants, n'habiteront plus que des « nids vides » sont autant de facteurs qui engendreront, au cours des prochaines années, une diversification des espaces actuellement dominés par la maison unifamiliale;[2]
- Une présence accrue de jeunes familles est requise pour assurer la vitalité des secteurs centraux ou même des TOD. Or, le coût souvent élevé des logements et des propriétés dans ces secteurs constitue un facteur déterminant qui oriente davantage les jeunes ménages vers les régions situées en périphérie. Des initiatives visant à réduire les coûts d'accès à la propriété et à offrir des services et équipements accessibles aux jeunes familles sont donc à envisager afin de susciter l'attrait pour des secteurs centraux.

3.563 Ainsi, le vieillissement de la population influera grandement sur la forme et la fonction des collectivités tout comme les autres tendances démographiques et socioéconomiques, dont la taille et la structure des familles, le nombre croissant d'immigrants ayant des traditions familiales et culturelles différentes, l'augmentation du nombre de personnes vivant seules, etc. Pour assurer un développement favorisant la mixité sociale, économique, culturelle et intergénérationnelle, plusieurs actions peuvent être envisagées :

- favoriser une offre diversifiée de logements pour assurer un continuum de solutions résidentielles répondant aux besoins des diverses populations, notamment en adhérant aux différents programmes de la Société

---

1 CMM. Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA) - 2009-2013. Octobre 2008.

2 GILL, D, chapitre 7. « Les perspectives du marché résidentiel montréalais », dans LEWIS, P., BARCELO, M., LARRIVÉE, C. Améliorer la mobilité en aménageant autrement – Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 2002. pp. 95-107.

d'habitation du Québec (SHQ) en matière de logements ou en développant des stratégies adaptées à leur milieu pour accroître l'offre de logements sociaux et abordables;

- intégrer aux outils de planification des priorités d'intervention axées sur la mixité sociale;
- reconnaître les nouvelles tendances d'habitation répondant notamment aux besoins d'une population vieillissante (services de maintien à domicile, habitations communautaires, location viagère – voir encadré 9), aux tendances liées aux technologies (télétravail à domicile), etc.;
- faire des représentations auprès de la SCHL notamment pour permettre une offre accrue en logements locatifs;
- examiner la pertinence d'assouplir les règlements de zonage afin d'offrir des solutions de rechange permettant de s'enrichir de la cohabitation intergénérationnelle;
- évaluer la possibilité d'encourager l'accès au logement et à la propriété pour les jeunes familles, particulièrement dans les quartiers centraux, et les rendre plus attractifs (services, espaces verts, réseaux cyclables, etc.) pour ces catégories de ménages;
- examiner la possibilité de fixer un pourcentage de logements répondant aux critères d'accessibilité universelle et d'adaptabilité lors de la construction de nouvelles unités.

3.564 **Encadré 9**

UNE PLUS GRANDE OFFRE DE LOGEMENTS AUX AÎNÉS

Un continuum exhaustif en matière d'habitation (choix d'emplacement, type d'occupation) et de choix de services à l'intention des personnes âgées est essentiel. La plupart d'entre elles souhaitent vieillir le plus longtemps possible dans leur maison ou un environnement familier. Des solutions de rechange, comme la location viagère, les habitations communautaires, le concept Bâti-Flex[MC1] et le logement services[2] doivent être examinées afin de répondre aux nouveaux besoins générés par le nombre grandissant d'aînés. Les appartements accessoires[3] par exemple, comme les pavillons-jardins, donnent aux aînés la possibilité de vivre de façon autonome tout en étant près de leur famille. Ils favorisent l'entraide en plus de générer des revenus de location, tout en permettant aux aînés de vivre dans leur propre maison. Bref, une vision plus souple en matière d'aménagement s'avère nécessaire pour offrir une plus large gamme d'options et permettre l'essor de nouvelles formes de logements et façons de les concevoir.

3.5.3.2
Disposer de logements abordables de qualité en quantité suffisante

3.565 **DES LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES**

3.566 Dans la société québécoise, l'importance d'avoir accès à un logement convenable est un droit reconnu. En effet, la qualité de vie des individus est directement reliée à l'accessibilité à un logement et à un environnement de qualité. La majorité des ménages de l'agglomération parvient à se loger convenablement. Cependant, de trop nombreux ménages y parviennent avec difficulté. Le recensement de 2011 indique que 23 200 ménages locataires de l'agglomération consacraient plus de 30 % de leurs revenus au logement, soit plus du tiers de la population locataire. Cet état de fait leur laisse peu de ressources pour subvenir à d'autres et non moins importants besoins essentiels (alimentation, déplacements, etc.).[4] Ces données rappellent l'importance de poursuivre les efforts pour la mise en place de mesures qui permettront d'améliorer les conditions de logement de ces ménages.

3.567 En 2006, on dénombrait 4 400 logements sociaux et abordables dans l'agglomération, soit 7,4 % du parc de logements locatifs occupés.[5] Les deux tiers de ces logements sont sociaux[6] puisqu'ils relèvent du programme

1 SCHL. Rapport de recherche, Le coût du Bâti-Flex, [http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/63082.pdf?lang=fr], (mars 2015).

2 Solution de rechange au placement dans des centres d'accueil, le logement-services est une forme d'hébergement offrant un milieu de vie sécuritaire, stimulant et accueillant et des services d'aide (préparation de repas, entretien des lieux, activités sociales et loisirs), SCHL « Le logement-services pour les aînés» », http://www.cmhc.ca/od/?pid=62023

3 SCHL, Permis pour appartements accessoires, [https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/celoab/reou/stetcaloab/idloab/pore/peapac/index.cfm], (mars 2015).

4 STATISTIQUE CANADA. Recensement 2011.

5 PAMLSA - SCHL et SHQ. Données fournies à la CMM, traitées par l'INRS-UCS.

6 Selon le PAMLSA, le concept de logement social renvoie au fait que le loyer est fixé en fonction des revenus du ménage et non du marché du logement. Pour les HLM et le PSL, le montant des loyers payés par les locataires ne dépasse pas 25 % des revenus bruts des ménages.

d'habitations à loyer modique (HLM) (52 %) et du Programme supplément au loyer (PSL) (14 %). Les autres constituent des logements abordables (35 %) qui prennent notamment la forme de coopératives d'habitation et de logements AccèsLogis. En plus de la forte proportion de locataires qui présentent des taux d'effort importants pour se loger et de la faible représentativité du logement social et abordable (2,6 %) par rapport à l'ensemble du parc de logements du territoire, les défis sont nombreux :

- Les tendances montrent que les nouvelles constructions de logements locatifs, incluant les logements sociaux et abordables, sont restreintes en raison de la faible rentabilité dégagée (à l'exclusion des résidences pour personnes âgées et de certains projets haut de gamme). Les écarts entre les coûts de réalisation, les subventions et la capacité de payer des locataires entravent la réalisation des projets de logements abordables. Sans l'ajout des unités réalisées dans le cadre de ces différents programmes d'aide à l'habitation, la construction de nouvelles unités de logements locatifs s'adressant à des ménages à revenu modeste serait anémique[1];
- Le nombre de ménages avec des problèmes d'abordabilité du logement ne cesse de croître. Le coût des loyers augmente plus rapidement que le revenu des ménages locataires, la pénurie de logements locatifs ayant exercé une pression à la hausse sur le coût des loyers;
- Il est difficile d'assurer une planification à moyen terme des projets sans connaître à l'avance les sommes qui seront consenties par les instances gouvernementales supérieures. Celles-ci sont tributaires des échéances budgétaires alors que les interventions en matière de logement exigent une vision à plus long terme;
- La clientèle des logements sociaux et abordables compte parmi les personnes les plus démunies. Les phénomènes du vieillissement et de l'appauvrissement (économique et social) ainsi que les problèmes de santé physique et mentale engendrent une fragilisation de ces populations locataires. Le défi est d'autant plus grand que les ressources financières de ces personnes sont limitées;
- La dégradation des parcs de logements dans les quartiers vieillissants implique qu'il faudra moderniser et adapter les logements sociaux détériorés ou vétustes, en plus d'améliorer l'accès aux services de soutien, afin de rendre ces logements mieux adaptés à un nombre accru d'aînés notamment.

3.568 La CMM et l'agglomération de Longueuil jouent un rôle important en matière de coordination et de financement du logement social et abordable à l'échelle métropolitaine. Cette compétence est partagée avec le gouvernement du Québec (SHQ), qui élabore les programmes d'habitation et en assure une grande partie du financement. Plusieurs programmes sont en vigueur sur le territoire : les programmes de Supplément au loyer, AccèsLogis et Logement abordable[2].

3.569 Les objectifs poursuivis par le Schéma en matière de logements convergent avec ceux du PMAD et du gouvernement provincial: encourager la diversité de l'offre de logements en ce qui a trait à la typologie mais également aux coûts, soutenir la réalisation de projets résidentiels de qualité et favoriser la mixité sociale, économique et culturelle. Cette convergence permettra de faciliter le développement de stratégies d'inclusion de logements sociaux et abordables sur le territoire, en particulier dans les corridors et les aires d'influence des points d'accès au transport en commun structurant et à proximité des services. Ainsi, l'accessibilité au logement des ménages à plus faible revenu, qui sont parmi les principaux utilisateurs du transport en commun, sera renforcée.

3.570 Par ailleurs, les interventions en logements sociaux et communautaires contribuent souvent à stimuler la réhabilitation et la revitalisation de quartiers obsolètes ou vétustes et à redynamiser certains milieux de vie. Pour cette raison, que ce soit dans les corridors ou dans les aires d'influence des points d'accès au transport en commun, les projets de logements sociaux et abordables doivent occuper un rôle clé. L'intégration de mesures de soutien à ces catégories de logements devrait donc être prévue afin de favoriser la qualité des milieux de vie localisés à proximité des points d'accès au transport en commun.

---

1 CMM. Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA). 2009-2013. 2008. p.29.

2 CMM. Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA). 2009-2013. 2008

3.571 Pour aborder toutes les questions relatives au rôle de l'agglomération dans le développement du logement social, un mandat a été confié à la Commission de l'habitation et du logement social pour réaliser une politique de l'habitation et du logement social. Cette politique définira une vision globale en matière d'habitation et ciblera des objectifs à atteindre à court et moyen termes. Pour s'assurer de l'atteinte de ces objectifs, des moyens et des outils adéquats seront définis pour favoriser, notamment, l'intégration de logements sociaux dans les projets de développement.

3.572 L'agglomération possède actuellement peu d'outils pour exiger l'implantation de logements sociaux et abordables dans les nouveaux projets de développement résidentiel, mais la nouvelle loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme (en cours d'élaboration) pourrait éventuellement permettre aux villes d'imposer la construction de logements abordables dans les projets privés. Une réflexion s'impose donc quant à la mise en place de mécanismes plus formels d'inclusion de logements abordables dans les projets privés. Il est néanmoins actuellement possible pour les villes d'exiger un certain nombre de logements sociaux et abordables, par exemple lors de la vente de terrains (condition intégrée à l'acte de vente) ou de l'application de règlements d'urbanisme discrétionnaires (PPCMOI[1], PIIA, etc.).

3.573 La CMM identifie également des actions pour favoriser le développement du logement social et abordable dans son *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2009-2013*. Le Schéma s'inspire librement de ces actions et non seulement privilégie la réalisation de nouveaux projets d'habitations abordables, mais encourage aussi le maintien en bon état des logements existants.

3.574 Ainsi, afin de favoriser un habitat de qualité garant de la cohésion sociale et d'un développement social et économique optimal, l'agglomération, dans sa future politique de l'habitation et du logement social, et les villes liées pourraient prévoir des mesures permettant :

- d'élaborer une politique de l'habitation et du logement social et de mettre en œuvre ses actions;
- d'assurer une offre adéquate en logements sociaux et abordables bien répartie sur l'ensemble du territoire;
- de mettre en place une stratégie d'inclusion de logements abordables (par exemple en incitant les constructeurs à prévoir un pourcentage minimum de logements abordables en échange de primes stimulantes compensatoires[2]) en particulier dans les projets d'envergure, dans les secteurs TOD et à proximité des points d'accès au transport en commun;
- d'encourager les normes urbanistiques et de construction qui permettent la réalisation d'unités de logements de qualité;
- de faire des représentations auprès des instances gouvernementales supérieures pour accroître les pouvoirs locaux en matière de logement social et abordable et pour s'assurer du maintien à plus long terme des programmes subventionnés dans le but de permettre une meilleure planification des projets;
- d'intégrer, aux outils de planification divers instruments d'urbanisme discrétionnaires et les protocoles d'entente de développement.

3.5.3.3

Tenir compte des besoins des citoyens et des organismes lors de la planification des projets de développement

3.575 **BESOINS EN MATIÈRE DE SANTÉ, DE SERVICES SOCIAUX ET D'ÉDUCATION**

3.576 Le développement de communautés viables ne peut se faire sans que l'on tienne compte de leurs multiples besoins en services essentiels. Maintenir, voire améliorer, le niveau de service des installations de santé, de services sociaux et d'éducation pourra s'avérer laborieux dans un contexte où les restrictions budgétaires en matière notamment de services de santé et de services sociaux sont courantes. Le Schéma entend faciliter

1 Projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

2 SCHL. Politiques d'inclusion relatives au logement, [https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/celoab/reou/stetcaloab/idloab/pore/utpodirelo/index.cfm]. Mars 2015.

l'accueil et la mise en place des institutions publiques susceptibles d'assurer le déploiement des services essentiels sur son territoire afin que le niveau de services à la population, particulièrement en éducation et en santé, soit maintenu, voire amélioré. Pour ce faire, plusieurs actions peuvent être envisagées, notamment :

- établir un plan d'action en matière de planification de services aux citoyens s'appuyant sur la mobilisation des intervenants, la diversité des services offerts, la qualité des infrastructures et équipements et la proximité de ceux-ci avec les réseaux de transport actifs et en commun;
- adapter les services existants et en prévoir de nouveaux afin de répondre aux besoins de la population actuelle et nouvelle, tout en tenant compte de l'évolution des caractéristiques sociodémographiques (vieillissement et diversification de la population);
- mettre de l'avant une stratégie visant à planifier les services éducatifs en amont du processus d'approbation des projets de développement pour assurer une offre de services complémentaire;
- offrir des installations de santé et d'éducation de qualité et assurer leur accessibilité en les implantant à proximité des points d'accès au transport en commun structurant et des lieux de résidence ou de travail;
- créer des conditions propices à une participation citoyenne active en consultant la population sur ses attentes, ses besoins et son appréciation des services disponibles et offerts dans leur communauté;
- arrimer le développement d'infrastructures et d'équipements à la croissance de nouveaux projets de développement urbain.

3.577 **BESOINS EN MATIÈRE DE CULTURE**

3.578 Constituant un service de proximité, les activités culturelles sont davantage de nature locale et relèvent des villes liées, qui doivent les soutenir et les gérer. La culture est présente un peu partout sur le territoire, qu'elle se matérialise concrètement sous la forme d'art public ou de bâtiments à vocation culturelle ou qu'elle demeure intangible comme dans les valeurs culturelles transmises à travers la trame urbaine, l'agriculture ou les paysages. Le Plan stratégique 2012-2016 du ministère de la Culture et des Communications du Québec reconnaît la culture en tant que composante essentielle du développement des communautés qui s'intègre aux dimensions sociale, économique, environnementale et territoriale. Compte tenu de la grande interaction existant entre toutes ces dimensions, la culture dans son ensemble doit être considérée non seulement comme une composante essentielle à l'image identitaire de la communauté, mais aussi comme un levier de développement pour l'agglomération, à l'égal de l'économie.

3.579 Puisque les lieux et les installations culturels sont nécessaires pour développer et mettre en valeur les arts et la culture, des espaces de qualité doivent être prévus pour la pratique artistique et culturelle lors de la planification des projets de développement ou de redéveloppement. Le choix et la localisation des équipements doivent tenir compte des différents besoins des citoyens (besoin d'apprendre, de se divertir, de créer) et des organismes en s'adaptant aux changements démographiques anticipés tels que le vieillissement et la diversification de la population.

3.580 Afin de favoriser la présence, la conservation et la valorisation de la culture sous ses différentes facettes, notamment par l'entremise de projets liés à l'aménagement urbain (préservation du patrimoine, développement touristique, intégration d'œuvres d'art au domaine public, création de lieux de diffusion), plusieurs actions peuvent être envisagées :

- adapter les infrastructures et les services culturels aux nouvelles tendances démographiques (vieillissement, diversification de la population, etc.);
- consolider le réseau d'infrastructures culturelles en misant sur la diversité, la qualité et l'innovation et en assurant l'accessibilité des équipements aux réseaux de transport actifs et en commun;
- renforcer la participation citoyenne à la vie culturelle en assurant l'accessibilité aux divers produits et événements culturels, en sensibilisant la population aux arts, à la culture et au patrimoine et en encourageant, pour une meilleure diffusion, les activités de communication;

- favoriser la concertation des organismes culturels et établir des partenariats avec les autres réseaux, notamment celui de l'éducation;
- promouvoir la présence et la mise en valeur de la culture dans les aménagements urbains, notamment en préconisant l'intégration des arts à l'architecture et dans les places publiques.

3.581 **BESOINS EN MATIÈRE DE SERVICES ET D'INSTALLATIONS COMMUNAUTAIRES**

3.582 De compétence locale, le développement social et communautaire est un vecteur important de dynamisme des communautés. Dans sa volonté de créer des milieux de vie complets et de qualité, le présent Schéma devra donc considérer cette notion déterminante lors de la réalisation de quartiers de type TOD. Ainsi, en l'abordant de manière plus globale, il sera possible de prévoir certains éléments qui en tiendront compte lors de la planification des projets de développement et de redéveloppement. Dans une approche intégrée de développement urbain, culturel, économique, social et communautaire, le Schéma propose quelques pistes d'actions pour favoriser l'intégration des besoins des citoyens et des organismes en matière d'équipements et de services communautaires :

- améliorer l'offre et l'accessibilité aux services, programmes et équipements communautaires afin de répondre aux besoins évolutifs de la population dans la perspective d'une utilisation juste, équitable et rationnelle des ressources collectives;
- créer des conditions propices à une participation citoyenne active en consultant la population sur ses attentes, ses besoins et son appréciation des services disponibles et offerts dans leur communauté;
- favoriser le réseautage, la concertation et le partenariat comme stratégies de développement social et communautaire.

3.583 **BESOINS EN MATIÈRE DE PARCS, D'ESPACES PUBLICS, DE SPORTS ET DE LOISIRS**

3.584 Le développement d'un réseau intégré d'équipements de loisirs doit s'inscrire dans une planification d'ensemble qui assurera la complémentarité et la diversité des installations. Dans cette perspective, l'agglomération vise un développement efficient et équilibré des installations et espaces récréatifs sur son territoire.

3.585 Représentant des acquis importants, les installations récréatives, sportives et de loisirs desservent principalement les populations locales, mais certains attraits, davantage structurants à l'échelle de l'agglomération, sont également utilisés par une clientèle plus régionale et même touristique. Cet énorme potentiel mérite d'être consolidé et davantage exploité dans le respect des besoins des populations locales. Ceux-ci doivent évidemment être pris en compte lors de la planification des nouveaux projets de développement et de redéveloppement. Le Schéma propose certaines pistes en ce sens :

- offrir en quantité suffisante des équipements récréatifs et sportifs de qualité et assurer leur accessibilité en les aménageant à proximité des points d'accès au transport en commun;
- aménager équitablement les parcs en tenant compte des besoins des générations présentes et futures et des tendances en matière de loisirs;
- adapter les circuits de transport en commun en prévoyant des arrêts à proximité des centres d'activités;
- favoriser l'accessibilité aux berges du fleuve et autres cours d'eau importants en réalisant des aménagements publics en rives;
- s'assurer de la coordination et du partenariat entre les différentes villes liées et leur service de loisirs lors de la planification de nouveaux équipements;
- encourager la population à s'approprier les lieux publics de façon à les rendre plus sécuritaires et aptes à susciter des occasions de rencontres sportives, culturelles et communautaires.

3.586

OBJECTIF 3 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.5.3

ORIENTATION

MILIEU DE VIE

5

ORIENTATION
ÉCONOMIE

6

3.6 ORIENTATION 6

Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques

3.587 **SYNTHÈSE DES CONSTATS, PROBLÉMATIQUES, ENJEUX ET DE L'ÉNONCÉ DE VISION 2035 DU SCHÉMA POUR CETTE ORIENTATION**

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION[1] PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE:
▪ un taux de chômage inférieur à celui de l'agglomération de Montréal et du Grand Montréal; ▪ le taux d'obtention de diplômes universitaires le plus élevé chez les 25 à 64 ans après celui de l'agglomération de Montréal; ▪ plus de 9 % des emplois totaux du Grand Montréal, un des plus hauts taux après celui de l'agglomération de Montréal; ▪ une grande concentration d'emplois dans le secteur institutionnel (le quart des emplois totaux); ▪ la présence de la majorité des emplois reliée à la santé (70 %) de la Rive-Sud, soit 21 000 emplois; ▪ une forte représentation d'emplois reliés à l'enseignement, soit 65 % des emplois de la Rive-Sud; ▪ une forte proportion d'emplois commerciaux et de services (45 % de tous les emplois, représentant 78 000 emplois); ▪ un Aéroport offrant un potentiel de desserte pour les avions d'affaires et le transport des marchandises des entreprises locales; ▪ le plus grand nombre d'entreprises manufacturières de la Rive-Sud (plus de 900 entreprises représentant plus de 30 000 emplois) orientées surtout dans la fabrication de matériel de transport (produits aérospatiaux) et d'aliments; ▪ Des pôles d'emplois et axes économiques structurants : ***Pôle d'emplois Longueuil–Boucherville*** - pôle métropolitain de plus de 28 850 emplois, soit le cinquième pôle d'emplois en importance du Grand Montréal; - la plus forte concentration d'emplois industriels de l'agglomération; - une localisation stratégique enviable offrant une vitrine industrielle sur l'A-20 et à proximité de l'A-30; - inclut les pôles commerciaux du Carrefour de la Rive-Sud[2] et du Complexe 20-20. ***Place Charles-Le Moyne*** - pôle constituant un centre névralgique de l'activité économique de l'agglomération; - activités et infrastructures motrices pour le développement économique (métro, terminus intermodal, hôtel, bureaux, commerces, logements, universités, etc.); - localisation avantageuse près des grands axes routiers et bien desservie par les transports en commun; - stationnements et terrains vacants pouvant être développés et redéveloppés.	▪ d'emplois accessibles pour tous grâce à un réseau routier étendu et à un réseau de transport collectif et actif structuré permettant à la population de s'y rendre en utilisant un moyen de déplacement de rechange à l'automobile, ce qui en fait une agglomération reconnue comme un pôle d'emplois majeur au sein de la CMM et de la Rive-Sud; ▪ d'une activité économique liée aux commerces qui demeure intense grâce à la complémentarité des pôles et axes commerciaux maintenant à maturité et dont le rayonnement va au-delà des limites de l'agglomération. Le Quartier DIX30, les Promenades St-Bruno, le Carrefour de la Rive-Sud continuent d'être les piliers du commerce de détail dans l'agglomération. La place Charles-Le Moyne, le pôle Panama (Mail Champlain) ainsi que le boulevard Taschereau revitalisés constituent des pôles multifonctionnels générant une activité économique dynamique; ▪ d'un large bassin d'emplois permettant 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, la pharmaceutique, les technologies de l'information et des communications (TIC) et les métaux assure 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 son expertise à la fois du savoir et de la formation; ▪ d'un redéveloppement et d'une densification des secteurs industriels également mis de l'avant afin de pallier 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 points d'accès au transport en commun. Le pôle d'emplois métropolitain Longueuil - Boucherville maintient son rôle structurant en matière d'emplois dans l'agglomération et le Grand Montréal; ▪ de pôles d'emplois, de commerces et de services plus accessibles, attractifs et compétitifs; ▪ de plusieurs services connexes localisés à proximité des secteurs d'emplois permettant d'offrir des services diversifiés, tout en créant des pôles d'activités mixtes; ▪ d'un Aéroport positionné à des fins complémentaires aux autres de la région métropolitaine, ce qui lui confère un rôle déterminant dans la dynamique économique de l'agglomération.

1 CIMA+ et VILLE DE LONGUEUIL (AGGLOMÉRATION). Énoncé de vision stratégique 2035 du SAD de Longueuil. 2013.

2 À noter que, au plan des grandes affectations du sol, ce pôle n'inclut pas le Carrefour de la Rive-Sud pour simplification des fonctions autorisées.

AUJOURD'HUI, L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL SE CARACTÉRISE PAR :	L'ÉNONCÉ DE VISION PRÉCONISE POUR 2035 UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE:
Zone aéroportuaire et écoparc industriel de Saint-Bruno - infrastructures motrices (gares, Aéroport, réseau routier structurant, etc.) pour le développement économique; - présence d'institutions et d'industries structurantes (hôtel de ville de Longueuil, Agence spatiale canadienne, Pratt & Whitney Canada, École nationale d'aérotechnique, etc.); - terrains vacants présentant un fort potentiel de développement et bénéficiant d'une localisation géographique stratégique; - important secteur à redévelopper selon les principes TOD. ***Boulevard Taschereau et pôle de la santé*** - axe économique majeur à l'échelle métropolitaine et à fort potentiel de redéveloppement et d'optimisation; - axe concentrant une grande diversité d'emplois (hôpital, pôle Panama, etc.); - un stationnement incitatif et un terminus intermodal structurant (Panama) utilisés à pleine capacité; - stratégiquement localisé pour relier le pôle Panama à la place Charles-Le Moyne; - importante offre commerciale lui conférant un fort pouvoir d'attraction local, régional et suprarégional; - potentiel de croissance important dans la perspective de l'arrivée du REM. ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° d)*** ***Quartier DIX30*** - localisation stratégique offrant une vitrine commerciale face aux autoroutes A-10 et A-30 et un rayonnement local, régional et suprarégional; - pôle multifonctionnel concentrant commerces, services et bureaux toujours en développement; - potentiel de croissance important dans la perspective de l'arrivée du REM. ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° d)***	

3.588 **CONTEXTE**

3.589 La position géographique de l'agglomération et ses facilités d'accès ont largement contribué à son développement économique et en ont fait un pôle de services et d'emplois important sur la Rive-Sud. Les établissements de santé et d'enseignement, les bureaux gouvernementaux, la grande diversité de commerces et de services et d'activités lui confèrent une grande attractivité et lui permettent d'attirer un bassin de population supérieur à celui de l'agglomération elle-même.

3.590 Le portrait économique présenté au chapitre 2 démontre que l'économie de l'agglomération est diversifiée et qu'elle repose en majorité sur le secteur tertiaire (76 % des emplois), en particulier le commerce de détail, les services de soins de santé et d'assistance sociale, les services d'enseignement et les services professionnels et techniques. Le secteur secondaire, dont la majorité des emplois se trouve dans la fabrication, les industries aérospatiale et bioalimentaire en tête, constitue également une assise solide de l'économie de l'agglomération avec près de 40 000 emplois. Le secteur primaire, en particulier l'agriculture, est peu représenté pour ce qui est des emplois, mais sera appelé à se développer davantage compte tenu de son potentiel actuellement sous-exploité.

3.591 **PRINCIPALES FORCES DE L'AGGLOMÉRATION**

- position géographique privilégiée (accessibilité, proximité de Montréal, etc.);
- grand bassin d'emplois (parcs industriels, secteur tertiaire structurant, industries du savoir et de la santé) qui contribue à une certaine autonomie en matière d'emplois (près de 60 % des résidents travaillent dans l'agglomération);

- nombreux organismes faisant de la concertation et offrant une expertise en innovation (centres de recherche, universités, DÉL, CDC Longueuil, CLD[1], etc.);
- bonne desserte en transport en commun;
- forte présence du milieu institutionnel (pôle de la santé, enseignement, recherche);
- pôles de développement importants (place Charles-Le Moyne, zone aéroportuaire, Quartier DIX30, Écoparc industriel de Saint-Bruno, etc.);
- main-d'œuvre qualifiée (scolarité élevée, grand bassin de travailleurs résidants, etc.);
- nombreux attraits et grands espaces verts contribuant à la qualité de vie des résidents, mais aussi des travailleurs et propriétaires d'entreprises, et constituant un fort potentiel récréotouristique.

3.592 **PRINCIPALES CONTRAINTES**

- une disponibilité réduite en espaces industriels à développer qui aura un impact sur le développement et la vitalité de l'économie et sur les finances publiques (fiscalité municipale). Faute d'espace, certaines entreprises en expansion pourraient devoir déménager;
- le manque de liens routiers est-ouest, la congestion du réseau routier, les axes surchargés aux heures de pointe (circulation de transit importante), notamment, entraînent des impacts économiques importants;
- une desserte en transport en commun déficiente dans certains secteurs industriels et d'affaires (faible densité);
- le développement de nouveaux pôles structurants dont les impacts sur d'autres milieux entraînent une certaine dévitalisation et un questionnement sur le maintien des vocations en place.

3.593 **L'AGGLOMÉRATION AU SEIN D'UNE ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE**

3.594 Le contexte économique mondial rend impérative une meilleure organisation des activités économiques au sein des métropoles. La compétition économique se joue entre les grandes régions métropolitaines. Une masse critique d'entreprises, de travailleurs qualifiés, d'institutions d'enseignement, de centres de recherche et d'infrastructures urbaines de qualité constitue un élément essentiel pour relever le défi de cette mondialisation. Les régions les plus attractives sont celles qui offrent notamment des réseaux de transports urbains et interurbains efficaces, des logements diversifiés, une meilleure accessibilité à des équipements de santé et d'éducation, un environnement urbain et naturel de qualité, des équipements culturels, sportifs et de loisirs à proximité des milieux de vie. Ces facteurs sont non seulement déterminants pour la qualité de vie des résidents, mais sont désormais considérés dans les choix de localisation des travailleurs qualifiés et des entreprises qui leur accordent une grande importance. L'agglomération de Longueuil fait déjà bonne figure en la matière, mais c'est en développant des stratégies efficaces agissant sur ces facteurs qu'elle deviendra apte à augmenter son attractivité en matière de population et d'emplois[2].

3.595 Le PDÉ 2010-2015 de la CMM offre aux acteurs de la région un cadre stratégique pour orienter leurs efforts afin de maximiser le potentiel économique du Grand Montréal. L'économie de celui-ci repose de plus en plus sur le savoir et les services, ce qui accroît la demande pour une main-d'œuvre instruite et qualifiée. Sa compétitivité s'appuie sur le développement de grappes industrielles, c'est-à-dire sur une concentration géographique d'entreprises et d'institutions favorisant l'échange de savoir. Chaque région doit développer sa propre stratégie basée sur ses actifs et sur ses forces. Les grappes ou créneaux industriels d'excellence associés à l'agglomération de Longueuil sont l'aérospatiale, qui se démarque par la présence de leaders mondiaux, le bioalimentaire, la logistique et la distribution à valeur ajoutée, le développement de matériaux avancés (nanotechnologies), la recherche énergétique et le secteur émergeant de l'électrification des transports et de l'écomobilité. Les technologies de l'information et le transport terrestre sont aussi des créneaux bien représentés sur le territoire. L'agglomération souhaite également développer la filière de l'électrification des transports. Quant à l'industrie

[1] Centre local de développement. L'agglomération de Longueuil et ses partenaires travaillent à la création d'une nouvelle structure pour la majorité de ces organismes, soit un guichet unique répondant aux besoins du développement socioéconomique de l'agglomération.

[2] CMM. Plan de développement économique de la CMM. Cap sur le monde: pour une région métropolitaine de Montréal compétitive. Février 2005.

du cinéma, elle sera appelée à se développer avec la présence de plusieurs studios dans la zone aéroportuaire et la volonté de la Ville de Longueuil de mettre en place un bureau du cinéma et de la télévision.

3.596 Le PMAD identifie neuf grands pôles économiques représentant une force économique majeure pour le Grand Montréal par leur fonction et leur envergure. Leur importance métropolitaine s'explique par leur grand nombre d'emplois et par leur proximité avec une infrastructure majeure pour le transport des marchandises. Parmi ceux-ci se trouve le pôle Longueuil–Boucherville, situé le long de l'A-20 et dont la densité d'emplois atteint 29,9 emplois/ha[1]. Le PMAD reconnaît aussi 19 pôles d'emplois[2] accueillant les grappes industrielles métropolitaines sur le territoire de la CMM. Ces pôles illustrent la répartition polycentrique de l'emploi métropolitain et révèlent que la majorité des emplois est concentrée au centre de la région métropolitaine dont Longueuil fait partie. Au sein de l'agglomération, 3 de ces pôles contribuent à l'attractivité économique du Grand Montréal par leur importance, leur densité d'emplois et leur vocation économique : le pôle secondaire Longueuil–Boucherville (28 850 emplois), qui constitue le cinquième pôle d'emplois métropolitain en importance, et les pôles dits isolés ou tertiaires[3] de la place Charles-Le Moyne (6 270 emplois) et de l'Hôpital Charles-Le Moyne (5 275 emplois).

3.597 **PERSPECTIVES ET TENDANCES EN MATIÈRE DE CROISSANCE D'EMPLOIS**

3.598 Les facteurs démographiques ont une incidence déterminante sur les perspectives à long terme d'une économie. Le ralentissement de la croissance démographique, le vieillissement de la génération du bébé-boom et l'augmentation des niveaux d'immigration constituent les principales tendances démographiques qui marqueront le Québec au cours des 20 prochaines années. Conséquemment, la croissance de l'emploi dans le Grand Montréal connaîtra un ralentissement, les nouvelles tendances entraînant, entre autres, une décélération de la croissance de la population active, ce qui créera une rareté ou une moins grande disponibilité de main-d'œuvre. Ces changements démographiques se répercuteront aussi sur la croissance de la production potentielle et les dépenses de consommation[4].

3.599 Le Conference Board du Canada a élaboré des projections d'emplois pour le territoire de la CMM basées sur un horizon de 20 ans (2031) et a dégagé les grandes tendances suivantes en matière de croissance d'emplois :

- une croissance de l'emploi dans les secteurs étroitement liés au vieillissement de la population et à l'augmentation des retraités disposant de plus de temps libres (santé et assistance sociale, services reliés aux arts, spectacles et loisirs, hébergement et services de restauration) et les secteurs liés aux technologies de fine pointe (services professionnels, scientifiques et techniques);
- un déclin des emplois dans les industries productrices de biens, notamment le secteur manufacturier, dont la part de marché est en constante progression dans les pays émergents, et dans les industries plus sensibles au ralentissement de la croissance démographique (construction, commerce de gros, commerce au détail, finances et assurances).

3.600 Ces résultats prévisionnels montrent l'importance de l'évolution démographique sur les perspectives économiques. Pour soutenir la croissance de sa population à long terme, l'agglomération devra notamment compter sur l'apport d'une nouvelle main-d'œuvre, d'où l'importance de rendre attrayant le territoire afin d'attirer les immigrants qui seront également convoités un peu partout ailleurs puisque le vieillissement de la population est un phénomène généralisé, augmentant la concurrence en matière de capital humain.

3.601 À ces prévisions s'ajoute le phénomène récent de réindustrialisation de l'économie américaine qui est à l'origine d'un nouveau cycle de croissance. L'Amérique devient plus concurrentielle grâce à la baisse des coûts de l'énergie et à ses gains de productivité. On estime que la réindustrialisation permettra la création de millions d'emplois directs et indirects aux États-Unis dans la prochaine décennie, ce qui aura des répercussions sur l'équilibre

---

1 CMM. PMAD. 2012. p. 107.

2 Selon les données du recensement de population de Statistique Canada de 2006

3 Un pôle secondaire comprend au moins 2 secteurs adjacents de 5 000 emplois, alors qu'un pôle dit isolé ou tertiaire contient un seul secteur de plus de 5 000 emplois. CMM. PMAD. p. 66.

4 CONFERENCE BOARD DU CANADA. Projections de l'emploi pour le territoire de la CMM, Document de référence. 2011.

mondial de l'économie. Dans cette perspective, la prochaine politique industrielle du Québec sera déterminante pour relancer le secteur manufacturier.

3.602 **DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**

3.603 Le Schéma a un rôle d'appui au développement économique. Alors que les études et les stratégies de développement économique s'intéressent à l'évolution des secteurs économiques sous l'angle des avantages compétitifs et s'adressent aux entreprises du territoire, aux institutions publiques et à la main-d'œuvre, le Schéma met l'accent sur la relation entre l'économie et l'occupation du territoire en délimitant les espaces requis pour l'exercice des différentes activités économiques et en assurant leur compatibilité avec les milieux environnants.

3.604 Le dynamisme économique d'une région se mesure notamment par la richesse et la structure de ses emplois ainsi que par leur concentration à l'intérieur de zones dont la vocation est principalement économique et que l'on désigne pôle d'emplois.[1] L'agglomération est un véritable bassin d'emplois qui attire une main-d'œuvre à la fois régionale (plus de la moitié des emplois sont occupés par des résidents de l'agglomération) et suprarégionale. Son territoire comporte environ 13 000 entreprises[2] dans lesquelles travaillent plus de 169 000 personnes.[3] En plus des trois pôles de portée métropolitaine identifiés précédemment, la majorité des emplois du territoire est répartie dans de nombreux pôles de nature multifonctionnelle, industrielle ou institutionnelle dont les plus importants au plan régional sont décrits au tableau 34 et illustrés à la carte 32.

Tableau 34 : Principaux pôles d'emplois de l'agglomération (2011)

PÔLES D'EMPLOIS STRUCTURANTS	VILLE	EMPLOIS TOTAUX ESTIMÉS[1]	SECTEUR D'EMPLOI DOMINANT
Pôle d'emplois Longueuil – Boucherville* [2]	Longueuil/Boucherville	**36 000**	industriel
Corridor de l'axe Taschereau (Brossard)	Brossard	9 300	commercial
Place Charles-Le Moyne*	Longueuil	**7 000**	institutionnel
Secteur Marie-Victorin	Longueuil	6 400	industriel
Quartier DIX30	Brossard	5 400	commercial
Pôle de la santé (Hôpital Charles-Le Moyne) *	Longueuil	**5 300**	institutionnel
Pôle Panama (Mail Champlain)	Brossard	4 700	commercial
Pôle des Promenades St-Bruno	Saint-Bruno-de-Montarville	4 100	commercial
Écoparc industriel de Saint-Bruno et parc d'affaires Gérard-Filion	Saint-Bruno-de-Montarville	4 050	industriel
Centre régional (Hôpital Pierre-Boucher, palais de justice, etc.)	Longueuil	3 800	institutionnel
Parc industriel Pilon	Longueuil	3 600	industriel
Carrefour de la Rive-Sud	Boucherville	3 500	commercial
Parc industriel Brossard	Brossard	3 400	industriel
Complexe 20/20	Boucherville	3 000	commercial
Corridor de l'axe Taschereau (Longueuil) [3]	Longueuil	2 800	commercial
Zone aéroportuaire	Longueuil	2 600	industriel
Parcs industriels Saint-Hubert et L.-Gérard-Leclerc	Longueuil	2 500	industriel

* Pôle d'emplois d'envergure métropolitaine identifié au PMAD, estimations actualisées et arrondies.

1 Estimations basées sur les secteurs de recensement de Statistique Canada (2011), à l'exception des pôles industriels, dont les données proviennent de DÉL (2013).

2 Ce pôle inclut les parcs industriels situés le long de l'A-20, ainsi que le Complexe 20/20 et le Carrefour de la Rive-Sud. Pour ces deux derniers, le nombre d'emplois est détaillé distinctement au présent tableau pour fins de comparaison avec les autres pôles commerciaux.

1 Un pôle d'emplois est établi sur la base des secteurs de recensement et présente une concentration importante d'emplois dans un territoire dont la vocation principale est économique, c'est-à-dire que le rapport entre l'emploi et la population active qui y réside est supérieur à 1. CMM. PMAD, 2012. p. 66.

2 DÉL. 2013.

3 STATISTIQUE CANADA. Enquête sur la population active. Recensement 2011.

3.605 Cette diversité d'espaces à vocation économique amène une stabilité de la croissance et contribue au caractère attractif de l'agglomération. Celle-ci doit renforcer son rôle de pôle régional économique et mettre en place les conditions propices non seulement au maintien des pôles actuels d'emplois, mais également à l'implantation d'activités les plus porteuses d'avenir pour son développement.

3.606 **PRINCIPAUX DÉFIS EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE :**

- La disponibilité de superficies à vocation industrielle sans contrainte est de plus en plus restreinte (les sites de grandes superficies se font rares);
- L'évolution des technologies (changement dans les pratiques de magasinage) commandera une nouvelle approche de gestion des espaces industriels et commerciaux. La nécessité d'un développement durable fera également évoluer les pratiques et modifiera nécessairement les façons de faire;
- L'important bassin de population qu'offre l'agglomération procure une main-d'œuvre essentielle aux entreprises du territoire. Le ralentissement de la croissance de la population et son vieillissement anticipé pourraient réduire cet avantage;
- Le vieillissement de la population aura des impacts certains sur les emplois (il réduit le nombre d'adultes actifs, les personnes âgées vivent de plus en plus longtemps, etc.);
- L'immigration est en constante croissance. Le taux élevé de chômage des nouveaux arrivants est une perte économique importante. Le défi consiste à attirer et à retenir les populations immigrantes qualifiées en créant des emplois de qualité et en offrant des avantages plus compétitifs;
- Les mutations observées dans les secteurs de l'industrie ont conduit l'économie vers des secteurs de haute technologie (aérospatiale), des TIC et autres secteurs en émergence (nanotechnologies) au détriment des secteurs plus traditionnels (textiles, métaux). Une plus grande diversité industrielle est une force qui permet de faire face aux aléas des conjonctures;
- La qualité de vie est une variable influençant la compétitivité. Des efforts doivent être consentis pour assurer un équilibre entre le développement à des fins économiques, d'une part, et la création d'espaces verts et de milieux bâtis de qualité et la sauvegarde de l'agriculture, d'autre part;
- Les municipalités dépendent de l'impôt foncier comme principale source de revenus. L'introduction d'une fiscalité métropolitaine et la recherche de nouvelles sources de revenus, notamment liées à la croissance économique, devront être examinées;
- Les potentiels agricoles de la zone agricole ne sont pas exploités à leur juste valeur en raison de multiples facteurs et contraintes. De plus, il n'existe aucune véritable synergie entre le secteur bioalimentaire, deuxième secteur industriel en importance de l'agglomération, et les activités agricoles du territoire;
- L'agglomération n'a pas encore développé une économie touristique à la hauteur de ses potentiels. Une hausse des interventions est nécessaire pour optimiser les retombées économiques et rentabiliser les aménagements réalisés par les villes liées et le secteur privé;
- La structure de développement et de promotion du tourisme est déficiente sur le territoire. L'agglomération ne comporte aucune image distinctive lui permettant de se positionner avantageusement sur l'échiquier touristique métropolitain, que ce soit au plan de son offre touristique, de sa structure d'accueil ou de la signalisation de balisage et de destination de ses attraits;
- La desserte ferroviaire et aérienne contribue faiblement à la vitalité économique de l'agglomération malgré son fort potentiel, particulièrement celui de l'Aéroport.

CARTE
32

Pôles d'emplois et secteurs économiques

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Place Charles-Le Moyne
6 900

Pôle de la santé
5 300

Pôle Roland-Thérien
2 100

Secteur Marie-Victorin
6 400

Parc industriel de Longueuil
18 400

Parc industriel Lavoisier

Complexe 20/20
3 000

Centre régional
3 800

9 300

axe Taschereau

Pôle Panama (Mail Champlain)
4 700

2 800

11 000

Parc industriel Brossard
3 400

Quartier DIX30
5 400

Parc industriel Pilon
3 600

axe Cousineau/Chambly

6 800

Parc industriel Saint-Hubert
1 500

Parc industriel L.-Gérard-Leclerc
1 000

Zone aéroportuaire
2 600

Écoparc de Saint-Bruno-de-Montarville
350

Promenades St-Bruno
4 100

Parc d'affaires Gérard-Filion
3 700

Parc industriel Edison
13 500

Carrefour de la Rive-Sud
3 600

Saint-Lambert
Montréal
La Prairie
Brossard
Longueuil
Boucherville
Carignan
Saint-Bruno-de-Montarville
Sainte-Julie
Saint-Basile-le-Grand

2016-02-26

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

Nombre d'emplois selon le secteur économique dominant

Secteur secondaire (industries)

- 350 à 1 000
- 1 000 à 3 000
- 3 000 à 5 000
- 5 000 à 7 000
- 10 000 et plus

Secteur tertiaire (commerces)

- 1 000 à 3 000
- 3 000 à 5 000
- 5 000 à 7 000

Secteur tertiaire (bureaux)

- 1 000 à 3 000

Secteur tertiaire (services gouvernementaux)

- 1 000 à 3 000
- 3 000 à 5 000

- Pôle d'emplois d'envergure métropolitaine
- Pôle économique au PMAD
- Parc industriel et d'affaires
- 1 200 Nombre d'emplois totaux estimés* par pôle

* Données approximatives, estimées selon les secteurs de recensement 2011
Source: Statistique Canada, recensement 2011 et DÉL (emplois industriels)
Traitement : agglomération de Longueuil

3.6.1 OBJECTIF 1

MAINTENIR ET RENFORCER LE RÔLE ÉCONOMIQUE DE L'AGGLOMÉRATION AU SEIN DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

3.607 Qu'elles soient de nature commerciale, industrielle ou institutionnelle, les activités économiques structurantes du territoire caractérisent le dynamisme et la santé économique de l'agglomération. À ces composantes doivent s'ajouter les activités agricoles et le développement récréotouristique, qui constituent des axes économiques porteurs de diversification économique pour l'agglomération. Ainsi, le Schéma retient cinq grands secteurs d'intervention en matière d'économie sur son territoire : commercial, de services, industriel, agricole et récréotouristique.

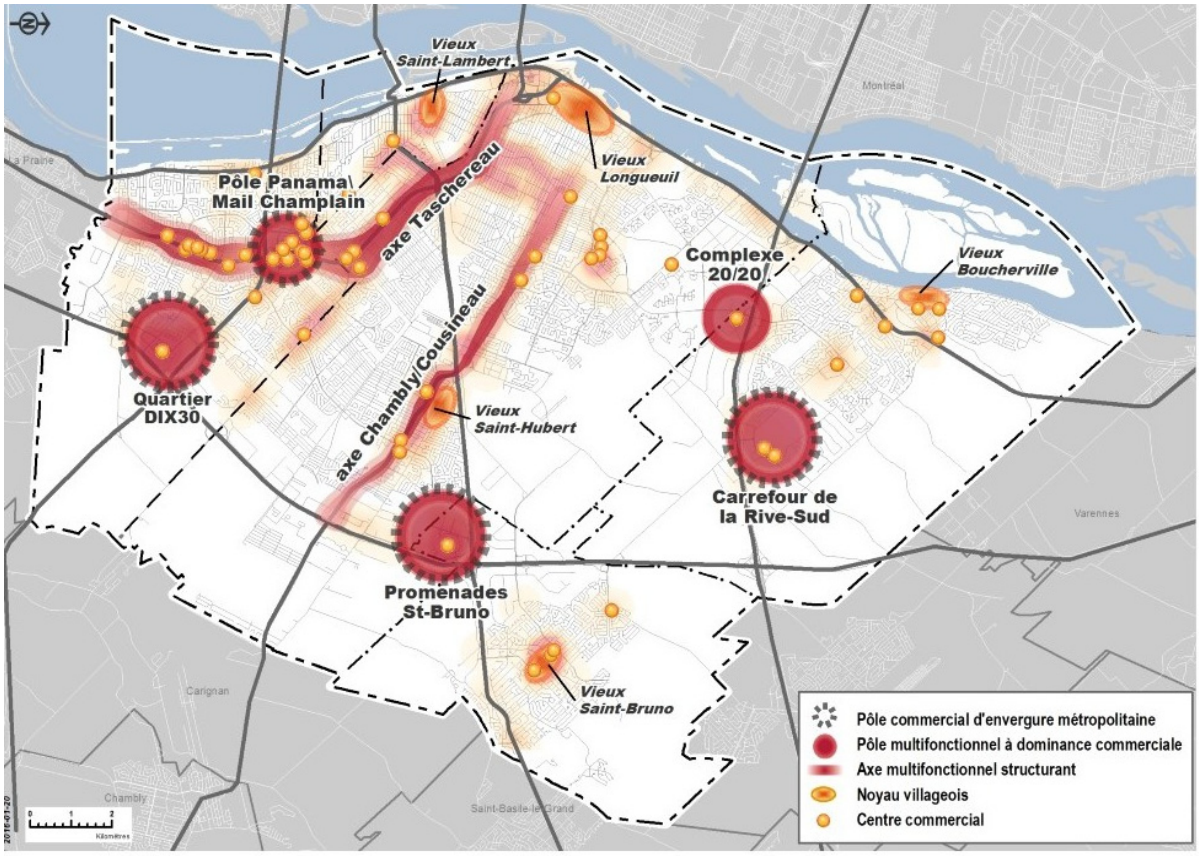
3.6.1.1

Maintenir le dynamisme et l'équilibre de la structure commerciale et assurer la complémentarité des pôles multifonctionnels

3.608 **UNE STRUCTURE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE**

3.609 La structure commerciale de l'agglomération, illustrée à la carte 33, se compose d'artères commerciales (Taschereau, Chambly, etc.), de centres commerciaux d'échelles différentes (Mail Champlain, Place Longueuil, etc.), de noyaux villageois traditionnels, de pôles à dominance commerciale (Promenades St-Bruno, Carrefour de la Rive-Sud, etc.) et de pôles multifonctionnels suprarégionaux (Quartier DIX30, par exemple). L'économie de l'agglomération repose fortement sur cette structure hiérarchisée composée de commerces de détail et de services qui représentent 46 % de ses emplois (excluant les services de santé, d'éducation et d'administration publique).

Carte 33 : Structure commerciale de l'agglomération



3.610 Le PMAD cible 16 grands pôles commerciaux à l'échelle métropolitaine dans lesquels la croissance du stock commercial devrait principalement s'effectuer.[1] Quatre de ceux-ci se situent dans l'agglomération : les Promenades Saint-Bruno, le Quartier DIX30, le Carrefour de la Rive-Sud et le boulevard Taschereau (incluant le Mail Champlain). Les deux premiers sont spécifiquement identifiés comme des sites où devrait se concentrer la croissance du stock commercial à court et moyen termes (une consolidation de leurs espaces commerciaux est recommandée). Le boulevard Taschereau et l'axe Chambly/Cousineau sont quant à eux qualifiés de sites plus vulnérables qui pourraient être affectés par le processus naturel de renouvellement du stock commercial. La CMM recommande d'évaluer la possibilité de diversifier les activités au sein de ces secteurs plus vulnérables.

3.611 **UNE OFFRE COMMERCIALE QUI ÉVOLUE**

3.612 Les grands ensembles commerciaux sont non seulement des lieux d'emplois, mais aussi des lieux de consommation. Leur développement est tributaire du contexte socioéconomique et du comportement des consommateurs. L'arrivée des chaînes multinationales, l'étalement urbain et le phénomène de suroffre ont contribué à la multiplication des grandes surfaces commerciales implantées aux abords des autoroutes et ont affecté l'équilibre de l'offre commerciale dans l'agglomération. Les principales conséquences de cette tendance sont une surabondance de services et une augmentation du taux de vacance dans certains secteurs plus traditionnels, les nouvelles places d'affaires préférant s'établir dans de nouveaux locaux plus spacieux et visibles.

3.613 L'accessibilité en voiture, la facilité de stationner et l'abondance de produits ont engendré la déconcentration des activités. Même si dans la pratique l'agglomération est plus épargnée que d'autres par ces effets secondaires à titre de première destination commerciale de la Rive-Sud, l'impact se fait tout de même sentir dans les artères et pôles de quartier où la densité en place et la dépendance à l'automobile rendent difficile la survie des commerces locaux, en particulier les magasins d'alimentation, quincailleries et autres commerces de détail et de proximité, qui doivent faire face à la concurrence des grandes bannières. L'implantation de grandes surfaces a aussi des effets importants sur la trame urbaine, par ses exigences en matière d'espace, de visibilité et d'accessibilité et sur l'offre d'emplois puisque, généralement, moins d'effectifs sont nécessaires pour une plus grande superficie.

3.614 **DES TENDANCES DÉMOGRAPHIQUES QUI INFLUENCERONT LES PRATIQUES D'AFFAIRES**

3.615 Par ailleurs, les tendances en matière de pratiques d'affaires évolueront au cours des prochaines années. Par exemple, le ralentissement de la croissance démographique et le vieillissement de la population exerceront une pression sur la réduction des coûts et le rapprochement des activités des lieux de résidence. Le marché se complexifiera en raison de l'évolution des technologies (accroissement des ventes en ligne), l'offre et la demande seront de plus en plus teintées de préoccupations environnementales (produits équitables, biologiques) ou économiques (coût de l'énergie/transport), etc. En somme, le paysage commercial sera nécessairement appelé à évoluer en fonction des nouvelles pratiques d'affaires. Le PMAD identifie trois grandes tendances qui devraient s'observer sur le territoire métropolitain d'ici quelques années :

- un plafonnement du stock commercial global compte tenu de l'attrition de la demande et le vieillissement de la population;
- une diminution des grandes surfaces standardisées pour laisser place à des moyennes et petites surfaces mieux adaptées aux marchés locaux;
- un remplacement graduel du centre commercial traditionnel par des centres multifonctionnels où l'on se rendra non seulement pour magasiner, mais aussi pour vivre, travailler et se divertir.[2]

3.616 Cette rationalisation inévitable de l'appareil commercial aura des répercussions sur la structure commerciale actuelle de l'agglomération et rend nécessaire la diversification des typologies commerciales du territoire dans une perspective de complémentarité. La consolidation des artères et des noyaux commerciaux au sein des milieux de vie et la promotion de la mixité des usages en particulier à proximité des points d'accès au transport en commun constituent des moyens qui permettront de faire face aux transformations de l'appareil commercial

1 CMM. PMAD. 2012. p. 108.
2 CMM. PMAD. 2010. p. 73.

occasionnées entre autres par le vieillissement de la population, l'évolution des technologies et le besoin de revenir aux commerces et services de proximité à l'échelle plus humaine.

3.617 **UN ÉQUILIBRE COMMERCIAL À MAINTENIR**

3.618 Le Schéma joue un rôle important en matière de répartition et de définition des activités commerciales structurantes sur le territoire. Par la détermination de grandes affectations du territoire adéquates, il aspire à rétablir l'équilibre de la structure commerciale afin de répondre à la fois aux besoins régionaux et locaux. Ainsi :

- Les pôles multifonctionnels à dominance commerciale destinés à des clientèles suprarégionales doivent être consolidés en regard de leur potentiel respectif en vue d'assurer leur complémentarité. Leur multifonctionnalité est également privilégiée pour renforcer leur desserte en clientèles variées et réduire la dépendance à l'auto. Parmi les pôles structurants identifiés au Schéma, les pôles des Promenades St-Bruno et du Quartier DIX30 devraient accueillir la plus grande croissance du stock commercial au cours des prochaines années dans l'agglomération. Des moyens devront être définis afin d'éviter le débordement et le dédoublement des fonctions d'envergure régionale et suprarégionale et pour assurer la vitalité économique des espaces et des activités déjà présents.
- Pour être économiquement viables, les artères commerciales traditionnelles où subsiste un potentiel commercial devront être consolidées, voire revitalisées et redynamisées en y amalgamant d'autres fonctions (résidentielles et de bureaux) permettant d'y recréer des milieux de vie à l'échelle humaine. La rénovation et le recyclage des bâtiments, dont certains à des fins résidentielles pour assurer l'apport de clientèle, l'implantation de commerces diversifiés ainsi qu'une meilleure accessibilité en transport collectif et actif sont, entre autres, des éléments essentiels sur lesquels il faudra intervenir pour les rendre encore plus dynamiques. Compte tenu de l'évolution constante du commerce et des habitudes de consommation, des portions de certaines artères commerciales sont de moins en moins des localisations commerciales recherchées. Ces artères économiquement moins dynamiques doivent être identifiées et faire l'objet de requalification. Le Schéma cible à cet égard le boulevard Taschereau et l'axe Chambly/Cousineau. La diversification des activités au sein de ces deux secteurs reconnus plus vulnérables est d'ailleurs privilégiée par la CMM.
- Les noyaux villageois dont le caractère historique et culturel est reconnu représentent souvent des pôles économiques importants qui doivent être mis en valeur et redynamisés, le cas échéant. Diverses stratégies de consolidation et de revitalisation pourraient développer davantage leur attractivité et leur redonner leur rôle de catalyseur dans la structure commerciale et touristique.
- Les différents pôles et axes commerciaux structurants doivent être complétés par une structure commerciale locale diversifiée permettant de répondre aux multiples besoins de la population au sein des milieux de vie. À cet égard, la localisation des commerces et services de première nécessité doit être favorisée à proximité des lieux de résidence et dans les développements de type TOD préconisés à l'orientation 4, notamment dans une perspective de réduction de la dépendance à l'automobile dans les déplacements quotidiens.

3.619 Afin de maintenir le dynamisme commercial de l'agglomération et l'équilibre entre les différentes typologies commerciales dans le but d'assurer leur complémentarité, certaines actions sont à privilégier, parmi lesquelles :

- assurer une plus grande mixité d'usages, en particulier dans les pôles multifonctionnels, les développements de type TOD et les artères structurantes à proximité des points d'accès au transport en commun structurant;
- identifier les artères commerciales moins dynamiques et les centres commerciaux en perte de vitalité et amorcer une réflexion quant à leur avenir et leur potentiel de requalification;
- établir un zonage favorable au maintien de commerces et de services de proximité dans des noyaux de services et sur des portions de certaines artères structurantes situées dans les milieux de vie;
- recourir, au besoin, au mécanisme de contingentement des usages pour limiter le nombre de commerces de certaines catégories en différents endroits du territoire.

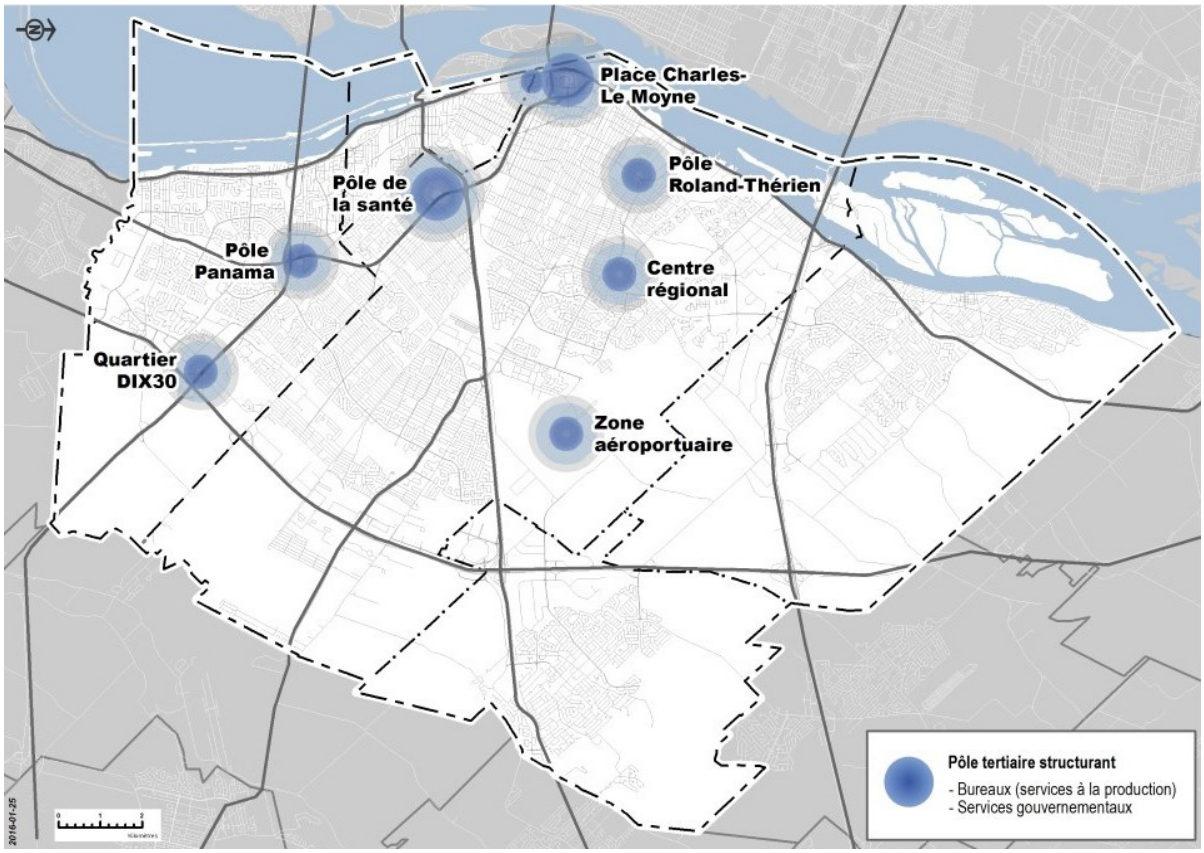
3.6.1.2
Consolider les pôles de services et de bureaux et tenir compte de la tertiarisation des emplois

3.620 **UNE TENDANCE À LA TERTIARISATION**

3.621 Le secteur des services (ou tertiaire) inclut les services à la production ou tertiaires moteurs (télécommunications, informatique, finances, assurances, services aux entreprises), les services gouvernementaux (enseignement, santé, services sociaux et administrations publiques) et les services à la consommation ou tertiaires traditionnels (commerces, restauration, hébergement, divertissement). Ces derniers se distinguent des deux autres par leur plus faible valeur ajoutée et par leur tendance à évoluer dans des marchés plus locaux. C'est pourquoi, bien qu'ils soient présents en complémentarité dans les différents pôles de services et de bureaux, ils sont plutôt abordés au moyen de mise en œuvre 3.6.1.1 (structure commerciale).

3.622 Les services à la production et gouvernementaux, importants dans l'économie de l'agglomération par leur forte représentativité au chapitre des emplois (80 000 emplois, soit presque la moitié de tous les emplois), se répartissent un peu partout sur le territoire, mais se concentrent aussi dans certains pôles bien définis et structurants à l'échelle métropolitaine (la place Charles-Le Moyne incluant le Collège régional de Champlain; le pôle de la santé de l'Hôpital Charles-Le Moyne) et régionale (le Centre régional incluant l'Hôpital Pierre-Boucher et le palais de justice; le pôle de bureaux du Quartier DIX30; le pôle Roland-Therrien comprenant notamment le Cégep Édouard-Montpetit et l'UPA; la zone aéroportuaire avec l'École nationale d'aérotechnique et l'Agence spatiale canadienne; le pôle Panama incluant le Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu). Ces pôles sont illustrés à la carte 34.

Carte 34 : Pôles de services et de bureaux structurants de l'agglomération



3.623 Le secteur tertiaire est le secteur qui affiche la croissance la plus rapide des dernières décennies en matière d'emplois. Les progrès technologiques, la libéralisation des échanges, les changements dans les habitudes de consommation et l'importance accordée à l'éducation et à la santé ont favorisé une économie de plus en plus axée sur la production et la consommation de services. Ces facteurs, combinés à l'augmentation de la productivité du secteur manufacturier, ont contribué à augmenter la part des emplois tertiaires dans l'économie. Cette tendance à la tertiarisation sera davantage accentuée avec le vieillissement de la population et la croissance anticipée du nombre d'emplois reliés à ces changements démographiques.

3.624 **CONSOLIDER LES ACQUIS ET ATTIRER DE NOUVELLES ENTREPRISES**

Pour s'adapter à cette tendance généralisée de tertiarisation, l'agglomération doit d'abord compter sur ses acquis en assurant la consolidation de ses grands pôles d'emplois institutionnels, mais elle doit également travailler à l'établissement des conditions favorables à l'essor de ces activités en prévoyant notamment des espaces appropriés pour leur expansion.

3.625 Répondre aux nouvelles aspirations environnementales et qualitatives constitue une autre dimension à considérer pour attirer de nouvelles entreprises. En effet, l'attractivité d'un territoire se mesure non seulement par une offre de terrains en quantité suffisante, mais également par la qualité de son environnement, les entreprises accordant une importance croissante à la qualité des cadres bâti et paysagé. En favorisant des aménagements et des espaces de vie agréables, l'agglomération sera en mesure d'attirer les entreprises de plus en plus nombreuses à rechercher une image de marque pour se positionner.

3.626 Par ailleurs, présente dans une grande diversité de secteurs, l'économie sociale, qui regroupe l'ensemble des activités et organismes issus de l'entrepreneuriat collectif, fait partie grandissante du paysage de l'agglomération. Les entreprises collectives offrent des services répondant à un ensemble de besoins dans la communauté tels les services de garde, l'aide domestique, le recyclage des matières résiduelles, les loisirs, les communications, etc. On dénombre 178 entreprises et projets d'économie sociale dans l'agglomération générant plus de 2 800 emplois.[1] Les nouvelles considérations sociales et environnementales font en sorte que ce secteur d'activité connaît un essor important au Québec et continuera de croître. L'apport économique des entreprises d'économie sociale doit donc être reconnu, au même titre que leur contribution au développement social et culturel du territoire.

3.627 Afin de favoriser la consolidation des grands pôles de services déjà établis et de favoriser l'essor des activités tertiaires sur le territoire, plusieurs stratégies peuvent être envisagées pour attirer de nouvelles entreprises qui permettront de renforcer davantage l'important rôle de pôle de services de l'agglomération, dont :

- permettre davantage de superficies de bureaux dans les pôles multifonctionnels (place Charles-Le Moyne, Quartier DIX30, pôle Panama, etc.) et le long des grands axes de transport, en particulier à proximité des points d'accès au transport en commun structurant de manière à concentrer les immeubles à bureaux aux endroits les plus appropriés;
- réviser les usages permis dans les zones industrielles de manière à y limiter l'implantation d'immeubles à bureaux et à les permettre davantage dans les grandes affectations du territoire « Industrielle et d'affaires »;
- favoriser des aménagements de qualité qui répondent aux préoccupations d'ordre environnemental, social et économique afin d'offrir une image distinctive susceptible d'attirer de nouvelles entreprises de services ou de nouveaux services gouvernementaux;
- privilégier les nouvelles constructions d'immeubles à bureaux et de services gouvernementaux à proximité des points d'accès au transport en commun structurant;
- reconnaître l'apport des entreprises d'économie sociale comme acteur de développement en soutenant les projets issus de l'entrepreneuriat collectif et en positionnant ces entreprises comme un complément positif à l'entreprise privée.

[1] CRÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL. Plan quinquennal de développement de l'agglomération de Longueuil (2013-2018). p 16.

3.6.1.3

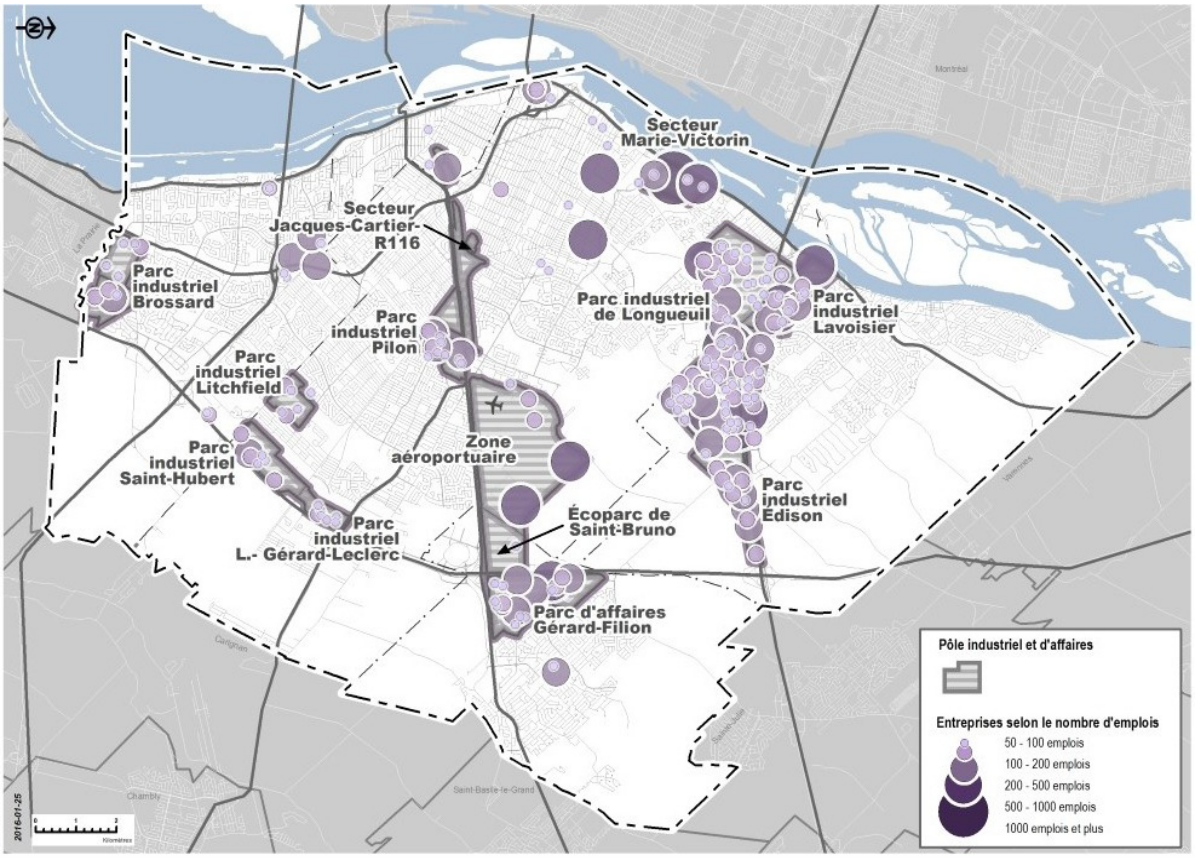
Assurer une offre industrielle diversifiée en misant sur des entreprises à haute valeur ajoutée

3.628 **UNE OFFRE INDUSTRIELLE RELATIVEMENT DIVERSIFIÉE**

3.629 La vitalité d'une région découle grandement de la diversité et de la disponibilité de son offre industrielle. Généralement implantés aux abords des grands axes autoroutiers, les 15 pôles industriels et d'affaires de l'agglomération illustrés à la carte 35 comptent environ 1 700 entreprises offrant une diversité d'emplois surtout manufacturiers se spécialisant principalement dans l'aérospatiale, l'agroalimentaire ainsi que dans la fabrication de produits chimiques et métalliques. La logistique et la distribution, l'énergie propre et le transport terrestre sont également des secteurs stratégiques au sein de l'agglomération au chapitre des emplois industriels. Plusieurs de ces entreprises (200 employant plus de 17 000 personnes[1]) sont des filiales de multinationales assurant un rayonnement international à la région, auxquelles s'ajoutent de nombreux sièges sociaux d'entreprises. Dans le contexte de mondialisation, ces entreprises représentent un enjeu de première importance. Celles qui ne cherchent pas à se moderniser présentent un risque élevé de fermeture ou de délocalisation éventuelle.

3.630 Ces différentes filières sont propres au tissu industriel de l'agglomération (l'aérospatiale en tête), mais d'autres secteurs sont aussi en émergence, notamment les nanotechnologies et les technologies de l'information. La recherche de nouveaux créneaux permet une diversification industrielle qui s'avère essentielle dans le contexte des nouvelles tendances anticipées (tertiarisation et réduction de la part des industries productrices de biens). La hausse du prix des terrains oblige de plus en plus les industries manufacturières à se déplacer vers la périphérie et commande la recherche de nouveaux créneaux à fort contenu technologique pour s'adapter.

Carte 35 : Pôles industriels et d'affaires structurants de l'agglomération



[1] DÉL. Plan stratégique 2012-2015. p. 12.

3.631 **TENDANCES INDUSTRIELLES ÉMERGENTES ET ENTREPRISES À HAUTE VALEUR AJOUTÉE**

3.632 En plus de soutenir les créneaux d'excellence de l'agglomération, il est impératif de se tourner vers les tendances industrielles émergentes dans une perspective de diversification de l'économie régionale, garante d'une meilleure prospérité économique et d'une plus grande stabilité. Les activités à valeur ajoutée, qui allient productivité et innovation, permettent d'assurer un développement économique axé sur les nouvelles technologies. Ces entreprises, déjà présentes de façon notoire sur le territoire (aérospatiale, bioalimentaire, transformation de métaux, TIC[1], etc.), constituent des créneaux d'entreprises sur lesquels miser, tout comme les entreprises à besoins réduits en superficie de terrain et à forte concentration d'emplois, compte tenu de la faible disponibilité en terrains industriels sur le territoire.

3.633 Plusieurs facteurs peuvent concourir à attirer les entreprises à haute valeur ajoutée sur le territoire : présence d'une grappe d'industries en un endroit donné permettant d'assurer un réseau de fournisseurs et de clients; bonne desserte en transport routier, ferroviaire, aérien, maritime et en transport en commun; aptitude à attirer et à retenir la main-d'œuvre par la qualité de l'environnement et des milieux de vie, etc. Pour des secteurs tel que celui de l'aérospatiale, la présence d'établissements éducatifs spécialisés possédant une infrastructure en recherche et développement s'ajoute comme facteur de rétention déterminant.

Tableau 35 : Pôles industriels et d'affaires de l'agglomération (2013)[2]

PÔLES INDUSTRIELS ET D'AFFAIRES	TYPE	ENTREPRISES	EMPLOIS
Boucherville			
Parc industriel Edison	Industriel mixte	350	13 500
Parc industriel Lavoisier	Industriel mixte	200	8 500
Brossard			
Parc industriel Brossard	Technologie de pointe, industriel léger et lourd non polluant	190	3 400
Longueuil			
Parc industriel Pilon	Manufacturier	160	3 600
Parc industriel L.-Gérard-Leclerc	Haute technologie, distribution et manufacturier	60	1 000
Parc industriel Litchfield	Industriel lourd	35	750
Parc industriel Saint-Hubert	Industriel mixte	40	1 500
Zone aéroportuaire	Aérospatiale, haute technologie et industriel léger	45	2 600
Parc industriel de Longueuil	Industriel mixte	400	9 900
Secteur Marie-Victorin	Aérospatiale et industriel mixte	40	6 400
Secteur Jacques-Cartier - R-116	Industriel mixte et transport	20	340
Saint-Bruno-de Montarville			
Parc d'affaires Gérard-Filion	Haute technologie, fabrication, distribution et laboratoire	80	3 700
Écoparc industriel de Saint-Bruno	Haute technologie	3	350
Saint-Lambert			
Zone industrielle	Industriel mixte	10	125
AGGLOMÉRATION		**1 653**	**56 325**

3.634 Si le secteur des nanotechnologies, en émergence sur le territoire et touchant tous les secteurs de production de l'économie, doit être renforcé, d'autres ont également des perspectives prometteuses. Les technologies vertes, par exemple, font partie d'une grappe industrielle métropolitaine. Même si l'essentiel de cette grappe est établi sur l'île de Montréal, l'agglomération compte quelques entreprises actives dans ce domaine (firmes de génie-conseil, entreprises actives en technologies de l'environnement, etc.). Considérant le potentiel de

[1] Technologies de l'information et des communications
[2] DÉL. 2014

développement du secteur des technologies vertes au cours des prochaines décennies, ce créneau pourrait être exploité.

3.635 Le développement du premier écoparc industriel québécois à Saint-Bruno-de-Montarville est une initiative qui illustre bien cette volonté d'aller vers de nouveaux horizons. Celui-ci est un nouveau modèle de parc industriel au sein duquel les entreprises coopèrent pour réduire notamment la génération de déchets et la pollution et partager les ressources de façon efficiente afin d'atteindre un niveau élevé de développement durable dans une perspective de maximisation des gains économiques.

3.636 Enfin, le secteur émergent de l'électrification des transports et de l'écomobilité est une stratégie qui fait l'unanimité au sein de l'agglomération et des efforts importants y sont consacrés par les instances de développement économique. L'agglomération se dote des orientations suivantes dans ce domaine :

- se positionner comme centre de compétences, d'innovation et d'excellence doté d'un pôle en énergie propre (filières de l'électrification des transports, des chaînes de traction électrique, du stockage d'énergie et des réseaux intelligents);
- renforcer le leadership des entreprises du secteur de l'écomobilité, notamment les PME, puisqu'elles constituent un puissant levier de la filière québécoise en électrification des transports;
- se positionner comme territoire de démonstration de prédilection pour le développement, l'attraction et le déploiement des nouvelles technologies du secteur de l'écomobilité, de l'électrification des transports et des activités industrielles qui s'y rattachent.

3.637 **AUTOROUTE 30, ENJEUX ÉCONOMIQUES ET ACTIVITÉS LOGISTIQUES**

3.638 L'aménagement du territoire et des espaces industriels doit permettre de répondre aux tendances en matière de transport et de production, le développement des parcs industriels et des infrastructures de transport étant étroitement relié. En effet, la tertiarisation de l'économie implique une importance grandissante des activités logistiques et des espaces industriels en bordure des grands axes autoroutiers. L'ensemble des parcs industriels de l'agglomération profite déjà d'accès directs au réseau autoroutier. Ces parcs sont situés à courte distance des installations portuaires de Montréal (et bientôt de Contrecœur) et bénéficient, en outre, de la présence d'un aéroport qui constitue, bien que peu exploité à des fins de transport de marchandises, un atout important pour le développement industriel et d'affaires stratégique.

3.639 Avec la congestion routière associée à la traversée du Saint-Laurent et aux réseaux routiers saturés de l'île de Montréal, la voie de contournement qu'offre l'A-30 aux véhicules en transit représente un atout pour la desserte des marchés vers l'est et l'ouest canadiens et la côte est américaine. Compte tenu de l'importance de plus en plus marquée de la fonction logistique dans le paysage québécois (développement technologique, concurrence internationale, importation par conteneurs), cette autoroute permet de positionner stratégiquement la région métropolitaine (et l'agglomération de Longueuil) comme pôle logistique de transport et plaque tournante à l'échelle du Québec. Cependant, malgré sa nécessité, l'A-30 soulève certains enjeux économiques pour l'agglomération de Longueuil, notamment :

- Les problèmes de congestions chroniques, surtout observés entre les autoroutes A-10 et A-20, font en sorte qu'elle n'est actuellement pas compétitive pour ce qui est du temps. Ses rôles de transport des marchandises et des personnes doivent être conciliés.
- Les régions situées le long du corridor de l'A-30 sont en forte concurrence dans le démarchage de projets d'investissement. Certaines municipalités disposant de terrains leur permettant d'assurer un développement à plus long terme sont, pour ce qui est des activités liées à la logistique, en réelle compétition avec l'agglomération de Longueuil, dont la disponibilité en terrains s'amenuise.
- Le développement éventuel d'installations portuaires à Contrecœur donnera un avantage comparatif aux entreprises localisées dans l'agglomération (intermodalité possible avec les composantes de transport routier,

ferroviaire et aérien). Cet avantage est une occasion à saisir, notamment dans l'une des forces de l'agglomération : le bioalimentaire[1].

3.640 Même si le gouvernement du Québec, dans le cadre de son projet de loi 85, n'a pas identifié l'agglomération de Longueuil comme site potentiel d'implantation d'un pôle logistique métropolitain, la présence de l'A-30 offre quand même la possibilité d'envisager la création d'un tel pôle au sein de l'agglomération. Selon le PMAD, un pôle logistique métropolitain doit répondre aux facteurs de localisation suivants : bénéficier d'un accès direct aux réseaux routier et ferroviaire, être situé à proximité d'une installation portuaire ou aéroportuaire et permettre l'aménagement d'une bande tampon afin de réduire les impacts occasionnés par les activités (bruit, matières dangereuses, etc.) sur les secteurs sensibles (milieux de vie notamment). Malgré les avantages économiques qu'un pôle logistique métropolitain pourrait représenter, la faible disponibilité en grands terrains à vocation industrielle restreint les possibilités d'accueillir un tel pôle dans l'agglomération. Les terrains situés dans la zone aéroportuaire réunissent bien toutes les conditions prescrites, mais leurs superficies sont insuffisantes pour permettre l'implantation d'un tel projet.

3.641 **VERS UNE PLUS GRANDE DIVERSITÉ INDUSTRIELLE**

3.642 Afin de répondre à l'objectif visant à assurer une offre industrielle diversifiée dans l'agglomération, le Schéma suggère diverses pistes d'actions :

- consolider les pôles économiques existants (notamment les industries de pointe reliées de près à l'exportation, dont l'aéronautique et le bioalimentaire, sans oublier les entreprises fabriquant des produits électriques liés aux modes de transport);
- soutenir les nouveaux créneaux, en particulier les entreprises à haute valeur ajoutée, en accroissant les efforts de promotion et de développement et en misant sur leur diversification;
- établir des prescriptions d'aménagement des lieux d'emplois pour accueillir la croissance dans des lieux de qualité en favorisant des aménagements qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales et sociales et qui distinguent l'agglomération (signature distinctive);
- prévoir des exigences environnementales dans les règlements d'urbanisme afin d'aménager des parcs industriels plus verts (toit vert, gestion des eaux usées et réutilisation, énergie durable, etc.);
- rechercher, dans un contexte suprarégional, la complémentarité des pôles industriels situés le long du corridor de l'A-30 tout en demeurant compétitifs.

3.643

OBJECTIF 1 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.6.1

3.6.2 OBJECTIF 2

OPTIMISER LES ESPACES INDUSTRIELS ET PALLIER LA RARETÉ DES TERRAINS VACANTS

3.644 Les besoins industriels doivent répondre à ceux induits par l'évolution anticipée de la population, dont la croissance se poursuivra avec, notamment, la densification du milieu bâti existant. Toutefois, la disponibilité de superficies à vocation industrielle est de plus en plus restreinte dans l'agglomération. Les sites de très grandes superficies (desservis) sont rares et les quelques terrains encore disponibles se trouvent à Longueuil et à Saint-Bruno-de-Montarville, en particulier à proximité de l'A-30 et dans la zone aéroportuaire. En plus des évidents défis qu'entraîne l'offre réduite en terrains (fuite industrielle), le manque d'espace a aussi d'autres impacts. Par exemple, les entreprises existantes peuvent chercher à agrandir leurs installations ou à les relocaliser à proximité afin de conserver leur main-d'œuvre spécialisée. Faute d'espaces disponibles aptes à répondre à de tels besoins, même la consolidation des entreprises actuelles pose un défi de taille.

[1] DÉL. Développement industriel de l'agglomération de Longueuil - Perspectives de mise en valeur 2010-2035. Août 2009. p. 71.

3.645 Le tableau 16 fait état de prévisions qui indiquent que la plupart des espaces affectés à des fins industrielles seront occupés d'ici 2031. L'agglomération de Longueuil se trouvera donc bientôt dans une situation où il lui sera impossible d'accueillir de nouveaux investissements lui permettant d'assurer la vitalité de sa base économique et de maintenir son attractivité et sa compétitivité au sein du territoire métropolitain. Ce manque imminent de terrains disponibles, combiné à la nécessité de maintenir le dynamisme économique de l'agglomération, rend nécessaires la revalorisation et la densification de certains sites d'activités existants afin d'offrir une capacité d'accueil supplémentaire d'emplois.

3.6.2.1

Mettre en œuvre des stratégies d'optimisation et de redynamisation des espaces industriels

3.646 Pour s'assurer de disposer le plus longtemps possible de terrains nécessaires à l'accueil de nouvelles entreprises, l'agglomération doit envisager diverses stratégies. Par exemple :

- **SAISIR LES OCCASIONS**
  Pour augmenter son offre, l'agglomération doit profiter de chaque occasion qui se présente. Que ce soit par la requalification d'un bâtiment laissé vacant à la suite de la relocalisation d'une entreprise, la nécessité de remembrement cadastral pour former des superficies de terrains adéquates, l'acquisition de réserves foncières d'entreprises abandonnant l'idée d'expansion ou la revalorisation de terrains faisant l'objet de contraintes, l'occupation des zones industrielles doit être davantage rationalisée et optimisée. Dans cette volonté d'assurer une certaine densification de l'occupation du sol, l'intensification des activités au sein des espaces industriels peut aussi être réalisée en considérant les possibilités de transformation du cadre bâti et la recomposition d'espaces actuellement occupés par des stationnements extérieurs et par des bâtiments commerciaux notamment.

- **CONSOLIDER L'INDUSTRIE DANS LA GRANDE AFFECTATION DU TERRITOIRE « INDUSTRIELLE »**
  Une gestion optimale de la répartition des entreprises en fonction de leur gabarit et des nuisances qu'elles occasionnent est essentielle. La tendance à l'implantation d'établissements non industriels dans certains parcs industriels doit être limitée afin que les parcs industriels traditionnels (affectation industrielle) accueillent prioritairement des entreprises manufacturières, des commerces de gros ou des entrepôts. La présence de bureaux doit être restreinte (de manière complémentaire) dans la grande affectation « Industrielle » et être plutôt favorisée dans la grande affectation « Industrielle et affaires », qui encourage une certaine mixité des usages, pourvu qu'ils soient essentiellement autorisés dans le but de supporter les fonctions dominantes autorisées.

- **FAVORISER LA MIXITÉ DANS LA GRANDE AFFECTATION DU TERRITOIRE « INDUSTRIELLE ET D'AFFAIRES »**
  Certaines activités industrielles connaissent un processus de tertiarisation (commercialisation, recherche) qui rend encore plus pertinente qu'auparavant l'implantation d'activités de services à leur proximité. En outre, encourager le développement d'activités mixtes (industries et bureaux) dans la perspective d'une utilisation plus rationnelle de l'espace pourrait permettre une certaine densification des secteurs industriels et d'affaires et promouvoir leur développement optimal. La rationalisation de l'occupation de ces secteurs a comme autres avantages d'utiliser pleinement le sol et de favoriser le transfert modal vers les transports en commun et actifs (densité d'emplois). Bref, la cohabitation de plusieurs fonctions dans un même secteur, voire un même bâtiment, permet de créer des synergies favorables à tous.

  D'autres éléments suggèrent de reconsidérer les usages traditionnellement autorisés dans les secteurs industriels et d'affaires déjà existants : le faible nombre d'emplois en regard de l'espace-terrain qu'ils consomment, la présence de moins en moins importante d'activités industrielles générant de lourds impacts sur les milieux environnants (émissions polluantes, odeur, bruit, circulation lourde, etc.) et nécessitant d'être isolées des lieux de résidence, etc. Une plus grande mixité (bureaux, commerces de support notamment) permettrait de faire place à des entreprises qui emploient davantage de personnes, de mieux consommer l'espace et d'envisager une meilleure desserte en transports en commun et actifs.

- **REVITALISER**
  Pour consolider certains parcs industriels, la revitalisation est également une avenue à privilégier. Au-delà de la rénovation des bâtiments industriels et du recyclage de bâtiments industriels, la redynamisation de certains secteurs passe aussi par l'insertion d'espaces publics contribuant au confort des clientèles et au dynamisme du lieu d'emploi (aménagements paysagers, mobilier urbain, éclairage adéquat, réseaux cyclable et pédestre agréables, etc.), les entreprises de production à haute valeur ajoutée prêtant aujourd'hui une attention particulière à l'image du site, à ses qualités urbaines et à la qualité de vie. Ces éléments combinés à une plus grande efficacité du système de transport des personnes et des marchandises, à la présence d'une main-d'œuvre qualifiée et de grappes d'entreprises performantes sont autant de critères susceptibles d'avoir une influence sur les choix des décideurs économiques qui valorisent de plus en plus les territoires réussissant mieux que d'autres à concilier création de richesse économique, qualité de vie et respect de l'environnement.

- **REQUALIFIER**
  Certains quartiers adjacents à des espaces industriels auraient avantage à être requalifiés, c'est-à-dire convertis à des fins industrielles en cohérence avec le secteur industriel adjacent. La réhabilitation future du site de la gare de triage ferroviaire pourrait aussi contribuer éventuellement au renouvellement urbain par sa requalification vers des usages industriels et d'affaires.

- **PERMETTRE L'INSERTION**
  L'insertion d'entreprises industrielles légères et compatibles au tissu urbain résidentiel ou commercial dans la perspective d'assurer une viabilité économique des bâtiments et terrains est également envisageable sous certaines conditions (nuisances potentielles contrôlées et réduites). Ces entreprises peuvent s'implanter en réutilisant des bâtiments existants ne se prêtant pas à la fonction résidentielle ou commerciale afin de contribuer au dynamisme d'un secteur, en particulier à proximité des points d'accès au transport en commun structurant. Déjà, plusieurs entreprises de nature industrielle sont implantées à l'extérieur des zones industrielles et cohabitent avec des usages résidentiels. La mixité des usages dans le tissu urbain offre certains avantages, en particulier en ce qui a trait à l'accessibilité aux lieux d'emplois.

3.647 Bref, la disponibilité de terrains constitue un enjeu d'importance sur le territoire et nécessite la recherche de solutions qui passent par la consolidation, la densification, la requalification ou la revitalisation. L'ensemble des sites à convertir ou à redynamiser présente des occasions de reconstruire la ville sur elle-même dans une perspective de développement durable. La Loi sur le développement durable énonce d'ailleurs certains éléments pertinents concernant les activités économiques et leur localisation sur le territoire. Pour ce qui est de l'aménagement, les principes suggèrent entre autres de favoriser une meilleure consommation de l'espace et de réduire la consommation énergétique de la production et des bâtiments.

3.648 À l'échelle métropolitaine, une stratégie de mise en valeur des espaces industriels a été élaborée dans le cadre du plan d'action du PMAD[1] et a permis de dégager plusieurs enjeux stratégiques qui recommandent notamment une meilleure connaissance de la situation de l'offre et de la demande en espaces et bâtiments industriels, un appariement des besoins des entreprises aux espaces disponibles, une identification des créneaux industriels porteurs d'avenir et un arrimage de la mise en valeur des espaces industriels à la stratégie manufacturière provinciale. Quatre axes stratégiques proposent des actions qui permettront de mieux planifier, utiliser et mettre en marché de façon optimale les espaces industriels disponibles.

3.6.2.2
Définir des principes généraux d'optimisation des espaces industriels

3.649 Des principes généraux doivent être énoncés pour encadrer l'optimisation des espaces industriels existants et favoriser leur développement ou leur redéveloppement. Le Schéma en propose certains qui s'inspirent des stratégies d'optimisation et de redynamisation des espaces industriels énoncées précédemment :

[1] CMM. Stratégie de mise en valeur des espaces industriels. Décembre 2013.

- accroître le rôle multifonctionnel des espaces situés dans la grande affectation « Industrielle et affaires » en soutenant la densification et la diversification des activités, particulièrement à proximité des points d'accès au transport en commun structurants, tout en maintenant une dominance industrielle;
- encourager, dans certains secteurs industriels, la cohabitation des entreprises dans des bâtiments communs pour favoriser la mixité et une plus grande densité d'emplois;
- favoriser les entreprises à forte densité d'emplois et aménager les secteurs industriels de manière à faciliter l'utilisation des transports collectif et actif;
- réduire au minimum les fonctions commerciales et de bureaux à l'intérieur des parcs industriels traditionnels (grande affectation « Industrielle »);
- améliorer les connaissances de l'offre en espaces industriels en constituant une banque de données regroupant des informations sur l'ensemble des terrains industriels du territoire (propriétaire, superficie, zonage autorisé, contraintes) et en assurer la mise à jour;
- se doter d'une politique de remembrement afin, notamment, de procéder à des acquisitions foncières pour faciliter la mise à disposition de terrains plus grands;
- encourager la récupération de réserves foncières de certaines entreprises qui ne prévoient plus d'expansion (acquisition, échanges de terrains, etc.);
- revoir certains pourcentages d'occupation du sol minimum pour les bâtiments situés dans les zones industrielles afin de maximiser l'occupation des terrains sans toutefois réduire les superficies affectées à l'aménagement paysager;
- cibler les zones industrielles où une densification potentielle est possible et mettre en place non seulement des mesures réglementaires mais aussi des mesures d'accompagnement et d'incitation à la densification dans ces zones;
- aménager des espaces publics, des plantations, du verdissement et des infrastructures favorisant les déplacements actifs pour redynamiser et humaniser certains quartiers industriels;
- prévoir des zones tampons et une meilleure gestion des risques afin, le cas échéant, d'assurer une meilleure cohabitation avec les usages sensibles.

3.6.2.3
Assurer la mise en valeur de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil

3.650 Située au cœur même de la trame urbaine de l'agglomération et à moins de 10 km du centre-ville de Montréal, la zone aéroportuaire constitue un site unique pour affirmer le rôle économique de l'agglomération dans la région métropolitaine. Elle bénéficie d'atouts et d'une situation avantageuse capable d'accueillir des activités structurantes pour le développement économique métropolitain. En plus de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil, ce pôle jouit déjà du prestige de la présence de grands acteurs tels que Pratt & Whitney Canada, l'Agence spatiale canadienne et l'École nationale d'aérotechnique. Les infrastructures de transport qui la desservent lui confèrent une grande visibilité [A-30, R-116, chemin de fer, gares intermodales (train de banlieue) de Longueuil–Saint-Hubert et de Saint-Bruno-de-Montarville].

3.651 L'Aéroport bénéficie d'une infrastructure imposante avec ses trois pistes, sa tour de contrôle et ses divers services tels que les vols réguliers et nolisés, l'entretien, le ravitaillement, les écoles de pilotage, le stationnement d'aéronefs, la vente de matériel aéronautique et la formation en aérotechnique. Il accueille régulièrement de gros appareils, mais se caractérise surtout par une vocation d'aviation générale avec plus de 109 000 mouvements annuels[1] attribuables à de plus petits aéronefs de tous types provenant principalement des écoles de pilotage.

[1] DÉL. Les impacts économiques de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil, Tiré de l'étude réalisée par SECOR Rapport sommaire. Janvier 2011.

3.652 L'Aéroport a un rôle économique important à jouer au sein de l'agglomération, mais son potentiel est sous-exploité. Sa présence est un atout de localisation pour certaines entreprises du territoire, en particulier pour les activités de la grappe aéronautique et les activités de certains sièges sociaux, les dirigeants cherchant à se déplacer de plus en plus fréquemment et rapidement. En 2010, 19 organisations avaient des activités reliées aux installations aéroportuaires et contribuaient à soutenir 1 064 emplois, dont la moitié était occupée par des résidents du territoire[1]. L'accès au transport aérien constituant un facteur de localisation important pour les entreprises des secteurs d'activité à forte valeur ajoutée, le soutien de ces activités dans le contexte d'une économie diversifiée rend encore plus essentielle l'exploitation du plein potentiel de l'Aéroport.

3.653 En 2004, Transports Canada a cédé l'Aéroport et les terrains entourant celui-ci à l'organisme sans but lucratif Développement Aéroport Saint-Hubert - Longueuil (DASH-L). La redéfinition de la vocation de l'Aéroport et la mise en valeur des terrains contigus deviennent donc des enjeux prioritaires.

3.654 Enfin, dans le contexte de rareté de terrains avec services adéquats et accès stratégiques dans le Grand Montréal, la zone aéroportuaire réunit des éléments qualitatifs répondant aux besoins de la région en matière aussi bien d'espaces industriels traditionnels que plus spécialisés. Sa localisation stratégique, à proximité notamment de l'A-30, plaide pour un développement rapide et relativement dense. Le secteur situé au pourtour de l'Aéroport, par exemple, dispose de terrains avec un accès aux pistes. L'implantation sur ces terrains d'entreprises reliées au domaine de l'aviation ou de l'aéronautique pourrait répondre aux objectifs de mise en valeur de l'Aéroport.

3.655 Pour assurer la mise en valeur de l'Aéroport, trois axes prioritaires de développement sont proposés :

- améliorer les infrastructures tant municipales que aéroportuaires;
- construire une nouvelle aérogare adaptée à une clientèle d'affaires;
- miser sur le développement de l'aviation d'affaires, des vols régionaux et des vols transfrontaliers nolisés pour assurer la croissance de l'Aéroport.

3.656 **POSITIONNER L'AÉROPORT EN COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES AUTRES AÉROPORTS DE LA RÉGION**

3.657 L'important potentiel de l'Aéroport commande un positionnement approprié au sein du territoire métropolitain. Celui-ci doit avoir en ce sens une mission complémentaire à celle des autres aéroports de la région. En plus des problèmes de congestion en hausse sur le réseau autoroutier reliant le centre-ville à l'ouest de l'île de Montréal, l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau atteindra éventuellement sa pleine capacité. Sans concurrencer le réseau des grands aéroports commerciaux, l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil doit trouver sa niche. Son positionnement à titre de pôle d'affaires pourrait présenter des avantages indéniables en ce qui a trait au transport aérien d'affaires et à l'offre d'espaces industriels et de bureaux de prestige.

3.658 À ce titre, la construction d'une aérogare moderne adaptée à une clientèle d'affaires permettrait d'offrir aux entreprises une infrastructure d'accueil pour les passagers. Dans une stratégie régionale d'amélioration de l'offre en services aériens, l'Aéroport doit offrir des solutions de rechange en complémentarité des autres aéroports, ce qui permettrait de renforcer notamment l'identité et l'attractivité du centre de l'agglomération. Une aérogare disposant d'équipements d'accueil efficaces permettrait d'offrir une solution attractive pour beaucoup d'entreprises. En outre, la présence de vols directs entre l'Aéroport et d'autres aéroports d'affaires spécialisés situés en périphérie des grands centres urbains renforcerait l'intérêt pour les espaces industriels localisés aux abords de l'Aéroport.

3.659 Le Schéma reconnaît l'Aéroport comme un équipement structurant et encourage, en concertation avec les autorités responsables, la mise en place d'outils de développement visant à favoriser son plein potentiel. Pour ce faire, différentes actions peuvent être envisagées :

- poursuivre, dans un premier temps, le processus de municipalisation des installations de l'Aéroport pour favoriser sa gouvernance, sa gestion et son développement par la Ville de Longueuil;

[1] *Ibid.*

- définir une vision économique et urbaine d'ensemble susceptible de mobiliser les divers intervenants publics et privés concernés et d'intégrer l'Aéroport au contexte urbain environnant;
- préciser la vocation de l'Aéroport en concertation avec l'ensemble des organismes, entreprises, partenaires et résidents du secteur;
- mettre en valeur l'Aéroport par un développement conforme aux principes du développement durable;
- encourager la synergie entre les activités de l'Aéroport et les entreprises implantées à ses abords.

3.660 **PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT ET LA MISE EN VALEUR DE L'AÉROPORT DANS LE RESPECT DES FONCTIONS URBAINES LIMITROPHES SENSIBLES**

3.661 Ces dernières années, la fréquence, l'altitude et la quantité d'avions des écoles de pilotage survolant les secteurs résidentiels adjacents à l'Aéroport ont contribué à l'augmentation du nombre de plaintes relatives au bruit issu des activités aéroportuaires de la part des résidents. Au-delà de la volonté politique de répondre aux requêtes des citoyens, la mise en œuvre de solutions est loin d'être simple et exige la réunion de plusieurs conditions (compétence ou pouvoir d'agir, leadership, implication financière, réglementation en vigueur, enjeux de développement, etc.). En matière de pouvoir réglementaire, la Ville de Longueuil n'exerce aucune juridiction sur le transport aérien, qui relève du domaine fédéral, et elle n'a qu'un faible pouvoir d'influence sur les décisions de l'autorité aéroportuaire alors que la mise en place d'une gouvernance stable et efficace s'avère une condition essentielle pour assurer une gestion efficiente de l'exploitation et du développement de l'Aéroport.

3.662 Plusieurs interventions ont néanmoins déjà été entreprises. En 2008, un comité conjoint Ville de Longueuil/Comité antipollution des avions de Longueuil a été mis sur pied pour évaluer les possibilités de réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores inhérentes aux activités de l'Aéroport. Un rapport d'enquêtes et d'audiences publiques a été déposé en 2010 sur la problématique du bruit aux abords de l'Aéroport. Celui-ci formulait certaines mesures d'atténuation à l'intention de la Ville de Longueuil et de l'administrateur de l'Aéroport. Plus récemment, la Ville de Longueuil a conclu des ententes avec les écoles de pilotage et les citoyens concernant la problématique du bruit. De plus, un comité de gestion du climat sonore, qui comprend des experts et des citoyens, aura pour mandat de faire des recommandations à l'autorité aéroportuaire concernant les mesures d'atténuation à mettre en place.

3.663 Pour remédier à la situation à plus long terme, la municipalisation des installations de l'Aéroport apparaît comme étant la meilleure avenue souhaitable afin de maintenir dans la région un équipement de développement économique structurant. En effet, pour assurer un minimum de gouvernance et gérer les nuisances associées aux activités aéroportuaires, tout en permettant la viabilité des opérations, les moyens nécessaires pour permettre à l'Aéroport de devenir un équipement public doivent être pris. Le Schéma soutient donc la volonté de la Ville de Longueuil de devenir propriétaire de l'Aéroport et l'exploiter en fonction de ses potentiels tout en respectant les fonctions urbaines sensibles limitrophes.

3.664

OBJECTIF 2 - Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.6.2

ORIENTATION
ÉCONOMIE

6

3.7
CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

3.665 Le concept d'organisation spatiale représente de façon schématique les principales composantes territoriales jouant un rôle structurant dans l'aménagement du territoire. Il est porteur des grandes orientations d'aménagement et traduit de manière générale les enjeux et les objectifs de développement et d'aménagement identifiés au Schéma.

3.666 Le concept d'organisation spatiale s'articule autour des fonctions structurantes de l'agglomération. Il met d'abord en relief les assises territoriales (les acquis) sur lesquelles l'agglomération doit avant tout s'appuyer pour se développer et se reconstruire. Il illustre notamment la prépondérance des milieux de vie, le rôle structurant des axes de déplacement, le potentiel de mise en valeur des secteurs agricoles et des écosystèmes d'intérêt et les principaux liens verts et bleus préconisés pour unifier et mettre en valeur le territoire. La consolidation et la mise en valeur de ces assises sont essentielles. Une meilleure compréhension de leur dynamique permet de mieux orienter la croissance sur le territoire et de mieux prioriser les interventions.

3.667 Le concept d'organisation spatiale illustre également les composantes du territoire à prioriser. Celles-ci ont été ciblées en raison de l'importance des enjeux liés à leur optimisation (grands pôles multifonctionnels, pôles d'affaires et d'emplois, etc.) ou à leur transformation (boulevard Taschereau) et des projets d'infrastructures de transport en commun auxquels elles sont associées (REM, prolongement du métro, axe Moïse-Vincent, etc.).

CA-2018-283, art. 1, par. 33° e)

3.7.1
LES ACQUIS À CONSOLIDER ET À METTRE EN VALEUR

3.668 Milieux de vie

3.669 **CARACTÉRISTIQUES**

- principale composante urbaine de l'agglomération en raison de sa superficie;
- ensemble continu essentiellement localisé entre le fleuve Saint-Laurent et l'A-30, à l'exception du noyau urbain de Saint-Bruno-de-Montarville et de deux enclaves à Longueuil;
- dominance résidentielle, mais présence de services de proximité, d'installations institutionnelles et d'espaces verts répondant aux besoins des résidents;
- milieux résidentiels diversifiés, tant par leur période de construction, leur morphologie, les typologies et densités présentes, leur caractère ou les services qu'ils offrent.

3.670 **EN 2035...**

- des milieux de vie à l'échelle humaine privilégiant les déplacements actifs et collectifs, qui sont des collectivités viables[1] et des lieux d'appartenance pour les citoyens;
- une offre résidentielle variée et complémentaire répondant aux besoins d'une population diversifiée;
- une compacité accrue aux points d'accès au transport en commun structurant et au sein des ensembles urbains d'importance (pôles commerciaux et de services, centres d'emplois, etc.);
- de nouveaux quartiers résidentiels 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 du milieu récepteur;
- une mixité des fonctions urbaines encouragée et implantée en favorisant la cohabitation harmonieuse des divers usages;
- des secteurs anciens revitalisés.

[1] VIVRE EN VILLE. Des collectivités viables : milieux de vie complets, économes en ressources, qui répondent aux besoins variés de leurs résidents, qui sont favorables à leur santé et qui assurent leur qualité de vie. Retisser la ville. P.18.

3.671 ## Noyaux villageois d'intérêt patrimonial

3.672 **CARACTÉRISTIQUES**

- secteurs renfermant une richesse architecturale, culturelle, patrimoniale et une identité unique;
- noyaux formés autour d'une rue commerciale d'ambiance caractérisée par la présence de restaurants, boutiques, commerces de proximité.

3.673 **EN 2035...**

- un renforcement du positionnement commercial, touristique ou récréatif de ces noyaux;
- une plus grande valorisation de leur caractère patrimonial, architectural, urbanistique et paysager par l'implantation de circuits culturels et touristiques;
- une consolidation de leur caractère animé tout en préservant leur dimension humaine et leur spécificité.

3.674 ## Secteurs de mise en valeur agricole

3.675 **CARACTÉRISTIQUES**

- zone agricole qui occupe près du tiers de l'agglomération;
- quelques entreprises agricoles et terres exploitées vouées surtout aux grandes cultures traditionnelles;
- terres de bonne qualité, climat optimal et proximité du plus grand marché provincial;
- quantité importante de terres en friche;
- présence d'ensembles naturels importants, dont les bois et corridors forestiers métropolitains;
- potentiel important de développement, mais problématiques (morcellement des terres, spéculation foncière, milieux naturels, REA, etc.) qui limitent actuellement son développement optimal.

3.676 **EN 2035...**

- une mise en valeur de son potentiel par un positionnement régional et un plan de développement de la zone agricole;
- une agriculture multifonctionnelle, écoresponsable, dynamique, novatrice, diversifiée, accessible, adaptée à son contexte périurbain et métropolitain et compatible avec la préservation et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt, dont le Corridor forestier du mont Saint-Bruno;
- 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, complémentaire et davantage tournée vers les marchés locaux.

3.677 ## Écosystèmes d'intérêt et connectivité

3.678 **CARACTÉRISTIQUES**

- deux parcs nationaux, des parcs-nature et autres grands espaces verts ayant un fort potentiel d'aménagement récréatif et de mise en valeur de leurs milieux naturels;
- plusieurs boisés d'intérêt jouant le double rôle d'assurer la préservation des milieux naturels et de mettre en valeur les écosystèmes d'intérêt du territoire;
- des territoires d'intérêts fauniques particuliers demandant une conservation de leurs milieux sensibles.

3.679 **EN 2035...**

- une protection et une mise en valeur des écosystèmes d'intérêt dans une perspective de développement durable;
- un réseau interconnecté d'ensembles naturels protégés et mis en valeur;
- une coexistence harmonieuse entre les vocations récréatives et de préservation;
- un équilibre entre le développement urbain et la protection et la mise en valeur des écosystèmes;
- des projets de la Trame verte et bleue de la CMM qui mettent en valeur les écosystèmes d'intérêt du territoire (Corridor forestier du mont Saint-Bruno, Sentier cyclo-pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire).

3.680 ### Corridors riverains

3.681 **CARACTÉRISTIQUES**

- longent l'ensemble du fleuve Saint-Laurent et, aux extrémités du territoire de l'agglomération, les rivières Saint-Jacques et aux Pins;
- sillonnent le territoire en suivant les nombreux cours d'eau (surtout en zone périurbaine), mais ne font pas toujours l'objet d'une protection adéquate (bandes riveraines).

3.682 **EN 2035...**

- une mise en valeur intensifiée des berges du Saint-Laurent et des autres cours d'eau par une plus grande accessibilité publique, visibilité et promotion;
- une meilleure protection des bandes riveraines des cours d'eau permettant, entre autres, l'amélioration de la qualité de l'eau et des écosystèmes et assurant une interconnexion entre les milieux naturels de l'agglomération et ceux des municipalités voisines;
- un fleuve Saint-Laurent plus accessible et mis en valeur à des fins récréative et récréotouristique, grâce à la Route bleue et à la réalisation de projets, dont ceux du Développement riverain et espaces verts, de la plage de l'île Charron et de la Trame verte et bleue du Grand Montréal (Parc-plage du Grand Montréal, Sentier cyclo-pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire).

3.7.2
LES ÉLÉMENTS DU TERRITOIRE À OPTIMISER EN PRIORITÉ

3.683 ### Grands pôles multifonctionnels (aires TOD)

3.684 **CARACTÉRISTIQUES**

- s'articulent autour de points d'accès au transport en commun structurant (métro, train de banlieue, REM, etc.) et dans un rayon de marche raisonnable de ces derniers; ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° f)***
- sont structurants par leur dimension, leur superficie ou le nombre de bâtiments qui les composent;
- rassemblent une mixité de fonctions : logements diversifiés, commerces et services, bureaux, emplois. Les grandes installations offrant des services collectifs y sont également concentrées (hôpitaux, universités, cégeps, palais de justice, etc.) ;
- offrent une présence marquée d'immeubles à bureaux et d'habitations de densité moyenne à élevée;
- sont de grands générateurs de déplacements;
- comprennent les pôles de la place Charles-Le Moyne et Panama, qui constituent les deux points de convergence majeurs du réseau de transport en commun de l'agglomération;
- comprennent d'autres pôles structurants : Roland-Therrien/De Gentilly, Roland-Therrien/Jacques-Cartier et gare intermodale Longueuil–Saint-Hubert.

3.685 **EN 2035...**

- 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;
- une configuration rendant attrayante l'utilisation des transports collectif et actif, mais n'excluant pas pour autant l'automobile;
- une consolidation des pôles de la place Charles-Le Moyne et de Panama favorisant leur rayonnement et leur desserte régionale et suprarégionale.

3.686 ## Grands pôles multifonctionnels à dominance commerciale

3.687 **CARACTÉRISTIQUES**

- comprennent les pôles du Quartier DIX30, des Promenades St-Bruno et du Carrefour de la Rive-Sud;
- permettent une localisation stratégique, une accessibilité et une visibilité depuis les grands axes routiers;
- regroupent un ensemble d'activités et d'installations dominées par une offre commerciale et de services diversifiée;
- sont des moteurs économiques au rayonnement régional et suprarégional;
- sont complémentaires quant à l'offre de commerces et services;
- sont principalement orientés vers l'automobile;
- constituent de grands générateurs de déplacements, ainsi qu'un haut lieu de magasinage et de divertissement.

3.688 **EN 2035...**

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

3.689 ## Axe multifonctionnel structurant (boulevard Taschereau)

3.690 **CARACTÉRISTIQUES**

- importante épine dorsale commerciale du territoire traversant une partie de l'agglomération (axe nord-sud);
- structurant par l'offre commerciale et de services locaux, régionaux et suprarégionaux qui y sont concentrés;
- conçu et aménagé en fonction de l'automobile;
- fort potentiel de développement et de requalification;
- important pôle d'emplois et générateur de déplacements (pôle de la santé comprenant l'Hôpital Charles-Le Moyne, pôle Panama).

3.691 **EN 2035...**

- une consolidation à des fins multifonctionnelles favorisant une offre résidentielle et davantage de bureaux, notamment aux points d'accès de transport en commun structurant, tel le Terminus Panama;
- un corridor de transport et un milieu de vie au cœur des quartiers qu'il traverse et davantage 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 et régionales, mais aussi locales.

3.692 ## Pôles d'affaires et d'emplois

3.693 **CARACTÉRISTIQUES**

- accueillent une diversité d'entreprises d'affaires, mais aussi des bureaux, des services para-industriels et quelques commerces;
- constituent des atouts économiques majeurs pour l'agglomération et des assises du développement économique par leur concentration importante d'emplois;
- bénéficient de la présence d'infrastructures structurantes de transport assurant leur desserte et leur visibilité;
- présentent un fort potentiel de développement autour de l'Aéroport et le long de l'A-30[1];

[1] Le nouveau plan de conservation de Longueuil, en cours d'élaboration, confirmera le potentiel de développement de ce secteur.

- constituent de grands générateurs de déplacements pour le travail.

3.694 **EN 2035...**

- une utilisation optimale et rationnelle de l'espace disponible;
- des mesures favorisant l'émergence de grappes industrielles complémentaires;
- une redéfinition de leur vocation sous l'angle de la mixité avec d'autres usages, lorsque souhaitable;
- un dynamisme et une revitalisation des secteurs plus anciens;
- une localisation des usages industriels contraignants loin des milieux de vie;
- 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.

3.695 ## Axes structurants de transport en commun

3.696 **CARACTÉRISTIQUES**

- liens interrives en transport en commun assurés par le métro, la voie réservée sur le pont Champlain et la ligne de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire;
- deux terminus intermodaux structurants avec stationnements incitatifs;
- territoire entièrement desservi par le RTL, mais liens structurants intra-agglomération et interconnectivité avec les réseaux des autres AOT parfois déficients;
- assurent les liens pour les passagers entre Mont-Saint-Hilaire et Montréal (gares de Saint-Lambert, Longueuil – Saint-Hubert et Saint-Bruno-de-Montarville). La gare de Saint-Lambert permet également d'accéder aux trains de passagers se dirigeant vers l'est de la province, les Maritimes et les États-Unis.

3.697 **EN 2035...**

- des liens interrives améliorés par l'implantation du REM dans l'axe de l'A-10 traversant le nouveau pont Champlain et par le prolongement du métro; ***CA-2018-283, art. 1, par. 34° a)***
- 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 rapide desservant l'ensemble du territoire (notamment l'implantation de SRB dans les axes Taschereau, Roland-Therrien, Jacques-Cartier/Mortagne, etc.) et 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 sur la ligne de train de banlieue Montréal – Mont-Saint-Hilaire (dans les deux directions tout au long de la journée) assurant une meilleure mobilité des personnes se rendant vers Montréal ou vers l'agglomération, notamment pour le travail;
- une plus grande intermodalité et interconnectivité aux points d'accès au transport en commun par une intégration des réseaux cyclables et piétonniers et des autres AOT.

3.698 ## Réseau structurant de déplacement actif

3.699 **CARACTÉRISTIQUES**

- un territoire bien desservi en liens cyclables, mais qui sont davantage récréatifs;
- des liens avec Montréal par les navettes fluviales, le pont Jacques-Cartier, la passerelle des écluses de Saint-Lambert et l'estacade du pont Champlain;
- un réseau utilitaire présentant des lacunes : parcours discontinus, absence de trottoir dans certains quartiers, sécurité déficiente à certaines intersections, partage inégal de l'emprise, etc.;
- un sentier cyclo-pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire qui unira, sur le territoire, les deux grands parcs nationaux.

3.700 **EN 2035...**

- un réseau de déplacement actif optimal destiné à desservir l'ensemble de l'agglomération en reliant les principaux espaces et équipements récréatifs, ainsi que les pôles d'emplois, de commerces et de services 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.

3.701 ## Corridors et installations ferroviaires

3.702 **CARACTÉRISTIQUES**

- permettent de relier les principaux parcs industriels de l'agglomération aux marchés métropolitains, canadiens et américains (trains de marchandises);
- représentent des contraintes sonores et visuelles pour les milieux de vie qu'elles traversent;
- comprennent une gare de triage qui occupe la partie sud de l'arrondissement du Vieux-Longueuil;

3.703 **EN 2035...**

- une cohabitation plus harmonieuse avec les milieux de vie situés le long des corridors ferroviaires;
- des normes d'aménagement minimales permettant d'accroître la sécurité et de réduire les nuisances aux abords des voies ferrées;
- une relocalisation de la gare de triage favorisant la requalification de ce secteur;
- la relocalisation de la voie ferrée de Boucherville à la suite de la hausse de l'achalandage résultant de l'ouverture du Port de Montréal à Contrecœur.

3.704 ## Axes routiers structurants

3.705 **CARACTÉRISTIQUES**

- réseau routier supérieur (A-10, A-15, A-20, A-25 et A-30, R-112, R-116, R-132 et R-134) assurant l'accès aux principaux marchés et centres économiques métropolitains, provinciaux, canadiens et américains;
- quatre ponts reliant l'agglomération à l'île de Montréal;
- nœuds de congestion importants, particulièrement aux périodes de pointe du matin et du soir;
- infrastructures autoroutières constituant non seulement des nuisances sonores et visuelles, mais également des barrières physiques importantes entre les milieux de vie pour les piétons et cyclistes.

3.706 **EN 2035...**

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

3.707

Référence normative

Document complémentaire : article 5.2.7

CARTE 36

Concept d'organisation spatiale

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

CA-2018-283, art. 1, par. 22°

fleuve Saint-Laurent

Montréal

La Prairie

Carignan

Sainte-Julie

Varennes

Saint-Basile-le-Grand

pont Champlain

pont Victoria

pont Jacques-Cartier

pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine

rivière Saint-Jacques

rivière aux Pins

bois de Brossard

parc de la Cité

parc Michel-Chartrand

boisé Du Tremblay

Parc national des Îles-de-Boucherville

boisé de Boucherville

tourbière du Mont-Saint-Bruno

Parc national du Mont-Saint-Bruno

POTENTIEL

Les acquis à consolider et à mettre en valeur

- Milieu de vie
- Noyau villageois d'intérêt patrimonial
- Secteur prioritaire de mise en valeur agricole
- Grand écosystème d'intérêt
- Corridor faunique
- Boisé d'intérêt
- Corridor riverain

Les composantes du territoire à optimiser en priorité

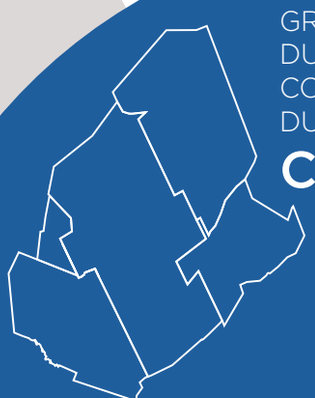
- Grand pôle multifonctionnel (TOD)
- Grand pôle multifonctionnel à dominance commerciale
- Axe multifonctionnel structurant (boulevard Taschereau)
- Pôle d'affaires et d'emplois
- Point d'accès au transport en commun structurant
- Axe métropolitain de transport en commun à implanter
- Axe structurant de transport en commun
- Réseau structurant de déplacement actif
- Équipement ferroviaire à relocaliser

2018-01-31

0 0,75 1,5 3

Kilomètres

R:\AETVAET_Service\20_Territoire\20_360_CARTO\20_350_SAD_PU_RCI\20_351_SADU-SAD EN VIGUEUR\Carte 36 (11X17) - Concept d'organisation spatiale



GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET GRANDES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

CHAPITRE 4

4.1 Élément de contenu obligatoire d'un Schéma d'aménagement et de développement, la détermination des grandes affectations du territoire précise formellement l'utilisation du sol et l'agencement des grandes fonctions territoriales à l'échelle de l'agglomération.

4.2 Liées aux grandes orientations d'aménagement et au concept d'organisation spatiale, les grandes affectations du territoire constituent l'un des principaux éléments du Schéma auxquels les villes liées doivent se référer pour réviser ou modifier leur réglementation en matière d'urbanisme. Ces règlements doivent notamment traduire les grandes affectations du territoire par la désignation d'affectations du sol au plan d'urbanisme et de zones au règlement de zonage (et autres règlements, le cas échéant) et par la détermination des usages qui seront autorisés ou prohibés. Les grandes affectations du territoire permettent également de juger du bien-fondé de l'emplacement d'un équipement ou d'une infrastructure projetés.

4.3 Le Schéma doit également déterminer les grandes affectations du territoire appropriées pour favoriser, en zone agricole, l'utilisation prioritaire et optimale du sol à des fins agricoles ainsi que la coexistence harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles sur l'ensemble du territoire. Les grandes affectations agricoles du territoire proposées visent à encourager la multifonctionnalité de l'agriculture souhaitée pour la zone agricole et à assurer une activité agricole compatible avec les milieux urbains voisins. À l'instar de la planification déployée en zone urbaine, l'agglomération de Longueuil croit que l'établissement de projets agricoles ne doit pas se faire au hasard, mais doit être pensé de façon cohérente, harmonieuse et durable. Ces grandes affectations permettront à l'agriculture de prospérer et à la population, de profiter d'un milieu de vie agréable dans un territoire voué en priorité aux activités agricoles, mais assurant également la préservation et la mise en valeur des ensembles écologiques d'intérêt.

4.4 **NOTION DE DOMINANCE**

4.5 Le présent chapitre énonce, pour chacune des grandes affectations du territoire, les fonctions dominantes et complémentaires autorisées, dont certaines sont assujetties à des critères particuliers.

4.6 La notion de dominance[1] à l'intérieur d'une grande aire d'affectation du territoire évolue continuellement. Si dans les premières générations de Schémas le nombre de grandes affectations du territoire était limité (souvent urbaines, agricoles et industrielles) et qu'un ratio de dominance à 50 % était la norme, les Schémas de seconde génération ont apporté des précisions sur ces différents éléments (plus grande panoplie d'affectations, notion de dominance souvent portée à 60 %, etc.). Pour ce Schéma de troisième génération, ce principe de dominance évolue de nouveau pour tenir compte notamment des objectifs du PMAD, des orientations d'aménagement du Schéma et des nouveaux paradigmes d'aménagement du territoire prônant un urbanisme davantage multifonctionnel.

4.7 La majorité des grandes affectations du territoire proposée au Schéma présente des fonctions dominantes et complémentaires sans pour autant exiger de seuils minimaux de dominance. La dominante (nomenclature) de ces grandes affectations devra cependant être prise en compte lors de l'attribution des fonctions et usages autorisés. Cependant, compte tenu de la disponibilité des espaces à vocation économique (industrielle et d'affaires), un tel principe de dominance devra être appliqué pour les grandes affectations économiques.

4.8 Par ailleurs, le principe de dominance ne s'applique pas à un usage autorisé accessoirement à un usage principal (soit un usage qui contribue à améliorer l'utilité, la commodité, la rentabilité ou l'agrément de ce dernier). Le Schéma exige cependant qu'un tel usage accessoire soit compatible avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans la grande aire d'affectation concernée. En zone agricole, un tel usage accessoire doit cependant être directement en lien avec une fonction dominante autorisée dans la grande aire d'affectation concernée et occuper un maximum de 30 % de la superficie de plancher du bâtiment dans lequel il s'exerce.

[1] Superficie d'une grande aire d'affectation du territoire où les seuls usages permis sont compris dans les fonctions dominantes autorisées dans la grande affectation du territoire.

4.9 **FONCTIONS AUTORISÉES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**

4.10 À moins d'indication contraire :

a) Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications ainsi que les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau, sont autorisées sur l'ensemble du territoire. Ces infrastructures doivent être considérées comme une fonction complémentaire. Les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques doivent être considérées comme une fonction complémentaire, sauf dans les grandes affectations « Conservation », « Protection et mise en valeur » et « Forêt périurbaine », où elles doivent être considérées comme une fonction dominante;

b) Les activités récréatives extensives et les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel sont autorisées sur l'ensemble du territoire, sauf dans la grande aire d'affectation « Conservation ». Les activités récréatives extensives doivent être considérées comme une fonction complémentaire, sauf dans une grande affectation « Récréation et grand espace vert », où elles doivent être considérées comme une fonction dominante. Les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel doivent être considérées comme une fonction complémentaire;

c) Les infrastructures routière, ferroviaires, d'égout et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux) sont autorisées sur l'ensemble du territoire, sauf dans les grandes aires d'affectation « Protection et mise en valeur », « Conservation » et agricoles. Cependant, dans les grandes aires d'affectation agricoles, elles peuvent être autorisées lorsque requises à des fins de sécurité ou de salubrité publique ou pour permettre le prolongement de la voie de circulation prévue sur le lot 5 759 787 du cadastre du Québec afin de permettre son raccordement au boulevard Clairevue. Elles doivent être considérées comme une fonction complémentaire;

d) Les infrastructures et installations de transport collectif ainsi que les installations de sécurité civile (pompier, police, etc.) sont autorisées sur l'ensemble du territoire, sauf dans les grandes aires d'affectation « Protection et mise en valeur », « Conservation » et agricoles. Cependant, elles peuvent être autorisées dans les grandes affectations agricoles uniquement sur les lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain* (LQ, c. 117), pour les fins de la construction ou de l'exploitation du REM. Ces infrastructures et installations doivent être considérées comme une fonction complémentaire;

e) L'agriculture urbaine est autorisée dans l'ensemble des grandes affectations urbaines, sauf dans la grande affectation « Conservation ». L'agriculture urbaine doit être compatible avec son milieu récepteur, elle ne peut être permise sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (RLRQ, c. M-11.4) et l'épandage de matières résiduelles fertilisantes doit être prohibé. L'agriculture urbaine doit être considérée comme une fonction complémentaire.

CA-2019-294, art. 2, par. 3°

4.1
LES GRANDES AFFECTATIONS URBAINES DU TERRITOIRE

4.1.1
DOMINANCE RÉSIDENTIELLE

4.11 La grande affectation « Dominance résidentielle » est réservée aux secteurs à dominance résidentielle. Elle autorise également, sous certaines conditions, l'implantation de commerces et de services, ainsi que d'autres fonctions complémentaires afin d'assurer l'émergence de milieux de vie complets.

4.12 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
▪ **Habitation de toutes catégories**	
Fonctions complémentaires	
	CRITÈRES
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées, mais excluant les grossistes et les commerces de gros**	- *Les nuisances sur les fonctions dominantes (bruit, circulation automobile, stationnement, etc.) sont contrôlées; et* - *Le bâtiment accueillant une telle fonction occupe une insertion dans la trame résidentielle, est implanté sur une artère commerciale ou dans un regroupement commercial et respecte l'échelle du secteur.*
▪ **Bureau de toute catégorie**	- *Les nuisances (circulation automobile, stationnement, etc.) sont contrôlées; et* - *Le bâtiment accueillant une telle fonction occupe une insertion dans la trame résidentielle, est implanté sur une artère commerciale ou dans un regroupement commercial et respecte l'échelle du secteur.*
▪ **Installation communautaire de proximité**	
▪ **Activité récréative intensive**	
▪ **Industrie compatible**	- *L'usage existait le 19 décembre 2016; ou* - *L'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.*
▪ **Supprimé** *CA-2019-294, art.2, par. 4°*	
▪ **Supprimé** *CA-2019-294, art.2, par. 4°*	

4.1.2
MULTIFONCTIONNELLE

4.13 Dans la continuité de l'objectif d'encourager l'émergence de milieux de vie multifonctionnels et de reconnaître ceux qui sont déjà existants, tels les noyaux villageois et les grands pôles commerciaux et de services du territoire, la grande affectation « Multifonctionnelle » est notamment attribuée aux aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant ainsi qu'aux grands pôles de commerces et de services de l'agglomération. Il est à noter que les sites dédiés aux regroupements commerciaux à rayonnement suprarégional sont uniquement permis dans la grande affectation « Commerciale à vocation suprarégionale ».

4.14 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Habitation de toutes catégories**	*Sauf sur les lots 2 110 926, 2 110 928, 2 110 937, 2 735 043, 3 347 371, 3 347 373. 3 697 378. 3 697 377, 5 172 576 et 5 172 585 (Saint-Bruno-de-Montarville) et dans le pôle d'emplois Longueuil – Boucherville)*
▪ **Commerce et services de toutes catégories, mais excluant les grossistes et les commerces de gros**	*Les nouveaux regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional ne sont pas autorisés dans cette grande affectation. La réglementation d'urbanisme des villes liées doit prévoir des normes et critères d'aménagement empêchant l'implantation de tels regroupements.* *Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain (voir article 5.2.1.4).*
▪ **Bureau de toutes catégories**	
▪ **Installation communautaire de toutes catégories**	
Fonctions complémentaires	
▪ **Activité récréative intensive**	
▪ **Activité reliée aux expositions, congrès et conférences**	*Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain (voir article 5.2.1.4).*
▪ **Industrie compatible**	- *L'usage existait le 19 décembre 2016; ou* - *L'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique des bâtiments et des terrains à vocation autre que résidentielle ou commerciale; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.*
▪ **Activité de haute technologie, de recherche et de développement** ▪ **Industrie générale, excluant celles mentionnées à l'article 5.3.2**	- *Seulement sur les lots 2 874 259, 2 874 260, 2 874 277, 3 086 816, 3 452 905, 3 086 852, 3 843 479 et 4 763 429 (Longueuil), 2 110 926, 2 110 928, 2 110 937, 2 735 043, 3 347 371, 3 347 373, 3 697 378, 3 697 377, 5 172 576 et 5 172 585 (Saint-Bruno-de-Montarville) et dans le pôle d'emplois Longueuil – Boucherville; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.*

CA-2019-294, art.2, par. 5°

4.1.3
COMMERCIALE À VOCATION SUPRARÉGIONALE

4.15 La grande affectation « Commerciale à vocation suprarégionale » est réservée aux sites principalement dédiés aux activités de commerce de détail et de services à vocation suprarégionale. Elle est proposée afin de circonscrire les sites pouvant accueillir de tels (et nouveaux) regroupements. La fonction résidentielle, seule ou en mixité, est également autorisée dans une telle grande affectation.

4.16 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
▪ **Habitation de toutes catégories**	
	CRITÈRES
▪ **Commerce et service de toutes catégories, mais excluant les grossistes et les commerces de gros**	*Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain (voir article 5.2.1.4).*
▪ **Bureau de toutes catégories**	
▪ **Installation communautaire de toutes catégories**	

Fonctions complémentaires	
▪ **Activité récréative intensive**	
▪ **Activité reliée aux expositions, congrès et conférences**	*Une installation d'intérêt métropolitain doit être implantée à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain (voir article 5.2.1.4).*
▪ **Industrie compatible**	- *L'usage existait le 19 décembre 20116; ou* - *L'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.*
▪ **Supprimé** *CA-2019-294, art.2, par. 6°*	
▪ **Supprimé** *CA-2019-294, art.2, par. 6°*	

4.1.4
INDUSTRIELLE ET AFFAIRES

4.17 La grande affectation « Industrielle et affaires » est réservée aux pôles économiques du territoire localisés le long des grands axes routiers et autoroutiers, aux limites des aires d'affectation à dominance résidentielle ou multifonctionnelle et à proximité des corridors et points d'accès au transport collectif. Cette grande affectation se distingue de la grande affectation « Industrielle » notamment par la présence plus marquée d'entreprises génératrices d'emplois (bureaux, centres administratifs, recherche et développement, sièges sociaux, services professionnels, etc.), des entreprises à moindre impact sur l'environnement immédiat (bruit, poussière, fumée, etc.) et l'absence d'activités aéroportuaires.

4.18 Les normes et dispositions réglementaires des villes liées doivent assurer des constructions et des aménagements de sites de qualité, dont au moins une superficie d'au moins 10 % du site réservée à des aménagements paysagers, un entreposage extérieur et des quais de chargement/déchargement visuellement dissimulés depuis les voies de circulation (aucun entreposage de matières primaires) ainsi qu'un contrôle des nuisances.

4.19 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
▪ **Activité de haute technologie, de recherche et de développement**	
▪ **Industrie générale, excluant celles mentionnées à la section 5.3.2**	
▪ **Bureau de toutes catégories**	
Fonctions complémentaires	
	CRITÈRES
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées**	*L'usage vise prioritairement la desserte des travailleurs et des entreprises des fonctions dominantes autorisées.* *Les services d'hébergement ne sont pas autorisés, sauf sur les lots 4 641 002, 4 641 003, 4 641 006 et 5 103 908 où les résidences étudiantes sont permises.*
▪ **Commerce et service de soutien à la fonction résidentielle**	- *L'usage répond aux besoins des résidents des milieux de vie limitrophes; et* - *L'usage est localisé sur un terrain longeant une voie de circulation véhiculaire publique et limitrophe, le long de cette dernière, à une grande aire d'affectation du territoire « Dominance résidentielle » ou « Multifonctionnelle »; et* - *La zone comprenant ce terrain permet au moins un usage autorisé parmi les fonctions dominantes de la présente affectation.* *Les services d'hébergement ne sont pas autorisés.*
▪ **Commerce de toutes catégories, excluant les services d'hébergement**	*Usage limité au lot 2 585 257 (Longueuil).*

▪ **Commerce de vente de véhicules automobiles**	*Usage limité à la rue Ampère (Boucherville).*
▪ **Installation communautaire de toutes catégories**	*- L'usage vise la formation d'une main-d'œuvre économique; ou* *- L'usage vise la mise en valeur de produits ou procédés industriels d'une entreprise (musée, centre d'interprétation, etc.) ou d'un site.* *Afin d'assurer la sécurité des visiteurs, des mesures à l'égard des risques potentiels d'incident industriel doivent être prévues par les villes liées.*

CA-2019-294, art.2, par. 7°

4.1.5 INDUSTRIELLE

4.20 En complément à la grande affectation « Industrielle et affaires », certains pôles économiques de l'agglomération où dominent les industries plus traditionnelles ont avantage à être consignés à l'intérieur d'une grande affectation « Industrielle » pour favoriser notamment la consolidation de leur vocation industrielle et minimiser les impacts sur les fonctions plus sensibles. La fonction aéroportuaire est intégrée à cette grande affectation.

4.21 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
▪ **Industrie générale, excluant celles mentionnées à la section 5.3.2**	
▪ **Activité de haute technologie, de recherche et de développement**	
	CRITÈRES
▪ **Activité aéroportuaire et militaire**	*Usage limité à la seule zone aéroportuaire.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Bureau de toutes catégories**	
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées**	*L'usage vise prioritairement la desserte des travailleurs et des entreprises des fonctions dominantes autorisées.* *Les services d'hébergement ne sont pas autorisés.*
▪ **Commerce et service de soutien à la fonction résidentielle**	*- L'usage répond aux besoins des résidents des milieux de vie limitrophes; et* *- L'usage est localisé sur un terrain longeant une voie de circulation véhiculaire publique et limitrophe, le long de cette dernière, à une grande aire d'affectation du territoire « Dominance résidentielle » ou « Multifonctionnelle »; et* *- La zone comprenant ce terrain permet au moins un usage autorisé parmi les fonctions dominantes de la présente affectation.* *Les services d'hébergement ne sont pas autorisés.*
▪ **Commerce et service de toutes catégories**	*Seulement sur le lot 5 524 559 (Longueuil).* *Les services d'hébergement ne sont pas autorisés.*
▪ **Commerce ou service problématique**	*Permettre des activités commerciales, de services et de formation où les produits vendus ou les services offerts :* *- génèrent de grandes nuisances ou sont incompatibles avec la structure commerciale traditionnelle, les secteurs résidentiels et multifonctionnels; ou* *- nécessitent de grandes surfaces de montre extérieures.*
▪ **Installation communautaire de toutes catégories**	*- L'usage vise la formation d'une main-d'œuvre économique; ou* *- L'usage vise la mise en valeur de produits ou procédés industriels d'une entreprise (musée, centre d'interprétation, etc.) ou d'un site.* *Afin d'assurer la sécurité des visiteurs, des mesures à l'égard des risques potentiels d'incident industriel doivent être prévues par les villes liées.*

▪ **Valorisation des matières résiduelles organiques**	- *Usage limité à la seule zone aéroportuaire; et* - *Usage permis dans la mesure où les activités principales sont intérieures et où aucun enfouissement n'est effectué.*
▪ **Installation de gestion et de valorisation des autres matières résiduelles, incluant la valorisation du bois et les écocentres**	
▪ **Installation de gestion des neiges usées**	

CA-2019-294, art.2, par. 8°

4.1.6
RÉCRÉATION ET GRAND ESPACE VERT

4.22 La grande affectation « Récréation et grand espace vert » est réservée aux grands ensembles récréatifs du territoire, tels les terrains de golf et les grands parcs urbains. Des installations institutionnelles et récréatives peuvent y être construites ou aménagées.

4.23 Les fonctions autorisées dans une telle grande aire d'affectation du territoire identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
▪ **Activité récréative intensive**	
Fonctions complémentaires	
▪ **Installation communautaire de proximité**	*L'usage doit être en lien avec les activités récréatives autorisées.*
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées**	
▪ **Supprimé** ***CA-2019-294, art.2, par. 9°***	

4.1.7
PROTECTION ET MISE EN VALEUR

4.24 Plusieurs grands écosystèmes urbains d'intérêt, tels le boisé Du Tremblay, les parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno, les parcs-nature Michel-Chartrand et de la Cité et les corridors riverains sont présents sur le territoire. Dans une volonté de les protéger et de les mettre en valeur tout en les rendant accessibles à la population, la grande affectation « Protection et mise en valeur » est spécifiquement proposée pour ces écosystèmes urbains d'intérêt structurants.

4.25 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Activité récréative extensive**	*Les activités récréatives doivent être ponctuelles ou de type réseau linéaire et être associées à la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.* *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Installation communautaire de proximité**	*L'usage doit être en lien direct avec la protection et la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.* *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées**	*Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*

CA-2019-294, art.2, par. 10°

4.25.1 Aucune construction n'est autorisée sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (RLRQ, c. M-114) situé dans une grande affectation « Protection et mise en valeur », sauf les constructions légères (plateformes, promenades sur pilotis, kiosques, miradors, etc.). ***CA-2019-294, art.2, par. 11°***

4.1.8 CONSERVATION

4.26 Certains ensembles naturels plus fragiles, telles les aires protégées où aucune activité humaine n'est souhaitée, nécessitent un statut de protection plus important. Pour ces espaces, la grande affectation « Conservation » est proposée.

4.27 Les fonctions autorisées dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont décrites ci-après.

Fonctions dominantes
▪ **Activité de renaturalisation, de stabilisation, de nettoyage et d'entretien à des fins de soutien à l'habitat faunique, incluant les travaux d'entretien des lignes et corridors de transport d'énergie.**
Fonctions complémentaires
▪ **Aucune**

4.2
LES GRANDES AFFECTATIONS AGRICOLES DU TERRITOIRE

4.2.1
AGRICULTURE

4.28 La grande affectation « Agriculture » est réservée aux portions dynamiques de la zone agricole des villes de Boucherville, Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville dédiées à une agriculture dite traditionnelle.

4.29 Les fonctions autorisées[1] dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Culture et élevage de toutes catégories**	*Tout nouveau projet agricole doit tenir compte de la capacité de support des bois et corridors forestiers métropolitains.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Transformation agroalimentaire artisanale**	*Permettre des activités artisanales de transformation liées aux pratiques de l'exploitant (valeur ajoutée), pourvu que les produits utilisés proviennent majoritairement de l'exploitation agricole, sauf pour une érablière ou la production de compost.* ***CA-2019-294, art. 2, par. 12°***
▪ **Résidence associée aux activités agricoles ou autorisée par une disposition de la LPTAA**	
▪ **Résidence**	*Permettre la construction et la modification d'une résidence non associée à une activité agricole uniquement dans un îlot déstructuré illustré à la carte 24.*
▪ **Commerce et service de soutien à l'agriculture et à l'élevage**	*Permettre des activités commerciales et de services connexes aux pratiques de l'agriculture. Pour la vente de produits alimentaires, les matières premières doivent provenir majoritairement de l'exploitation agricole.* *Peuvent notamment être autorisés : vente directe, kiosque de vente saisonnier, centre équestre, établissement vétérinaire pour animaux de ferme, vente de semences ou services professionnels (agronome, laboratoire d'analyse, etc.).*
▪ **Agrotourisme**	*Permettre des activités associées à l'agrotourisme, pourvu que l'activité soit offerte par un producteur agricole, vise la mise en valeur de la production de l'exploitation agricole et ses dérivés et adopte une pratique d'animation et d'accueil.* *Peuvent notamment être autorisés : table champêtre, gîte du passant, centre d'interprétation agricole, autocueillette ou visite à la ferme.*
▪ **Activité récréative extensive**	*Les activités sont ponctuelles ou de type réseau linéaire et doivent être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques.*

4.2.2
AGRICULTURE INTÉGRÉE À L'ENVIRONNEMENT

4.30 La zone prioritaire d'aménagement agricole est notamment caractérisée par la présence de bois et corridors forestiers métropolitains, de terres en friche, de milieux humides et de cours d'eau. De plus, le Parc national des Îles-de-Boucherville est majoritairement situé en zone agricole et sur des exploitations agricoles, dont l'Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (IRDA), et jouxte la tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville, le plus grand milieu humide du territoire. Compte tenu de l'importance et de la relative fragilité de ces composantes naturelles, des approches culturales adaptées et répondant à des standards environnementaux élevés sont recherchées dans ces secteurs. La remise en culture des terres en friche devra donc obligatoirement

[1] Toute activité non agricole doit être préalablement autorisée par la CPTAQ.

se faire selon un nouveau modèle afin d'assurer la préservation et la mise en valeur de ces composantes naturelles structurantes et de minimiser ses impacts sur l'environnement. Les activités agricoles en place seront également appelées à adapter leurs pratiques. Pour ces secteurs, la grande affectation « Agriculture intégrée à l'environnement » est proposée.

4.31 Les fonctions autorisées[1] dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Culture et élevage de toutes catégories**	*Tout nouveau projet agricole doit tenir compte de la capacité de support des ensembles naturels du site, dont les bois et corridors forestiers métropolitains.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Transformation agroalimentaire artisanale**	*Permettre des activités artisanales de transformation liées aux pratiques de l'exploitant (valeur ajoutée), pourvu que les produits utilisés proviennent majoritairement de l'exploitation agricole, sauf pour une érablière ou la production de compost.*
▪ **Résidence associée aux activités agricoles ou autorisée par une disposition de la LPTAA**	
▪ **Résidence**	*Permettre la construction et la modification d'une résidence non associée à une activité agricole uniquement dans un îlot déstructuré illustré à la carte 24.*
▪ **Commerce et service de soutien à l'agriculture et à l'élevage**	*Permettre des activités commerciales et de services connexes aux pratiques de l'agriculture. Pour la vente de produits alimentaires, les matières premières doivent provenir majoritairement de l'exploitation agricole.* *Peuvent notamment être autorisés : vente directe, kiosque de vente saisonnier, centre équestre, établissement vétérinaire pour animaux de ferme, vente de semences ou services professionnels (agronome, laboratoire d'analyse, etc.).*
▪ **Agrotourisme**	*Permettre des activités associées à l'agrotourisme, pourvu que l'activité soit offerte par un producteur agricole, vise la mise en valeur de la production de l'exploitation agricole et ses dérivés et adopte une pratique d'animation et d'accueil.* *Peuvent notamment être autorisés : table champêtre, gîte du passant, centre d'interprétation agricole, autocueillette ou visite à la ferme.*
▪ **Centre de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture et les fonctions connexes s'y rattachant (laboratoires, salles de conférences ou de formation, centre d'interprétation, etc.), telles une ferme expérimentale ou une plateforme de recherche et de développement agroenvironnemental**	
▪ **Activité récréative extensive**	*Les activités sont ponctuelles ou de type réseau linéaire et doivent être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques et les composantes naturelles du site et mettre ces dernières en valeur, le cas échéant.*
▪ **Installation de gestion des neiges usées et des matières résiduelles, incluant les écocentres,**	*Seules les installations existantes au moment de l'entrée en vigueur du Schéma sont autorisées.*
▪ **Infrastructure de transport en commun associée au REM**	*Permettre des activités, infrastructures et équipements connexes au REM : station, terminus d'autobus, stationnement incitatif, centre d'entretien et de remisage, etc.* *Sur les lots identifiés au Décret 426-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c.17).*

CA-2019-294, art.2, par. 13°

4.2.3 AGRICULTURE BIOLOGIQUE

4.32 Puisque non cultivée depuis plusieurs décennies et isolée des cultures voisines, la portion de la zone agricole située entre la R-112 et la Route verte présente un potentiel unique pour la culture biologique. La grande

[1] Toute activité non agricole doit être préalablement autorisée par la CPTAQ.

affectation « Agriculture biologique » est spécifiquement proposée pour encourager la venue d'entreprises agricoles tournées vers les productions biologiques ou compatibles avec ces dernières afin d'assurer leur pérennité.

4.33 Les fonctions autorisées[1] dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Activité agricole et d'élevage biologique**	*Permettre des activités agricoles biologiques, soit des exploitations ayant des pratiques qui respectent un cahier des charges en fonction des intrants utilisés définis par leur organisme de certification ou toute activité agricole compatible avec ces entreprises agricoles et à impact limité sur les ressources sol, eau et air.* *Tout nouveau projet agricole doit tenir compte de la capacité de support des bois et corridors forestiers métropolitains.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Transformation agroalimentaire artisanale**	*Permettre des activités artisanales de transformation liées aux pratiques de l'exploitant (valeur ajoutée), pourvu que les produits utilisés proviennent majoritairement de l'exploitation agricole, sauf pour une érablière ou la production de compost.* ***CA-2019-294, art. 2, par. 14°***
▪ **Commerce et service de soutien à l'agriculture et à l'élevage**	*Permettre des activités commerciales et de services connexes aux pratiques de l'agriculture. Pour la vente de produits alimentaires, les matières premières doivent provenir majoritairement de l'exploitation agricole.* *Peuvent notamment être autorisés : vente directe, kiosque de vente saisonnier, centre équestre, établissement vétérinaire pour animaux de ferme, vente de semences ou services professionnels (agronome, laboratoire d'analyse, etc.).*
▪ **Agrotourisme**	*Permettre des activités associées à l'agrotourisme, pourvu que l'activité soit offerte par un producteur agricole, vise la mise en valeur de la production de l'exploitation agricole et ses dérivés et adopte une pratique d'animation et d'accueil.* *Peuvent notamment être autorisés : table champêtre, gîte du passant, centre d'interprétation agricole, autocueillette ou visite à la ferme.*
▪ **Résidence associée aux activités agricoles ou autorisée par une disposition de la LPTAA**	
▪ **Activité récréative extensive**	*Les activités sont ponctuelles ou de type réseau linéaire et doivent être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques et les composantes naturelles du site et mettre ces dernières en valeur, le cas échéant.*

4.2.4 FORÊT PÉRIURBAINE

4.34 La zone agricole renferme de nombreux écosystèmes d'intérêt dont les bois de Brossard et les boisés Du Tremblay et de Boucherville ainsi que le Parc national des Îles-de-Boucherville, la tourbière de Saint-Bruno-de-Montarville et le secteur de la frayère de la rivière aux Pins. Pour assurer la protection et la mise en valeur de ces grands ensembles naturels, la grande affectation « Forêt périurbaine » est proposée.

4.35 Les fonctions autorisées[2] dans une telle grande affectation identifiée à la carte 37 sont :

Fonctions dominantes	
	CRITÈRES
▪ **Culture et élevage compatibles**	*Permettre des activités agricoles et d'élevage compatibles avec les ensembles naturels, tels le sylvopastoralisme ou la culture sous couvert forestier*

[1] Toute activité non agricole doit préalablement être autorisée par la CPTAQ.
[2] Toute activité non agricole doit être préalablement autorisée par la CPTAQ.

▪ **Activité acéricole**	*Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*
▪ **Activité sylvicole, tels la coupe d'arbres[1] ou les travaux de drainage n'affectant pas la pérennité d'un écosystème d'intérêt**	
▪ **Activité visant à assurer la sécurité, l'inspection, la surveillance, la protection et la pérennité du milieu**	*Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*
▪ **Activité de recherche scientifique**	*Permettre des activités de recherche en lien direct avec la présence d'écosystèmes d'intérêt ou le développement de pratiques agricoles compatibles avec ces derniers.* *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien du milieu et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*
Fonctions complémentaires	
▪ **Activité récréative extensive**	*Les activités sont ponctuelles ou de type réseau linéaire, doivent être associées à la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt et être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques et les composantes naturelles du site et mettre ces dernières en valeur, le cas échéant.* *Les constructions et aménagements doivent être compatibles avec les pratiques agricoles périphériques et tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème en place et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*
▪ **Golf et camping**	*Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de support de l'écosystème en place et éviter, dans la mesure du possible, les milieux de conservation prioritaire et les espaces boisés.* *Usages autorisés seulement dans le Parc national des Îles-de-Boucherville.*
▪ **Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées**	*Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés.*

CA-2019-294, art.2, par. 15°

4.35.1 Aucune construction n'est autorisée sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique (RLRQ, c. M-114) situé dans une grande affectation « Forêt périurbaine », sauf les constructions légères (plateformes, promenades sur pilotis, kiosques, miradors, etc.). ***CA-2019-294, art.2, par. 16°***

4.36

Référence normative

Document complémentaire : article 5.3

[1] Se référer à l'article 5.5.6.1 du document complémentaire pour déterminer les coupes d'arbres autorisées.

Tableau 36 : Synthèse des grandes aires d'affectation du territoire

	AGGLOMÉRATION (HA ET %)	
Affectations urbaines	**19 000**	
Dominante résidentielle	11 130	59
Multifonctionnelle	1 405	7
Commerciale à vocation suprarégionale	710	4
Industrielle et affaires	1 110	6
Industrielle	1 795	9
Récréation et grand espace vert	645	4
Protection et mise en valeur	1 995	10
Conservation	210	1
Affectations agricoles	**9 190**	
Agriculture	4 495	49
Agriculture intégrée à l'environnement	2 110	25
Agriculture biologique	215	2
Forêt périurbaine	2 370	26

CA-2019-294, art.2, par. 17°

CA-2019-294, art. 2, par. 53

CARTE
37

Grandes affectations du territoire

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
La Prairie
Saint-Lambert
Longueuil
Brossard
Boucherville
Saint-Bruno-de-Montarville
Carignan
Sainte-Julie
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Rome
Victoria
Taschereau
Marie
Quartier
Milan
Grande Allée
Gaétan-Boucher
Cousineau
Moïse-Vincent
Chambly
Roland-Therrien
Jacques-Cartier
Vauquelin
Cidrerie
Industriel
De Montagne
De Montarville
De Montbrun
Touraine
Fort-Saint-Louis

Grandes affectations urbaines

- Dominance résidentielle
- Multifonctionnelle
- Commerciale à vocation suprarégionale
- Industrielle
- Industrielle et affaires
- Récréation et espace vert
- Protection et mise en valeur
- Conservation

Grandes affectations agricoles

- Agriculture
- Agriculture intégrée à l'environnement
- Agriculture biologique
- Forêt périurbaine

- Zone aéroportuaire
- Pôle Longueuil/Boucherville
- Milieu à documenter

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2018-12-04

4.3
LES GRANDES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

4.3.1
LES CONTRAINTES NATURELLES

4.3.1.1
Les plaines inondables

4.37 Le fleuve Saint-Laurent et des portions des rivières aux Pins et Saint-Jacques ont fait l'objet d'une délimitation de leurs plaines inondables respectives. Les différents programmes de cartographie ayant mené à ces délimitations sont précisés à l'article 5.4.1.1 du document complémentaire et ces plaines inondables sont illustrées à l'annexe A1. Les plaines inondables des autres cours d'eau de l'agglomération ne sont pas encore cartographiées. Lorsque de nouvelles données seront produites, elles seront intégrées au Schéma.

4.38 Dans les zones de grand courant (0-20 ans) et de faible courant (0-100 ans), les interventions et constructions autorisées font l'objet d'un certain encadrement afin, notamment, d'assurer le maintien du rôle de ces écosystèmes riverains, de réduire les dégâts en cas de sinistre et de réduire les occurrences de tels sinistres. Ces dispositions minimales sont précisées à l'article 5.4.1.1 du document complémentaire.

4.3.1.2
Les secteurs exposés aux glissements de terrain

4.39 Dans l'agglomération, seuls les flancs du mont Saint-Bruno comportent des terrains à forte pente pouvant accueillir des constructions. La composition pédologique du sol de ce secteur étant constituée d'une mince couche de sol hétérogène (till) recouvrant des flancs rocheux, le seuil déterminant une forte pente dans un tel cas est de 27°, soit une pente de 50 %. À partir de cette inclinaison-seuil, le ministère de la Sécurité publique (MSP) exige que des mesures particulières s'appliquent afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

4.40 Deux secteurs comportent de telles pentes, soit ceux des rues des Mésanges, des Alouettes, de la Corniche, des Hirondelles et du Sommet-Trinité. Les limites de ces secteurs, illustrées à la carte 39, ont été définies en utilisant les critères du MSP concernant la délimitation des bandes de protection au sommet et à la base d'un talus.

4.3.2
LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES

4.3.2.1
Les infrastructures de transport

4.41 L'agglomération de Longueuil comporte plusieurs infrastructures de transport pouvant générer des nuisances, tant par leur utilisation (bruit, pollution, vibrations, etc.) que par leur implantation (aspect visuel, effet de barrière, etc.). À cet égard, le Schéma identifie les réseaux routiers et ferroviaires comme sources possibles de risques pour la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. Ces réseaux, parfois utilisés pour le transport de marchandises (dont certaines dangereuses), sont sources de bruit et de vibrations et sont rarement adaptés à l'échelle du piéton. Ils peuvent aussi constituer une barrière infranchissable et contribuer à isoler certains milieux de vie. De plus, la présence d'éléments toxiques dans l'air à proximité des artères routières à grand débit peut avoir des effets préoccupants sur la santé publique. Enfin, l'aéroport, en raison des nuisances

sonores générées par les appareils le fréquentant, doit également être considéré comme une source possible de risques pour la santé et la qualité de vie des citoyens.

4.42 Les infrastructures de transport structurantes du territoire présentant des nuisances pour le voisinage sont :

- les autoroutes A-10, A-20 et A-30 (incluant les tronçons de l'A-15 et de l'A-20 assimilés à ces axes);
- les routes nationales R-112, R-116, R-132 et R-134;
- les voies ferrées principales et secondaires et la cour de triage Southwark;
- l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil.

4.43 À ces infrastructures, il convient d'ajouter les grands stationnements incitatifs, qui occasionnent des nuisances sur les milieux de vie environnants et contribuent à augmenter la circulation véhiculaire dans des secteurs souvent non conçus pour une telle affluence. L'AMT a réalisé une étude portant sur l'utilisation des principaux stationnements incitatifs de l'agglomération et la provenance des automobilistes qui les fréquentent. Selon cette étude, plus de 67 % des usagers de ces stationnements incitatifs résidaient dans l'agglomération de Longueuil alors que de tels stationnements devraient être destinés en priorité aux usagers qui ne disposent d'aucune solution de rechange à l'automobile pour rejoindre le réseau de transport public structurant (métropolitain). De plus, 47 %[1] des utilisateurs demeuraient à moins de 250 m d'un arrêt desservi par le RTL. Pour ce, l'agglomération souhaite que la planification des nouveaux stationnements incitatifs structurants priorise le captage des utilisateurs suprarégionaux en périphérie du territoire, voire à l'intérieur des limites de leurs villes d'origine, et qu'elle décourage leur utilisation par ceux disposant d'une offre locale en transport en commun adéquate pour rejoindre l'équipement structurant. Le concept de parcs relais dédiés prioritairement (accès contrôlé, tarification, etc.) aux clientèles ne disposant d'aucune autre solution de rechange pour accéder aux réseaux de transport en commun devrait être priorisé.

4.44 Quant aux stationnements incitatifs existants, le Schéma souhaite leur réévaluation (pertinence, dimension, accessibilité, etc.) en complémentarité avec les interventions majeures proposées en matière de transport en commun (REM, métro, etc.) afin de réduire leurs impacts sur les milieux de vie existants et futurs.

CA-2018-283, art. 1, par. 33° g)

4.45 Les principes d'aménagement durable prônés par le Schéma rendent nécessaire de tenir compte de façon plus stricte des problèmes de voisinage entre les milieux résidentiels et les infrastructures lourdes de transport. Ainsi, les objectifs d'aménagement visant à favoriser le redéveloppement de certains quartiers et à stimuler l'implantation de quartiers TOD à proximité des points d'accès au transport en commun structurant, entraîneront nécessairement des projets de développement résidentiel aux abords ou à proximité des voies ferrées, des réseaux routiers supérieurs et des stationnements incitatifs.

4.46 Une planification adéquate des secteurs visés par de tels types de projets permettra, par l'entremise de critères d'aménagement, la réduction des impacts négatifs de ces infrastructures de transport qui, en milieu urbain, peuvent être la source de trois types de contraintes majeures :

- une nuisance (fumée, poussière, odeur, vapeur, gaz, bruit, etc.) qui, à des degrés divers, peut avoir des répercussions sur le bien-être des citoyens, sur leur santé et leur sécurité;
- un risque pour la sécurité et la santé des citoyens lorsqu'il y a un potentiel d'accident;
- un environnement peu propice aux piétons, une esthétique problématique et la création, dans certains cas, d'une barrière infranchissable empêchant d'atteindre l'autre côté de l'infrastructure.

4.47 Le Schéma prévoit donc des mesures particulières dans les cas où des contraintes majeures dépassent ou risquent de dépasser toute limite de confort ou de sécurité.

[1] RTL. Plan stratégique 2013-2022. Mars 2013.

4.48 **IDENTIFIER LES MESURES À ADOPTER POUR LES PROJETS FUTURS**

4.49 Des mesures adéquates doivent être proposées pour assurer une cohabitation harmonieuse des infrastructures de transport, particulièrement avec la fonction résidentielle et les autres usages sensibles. Le Schéma retient une approche à la fois normative et de performance et le document complémentaire indique le contenu minimal à inclure par les villes liées à leur réglementation d'urbanisme afin de respecter les objectifs du Schéma en matière d'aménagement aux abords de l'Aéroport, des chemins de fer et du réseau routier supérieur (article 5.4.2.1). L'application de telles normes le long des corridors ferroviaires, quoiqu'essentielle, est relativement nouvelle et certains standards sont encore à définir ou à raffiner. Dans un premier temps, le Schéma introduit des dispositions notamment proposées par la CMM, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Pour parfaire la connaissance des problématiques réelles du territoire et proposer éventuellement des recommandations visant à assurer une cohabitation optimale entre les fonctions du territoire plus sensibles et ces corridors, divers comités ont été mis en place à l'échelle de l'agglomération, de la Rive-Sud et du Grand Montréal. Les dispositions du document complémentaire relatives aux corridors ferroviaires pourront être bonifiées, le cas échéant, à la suite des recommandations formulées par ces différents comités.

4.50 Outre l'adaptabilité des nouveaux milieux de vie à ces infrastructures, le Schéma préconise également, pour les nouvelles infrastructures de transport structurantes (autoroutes, routes nationales et voies ferrées) et les projets de réaménagement de ces dernières, que les principes de mobilité, d'aménagement et de développement durables soient intégrés à leur planification lorsqu'elles traversent ou bordent des milieux de vie. Les notions de déplacements piétons et actifs (le long de l'axe ou le traversant), d'esthétisme (aspect visuel de l'infrastructure, intégration, etc.), de sécurité (traverses, barrières, etc.) et de végétalisation (réduction des îlots de chaleur urbains, aspect visuel, contrôle de la pollution, etc.) devront être intégrées à la planification de ces projets. L'infrastructure doit contribuer à la création d'une agglomération durable et non nuire à l'atteinte de cet objectif.

4.51 Pour les zones urbaines déjà développées et exposées à des contraintes sonores, principalement le long des corridors routiers et ferroviaires, des mesures de mitigation rétroactives pourraient être identifiées par les villes liées.

4.52 **ÉLIMINER LES INFRASTRUCTURES CONTRAIGNANTES**

4.53 Le Canadien National (CN) possède des infrastructures ferroviaires majeures sur le territoire. La voie principale en provenance de Montréal par le pont Victoria ne peut être remise en question considérant son rôle majeur de desserte vers l'est du Québec et des Maritimes, d'autant plus qu'elle accueille également le train de banlieue et les trains de passagers (arrêts à la gare de Saint-Lambert).

4.54 Il en va cependant autrement de la gare de triage Southwark, située à Longueuil, ainsi que du tronçon de la voie ferrée traversant le tissu urbanisé de Boucherville. Le Schéma souhaite la relocalisation à long terme de cette gare de triage et la participation de la Ville de Longueuil aux échanges éventuels avec les instances concernées sur tout projet de rationalisation des activités ferroviaires dans la région métropolitaine.

4.55 Pour ce qui est de la voie ferrée à Boucherville, compte tenu de la hausse du trafic, des contraintes de sécurité et des nuisances associées au transport de marchandises par voie ferrée, l'agglomération souhaite la mise en place d'un nouveau corridor ferroviaire éloigné des milieux de vie et parallèle à l'A-30. Quant à l'emprise actuelle, cette dernière pourrait être affectée à la mise en place d'un corridor favorisant la mobilité durable (piste cyclable, voie réservée pour autobus, etc.). À cet égard, une étude de faisabilité devra être réalisée afin d'établir une proposition de tracé de rechange pour ce corridor ferroviaire.

4.3.2.2
Le réseau de transport d'énergie électrique

4.56 Hydro-Québec est le seul maître d'œuvre dans l'implantation des infrastructures de transport d'électricité sur le territoire. Le réseau majeur de transport d'électricité est illustré à la carte 38 et le détail des postes de distribution et des lignes à haute tension est décrit à l'annexe III sous la rubrique « Équipements majeurs d'Hydro-Québec ».

4.57 Les infrastructures et équipements du réseau de transport d'énergie électrique peuvent entraîner certaines contraintes de sécurité, de nuisance, d'aménagement et de développement, particulièrement dans les secteurs résidentiels et les milieux d'intérêt. Préalablement à l'implantation de nouveaux équipements ou infrastructures de transport d'énergie, l'agglomération souhaite que soit évaluée la possibilité d'optimiser, en premier lieu, les infrastructures existantes en tenant compte des différentes contraintes du territoire et d'éviter les milieux d'intérêt confirmés (naturels et patrimoniaux) du territoire. De ce fait, il est souhaité que tout nouveau projet majeur régional (poste ou ligne) de desserte électrique tienne compte des orientations énoncées au Schéma.

4.58 En raison du bruit généré et de leur apparence, les postes de transformation électrique sont susceptibles d'engendrer des nuisances pour l'occupation du sol à leur proximité, et ce, particulièrement dans les quartiers résidentiels. Hydro-Québec est à élaborer un guide de cohabitation des fonctions urbaines sensibles situées à proximité de ses postes de transformation. Lorsque ce guide sera rendu public, le document complémentaire du Schéma sera bonifié afin de proposer des dispositions normatives quant au développement de nouveaux milieux de vie ou, le cas échéant, à l'adaptation de milieux existants à proximité de ces postes de transformation.

4.3.2.3
Les infrastructures de transport d'hydrocarbures

4.59 Le réseau majeur de transport de gaz traverse principalement l'extrémité sud-est de Brossard et la zone aéroportuaire. La distribution s'effectue à partir de conduites maîtresses localisées notamment le long du boulevard Taschereau et de la route R-116. Un gazoduc important traverse également le territoire de Saint-Bruno-de-Montarville du nord au sud. Deux autres tronçons sont présents à Boucherville : le premier longe le fleuve Saint-Laurent et le second suit la limite de cette municipalité en se dirigeant vers Varennes, puis vers Sainte-Julie. Le plus récent gazoduc implanté sur le territoire (à Boucherville) est celui d'Ultramar qui relie ses installations de Saint-Romuald et de Montréal. Pour ce qui est du réseau de transport de pétrole, le territoire de Boucherville est traversé par deux oléoducs. Les tracés de ces conduites de gaz et oléoducs sont indiqués à la carte 38.

4.60 Avant l'implantation de tout nouveau pipeline, l'agglomération de Longueuil recommande aux entreprises concernées d'évaluer préalablement l'optimisation des infrastructures existantes et de tenir compte des différentes contraintes du territoire. De plus, tout nouveau pipeline devrait éviter les écosystèmes d'intérêt confirmé et les milieux résidentiels établis.

4.61 Les principales contraintes à l'occupation du sol associées à ces installations sont les servitudes (non-construction, accès, etc.) et les distances séparatrices requises. Des risques environnementaux et de sécurité publique inhérents à ces équipements sont possibles et ont été évalués (avec un plan d'intervention approprié) par les autorités compétentes (Office national de l'énergie, audiences publiques, Service de sécurité incendie de l'agglomération, etc.) avant l'émission des autorisations préalables à leur implantation. Même si les risques d'incidents sont assez faibles, l'agglomération de Longueuil est tout de même préoccupée par les conséquences environnementales et sociétales associées à ces installations. Elle s'attend à ce que les autorités compétentes assurent le suivi nécessaire afin d'assurer le bon état de ces installations et leur utilisation adéquate et signalent toute problématique dès son identification.

4.62 L'agglomération souhaite que les emprises associées à ces équipements soient aménagées (plantations adaptées) et utilisées à des fins de déplacements actifs (utilitaires et récréatifs), récréatives ou agricoles.

4.3.2.4
Les terrains contaminés

4.63 Comme tout territoire urbanisé avant l'entrée en vigueur de règlements et autres moyens de contrôle, l'agglomération de Longueuil compte quelques sites contaminés. Selon les dispositions des lois et règlements provinciaux applicables, les villes doivent tenir à jour une liste des terrains contaminés pour lesquels un avis de contamination a été publié au registre foncier. De plus, le MDDELCC publie le *Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels*. Les sites qui y sont inscrits sont indiqués au tableau 37 et illustrés sur la carte 38.

Tableau 37 : Sites de l'agglomération inscrits au *Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels*[1]

	NATURE DES CONTAMINANTS[1]	NATURE DES RÉSIDUS
Carrière Landreville[2], Les Carrières Rive-Sud inc. 950, rue d'Anjou, Boucherville	Composés phénoliques*, Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Métaux*	Matériaux secs, mixtes industriels
MTQ (SIQ) 1, boul. de Mortagne, Boucherville	Chrome total (Cr), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50	Barils de goudron, boues de peinture, déchets dangereux, déchets solides, peinture, résidus de produits pétroliers
MTQ LOTS P-278 à P281, cad. par. Saint-Antoine de Longueuil (île Charron), Longueuil	Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Vanadium (V)*	Appareils ménagers, barils d'asphalte, boues de puisard, matériaux secs, suies de vanadium
Chemin de fer du CN Boulevard Kimber (secteur Kimber), Longueuil	Cadmium (Cd), Chrome total (Cr), Cuivre (Cu), Hydrocarbures pétroliers C10 à C50, Nickel (Ni), Plomb (Pb), Zinc (Zn)	Bouteilles, cendres, métal, scories

* Contaminant non listé dans la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

1 Certains renseignements concernant ce terrain n'y apparaissent pas étant donné qu'ils sont susceptibles d'être protégés en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

2 Un projet de réhabilitation de ce site est en cours d'élaboration.

4.64 Les villes liées possèdent également des informations de nature environnementale pour d'autres terrains qui ne sont pas inscrits dans ces répertoires.

4.65 Dans une perspective de développement durable, les villes liées sont appelées à améliorer leurs opérations internes (procédures d'entretien des infrastructures, devis pour les appels d'offres, clauses contractuelles, lignes directrices, etc.) afin de gérer de manière optimale la qualité des sols et des eaux souterraines.

4.66 Le remblai des terres agricoles avec des déblais urbains est une problématique majeure à laquelle l'agglomération est confrontée. Puisqu'il était impossible pour les municipalités d'empêcher ces remblais, la CPTAQ ne les interdisant pas, l'agglomération de Longueuil a opté pour l'intégration de dispositions réglementaires encadrant cette activité à son Schéma en 2006 et pour l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire en 2007. L'agglomération a ainsi agi afin d'éviter la contamination des terres agricoles et de protéger la ressource sol de sa zone agricole. Ces dispositions, qui sont reconduites au document complémentaire (article 5.5.4), assurent l'encadrement de ces opérations en exigeant notamment une caractérisation et un suivi environnemental des matériaux de remblais.

4.3.2.5
L'entreposage des matières dangereuses

4.67 L'entreposage des matières dangereuses comporte des risques pour les personnes et les biens lors de sinistres ou d'accidents. L'agglomération de Longueuil compte plusieurs établissements de nature industrielle et commerciale dont les activités peuvent représenter des risques. Les entreprises, qui utilisent ou qui entreposent potentiellement des matières dangereuses sont, par définition, à risque. Évidemment, plus ces substances se concentrent en quantité et en diversité à un même endroit, plus les risques associés à leur gestion augmentent.

1 MDDELCC. Répertoire des dépôts de sols et de résidus industriels (mars 2015). [http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/sol/residus_ind/recherche.asp], novembre 2013.

4.68 L'analyse des risques présents sur le territoire s'inscrit dans la perspective d'une meilleure gestion de ces derniers. En ce sens, le ministère de la Sécurité publique (MSP) a élaboré un nouveau cadre de gestion en matière de sécurité civile qui commande une révision des responsabilités et des moyens d'intervention des instances municipales. À cet effet, deux documents stratégiques allant dans ce sens sont en application sur le territoire : le Schéma de couverture de risques en incendie et le Plan de sécurité civile. Il est important de préciser que ces outils ne traitent pas uniquement de la gestion du risque associé aux matières dangereuses entreposées.

4.69 Le **Schéma de couverture de risques en sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil révisé 2016-2020** répond à l'exigence légale demandant aux MRC et agglomérations de se doter d'un tel outil. Élaboré par le Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil, ce document a pour principaux objectifs de réduire les probabilités qu'un incendie survienne (réduction de l'occurrence) et de planifier les modalités d'intervention propres à en limiter les effets néfastes (réduction de l'impact). En établissant le degré de vulnérabilité des différents secteurs géographiques du territoire, le Schéma de couverture de risques en incendie permet de mieux cibler, dans un premier temps, les secteurs qui sont les plus susceptibles de représenter des risques, en ce qui a trait non seulement aux incendies, mais également aux matières dangereuses.

4.70 Le **Plan de sécurité civile**, auparavant appelé Plan de mesures d'urgence, vise l'organisation des opérations de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement advenant un sinistre majeur. Chaque ville liée a un tel plan.

4.71 Concrètement, le Schéma favorise des dispositions garantissant que les nouveaux établissements entreposant ou utilisant des substances dangereuses soient implantés ou installés de manière à minimiser les risques pouvant porter atteinte à la santé de la population et de l'environnement. Ainsi, ces nouveaux usages devront prioritairement s'établir dans les zones prévues à cet effet, c'est-à-dire dans les parcs et secteurs industriels. Le principe de réciprocité devra également s'appliquer, c'est-à-dire que toute distance de sécurité minimale ou toute autre mesure qui auront été déterminées par les différentes instances et les différents documents de planification ou réglementaires (Schéma de sécurité civile, Schéma de risques en incendie, Plan de sécurité civile, etc.) en vue de diminuer les dangers potentiels devront s'appliquer autant aux industries présentant des risques qu'aux nouvelles fonctions sensibles contiguës proposées à la suite d'une modification réglementaire postérieure à la détermination de ces distances tampon ou mesures de mitigation. Pour ce, il serait souhaitable que tout projet de modification réglementaire visant à autoriser un usage sensible à moins de 500 m d'un secteur industriel soit soumis, pour recommandation, au Service de sécurité incendie de l'agglomération.

4.72 L'agglomération compte plusieurs entreprises visées par le *Règlement sur les urgences environnementales* de la *Loi canadienne de l'environnement 1999*. En vertu de ce règlement, les installations qui possèdent une des substances inscrites à son annexe 1 en quantité égale ou supérieur à la quantité seuil ou qui entreposent une de ces substances dans un réservoir ayant une capacité égale ou supérieure à la quantité seuil, sont tenues de soumettre un avis de renseignements sur les substances et les lieux où elles se trouvent. L'élaboration d'un plan d'urgence est exigée lorsque les deux conditions susmentionnées sont remplies.[1]

4.73 La prise de conscience de l'agglomération sur la nécessité d'aborder les risques et les sinistres à partir d'approches novatrices l'a conduite à considérer la sécurité civile comme une préoccupation et un enjeu central de son développement et aménagement. Pour ce, une instance de concertation en matière de sécurité publique, visant notamment la compatibilité entre des fonctions problématiques et sensibles, a été mise en place dans l'agglomération en septembre 2011. Le Comité mixte municipal-industriel (CMMI), qui regroupe notamment des partenaires industriels, municipaux, gouvernementaux et des citoyens concernés par le risque industriel, a comme principal objectif d'assurer la gestion (et de réduire) de risques d'accidents industriels majeurs. Le CMMI permet également d'examiner davantage la problématique des usages à risque et de déterminer, si nécessaire, des règles de compatibilité pour les usages et les aires d'affectation situées à proximité de ces sources à risque industriel majeur. Il pourrait être mis à contribution dans l'élaboration des recommandations demandées au paragraphe précédent.

[1] SERVICE DE SÉCURITÉ INCENDIE DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL, CMMI de l'agglomération de Longueuil – Risques d'accidents industriels majeurs – Composition et règles de fonctionnement, 21 mai 2013

4.74 Ainsi, en matière de gestion du risque anthropique, le Schéma propose une panoplie d'actions telles que l'application d'un Schéma de sécurité civile, d'un Schéma de couverture de risque en incendie et de Plans de sécurité civile et la définition de grandes affectations du territoire isolant les fonctions plus sensibles des zones problématiques (secteurs industriels notamment).

4.3.2.6
Les infrastructures de gestion de l'eau

4.75 L'agglomération de Longueuil est approvisionnée par deux prises d'eau potable situées dans le fleuve Saint-Laurent. L'une dessert l'Usine de filtration Le Royer, qui alimente les territoires de Brossard, Longueuil (arrondissement Greenfield Park) et Saint-Lambert. La seconde alimente les usines locales et régionales de filtration de Longueuil qui desservent les territoires de Boucherville, Longueuil (arrondissement Saint-Hubert et Vieux-Longueuil) et Saint-Bruno-de-Montarville. Une prise d'eau souterraine alimente un bâtiment de service (restaurant et toilettes) du Golf des Îles (Parc national des Îles-de-Boucherville). Il est à préciser que la prise d'eau potable du lac du Moulin ainsi que le puits de l'île Grosbois ne sont plus en activité. Outre ces prises d'eau, les équipements publics principaux d'approvisionnement en eau potable comprennent également les usines de filtration et les équipements de distribution (réservoirs, conduites structurantes, stations de pompage et de suppression, etc.).

4.76 En matière d'assainissement des eaux usées, le CERS, localisé sur l'île Charron, est illustré sur la carte 38, à l'instar des autres infrastructures de gestion de l'eau abordées précédemment.

4.3.2.7
Les infrastructures de gestion de matières résiduelles

4.77 L'agglomération de Longueuil est responsable du traitement des matières résiduelles sur l'ensemble de son territoire. Les villes liées doivent, de leur côté, assurer la collecte de l'ensemble des matières résiduelles d'origine résidentielle ainsi que leur livraison aux lieux de traitement ou d'élimination identifiés. La gestion des matières résiduelles de l'agglomération est assurée par un réseau d'écocentres, de centres de tri et un futur complexe environnemental. Ces équipements sont illustrés sur la carte 38.

4.3.2.8
Les infrastructures de gestion des neiges usées

4.78 Six sites de gestion des neiges usées sont à l'œuvre sur le territoire : Matte à Brossard, Du Tremblay, Maricourt et Marie-Victorin à Longueuil, Marie-Victorin à Saint-Bruno-de-Montarville et Riverside à Saint-Lambert. Le site Julien-Lord, situé à Longueuil, fermé en 2004 en raison de son niveau de contamination, fait l'objet d'une demande d'autorisation visant sa réhabilitation (réouverture). Le site Riverside est problématique compte tenu de sa proximité avec le Cégep Champlain et de sa localisation adjacente à l'une des principales entrées de ville. Sa relocalisation, l'utilisation d'autres sites existants ou le recours à des méthodes de gestion alternatives devraient être évalués à court terme afin de permettre sa fermeture et l'utilisation de ce site stratégique à de meilleures fins.

4.79 **Référence normative**

Document complémentaire : article 5.4

CARTE
38

Contraintes à l'occupation du sol

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Montréal
Saint-Lambert
Longueuil
Boucherville
Brossard
La Prairie
Carignan
Saint-Bruno-de-Montarville
Saint-Basile-le-Grand

Riverside
Victoria
Taschereau
Rome
Malte
Quartier
Grande Allée
Gaétan-Boucher
Cousineau
Moïse-Vincent
Clairevue
Roland-Therrien
Vauquelin
Jacques-Cartier
Industriel
De Montarville
Touraine

Contrainte sonore (chemin de fer)
- Cours de triage
- Ligne principale
- Ligne secondaire
- Embranchement

Contrainte sonore (corridor routier)

Courbe isophonique (aéroport)
- 25 Pbp
- 30 Pbp
- 35 Pbp
- 40 Pbp

Contrainte naturelle
- Site de forte pente
- Zone inondable cartographiée

Traitement de l'eau
- Usine d'épuration de l'eau
- Réservoir d'eau potable/projeté
- Usine de filtration de l'eau
- Prise d'eau
- Puit privé

Gestion des matières résiduelles
- Terrains contaminés (dépôt de sol et de résidus industriels)
- Tri/traitement des matières résiduelles
- Écocentre existant/écocentre projeté
- Centre de recyclage des matières organiques (CeReMo)
- Site de transbordement

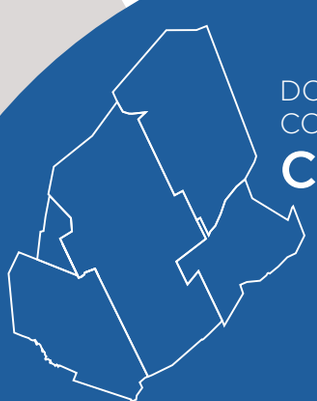
Réseau
- Poste de transformation électrique
- Réseau hydroélectrique
- Oléoduc
- Gazoduc

Autre
- Dépôt à neige
- Carrière
- Zone industrielle

0 0,75 1,5 3
Kilomètres

2016-02-19

R:\ARTVART_Service\Vb_Territoire\100_500_CARTO\100_500_SAD_PU_RC\100_501_SAD\Nouveau Schéma - FINAL\Carte 38 - Contraintes à l'occupation du sol



DOCUMENT
COMPLÉMENTAIRE

CHAPITRE 5

5.1 En conformité avec les lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet, le Schéma définit au présent chapitre, qui constitue son document complémentaire, un ensemble de dispositions normatives qui doivent être intégrées aux plans et règlements d'urbanisme et outils de planification des villes liées de l'agglomération.

5.1
DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES ET INTERPRÉTATIVES

5.1.1
DISPOSITIONS DÉCLARATOIRES

5.1.1.1
Éléments constituants du Schéma

5.2 Le Schéma est constitué des chapitres 1 à 8 et des annexes 1 à 4 ainsi que de l'ensemble des cartes, tableaux, figures et autres représentations graphiques intégrés à ces derniers.

5.3 Le conseil d'agglomération adopte le présent Schéma dans son ensemble mais également chapitre par chapitre, article par article, paragraphe par paragraphe, alinéa par alinéa, etc., de manière à ce que, si l'une de ces composantes était déclarée nulle, toute autre disposition du Schéma demeurerait en vigueur.

5.1.1.2
Territoire visé

5.4 Le Schéma et les dispositions du présent document complémentaire s'appliquent à l'ensemble de l'agglomération de Longueuil.

5.1.2
DISPOSITIONS INTERPRÉTATIVES

5.1.2.1
Préséance du texte

5.5 Les cartes, tableaux et graphiques intégrés au Schéma servent à illustrer ou éclaircir son propos. En cas d'incompatibilité entre le texte et l'un de ces éléments graphiques, le texte doit prévaloir.

5.6 En cas d'incompatibilité entre des dispositions normatives du présent document complémentaire, la plus sévère s'applique.

5.1.2.2
Interprétation des cartes

5.7 Les différentes cartes du Schéma, en raison de leur échelle, illustrent globalement ses principes et dispositions normatives. Pour fins de concordance de leur réglementation d'urbanisme avec le Schéma, les villes liées **doivent adapter** les éléments de ces cartes à leur contexte territorial. Le respect des principes illustrés par ces dernières constituera la base sur laquelle la conformité de la réglementation d'urbanisme des villes liées sera évaluée. Cependant, pour les éléments plus sensibles du Schéma (notamment la localisation/délimitation des réseaux routiers

supérieurs, métropolitains et d'agglomération, des axes et points d'accès au transport en commun structurant et de leurs aires d'influence devant faire l'objet d'une planification intégrée (et densification), des bois et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt confirmé, du périmètre d'urbanisation, des infrastructures de transport ferroviaire, des courbes isophoniques de l'aéroport, des secteurs exposés aux glissements de terrain et des grandes aires d'affectation du territoire), les villes liées **doivent se référer** aux versions numériques de ces cartes pour plus de précisions.

5.1.2.3
Terminologie

5.8 À moins que le contexte indique un sens différent, les mots et expressions ci-après mentionnés ont, au Schéma et dans le présent document complémentaire, le sens et la signification qui leur sont spécifiquement attribués ci-après. Lorsque la réglementation d'urbanisme des villes liées fait référence à ces expressions, leur définition doit inclure au moins les principes et concepts édictés dans la présente section terminologique.

A, B, C

Activité de haute technologie, de recherche et de développement
Entreprises ayant les caractéristiques suivantes :

- Établissement de recherche et développement scientifique et technologique :
  - laboratoire;
  - centre administratif;
  - production de prototypes;
  - formation/éducation associée;
  - service auxiliaire et de soutien.
- Établissement de fabrication technologique :
  - industrie légère intensive en recherche et développement;
  - production expérimentale;
  - service auxiliaire et de soutien.
- Siège social et régional d'entreprises à caractère technologique.

Activité récréative extensive
Activité de loisir dont la pratique n'est pas subordonnée à des installations importantes, sauf pour quelques bâtiments accessoires, et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus (parc, place publique, espace de détente, piste cyclable, sentier pédestre et de ski de randonnée, etc.).

Activité récréative intensive
Activité de loisir qui se pratique en un lieu bien défini et qui requiert des aménagements et des équipements immobiliers considérables (aréna, gymnase, centre de ski alpin, golf, terrain de camping, terrains sportifs, etc.).

Agriculture à haute valeur ajoutée
Culture de fruits et légumes pour la restauration (petites carottes de spécialité, pommes de terre et betteraves de couleur, légumes miniatures, etc.) et pour une deuxième ou troisième transformation, tels ceux se prêtant à la fabrication d'alcools (raisins, pommes, poires, etc.).

Agriculture écoresponsable
La notion d'écoresponsabilité fait référence à une agriculture qui tient compte des composantes écologiques de son milieu récepteur (milieux humides, boisés et corridors forestiers, rejets dans les cours d'eau, bandes riveraines, capacité du substrat à supporter la culture proposée, etc.) et des capacités de ce dernier à supporter un tel type d'agriculture.

Agriculture urbaine
Activité agricole pratiquée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et pouvant prendre plusieurs formes : jardin potager ou communautaire, garde de petits animaux de ferme (poules, abeilles, etc.), serre ou culture dans un bâtiment, champ cultivé, etc. ***CA-2019-294, art. 2, par. 18°***

Aire boisée d'origine
L'aire boisée d'origine d'une propriété correspond à l'aire totale boisée ou reboisée d'un immeuble, telle qu'elle était peuplée d'arbres au 10 septembre 2014. L'orthophoto 2013 peut être utilisée pour déterminer ou valider cette donnée.

Aire d'alimentation extérieure
Espace situé à l'extérieur d'un bâtiment où sont gardés, périodiquement ou de manière continue, des animaux et où ils sont nourris avec des aliments provenant uniquement de l'extérieur de cet espace.

Aire extérieure habitable
Espace extérieur associé à un usage sensible nécessitant un climat sonore réduit propice aux activités humaines. Ne sont pas considérés comme une telle aire un balcon ou une terrasse privative qui dessert un seul logement.
CA-2019-294, art. 2, par. 19°

Camping
Établissement qui offre au public, moyennant rémunération, des sites permettant d'accueillir des véhicules de camping ou des tentes. Pour l'application des distances séparatrices, ces établissements excluent le camping à la ferme appartenant au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Construction
Bâtiment ou ouvrage de quelque type que ce soit résultant de l'assemblage de matériaux. Se dit aussi de tout ce qui est érigé, édifié ou construit, dont l'utilisation exige un emplacement sur le sol ou joint à quelque chose exigeant un emplacement sur le sol.

Construction pour fins agricoles
Tout bâtiment nécessaire ou accessoire pour l'exploitation agricole, incluant la ou les maisons de ferme.

Coupe d'amélioration
Coupe réalisée dans un peuplement dépassant l'état de gaulis pour en améliorer la composition et la qualité par la récolte des arbres moins intéressants.

Coupe d'amélioration d'une érablière
Coupe visant la récolte des arbres d'essences commerciales indésirables ou des sujets de qualité moindre d'une érablière exploitée pour la sève ou destinée à cette fin et qui a pour but d'améliorer la qualité du peuplement en assurant le maintien à long terme de son potentiel acéricole.

Coupe d'assainissement (ou sanitaire)
Coupe ou récolte ciblant les arbres morts, endommagés, dépérissant, tarés ou vulnérables et essentiellement effectuée afin d'éviter la propagation des parasites ou des pathogènes et pour assainir un boisé ou une forêt.

Coupe d'éclaircie
Coupe partielle pratiquée dans un peuplement d'arbres non arrivé à maturité destinée à accélérer la croissance des arbres restants et à améliorer ou à conserver la qualité générale du peuplement.

Coupe de dégagement
Coupe visant à libérer les jeunes arbres de la végétation concurrente indésirable qui les domine.

Coupe de jardinage
Coupe périodique d'arbres choisis individuellement ou par petits groupes dans un peuplement pour en récolter la production et l'amener ou le maintenir à une structure jardinée équilibrée, en assurant les soins culturaux nécessaires aux arbres en croissance ou à l'installation de semis.

Coupe de nettoiement
Coupe de la végétation indésirable en regard de l'objectif fixé pour l'aménagement d'un boisé ou d'une forêt, quel que soit le stade de développement du peuplement traité.

Coupe de récupération
Coupe visant la récolte de tiges marchandes (diamètre de 10 cm et plus mesuré à 1,30 m du plus haut niveau du sol) et la coupe de tiges non marchandes d'un peuplement en voie de perdition, d'un vieux peuplement ou d'un peuplement endommagé par le feu, les insectes, les maladies, le vent, le verglas, la pollution ou tout autre agent.

Cours d'eau
Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris celles qui ont été créées ou modifiées par une intervention humaine, à l'exception des fossés de drainage, mitoyens ou de voie publique ou privée.

D, E, F

Densité résidentielle
Rapport entre le nombre de logements implantés sur un territoire donné. Exprimée en logements par hectare (log./ha), elle est nette lorsque le nombre de logements est divisé par la superficie du terrain sur lequel le bâtiment est érigé, ou brute lorsque le nombre de logements est divisé par un secteur de référence plus vaste comprenant notamment les emprises des voies de circulation, les parcs et les autres composantes du secteur.

Écocentre
Infrastructure conçue pour accepter par apport volontaire différentes catégories de matières résiduelles qui ne sont pas généralement acceptées dans les collectes municipales afin de permettre leur tri et leur entreposage sécuritaire sur place en vue de les acheminer à différentes filières de réemploi, de recyclage ou de valorisation. Le service des écocentres est offert principalement aux citoyens.

Éolienne commerciale
Éolienne vouée à la production d'électricité dans un but de vente par voie du réseau public de distribution ou de transport d'électricité.

Fonction (ou usage)
Utilisation principale d'un terrain, d'un bâtiment ou d'une construction.

Fossé
Petite dépression en long creusée dans le sol, servant à l'écoulement des eaux de surface des terrains avoisinants, soit les :

- **Fossé de drainage**, dépression en long creusée dans le sol utilisée aux seules fins de drainage et d'irrigation, qui n'existe qu'en raison d'une intervention humaine et dont la superficie du bassin versant est inférieure à 100 ha;
- **Fossé de ligne (ou mitoyen)**, dépression en long creusée dans le sol servant de ligne séparatrice entre voisins au sens du Code civil du Québec;
- **Fossé de voie publique ou privée**, dépression en long creusée dans le sol servant exclusivement à drainer une voie publique ou privée.

Friche
Terre abandonnée après avoir été cultivée, sans prévision de remise en valeur, et recouverte d'une végétation spontanée. Il y a trois grands types de friches :

- **Friche herbacée**, lorsque le site est recouvert à plus de 50 % de plantes herbacées d'une hauteur de 1,5 m et moins. Elle est généralement caractéristique d'un territoire dont l'activité agricole a cessé depuis moins de 5 ans.
- **Friche arbustive**, lorsque le site est recouvert à plus de 50 % d'arbustes de 1,5 à 4 m de hauteur. Elle est généralement caractéristique d'un territoire dont la dernière activité agricole remonte à entre 5 et 10 ans.
- **Friche boisée** (ou arborescente), lorsque le site est couvert à plus de 50 % d'arbres de 4 à 7 m de hauteur. Elle est caractéristique d'un territoire dont l'activité agricole a cessé depuis plus de 10 ans.

G, H, I

Gestion solide
Mode d'évacuation d'un bâtiment d'élevage ou d'un ouvrage d'entreposage des déjections animales (engrais de ferme) dont la teneur en eau est inférieure à 85 % à la sortie du bâtiment.

Gestion liquide
Tout mode d'évacuation des déjections animales (engrais de ferme) autre que la gestion sur fumier solide.

Îlot déstructuré
Enclave résidentielle en zone agricole dûment reconnue, identifiée et délimitée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec dans sa décision D359256 rendue le 15 octobre 2007.

Immeuble protégé
Pour la détermination des distances séparatrices, un immeuble protégé est :

- **Supprimé** *CA-2019-294, art. 2, par. 20°*
- un centre récréatif de loisirs, de sports ou de culture;
- un parc municipal;
- une plage publique ou une marina;
- le terrain d'un établissement d'enseignement ou d'un établissement au sens des lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet;
- un établissement de camping;
- les bâtiments d'une base de plein air ou d'un centre d'interprétation de la nature;
- le chalet d'un centre de ski ou d'un club de golf;
- un temple religieux;
- un théâtre d'été;
- un établissement d'hébergement au sens des lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet, à l'exception d'un gîte touristique, d'une résidence de tourisme ou d'un meublé rudimentaire définis comme :
  - **gîte touristique,** résidence privée et ses bâtiments adjacents constituant un ensemble que leurs propriétaires ou occupants exploitent comme établissement d'hébergement offrant en location au plus cinq chambres dont le prix de location comprend le petit-déjeuner servi sur place;
  - **résidence de tourisme,** établissement qui offre de l'hébergement uniquement dans des appartements, des maisons ou des chalets meublés et dotés d'un service d'auto-cuisine;
  - **meublé rudimentaire,** établissement qui offre de l'hébergement uniquement dans des camps, des carrés de tente ou des wigwams;
- un bâtiment servant à des fins de dégustation de vins dans un vignoble ou le bâtiment d'un établissement de restauration de 20 sièges et plus, détenteur d'un permis d'exploitation à l'année, ainsi qu'une table champêtre ou toute autre formule similaire lorsqu'elle n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause.

Immunisation (d'une construction, d'un ouvrage ou d'un aménagement)
Application de différentes mesures visant à apporter la protection nécessaire pour éviter les dommages qui pourraient être causés par une inondation.

Industrie
Activité industrielle générale incluant les établissements compris parmi les fonctions suivantes :

- Activité de transformation et de fabrication de produit;
- Activité de grossiste et de commerce de gros;
- Activité de location, d'entreposage et de transport (la location d'équipements ou d'articles usuels associés aux usages non industriels – véhicules, outils, mobilier, etc. – peut également être considérée comme un usage commercial);
- Activité d'entreposage général, de réparation et d'entretien de machinerie, d'équipement et de véhicule (l'entretien et la réparation de pièces d'équipement ou d'articles usuels associés aux usages non industriels – véhicules, outils, mobilier, etc. – peut également être considérée comme un usage commercial);
- Activité cinématographique (plateaux de tournage, fabrication de décors, etc.)
- Entrepreneur général et spécialisé.

Installation communautaire structurante
Établissement institutionnel, tel un hôpital, palais de justice, musée, cégep, université et tout autre établissement d'enseignement postsecondaire, ainsi que tout établissement culturel et récréotouristique, public ou privé, de desserte principalement régionale ou considéré d'intérêt métropolitain.

Installation communautaire de proximité
Établissement institutionnel, culturel ou récréotouristique, public ou privé, principalement de desserte locale et qui n'est pas considéré structurant ou d'intérêt métropolitain. Un hôtel de ville, un lieu de culte ainsi que les écoles primaires et secondaires font notamment partie de cette catégorie.

Installation d'élevage
Bâtiment d'élevage ou cour d'exercice dans lesquels sont élevés des animaux.

Installation de gestion des matières résiduelles
Tout équipement ou toute infrastructure assurant la gestion et le traitement temporaires ou définitifs des matières résiduelles, comprenant notamment :

- **Centre de tri**, lieu où s'effectuent le tri et le conditionnement des matières récupérées par la collecte sélective des matières recyclables en vue de leur mise en marché.
- **Dépôt de matériaux secs,** site utilisé pour le dépôt définitif de résidus issus principalement des activités de construction, de rénovation et de démolition, qui sont broyés ou déchiquetés, qui ne sont pas susceptibles de fermenter et qui ne contiennent pas de déchets dangereux.
- **Entreposage temporaire de résidus domestiques dangereux**, lieu d'entreposage sécuritaire et à l'abri des intempéries des résidus domestiques dangereux avant leur transport et leur traitement par une entreprise spécialisée dans ce domaine.
- **Poste de transbordement des déchets**, lieu permettant de transférer les chargements des camions de collecte des matières résiduelles dans des remorques en vue de transporter ces matières vers les lieux de traitement ou d'enfouissement.
- **Poste de transbordement des matériaux secs**, lieu d'entreposage des matériaux secs avant leur disposition définitive dans un dépôt de matériaux secs.

Installation de gestion des neiges usées
Tout équipement ou toute infrastructure assurant la gestion et le traitement définitifs des neiges usées après en avoir effectué le chargement et le transport.

Installation d'intérêt métropolitain
Toute installation de santé, d'éducation, sportive, culturelle et touristique de rayonnement métropolitain répondant aux critères suivants :

- **Installations de santé,** centres hospitaliers universitaires, centres affiliés universitaires, instituts universitaires et centres hospitaliers affiliés à des universités
- **Installations d'éducation,** établissements d'enseignement universitaire incluant leurs écoles affiliées, établissements d'enseignement collégial incluant les écoles spécialisées et les conservatoires.
- **Installations sportives, culturelles et touristiques**
  - **les équipements sportifs d'excellence** dotés d'une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
  - **les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés** dotés d'une capacité de 650 sièges et plus;
  - **les musées ou les centres d'exposition** d'une superficie de 1 000 m^2 et plus, excluant les salles de diffusion pluridisciplinaires associées;
  - **les parcs d'attractions** attirant un million de visiteurs et plus par année;
  - **les équipements de tourisme d'affaires** pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales de 5 000 m^2 et plus de superficie de plancher.

Installation sanitaire individuelle
Tout dispositif, privé ou public, servant à l'évacuation et à l'épuration des eaux sanitaires et composé d'au moins une conduite d'amenée, d'une fosse septique et d'un élément épurateur.

J, K, L

Lac
Étendue d'eau d'origine naturelle ou anthropique naturalisée, c'est-à-dire qui supporte une faune et une flore aquatiques. Les ouvrages de rétention sans liens directs avec un cours d'eau ne doivent pas être considérés comme un lac tant qu'ils sont utilisés à des fins de rétention, et ce, même s'ils ont été naturalisés.

Ligne des hautes eaux
Ligne qui délimite le littoral et la rive. Elle se situe à la ligne naturelle des hautes eaux, c'est-à-dire :

- À l'endroit où l'on passe d'une prédominance de plantes aquatiques à une prédominance de plantes terrestres, ou s'il n'y a pas de plantes aquatiques, à l'endroit où les plantes terrestres s'arrêtent en direction du plan d'eau.

  Les plantes considérées comme aquatiques sont les plantes hydrophytes incluant les plantes submergées, les plantes à feuilles flottantes, les plantes émergentes et les plantes herbacées et ligneuses émergées caractéristiques des marais et marécages ouverts sur des plans d'eau.
- Dans le cas où il y a un ouvrage de retenue des eaux, à la cote maximale d'exploitation de l'ouvrage hydraulique pour la partie du plan d'eau situé en amont;
- Dans le cas où il y a un mur de soutènement légalement érigé, à compter du haut de l'ouvrage.

À défaut de pouvoir déterminer la ligne des hautes eaux à partir des critères précédents, celle-ci peut être localisée, si l'information est disponible, à la limite des inondations de récurrence de deux ans, laquelle est considérée équivalente à la ligne établie selon les critères botaniques définis précédemment.

Littoral
Partie des lacs et cours d'eau qui s'étend à partir de la ligne des hautes eaux vers le centre du plan d'eau.

Lot intercalaire
Lot résiduel vacant ou construit (redéveloppement ponctuel) d'un secteur essentiellement construit, implanté le long d'une voie de circulation et desservi par les réseaux d'égout et d'aqueduc municipaux déjà existants au moment de l'entrée en vigueur des règlements d'urbanisme de concordance d'une ville liée.

M, N, O

Maison d'habitation
Pour la détermination des distances séparatrices, résidence d'une superficie d'au moins 21 m² qui n'appartient pas au propriétaire ou à l'exploitant des installations d'élevage en cause ni à un actionnaire ou dirigeant qui est propriétaire ou exploitant de ces installations.

Matériaux adéquats et propres
Sol exempt de déchets ou de matières résiduelles susceptibles d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement et dont les concentrations en contaminants respectent le critère d'usage convenu.

Ouvrage
Tout travail ou assemblage de matériaux relatif à l'aménagement, à l'amélioration ou à la modification du sol d'un terrain.

P, Q, R

Périmètre d'urbanisation
Limite prévue de l'extension future de l'habitat humain. Dans l'agglomération de Longueuil, il correspond au périmètre métropolitain identifié au PMAD, soit aux limites de la zone agricole telles qu'identifiées et décrites par les différents décrets gouvernementaux et les avis d'inclusion et d'exclusion enregistrés au Bureau de la publicité des droits. Les inclusions agricoles doivent être considérées comme étant situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de l'agglomération[1].

Peuplement
Population d'arbres sur une propriété dont les caractéristiques sont homogènes.

Plaine inondable
Correspond à l'espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crue. Elle correspond à l'étendue géographique des secteurs inondés dont les limites sont précisées par l'un des moyens suivants :

- une carte approuvée dans le cadre d'une convention conclue entre les gouvernements du Québec et du Canada relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation;
- une carte publiée par le gouvernement du Québec;
- une carte intégrée au Schéma, à un règlement de contrôle intérimaire ou à un règlement d'urbanisme d'une municipalité;
- les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, établies par le gouvernement du Québec;
- les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, auxquelles il est fait référence au Schéma, à un règlement de contrôle intérimaire ou un règlement d'urbanisme d'une municipalité.

S'il survient un conflit dans l'application de différents moyens, et qu'ils sont tous susceptibles de régir une situation donnée selon le droit applicable, la plus récente carte ou la plus récente cote d'inondation, selon le cas, dont la valeur est reconnue par le MDDELCC, devrait servir à délimiter l'étendue de la plaine inondable.

[1] Se référer à la carte 12 du PMAD afin de déterminer si une inclusion agricole est à l'extérieur du périmètre métropolitain.

Regroupement commercial à rayonnement suprarégional
Regroupement de commerces de détail implantés dans un même secteur (un ou plusieurs lots), également désigné *Power Centre,* visant principalement, mais non exclusivement, par leur localisation et la densité d'activité commerciale et de services présente, une clientèle extérieure de l'agglomération. Un tel regroupement est souvent caractérisé par la présence de bâtiments commerciaux de très grande superficie, de vastes espaces de stationnement de surface et une dominante automobile.

Rive
Bande de terre qui borde les lacs et cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur de la rive à protéger se mesure horizontalement.

- La rive a un minimum de 10 m lorsque la pente est inférieure à 30 % ou supérieure à 30 % et présente un talus de moins de 5 m de hauteur.
- La rive a un minimum de 15 m lorsque la pente est continue et supérieure à 30 % ou supérieure à 30 % et présente un talus de plus de 5 m de hauteur.

S, T, U

Secteur à planifier
Pour l'application des dispositions relatives aux contraintes sonores, un secteur à planifier correspond à toute portion du territoire qui n'est pas un secteur en développement. ***CA-2019-294, art. 2, par. 21°***

Secteur développement
Pour l'application des dispositions relatives aux contraintes sonores, un secteur en développement correspond à une portion du territoire desservie par les infrastructures publiques d'égout, d'aqueduc et de voirie existantes à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance. Est également considérée comme un secteur en développement, une portion du territoire dont ces infrastructures ne sont pas en place mais qu'est en vigueur, à cette date, un règlement ou une entente relative aux travaux municipaux visant leur établissement.
CA-2018-286, art. 2, par. 21°

Terrain
Lot, partie de lot, groupe de lots ou de parties de lots contigus constituant une seule propriété.

Transport (déplacement) **actif** (utilitaire)
Mode de transport autre que la voiture individuelle, mais nécessitant un effort tel la marche, le vélo, le patin à roues alignées, la planche à roulettes et la trottinette. Les quadriporteurs et autres véhicules similaires sont également considérés comme tel.

Transport collectif
Ensemble des modes de transport autres que la voiture individuelle et le transport actif, tel que le métro, l'autobus, le train, le tramway, le REM, le véhicule partagé (covoiturage), le taxi et le taxi collectif (taxibus). Les véhicules en copropriétés sont également considérés comme tel. ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° h)***

Transport en commun
Mode de transport qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes sur un même trajet, tel que le métro, l'autobus, le train de banlieue, le tramway ou le REM ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° h)***

Unité d'élevage
Installation d'élevage ou, lorsqu'il y en a plus d'une, ensemble des installations d'élevage dont un point du périmètre de l'une est à moins de 150 m de la prochaine et, le cas échéant, de tout ouvrage d'entreposage (engrais de ferme) et des animaux qui s'y trouvent.

Usage sensible
Est considéré un usage sensible, une installation qui suit :

a) tout bâtiment résidentiel incluant, de façon non limitative, les habitations unifamiliales, les logements locatifs ou en copropriété, les résidences pour personnes âgées, etc.;

b) tout centre de santé et de services sociaux offrant de l'hébergement ou de l'hospitalisation, en excluant les cliniques et centres ambulatoires;

c) tout lieu d'enseignement préscolaire, primaire, secondaire, collégial et universitaire;

d) tout type de garderie;

e) toute aire extérieure habitable;

f) toute aire extérieure récréative ou de loisir nécessitant un climat sonore réduit pour une clientèle généralement passive et présente sur les lieux pendant une certaine période de temps, tels une aire de jeux libres ou de détente, une aire de jeux pour enfants, une piscine, une plage ou un camping.

CA-2019-294, art. 1, par. 22°

Utilité publique
Équipement ou infrastructure associé à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel ainsi qu'aux réseaux d'égout et d'aqueduc.

V, W, X, Y, Z

Ville liée
L'une des cinq villes composant l'agglomération de Longueuil, soit Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert. Lorsque le contexte s'y prête, ce terme inclut également les arrondissements de la Ville de Longueuil (Greenfield Park, Saint-Hubert et Vieux-Longueuil).

Zone de faible courant
Correspond à la partie de la plaine inondable, au-delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 100 ans (20-100 ans).

Zone de grand courant
Correspond à la partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de 20 ans (0-20 ans).

5.2
CONCORDANCE AVEC LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

5.9 La présente section précise les éléments des grandes orientations d'aménagement du territoire et du concept d'organisation spatiale devant se retrouver aux différents outils et règlements d'urbanisme et de planification des villes liées pour fins de concordance.

5.2.1
ORIENTATION 1
UNE AGGLOMÉRATION QUI APPUIE SON DÉVELOPPEMENT SUR SES ACQUIS

5.2.1.1 OBJECTIF 1
Définir et compléter les réseaux urbains

5.10 Les villes liées **doivent** :

- **identifier** le réseau routier métropolitain ainsi que les réseaux artériels métropolitain et d'agglomération structurants illustrés à la carte 7 et **prendre** les mesures nécessaires afin d'assurer leur réalisation, continuité et efficacité;
- **assurer**, lors de la planification des nouveaux tronçons à réaliser ou lors des travaux de réfection ou de réaménagement des tronçons existants des réseaux routiers et artériels structurants, le maintien de leur capacité et de leur rôle (en ce qui concerne le déplacement des personnes et des marchandises dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale;
- **exiger**, préalablement à la réalisation de tout projet de développement ou redéveloppement (optimisation) pouvant avoir un impact sur les réseaux routiers structurants, une étude de circulation précisant les impacts anticipés d'un tel projet sur ces réseaux et proposant des mesures de mitigation visant à assurer le maintien de leur rôle dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale;
- **identifier** les axes et points d'accès au transport en commun métropolitain et d'agglomération structurant, incluant les nœuds de correspondance d'agglomération, ainsi que les axes de rabattement d'autobus illustrés à la carte 9 et **prendre** les mesures nécessaires (aménagement des tronçons manquants, études de circulation pour les projets structurants, partage de l'emprise, etc.) afin d'assurer une meilleure efficacité;
- **identifier** les tronçons et les composantes des réseaux routiers et de transport en commun métropolitain et d'agglomération à compléter ou à corriger ainsi que les points et secteurs de congestion à améliorer tels qu'illustrés à la carte 10;
- **déterminer** les réseaux cyclables métropolitains et de déplacement actif structurants d'agglomération illustrés à la carte 11 et contribuer à les compléter sur leur territoire respectif.

5.11 Le Schéma **invite** également les villes liées **à assurer** la concordance et la continuité de leur Plan de camionnage avec ceux des villes limitrophes, et ce, prioritairement aux points de connexion.

5.2.1.2 OBJECTIF 2

Assurer l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées

5.12 Aucun élément de concordance particulier n'est exigé pour cet objectif.

5.2.1.3 OBJECTIF 3

Protéger et mettre en valeur les composantes patrimoniale, archéologique et paysagère

5.13 En matière de composantes patrimoniales, archéologiques et paysagères, les villes liées **doivent** :

- **reconnaître** les ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain identifiés au tableau 22 et **prévoir** des mesures de protection adéquates pour les préserver;
- **préciser** les exigences réglementaires applicables aux biens patrimoniaux classés et cités présentés au tableau 23 afin d'assurer leur protection, leur conservation et leur mise en valeur, et ce, en conformité avec les lois et règlements applicables;
- **identifier**, en plus des sites archéologiques reconnus présentés au tableau 24, l'ensemble des sites potentiels répertoriés dans les diverses études mentionnées au moyen de mise en œuvre 3.1.3.3. Pour en garantir la sauvegarde, la ressource archéologique **doit** être prise en compte lors de travaux nécessitant une excavation sur un terrain susceptible de receler un site archéologique connu ou potentiel. L'évaluation du projet et l'émission du permis ou certificat **doivent être faite en fonction** de l'une de ces situations :
  a) **terrain d'un propriétaire institutionnel ou municipal : exiger** et **assurer** une surveillance ou un inventaire archéologique selon le potentiel identifié par les études archéologiques, les travaux à réaliser et le programme d'interventions;
  b) **terrain d'un particulier : recommander** une surveillance ou un inventaire archéologique selon le potentiel identifié par les études archéologiques, les travaux à réaliser et le programme d'interventions;
- **intégrer** les grandes composantes du paysage métropolitain identifiées au moyen de mise en œuvre 3.1.3.4 en tenant compte des critères suivants : l'échelle des paysages, les valeurs esthétiques, patrimoniales et historiques, les paysages typiques et singuliers, et l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt. Pour assurer la protection des principaux éléments structurants de ces paysages d'intérêt métropolitains, les villes liées **doivent** minimalement :
  - **reconnaître** leurs valeurs identitaires, leurs avantages socioéconomiques et leur contribution à la biodiversité;
  - **respecter** leurs éléments structurants;
  - **maintenir** l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitains;
- **identifier** les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès offrant des vues vers les différentes composantes paysagères et les points de vue exceptionnels illustrés à la carte 20 et **assurer** leur protection et leur mise en valeur. Dans l'objectif de préserver et de mettre en valeur le paysage emblématique du corridor fluvial du Saint-Laurent et de certains axes du réseau routier supérieur, la réglementation d'urbanisme des villes liées concernées **doit interdire** l'implantation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier en bordure :
  - de la R-132, et ce, minimalement au sud de l'A-20 et du côté de la rive;
  - du boulevard Taschereau, et ce, minimalement au sud du boulevard La Fayette, sauf aux intersections de l'A-10 et de la R-116.

5.14 Le Schéma **invite** les villes liées **à s'inspirer** des interventions à privilégier pour assurer la protection et la mise en valeur des différents paysages d'intérêt énoncées au moyen de mise en œuvre 3.1.3.4.

5.15 En matière de mise en valeur des vitrines autoroutières, les villes liées **doivent** prévoir des orientations, objectifs et critères d'aménagement ainsi qu'un cadre normatif minimal encadrant les constructions (nouvelles, rénovations et agrandissements) et aménagements à des fins économiques (commerces, services, industries, etc.) implantés sur un lot en bordure des autoroutes A-10, A-20 et A-30, des routes R-112, R-116, R-132 et R-134, de leurs voies de service ou d'une voie de circulation parallèle à ces routes et autoroutes (sites directement visibles depuis ces axes autoroutiers et routiers). Les bâtiments agricoles intégrant un volet commercial (vente directe, transformation, etc.) implantées en bordure de ces voies de circulation **doivent également** être assujetties à ces dispositions.

5.16 Pour ce, les objectifs et critères d'aménagement ainsi que le cadre normatif minimal applicables aux corridors routiers et autoroutiers cités précédemment **doivent** notamment :

- **assurer** une architecture et une implantation des bâtiments principaux et secondaires permettant un encadrement du corridor et la mise en place d'un paysage de qualité;
- **assurer** une dissimulation des aires et des quais de chargement/déchargement visibles depuis le corridor;
- **interdire** l'entreposage en façade du corridor et assurer la dissimulation des aires d'entreposage extérieures depuis ce dernier;
- **réduire** l'impact visuel des stationnements visibles depuis le corridor;
- **assurer** des aménagements paysagers de qualité dans les portions visibles des sites depuis le corridor;
- **contrôler** l'affichage visible depuis le corridor.

5.17 Dans le cas où un axe ou point d'accès au transport en commun structurant se trouve en bordure de l'un de ces corridors routiers ou autoroutiers, ces exigences **s'ajoutent** aux objectifs et critères d'aménagement minimaux demandés pour les planifications particulières intégrées aménagement/transport exigées à l'article 5.2.4.3.

5.2.1.4 OBJECTIF 4

Considérer les installations de services collectifs comme composantes des milieux de vie

5.18 Les villes liées **doivent identifier** les installations d'intérêt métropolitain présentes sur leur territoire. Les critères permettant de déterminer de telles installations sont précisés à l'index terminologique. Les villes liées **doivent prévoir** des règles d'implantation pour toute nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sports, telles qu'énoncées à l'article 5.3.5.

5.2.1.5 OBJECTIF 5

Mettre en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels de l'agglomération dans une perspective récréotouristique

5. 19 Les villes liées **doivent** :

- **prévoir** des mesures s'inspirant des actions suggérées au moyen de mise en œuvre 3.1.5.1 permettant d'assurer des liens cyclables continus vers les installations d'intérêt métropolitain et les principaux attraits naturels, récréatifs et culturels de leur territoire (et des municipalités voisines) afin de compléter le réseau de déplacement actif structurant de l'agglomération et de le rendre sécuritaire, accessible, durable et attrayant dans une perspective récréotouristique;
- **prévoir** des mesures s'inspirant des actions proposées au moyen de mise en œuvre 3.1.5.2, dont le projet « Développement riverain et espaces verts », afin de promouvoir et de mettre en valeur les berges et cours d'eau de leur territoire en favorisant leur accessibilité publique par divers aménagements notamment à des fins récréotouristiques;

- **intégrer** les projets d'envergure prévus à la Trame verte et bleue du Grand Montréal en tenant compte des critères énoncés au moyen de mise en œuvre 3.1.5.3. Elles **doivent** en outre **travailler** de concert avec la CMM pour la planification des éléments permettant la mise en valeur de ces grands projets métropolitains et tenir compte des pistes d'actions énoncées;
- **intégrer** les principaux éléments du concept récréotouristique illustrés à la carte 21 et **proposer** diverses actions afin d'assurer la promotion du développement récréotouristique de leur territoire et de celui de l'agglomération.

5. 20 De plus, le Schéma **invite** les villes liées à **promouvoir** et **mettre en valeur** les différents potentiels touristiques de leur territoire en fonction des axes de développement prioritaires afin que le tourisme prenne sa place dans l'environnement économique de leur territoire et de celui de l'agglomération.

5.2.1.6 OBJECTIF 6

Identifier le périmètre d'urbanisation

5.21 Les villes liées **doivent définir** le périmètre d'urbanisation de leur territoire en respectant celui illustré à la carte 22[1].

5.22 Toute modification du périmètre d'urbanisation métropolitain **doit faire** l'objet d'une autorisation de la CMM et de la CPTAQ ainsi que d'une modification du Schéma. Une telle demande **doit** être accompagnée d'un document justificatif comprenant minimalement les informations qui suivent :

- l'impact de la demande sur le territoire et les activités agricoles de la ville liée demanderesse et de l'agglomération, basé sur les critères énoncés à l'article 62 de la LPTAA;
- la démonstration de l'absence de disponibilité de terrains à développer et à redévelopper sur son territoire, dans l'agglomération de Longueuil et dans le Grand Montréal, tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans le secteur visé, avec les contraintes (d'insertion, techniques et de tenures) ainsi qu'avec l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification;
- la contribution du projet au respect et à l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du Schéma et du PMAD, notamment :
  - sa localisation à proximité des équipements, axes et points d'accès au transport en commun structurant actuels et projetés;
  - son accessibilité aux réseaux et infrastructures de transport routier existants et projetés;
  - la préservation des milieux naturels, bâtis et des paysages ;
- la continuité avec les zones urbaines existantes (pôles économiques) et les effets induits du projet sur les autres activités urbaines de l'agglomération (secteurs limitrophes et ensemble de l'agglomération);
- l'impact du projet sur les équipements et les infrastructures (réseau routier, transport en commun, aqueduc, égout, usine d'épuration et de traitement des eaux usées, etc.);
- le marché visé par le projet sur le territoire faisant l'objet de la demande;
- la recherche de sites de moindre impact sur l'agriculture;
- la nécessité de l'agrandissement d'une entreprise existante;
- la nécessité qu'une nouvelle entreprise soit localisée à proximité d'autres déjà existantes;
- la nécessité de disposer de terrains de grandes superficies;
- la nécessité d'établir des services et des équipements gouvernementaux afin de répondre aux besoins de la population;
- une résolution adoptée par le conseil municipal demandant la modification du périmètre d'urbanisation.

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

5.23 La demande sera déposée au Comité consultatif agricole (CCA) de l'agglomération de Longueuil, pour recommandation au conseil d'agglomération. Elle sera analysée et évaluée par le CCA en fonction des critères cités précédemment. De plus, pour assurer sa recevabilité par la CMM, l'agglomération de Longueuil devra notamment lui démontrer :

- la concordance des règlements d'urbanisme de l'ensemble des villes liées aux dispositions du Schéma, minimalement celles relatives au PMAD;
- la présence d'un plan de développement de la zone agricole adopté et en vigueur sur son territoire.

5.24 Comme le prévoit la LPTAA, toute demande de modification du périmètre d'urbanisation métropolitain devra faire l'objet d'une autorisation de la CPTAQ et d'une modification du PMAD avant toute modification du Schéma[1].

5.2.2
ORIENTATION 2
UNE AGGLOMÉRATION DONT L'AGRICULTURE EST MISE EN VALEUR DE FAÇON PRIORITAIRE, INNOVANTE, DURABLE ET SAINE

5.2.2.1 OBJECTIF 1
Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole

5.25 Les villes liées **doivent** :

- **déterminer** les limites de la zone agricole de leur territoire et y autoriser des usages afin d'assurer sa mise en valeur;
- **confirmer** le positionnement régional de protection et de mise en valeur de leur territoire agricole par une ou des orientations d'aménagement adaptées à leur contexte territorial respectif;
- **prévoir** une orientation priorisant la mise en valeur de la zone agricole à des fins d'agriculture et, de ce fait, y limitant l'implantation de nouvelles utilisations à des fins autres que l'agriculture;
- **identifier** les îlots déstructurés illustrés à la carte 24[2] et y autoriser et encourager la fonction résidentielle. *A contrario*, les règlements d'urbanisme **doivent interdire**, hors de ces îlots déstructurés, toute résidence non associée à une exploitation agricole ou non autorisée en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet.

[1] Un 1er projet de règlement modificateur pourrait être adopté en appui à la demande déposée à la CPTAQ (si requis). Cependant, le règlement final ne pourrait être adopté avant la réception des avis favorables de la CMM, de la CPTAQ ou de toute autre autorité compétente. Pour permettre à la CMM de donner un avis éclairé à la CPTAQ, il est demandé d'attendre son avis avant de débuter toute procédure auprès de la CPTAQ.

[2] Se référer à la délimitation officielle intégrée à la décision D359256 rendue le 15 octobre 2007 par la CPTAQ

5.2.2.2 OBJECTIF 2

Remettre en culture au moins 425 ha de terres agricoles en friche d'ici 2035, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée

5.26 Les villes liées **doivent** :

- **prévoir** une orientation encourageant et facilitant toute intervention visant la multifonctionnalité de l'agriculture, en priorisant cependant l'utilisation globale de leur zone agricole à des fins agricoles[1];
- **délimiter** la zone prioritaire d'aménagement agricole et ses sous-secteurs et **définir**, pour ces derniers, des orientations, objectifs, critères de revitalisation et outils réglementaires répondant aux problématiques, enjeux, objectifs et moyens de revitalisation proposés au PAAI;
- **prévoir** des actions afin de participer à la mise en œuvre du PDZA sur leur territoire.

5.27 Le Schéma **invite** également les villes liées à :

- **mettre en place** ou à **encourager** des actions (incubateurs, fiducies agricoles, promotion des terres disponibles, etc.) visant à faciliter l'accessibilité aux terres agricoles, à attirer les promoteurs d'une agriculture renouvelée et à assurer des conditions de viabilité et de rentabilité des projets agricoles;
- **poursuivre** le projet d'Éco-territoire21 afin de mettre en place une nouvelle agriculture plus écoresponsable, permettant ainsi d'assouplir les dispositions du REA et de remettre en culture les terres en attente de mise en valeur;
- **poursuivre** le remembrement de leurs terres morcelées et se doter d'une politique sur le remembrement agricole afin d'orienter stratégiquement leurs actions.

5.2.2.3 OBJECTIF 3

Encourager les pratiques agricoles réduisant les impacts sur les ressources eau et sol et sur la santé des citoyens

5.28 Les villes liées **doivent** :

- **intégrer** à leur réglementation d'urbanisme les dispositions relatives à l'application des distances séparatrices et au zonage de production;
- **prévoir** des orientations, objectifs et critères limitant l'implantation de fonctions non agricoles sensibles (générant des distances séparatrices) en zone agricole;
- **intégrer** à leur réglementation d'urbanisme les dispositions normatives encadrant le remblayage en zone agricole et **prévoir** des orientations, objectifs et critères d'aménagement promouvant la gestion des déblais urbains *in situ* ou, du moins, à l'extérieur de la zone agricole;
- **tenir compte**, lors de la planification de nouveaux secteurs urbains comportant des usages sensibles et jouxtant la zone agricole, des activités agricoles en place et de leurs nuisances associées (bruit, poussière, odeur, etc.) dans le but d'en réduire les effets indésirables, et ce, depuis la zone urbaine. Le principe qui veut que le développement urbain doive s'adapter aux activités agricoles existantes ou futures doit être appliqué;
- **assurer** le respect de l'intégrité de la bande riveraine minimale exigée.

5.2.2.4 OBJECTIF 4

Améliorer la qualité des paysages et du patrimoine bâti agricoles

5.29 Les villes liées **doivent prévoir**, et ce pour les voies de circulation identifiés au moyen de mise en œuvre 3.2.4.1, des orientations, objectifs et critères d'aménagement ainsi qu'un cadre réglementaire visant à :

[1] La protection et la mise en valeur d'écosystèmes d'intérêt peuvent être dominantes dans certaines portions de la zone agricole.

- **assurer** la mise en valeur du paysage agricole et une cohabitation harmonieuse entre les activités urbaines et périurbaines (à la zone de contact de deux territoires);
- **encadrer** les interventions et les aménagements limitrophes de ces voies de circulation afin d'assurer un cadre paysager de qualité;
- **assurer**, lors de l'approbation de projets urbains limitrophes de ces voies de circulation et de la zone agricole, le respect du caractère rural existant (ou futur) de la zone périurbaine.

5.30 Le long de ces voies de circulation, le cadre réglementaire proposé (zonage, PIIA, etc.) **doit assurer** :

- une implantation et une architecture tenant compte du caractère champêtre existant (ou futur) pour toute construction et rénovation des principaux bâtiments (incluant les grands bâtiments agricoles), quelle que soit leur vocation;
- des aménagements (stationnements, aménagements paysagers, etc.) de qualité, principalement pour les portions de l'exploitation agricole directement accessibles par le public ou visibles depuis ces voies de circulation;
- la dissimulation des aires d'entreposage;
- la mise en place d'éléments à caractère champêtre visant à améliorer la qualité des paysages (alignements d'arbres, clôtures d'allure champêtre, éléments architecturaux, etc.);
- un contrôle de l'affichage.

5.2.2.5 OBJECTIF 5

Encourager les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité

5.31 Les villes liées **doivent :**

- **prendre** les mesures nécessaires afin d'attirer les entreprises agricoles (structure d'accueil, disponibilité des terres municipales, réseau de marchés publics, etc.);
- **prévoir** à leur réglementation d'urbanisme des dispositions encourageant, le cas échéant, l'implantation de kiosques à la ferme ou l'émergence de toute autre activité visant la promotion de la zone agricole;
- **assurer** la promotion de l'offre agricole de leur territoire.

5.2.2.6 OBJECTIF 6

Encourager l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie

5.32 Les villes liées **doivent :**

- **définir, encadrer et encourager** l'agriculture urbaine sous ses diverses formes (potagers individuels, jardins communautaires ou collectifs, toits des bâtiments, etc.), mais en complémentarité avec l'agriculture pratiquée en zone agricole;
- **encadrer,** voire interdire, l'élevage d'animaux de ferme en milieu urbain.

5.2.2.7 OBJECTIF 7

Favoriser la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération

5.33 Les villes liées **doivent :**

- **intégrer** à l'offre touristique de l'agglomération les portions de leur territoire qui présentent une activité, un patrimoine et des paysages agricoles et qui sont traversées par le réseau touristique structurant de l'agglomération (Route verte, axes champêtres, etc.);
- **intégrer** à la Trame verte et bleue du Grand Montréal la zone agricole périurbaine ;
- **prévoir** des orientations, objectifs et critères d'aménagement visant à encourager les activités d'agrotourisme (kiosques à la ferme, visites à la ferme, tables champêtres, etc.), et ce, en respectant les orientations de mise en valeur préconisées pour la zone agricole.

5.2.3
ORIENTATION 3
UNE AGGLOMÉRATION DOTÉE D'UNE VISION ENVIRONNEMENTALE INTÉGRÉE ASSURANT UN ÉQUILIBRE ENTRE SON DÉVELOPPEMENT ET LA MISE EN VALEUR DE SES ÉCOSYSTÈMES

5.2.3.1 OBJECTIF 1

Protéger et mettre en valeur d'ici 2035 au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt

5.34 Les villes liées **doivent** :

- **intégrer**, à leur réglementation d'urbanisme, une identification et une caractérisation des milieux humides de 0,3 ha et plus basées sur les données illustrées à la carte 27 ou d'une caractérisation plus récente respectant minimalement les normes du guide intitulé *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional* du MDDELCC[1] [2];
- **intégrer**, à leur réglementation d'urbanisme, une identification des ensembles boisés de l'agglomération basée sur les données illustrées à la carte 28 ou d'une caractérisation plus récente respectant les principes de l'inventaire illustré à cette carte[3];
- **intégrer,** à leur réglementation d'urbanisme, la délimitation des bois et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt confirmé, des milieux à documenter et des milieux de conservation prioritaire illustrés à la carte 29[4];
- **prévoir** des orientations, des objectifs et des mesures de gestion, de protection et de mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains, des écosystèmes d'intérêt confirmé et des milieux à documenter illustrés à la carte 29;
- **intégrer**, lors de la modification du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels en application sur leur territoire ou lors de l'élaboration d'un nouveau Plan de ce type :
  - les éléments cités aux moyens de mise en œuvre 3.3.1.2 et 3.3.1.3 (cartes 27 et 28), incluant notamment les éléments du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005);

---

1 MDDELCC. Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional, juillet 2014.

2 La ville liée devra transmettre un rapport à la Ville de Longueuil (agglomération) indiquant les principales différences entre cette nouvelle caractérisation (ajouts, retraits et modifications de limites) et celle illustrée à la carte 27.

3 La ville liée devra transmettre un rapport à la Ville de Longueuil (agglomération) indiquant les principales différences entre cette nouvelle caractérisation (ajouts, retraits et modifications de limites) et celle illustrée à la carte 28.

4 Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance. La délimitation des bois et corridors forestiers métropolitains ne peut être modifiée.

- les données sur les espèces menacées ou vulnérables, les bois et corridors forestiers métropolitains et les écosystèmes d'intérêt illustrés à la carte 29;
- les aires protégées inscrites aux différents registres ou toutes autres données découlant d'inventaires ou de caractérisations plus détaillés;
- les éléments et les notions de connectivité des écosystèmes d'intérêt;
- la démarche proposée dans le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides* du MDDELCC[1].

5.35 Le Schéma **invite** également les villes liées à **intégrer** à leurs règlements d'urbanisme et outils de planification tout écosystème d'intérêt d'échelle plus locale qui ne serait pas illustré à la carte 29 mais qui profite d'un certain statut de protection, de conservation ou de mise en valeur sur leur territoire.

5.2.3.2 OBJECTIF 2

S'adapter aux changements climatiques tout en améliorant la qualité environnementale de l'agglomération

5.36 Les villes liées **doivent** :

- **intégrer** le concept de foresterie urbaine et des objectifs, critères et autres dispositions normatives portant sur l'aménagement paysager des domaines publics et privés et le maintien du couvert forestier en place dans les secteurs établis et en développement;
- **adapter** leur réglementation d'urbanisme à la lutte aux îlots de chaleur urbains en intégrant notamment les notions d'albédo, de végétalisation des sites ou d'aménagements plus perméables;
- **mettre en place** des dispositions réglementaires visant l'amélioration de la qualité l'air, telles celles encadrant la marche au ralenti des véhicules ou l'installation et l'utilisation d'appareils de chauffage au bois dans les milieux de vie. Le Schéma **invite** même les villes liées à interdire, sauf en zone agricole ou pour certaines occasions exceptionnelles, la combustion extérieure du bois ainsi que l'installation et l'utilisation de foyers extérieurs au bois;
- **mettre en place** des dispositions réglementaires visant à réduire la pollution lumineuse.

5.37 Le Schéma **invite** également les villes liées à **porter** une attention particulière à la problématique de la qualité de l'air à proximité des corridors structurants de transport lors de la répartition des usages sensibles sur leur territoire.

5.2.3.3 OBJECTIF 3

Protéger et mettre en valeur les rives, le littoral et les plaines inondables

5.38 Les villes liées **doivent** :

- **délimiter** les plaines inondables de leur territoire;
- **assurer** le respect des dispositions minimales relatives aux rives, au littoral et aux plaines inondables;
- **assurer** une propriété et une accessibilité publiques des rives du fleuve Saint-Laurent lors de l'approbation de nouveaux projets de développement ou d'opération cadastrale importante[2].

5.39 Le Schéma **invite** les villes liées, lors de la planification de projets de développement ou d'opérations cadastrales en bordure des autres plans et cours d'eau structurants du territoire à **prioriser** une propriété publique de leurs rives ou, du moins, à **assurer une accessibilité publique** adéquate à ces dernières. Lorsque possible, les points

1 MDDELCC'. Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides, juillet 2008

2 Les lots résidentiels individuels privés existants au 12 juillet 2014 n'ont pas à être assujettis à cette disposition, et ce, même s'ils font l'objet d'une subdivision cadastrale subséquente à cette date.

d'accès doivent être en nombre suffisant et de superficie adéquate pour permettre les activités nautiques, le tout en respectant la capacité de support du milieu.

5.2.3.4 OBJECTIF 4

Assurer la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle des écosystèmes

5.40 Les villes liées **doivent** :

- **assurer** un suivi des cours d'eau, en portant une attention particulière à l'état de la qualité de l'eau, de la rive, de l'érosion des berges, des ponceaux et des autres infrastructures anthropiques;
- **assurer** la mise en œuvre d'actions adéquates afin d'assurer le libre écoulement des eaux dans les cours d'eau (suivi et remplacement des ponceaux, implantation et aménagement des bandes riveraines, réaménagement de méandres, notamment), tout en priorisant celles visant le ruisseau Massé et ses tributaires;
- **encourager** la renaturalisation de la rive et, en zone agricole, l'implantation de haies brise-vent et de systèmes agroforestiers riverains;
- **assurer** un suivi des branchements privés afin d'éviter que les eaux pluviales privées soient directement orientées vers les conduites unitaires ou dans le mauvais conduit, dans le cas d'un réseau séparatif;
- **continuer** l'identification des installations sanitaires individuelles, d'assurer un suivi de leur état et d'exiger, le cas échéant, leur mise aux normes. Puisqu'une installation sanitaire déficiente peut contaminer un plan ou cours d'eau, la priorité doit être accordée aux installations sanitaires individuelles situées à 100 m ou moins d'un milieu humide ou d'un plan et cours d'eau;
- **introduire** des dispositions relatives à la gestion durable des eaux de ruissellement afin de réduire l'apport d'eau de pluie dans les réseaux d'évacuation publics et les cours d'eau;
- **mettre en place** les mesures nécessaires afin de réduire, voire interdire, l'utilisation d'engrais et de pesticides sur leurs propriétés, de sensibiliser la population sur les impacts négatifs de ces produits sur l'environnement et de promouvoir des solutions de rechange écoresponsables;
- **mettre en place** des mesures d'économie d'eau potable dans les projets de construction et d'aménagement;

5.41 Le Schéma **invite** également les villes liées, qui ne l'ont pas déjà fait, à **adhérer** à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voirie.

5.2.3.5 OBJECTIF 5

Assurer une gestion optimale des matières résiduelles et des neiges usées

5.42 Les villes liées **doivent** :

- **contribuer** à la mise en œuvre du PDGMR en prévoyant notamment des orientations, objectifs et affectations du sol permettant l'implantation, l'intégration et les opérations des installations et équipements de gestion des matières résiduelles, ainsi que des normes favorisant et contrôlant l'intégration d'installations et d'équipements adéquats de collecte domestique des matières résiduelles dans les bâtiments, sur les terrains et dans les emprises;
- **développer** de nouvelles techniques de gestion plus efficaces et abordables pour le traitement des neiges usées;
- **élaborer**, avant l'ouverture d'un nouveau site de gestion des neiges usées, un Plan directeur de gestion des neiges usées visant à :
  - déterminer les besoins actuels et futurs de la municipalité;
  - actualiser les méthodes de chargement et de gestion des neiges usées pour notamment réduire les émissions de GES et l'empreinte des sites;

- évaluer d'autres options plus durables;
- identifier, le cas échéant, les sites urbains près des axes routiers structurants pour l'implantation de tout nouveau site de dépôt et de gestion des neiges usées.

5.2.4
ORIENTATION 4
UNE AGGLOMÉRATION DONT LA CROISSANCE S'ARTICULE PRIORITAIREMENT AUTOUR DE SES AXES ET POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

5.2.4.1 OBJECTIF 1
À l'échelle de l'agglomération, assurer une desserte optimale du territoire en transport en commun structurant

5.43 Les villes liées **doivent** :

- **déterminer** les axes de déplacement en transport en commun structurant devant faire l'objet d'interventions visant à accroître l'offre de service et la qualité des réseaux;
- **déterminer** les nœuds de correspondance d'agglomération, lorsqu'ils seront définis, et prendre les mesures nécessaires (espace requis, intégration dans la planification territoriale, etc.) pour assurer leur implantation;
- **déterminer**, sur leur territoire respectif, un réseau de mobilité active favorisant l'intermodalité avec le réseau de transport en commun, du moins avec le réseau structurant.

5.44 Le Schéma **invite** également les villes liées à :

- **collaborer** avec le RTL, dans le cadre de la poursuite de sa politique d'amélioration de ses services intra-agglomération, notamment en révisant, au besoin, l'aménagement des corridors routiers afin d'améliorer le partage de la chaussée au profit du transport en commun;
- **collaborer** avec les Autorité organisatrice de transport (AOT) afin de déterminer les besoins de leur territoire respectif en matière de transport en commun, d'assurer l'arrimage des services offerts à la clientèle et de permettre la modernisation et le développement du réseau de transport en commun métropolitain.

5.2.4.2 OBJECTIF 2
Assurer une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en commun en déplacement actif

5.45 Dans l'attente de la réalisation du guide de normes proposé au moyen de mise en œuvre 3.4.2.2, quelques actions peuvent être prises afin d'assurer l'intégration des transports collectif et actif dans les nouveaux projets de développement et redéveloppement (optimisation). Pour ce, le Schéma **demande** aux villes liées **d'intégrer** à leur réglementation d'urbanisme des orientations, principes et critères d'aménagement inspirés des éléments suivants :

- **planifier** les nouveaux secteurs en tenant compte des possibilités de raccordement au réseau de transport en commun existant;
- **planifier** une hiérarchie des réseaux de déplacement actif intégrée aux secteurs avoisinants, aux points d'accès au transport en commun et desservant les principaux générateurs de déplacement du secteur et du territoire;

- **implanter** les équipements communautaires nécessitant un accès aux transports en commun et actif, tels les écoles, les centres récréatifs et les résidences pour personnes âgées, à proximité des circuits existants ou projetés;
- **assurer** une trame de rues, un lotissement et un partage de l'emprise priorisant les transports en commun et actif;
- **respecter** les normes de conception des voies de circulation où le passage des autobus est prévu.

5.2.4.3 OBJECTIF 3

Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant

5.46 Les villes liées **doivent** :

- **identifier** à leur plan d'urbanisme et aux planifications intégrées aménagement/transport à élaborer, les sites de développement et de redéveloppement (optimisation) de 0,1 ha et plus[1] situés à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain ainsi que ceux qui sont limitrophes aux axes de transport en commun d'agglomération et **établir,** pour ces derniers, leur priorité de développement ou de redéveloppement (optimisation);
- **identifier** les axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant apparaissant à la carte 9 ainsi que leurs aires d'influence (carte 31). Les axes et points d'accès au transport en commun d'agglomération doivent également être identifiés, sans aire d'influence cependant. Le tracé de ces axes et la localisation de ces points d'accès pourront être ajustés, en respect des principes-clés de la carte 9, afin de tenir compte notamment du contexte local ou d'une modification (ajustement) de tracé ou de localisation d'un point d'accès par les autorités compétentes. Toute autre modification plus substantielle au tracé d'un axe ou à la localisation d'un point d'accès identifié à cette carte nécessitera une modification du Schéma.

  L'aire d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant varie en fonction du type d'infrastructure ou d'équipement :

  - celle d'un point d'accès à une infrastructure lourde, tels que le métro, le REM et le train de banlieue, doit avoir un rayon minimal de 1 000 m centré sur le point d'accès (centre des quais ou de la station);

    CA-2018-283, art. 1, par. 33° i)
  - celle d'un stationnement incitatif pour autobus doit avoir un rayon minimal de 500 m centré sur le point d'accès (arrêt d'autobus);
  - celle d'un axe (tunnel) du métro doit avoir une largeur minimale de 2 000 m centrée sur l'axe de transport;
  - celle d'un axe d'autobus, de tramway et de SRB doit avoir une largeur minimale de 1 000 m centrée sur l'axe de transport.

  La délimitation d'une aire d'influence pourra être ajustée, en respectant les principes-clés de la carte 31, sans toutefois être inférieure au rayon prévu au Schéma, afin de tenir compte notamment du contexte local.
- **prévoir** à leur plan d'urbanisme, et ce, pour chacune de ces aires d'influence, une planification particulière intégrée aménagement/transport[2] [3], tels un concept général d'organisation spatiale, un PPU, un PAE ou tout autre outil de planification, sauf le PIIA. Ces planifications particulières **doivent viser** à :
  - **assurer** l'intégration du point d'accès au milieu environnant tout en encourageant sa visibilité et son accessibilité;
  - **moduler** la densité d'occupation du sol à l'intérieur de l'aire d'influence de manière à promouvoir les principes de la ville compacte et durable, à assurer une gradation de cette densité à partir du point d'accès

---

1 Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 n'ont pas à être identifiés.

2 Aucune planification particulière intégrée aménagement/transport n'est exigée pour le corridor du train de banlieue vers Richelieu tant que les autorités compétentes n'auront pas confirmé le début du processus menant à sa réalisation. Un corridor de 2 000 m est illustré à titre indicatif mais ce dernier sera remplacé, le moment venu, par un ou des points d'accès, le cas échéant.

3 Aucune planification particulière intégrée aménagement/transport n'est exigée pour le corridor correspondant à l'axe de transport métropolitain structurant de l'A-10. Seules les aires d'influence des points d'accès de cet axe illustrées à la carte 31 doivent faire l'objet de telles planifications.

et de manière à maximiser son développement, tout en tenant compte de ses particularités (patrimoine, paysages, milieux naturels, typologies et densités en place, infrastructures, services, etc.);

- **favoriser** une mixité et une intégration, tant horizontale et verticale, des fonctions autorisées afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique et de qualité;
- **favoriser** la construction d'une gamme diversifiée de logements (tenures et typologies) afin de répondre aux besoins des différents types de ménages et d'intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie de quartier;
- **faciliter** l'accès au point d'accès au transport en commun métropolitain structurant en accordant une priorité aux déplacements actifs à l'intérieur du quartier et leur leurs connectivités aux réseaux limitrophes;
- **faciliter** les déplacements actifs et l'accessibilité universelle par un aménagement qui assure la sécurité et le confort;
- **favoriser** une trame de rues, des aménagements publics et un lotissement à l'échelle du piéton;
- **assurer** une gestion de l'offre en stationnements hors rue priorisant les transports en commun et actif, privilégiant d'autres formes de stationnement que celui en surface, encourageant un partage des stationnements en fonction des périodes d'achalandage et promouvant le stationnement sur rue;
- **considérer** la localisation des stationnements incitatifs afin d'éviter une sous-utilisation des terrains stratégiques et de minimiser leurs impacts sur la mise en valeur du quartier;
- **favoriser** un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu;
- **favoriser** une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et de créer un environnement convivial pour les déplacements actifs;
- **promouvoir** un caractère architectural et un environnement distinctifs et conviviaux en matière d'implantation et d'architecture des bâtiments, d'interaction du cadre bâti avec les espaces publics, d'aménagements, d'identité du lieu, etc.;
- **encourager** des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie dans ces milieux de vie, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, une gestion écoresponsable des eaux de ruissellement, etc.

- **promouvoir** la plus-value des quartiers TOD comme milieu de vie et prendre les mesures nécessaires afin d'assurer leur implantation, du moins dans les secteurs devant faire l'objet d'une planification intégrée aménagement/transport;

- **intégrer** à leur plan d'urbanisme et autres règlements d'urbanisme les seuils minimaux de densité résidentielle précisés au tableau 32 ainsi que des objectifs et des moyens de mise en œuvre visant l'application de ces derniers (voir également la section 5.3.4.). La densité proposée pour un secteur[1] donné ne doit en aucun temps avoir comme conséquence une baisse de la densité observée pour ce même secteur au moment de l'entrée en vigueur du présent Schéma. Les précisions suivantes **doivent** être prises en considération :
  - Pour la gare de Saint-Bruno-de-Montarville, aucune densité n'est exigée pour les secteurs non résidentiels situés dans son aire d'influence.
  - La ligne de train de banlieue vers Richelieu n'étant pas encore annoncée, le seuil minimal de densité résidentielle précisé au tableau 32 pour l'aire d'influence de cet axe n'a pas à être appliqué. La Ville de Longueuil peut donc y prévoir les seuils minimaux définis hors de cette dernière. Pour fins d'optimisation du territoire advenant la mise en place d'un tel service, le Schéma l'**invite** cependant à y appliquer immédiatement un seuil minimal de densité résidentielle brute de 40 log./ha.
  - Pour l'aire d'influence de l'axe de transport en commun métropolitain structurant de l'A-10, le seuil minimum de densité résidentielle brute à appliquer est de 35 log./ha.[2]

[1] Un secteur correspond à une aire d'influence d'un axe ou d'un point d'accès au transport en commun structurant ou à tout territoire extérieur à ces aires d'influence mais délimité par ces dernières.

[2] Puisqu'aucun autre arrêt n'est prévu pour le moment le long de cet axe, des seuils de densité plus élevés n'ont pas à être appliqués pour l'instant à l'intérieur de son aire d'influence. Toutefois, advenant l'ajout de points d'accès le long de cet axe, de nouveaux seuils minimaux, définis suite à une modification du Schéma, devront s'appliquer dans les aires d'influence de ces derniers.

- Pour les axes de transport en commun métropolitain structurant dont les points d'accès ne sont pas identifiés à la carte 31, les villes liées pourront spatialiser leurs points d'accès lors de l'élaboration des planifications particulières intégrées aménagement/transport exigées et y proposer des seuils de densité.
- Une modulation des seuils de densité résidentielle à l'intérieur de l'aire d'influence d'un axe et point d'accès au transport en commun métropolitain structurant est possible, pourvu que le seuil minimal global exigé pour cette dernière soit respecté.
- Pour les axes et points d'accès au transport en commun d'agglomération, et ce même si des seuils minimaux différents ne sont pas exigés, le Schéma **invite** les villes liées à optimiser leur développement en proposant une densité plus élevée mais en respectant la capacité de support du milieu.

Même s'il ne définit pas pour le moment des seuils minimaux d'emplois ou mixtes, le Schéma **invite** malgré tout les villes liées à favoriser, lors de la planification particulière des aires d'influence des points d'accès et axes métropolitain de transport en commun structurant, l'établissement d'entreprises, de commerces et de services à fort taux d'emplois ou de grands générateurs de déplacements;

- **assurer** la mise en place d'investissements publics et d'incitatifs encourageant l'émergence de projets TOD.

5.2.4.4 OBJECTIF 4

Diriger les activités à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les points d'accès au transport en commun structurant

5.47 Les villes liées **doivent :**

- **proposer** des mesures visant à encourager la localisation des entreprises à forte densité d'emplois (fonctions institutionnelles et de bureaux, recherche et développement plutôt que des activités reliées à l'entreposage ou à la logistique, par exemple) à proximité des points d'accès au transport en commun structurant;
- **exiger** la localisation de toute nouvelle installation d'intérêt métropolitain à moins de 1 000 m d'un point d'accès au transport en commun métropolitain.

5.48 Le Schéma **invite** également les villes liées **à orienter** tout nouveau projet structurant en matière de services collectifs à proximité des points d'accès au transport en commun du territoire.

5.2.5 ORIENTATION 5

UNE AGGLOMÉRATION QUI CONSOLIDE SON TERRITOIRE

5.2.5.1 OBJECTIF 1

Optimiser l'occupation du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant

5.49 Les villes liées **doivent** :

- **identifier**, en complémentarité avec le moyen de mise en œuvre 3.4.3.1, les sites de développement et de redéveloppement (optimisation) de 0,1 ha et plus[1] situés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant et établir leur priorité de développement ou de redéveloppement (optimisation);
- **identifier** parmi ces sites, ceux présentant un potentiel d'optimisation et desservi par le transport en commun non structurant (local) et **repenser** leur planification, par l'outil de leur choix, afin d'y encourager une plus grande mixité de fonctions et des densités accrues en matière de logements ou d'emplois, le tout en respectant la capacité de support du milieu;

[1] Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 n'ont pas à être identifiés.

- **prévoir** au plan d'urbanisme au moins un objectif priorisant la croissance du développement vers les sites desservis (infrastructures municipales) ou en périphérie de ces derniers ainsi que la valorisation du redéveloppement sur leur territoire;
- **identifier** les institutions et équipements communautaires majeurs (desserte locale, régionale et métropolitaine) ainsi que les artères commerciales et les pôles commerciaux de leur territoire situés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant et préciser, le cas échéant, ceux qui sont d'intérêt métropolitain. Dans un double objectif d'aménagement et de mobilité durables, ces éléments **doivent** être au cœur des nouveaux milieux de vie proposés hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant;
- **intégrer** à leur plan d'urbanisme et autres règlements d'urbanisme les seuils minimaux précisés au tableau 33 ainsi que des objectifs et des moyens de mise en œuvre visant l'application de ces derniers. La densité proposée pour un secteur[1] donné ne doit en aucun temps avoir comme conséquence une baisse de la densité observée pour ce même secteur au moment de l'entrée en vigueur du présent Schéma.

  Pour les axes et points d'accès au transport en commun d'agglomération, et ce même si des seuils minimaux différents ne sont pas exigés, le Schéma **invite** les villes liées **à optimiser** le développement de ces secteurs en proposant des seuils de densité plus élevés mais en respectant la capacité d'accueil (intégration) du milieu.

  Même s'il ne définit pas pour le moment des seuils minimaux d'emplois ou mixtes, le Schéma **invite** malgré tout les villes liées à favoriser, lors de la planification de ces aires d'influence ou lors de l'identification des usages à y autoriser, l'établissement d'entreprises, de commerces et de services à fort taux d'emplois ou de grands générateurs de déplacements.

5.2.5.2 OBJECTIF 2

Assurer l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants

5.50 Les villes liées **doivent** :

- **identifier** les secteurs dévitalisés ainsi que les sites structurants à requalifier de leur territoire et **prévoir** une stratégie de mise en valeur de ces derniers;
- **intégrer** des critères relatifs au calcul des densités minimales ainsi que, le cas échéant, les mesures d'exception possibles, le tout en respect des dispositions de la section 5.3.4 du présent document complémentaire;
- **prendre** des mesures adéquates pour maintenir en bon état les logements.

5.51 Le Schéma **invite** les villes liées à :

- **définir** et **à intégrer** à leurs règlements d'urbanisme et outils de planification des orientations, objectifs et critères d'aménagement assurant, dans le respect des seuils minimaux exigés et des différents critères et objectifs d'aménagement décrits à cette orientation, une intégration harmonieuse des nouveaux projets aux milieux récepteurs;
- **élaborer,** pour les projets de développement et de redéveloppement (optimisation) implantés dans les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain et d'agglomération structurant, des principes d'intégration de ces projets aux milieux de vie récepteurs ainsi qu'une démarche assurant leur acceptation par la population en place;
- **proposer** des mesures visant notamment à favoriser la revitalisation des quartiers anciens désuets, à maintenir en bon état les logements de leur territoire et à requalifier les sites nécessitant une nouvelle vocation.

[1] Un secteur correspond à une aire d'influence d'un axe ou d'un point d'accès au transport en commun structurant ou à tout territoire extérieur à ces aires d'influence mais délimité par ces dernières.

5.2.5.3 OBJECTIF 3

Concevoir des milieux de vie inclusifs et répondant aux besoins de tous

5.52 Les villes liées **doivent amorcer** une réflexion quant à la mise en place de mécanismes favorisant la construction de logements sociaux et abordables sur leur territoire. Pour ce, elles **peuvent** notamment **s'inspirer** des actions proposées au moyen de mise en œuvre 3.5.3.2 et **prévoir**, ultimement, des mesures favorisant une offre adéquate en logement social et abordable sur leur territoire, tout en s'assurant de maintenir en bon état les logements existants.

5.53 De plus, le Schéma **invite** les villes liées **à s'inspirer** des actions proposées au moyen de mise en œuvre 3.5.3.1 et à **prévoir** des mesures favorisant la diversification de l'offre en logements locatifs et privés sur leur territoire, tout en s'assurant de la qualité des projets.

5.54 Le Schéma **invite** également les villes liées **à s'inspirer** des différentes actions proposées au moyen de mise en œuvre 3.5.3.3 et à intégrer, dans leurs règlements d'urbanisme et outils de planification respectifs, des mesures permettant de prendre en compte, lors de la planification des projets de développement, les divers besoins des citoyens et des organismes offrant des services collectifs.

5.2.6
ORIENTATION 6
UNE AGGLOMÉRATION SOUCIEUSE DE DIVERSIFIER ET DE DYNAMISER SES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

5.2.6.1 OBJECTIF 1

Maintenir et renforcer le rôle économique de l'agglomération au sein du territoire métropolitain

5.55 Pour maintenir le dynamisme et l'équilibre de la structure commerciale et assurer la complémentarité des pôles multifonctionnels de l'agglomération, les villes liées **doivent prévoir** des mesures permettant de :

- **consolider** les pôles structurants commerciaux (métropolitains et régionaux) illustrés à la carte 33 en y favorisant notamment la mixité des usages dans un objectif de complémentarité et de multifonctionnalité;
- **revitaliser** ou **requalifier** certains axes économiques dévitalisés en identifiant ceux qui nécessitent une redynamisation. Le Schéma cible plus particulièrement, à cet égard, le boulevard Taschereau et l'axe Chambly/Cousineau, qualifiés de sites plus vulnérables qui pourraient être affectés par le processus naturel de renouvellement du stock commercial.

5.56 Par ailleurs, les facteurs de localisation suivants **doivent** être intégrés au plan d'urbanisme des villes liées désirant implanter un pôle de logistique métropolitain sur leur territoire :

- le site doit bénéficier d'un accès direct aux réseaux routiers supérieur et métropolitain, ainsi que ferroviaire;
- le site doit être localisé à proximité d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- la superficie du site doit permettre l'aménagement d'une bande tampon afin de réduire les impacts occasionnés par les activités associées à ce pôle (bruit, matières dangereuses, circulation, etc.) sur les fonctions urbaines sensibles limitrophes.

5.57 Le Schéma **invite** les villes liées à :

- **prévoir** des mesures permettant de consolider et de favoriser l'essor des activités reliées au secteur des services, en particulier dans les pôles identifiés à la carte 34, en s'inspirant notamment des stratégies proposées au moyen de mise en œuvre 3.6.1.2 afin de renforcer l'important rôle de pôle de service de l'agglomération;

- **aborder** les questions relatives à la diversité industrielle et prévoir des mesures nécessaires pour soutenir de nouveaux créneaux, en particulier les entreprises à haute valeur ajoutée et les entreprises à besoins réduits en superficie de terrain et à forte concentration d'emplois compte tenu de l'offre réduite en terrains industriels sur le territoire.

5.2.6.2 OBJECTIF 2

Optimiser les espaces industriels et pallier la rareté des terrains vacants

5.58 Les villes liées **doivent** :

- **proposer** des mesures permettant d'optimiser les espaces industriels existants en vue de s'adapter à la rareté de terrains industriels vacants en s'inspirant notamment des stratégies énoncées au moyen de mise en œuvre 3.6.2.1;
- **élaborer** et mettre en œuvre des principes et des critères généraux afin d'encadrer l'optimisation des espaces industriels existants et de favoriser leur développement ou leur redéveloppement.

5.59 La Ville de Longueuil **doit** mettre en place les mesures adéquates pour que le potentiel économique de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil soit non seulement reconnu, mais aussi exploité à sa pleine valeur.

5.2.7 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

5.60 Pour fins de concordance au concept d'organisation spatiale du Schéma, les villes liées **doivent intégrer**, à leur plan d'urbanisme, les actions et éléments proposés à ce dernier, tout en les adaptant à leur contexte territorial. Cette intégration peut se faire par l'entremise d'un concept d'organisation spatiale ou d'orientations, d'objectifs ou de moyens de mise en œuvre.

5.3
CONCORDANCE AVEC LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

5.3.1
DÉLIMITATION DES GRANDES AIRES D'AFFECTATION DU TERRITOIRE ET ATTRIBUTION DES FONCTIONS ET DES USAGES AUTORISÉS

5.61 Pour fins de concordance avec les grandes aires d'affectation du territoire, les villes liées **doivent** :

- **définir** des aires d'affectation et des zones tenant compte des grandes aires d'affectation du territoire illustrées à la carte 37[1];
- **définir** des fonctions et des usages choisis parmi les fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans les grandes affectations du territoire;
- **respecter**, au moins pour les grandes aires d'affectation du territoire « Industrielle et affaires » et « Industrielle », la notion de dominance selon laquelle au moins 60 % de la superficie totale d'une grande aire d'affectation du territoire (par ville liée) doit être occupée uniquement par des usages répondant aux critères des fonctions dominantes autorisées pour cette dernière. Pour les autres grandes aires d'affectation du territoire, les fonctions et usages autorisés à la réglementation d'urbanisme des villes liées doivent refléter la nomenclature de ces dernières et les fonctions dominantes autorisées.

  Pour fins de respect de cette notion de dominance, ne doivent pas être pris en considération les parcs et espaces verts, les écosystèmes d'intérêt confirmé, les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement des cours d'eau, les activités d'agriculture urbaine ainsi que les infrastructures (corridors) de transport routier, ferroviaire, d'énergie, de télécommunication et d'utilité publique. ***CA-2019-294, art. 2, par. 23°***

  De plus, ce principe de dominance ne s'applique pas aux usages autorisés accessoirement à un usage principal. Pour être considéré conforme au Schéma, un tel usage accessoire doit être compatible avec les fonctions dominantes et complémentaires autorisées dans la grande aire d'affectation du territoire concernée. Pour les usages accessoires autorisés en zone agricole, ceux-ci doivent cependant être reliés aux usages permis en fonction dominante de la grande aire d'affectation concernée et occuper un maximum de 30 % de la superficie de plancher du bâtiment dans lequel ils s'exercent.

5.62 Lorsqu'elle ne suit pas l'axe central d'une voie de circulation, d'un cours d'eau ou une limite administrative, la limite d'une grande aire d'affectation du territoire peut, aux fins de l'analyse de conformité, faire l'objet d'une interprétation afin de tenir compte d'éléments d'échelle plus locale tels une limite de propriété, la topographie du lieu ou un élément naturel d'intérêt. Dans un tel cas, le respect des principes illustrés à la carte des grandes affectations du sol sera considéré. Cependant, les limites d'une grande aire d'affectation associée à un bois ou corridor forestier métropolitain ou à un écosystème d'intérêt confirmé identifiées à la carte 37 ne peuvent être modifiées afin de réduire la superficie de ces derniers.

5.63 Les nouveaux[2] regroupements commerciaux à rayonnement suprarégional sont autorisés uniquement dans la grande affectation du territoire « Commerciale à vocation suprarégionale ». Pour éviter l'implantation de tels regroupements ailleurs sur leur territoire, les villes liées **doivent prévoir** :

- dans la planification intégrée aménagement/transport de l'aire d'influence d'un axe ou d'un point d'accès au transport en commun métropolitain structurant, un objectif de planification empêchant l'émergence de tels regroupements dans toute portion de cette aire d'influence qui ne se retrouve pas dans une telle grande aire d'affectation du territoire;

---

1 Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

2 Dont la demande de permis de construction est postérieure à l'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance.

- dans leur réglementation d'urbanisme, des dispositions normatives minimales (usages autorisés, superficies dédiées à la fonction commerciale de détail, superficie maximale des commerces ou des bâtiments, implantation et aménagement des stationnements, contingentement d'usages, par exemple) empêchant l'émergence de tels regroupements **hors d'une grande aire d'affectation du territoire « Commerciale à vocation suprarégionale ».**

5.64 Dans les grandes aires d'affectation « Industrielle et affaires », les normes et dispositions réglementaires des villes liées doivent assurer :

- des constructions et des aménagements de sites de qualité;
- un minimum de 10 % de la superficie totale du site réservée à des fins d'espaces verts et paysagers;
- des aires d'entreposage extérieures et des quais de chargement/déchargement dissimulés depuis les voies de circulation (aucun entreposage de matières primaires) limitrophes;
- des opérations faites à l'intérieur du bâtiment, à l'exception du stationnement des véhicules, de l'entreposage extérieur et des activités de chargement/déchargement;
- une intensité du bruit calculée aux limites du site qui n'est pas supérieure à l'intensité moyenne du bruit observé sur la ou les rues adjacentes;
- aucune émission de poussière, de cendre ou de fumée et aucune émanation d'odeur, de vapeur ou de gaz autorisées au-delà des limites du site;
- aucune lumière éblouissante, directe ou réfléchie et aucune chaleur émanant d'un procédé industriel visibles ou ressenties hors des limites du site;
- aucune vibration terrestre perceptible hors des limites du site.

5.3.2
USAGES PROHIBÉS DANS L'AGGLOMÉRATION

5.65 À des fins de sécurité publique et de cohabitation harmonieuse avec les milieux de vie, les usages suivants sont prohibés sur le territoire de l'ensemble de l'agglomération :

a) les industries d'extraction minière sur des terres privées où, en vertu des articles 4 et 5 de la *Loi sur les mines* (RLRQ, c. M-13-1), le droit aux substances minérales appartient au propriétaire du sol ;

b) l'extraction minière réalisée dans le cadre d'une carrière, d'une sablière ou d'une gravière située en terre privée et où le droit aux substances minérales a été abandonné au propriétaire du sol, sauf si elle s'effectue à plus de 1000 m de tout périmètre urbain et à l'extérieur d'une grande affectation « Forêt périurbaine » ;

c) la production d'explosifs et de feux d'artifice;

d) les raffineries;

e) les industries du tannage;

f) la production d'électricité à des fins commerciales par des éoliennes (individuelles ou dans un parc éolien).

CA-2019-294, art. 2, par. 24°

5.66 **Supprimé**

CA-2019-294, art. 2, par. 25°

5.3.3
USAGES DÉROGEANT AUX FONCTIONS AUTORISÉES

5.67 Compte tenu de l'échelle de planification (régionale) du Schéma, les grandes affectations du territoire ainsi que leur représentation graphique (grandes aires d'affectation du territoire) présentées au chapitre 4 sont générales et ne peuvent prendre en considération l'ensemble des usages présents sur le territoire ni les particularités intrinsèques à chacune des villes liées.

5.68 Pour ce, le Schéma reconnait, le cas échéant, des usages dérogeant à certaines de ses dispositions relatives aux fonctions autorisées, pourvu qu'ils aient fait l'objet d'un permis ou d'un certificat délivré en conformité avec la réglementation applicable avant son entrée en vigueur ou qu'ils bénéficient de droits acquis reconnus avant cette même date.

5.69 Ainsi, et malgré les dispositions de la section 5.3.1, les règlements d'urbanisme des villes liées **peuvent** prévoir, pour maintenir conformes de tels usages, des dispositions les autorisant de plein droit. De plus, afin d'assurer la viabilité économique de certains immeubles (terrain ou bâtiment) dont la forme ou le type de construction ne se prête pas aisément aux fonctions autorisées aux grandes affectations du territoire, la réglementation d'urbanisme des villes liées **peut** exceptionnellement proposer des fonctions ou des usages inexistants au moment de l'entrée en vigueur du Schéma ou non prévus à ses grandes affectations du territoire. Pour ce, les fonctions ou usages autorisés doivent être restreints et les nuisances générées envers les autres fonctions autorisées dans la grande aire d'affectation du territoire doivent être contrôlées.

5.3.4
RESPECT DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ

5.70 Les seuils minimaux de densité résidentielle prescrits au Schéma constituent un élément clé visant l'atteinte des objectifs permettant d'assurer notamment une optimisation du développement et du redéveloppement du territoire (et le maintien du périmètre d'urbanisation) et une part modale accrue des modes de transport collectif et actif. L'atteinte de ces derniers passe indéniablement par le respect de ces seuils minimaux.

5.71 Le plan d'urbanisme faisant le lien entre le Schéma et son application terrain (règlements d'urbanisme), il se doit de préciser les seuils minimaux de densité résidentielle proposés afin de respecter les exigences minimales du Schéma à cet égard. Pour ce, les plans d'urbanisme des villes liées **doivent** identifier clairement, et ce pour chacune des composantes de densité[1] identifiées à la carte 31[2], les seuils minimaux de densité résidentielle proposés.

5.72 Les seuils de densité résidentielle minimaux (carte 31 et moyens de mise en œuvre 3.4.3.5 et 3.5.1.3) **doivent** s'appliquer à tous les lots de 0,1 ha et plus vacants à la date d'entrée en vigueur du PMAD et à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle. Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 peuvent être exclus de l'application des seuils de densité[3]. Lorsque les densités résidentielles brutes sont utilisées, ne doivent pas être considérés dans leur calcul :

- un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.);
- un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements;
- un écosystème d'intérêt confirmé identifié à la carte 29 ou tout autre milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme locale, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée;
- un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable;
- toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain);
- tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.

5.73 La densité nette d'un bâtiment mixte est calculée en divisant le nombre de logements proposé par la proportion de la superficie du site correspondant à celle du bâtiment occupée, en superficie de plancher, par la fonction résidentielle. Pour convertir une densité nette en densité brute, elle doit être divisée par 1,25. Inversement, une densité brute est convertie en densité nette en la multipliant par ce même coefficient.

---

1 Aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant ou portion résiduelle du territoire situé hors de ces dernières.

2 Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

3 Ils seront cependant pris en compte lors du monitoring périodique des densités implantées sur le territoire.

5.74 Par souci d'intégration dans les milieux construits, les densités minimales prescrites **peuvent** ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1 000 m^2 et moins déjà existants au moment de l'entrée en vigueur du Schéma dans les cas d'exception suivants :

a) dans les ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, les sites patrimoniaux et les autres sites d'intérêt patrimonial identifiés à la carte 12[1];

b) pour tout lot situé hors des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant identifiées à la carte 31.

5.75 Dans ces cas, les nouveaux bâtiments construits sur ces lots n'ont pas à être considérés dans l'atteinte du seuil global de densité exigé pour l'aire d'influence ou le secteur pour fins de concordance. Ils seront cependant pris en compte lors de la vérification périodique (monitoring) des densités implantées sur l'ensemble de l'agglomération.

5.76 Une modulation de la densité est possible à l'intérieur d'une composante donnée (aire d'influence ou secteur hors de cette dernière) à condition que la densité globale pour cette composante respecte le seuil minimum prescrit à la carte 31. Les villes liées **devront** démontrer, dans un tel cas, le respect de ce seuil global.

5.77 Toute modification réglementaire postérieure à l'entrée en vigueur de la règlementation d'urbanisme de concordance d'une ville liée et proposant une baisse de densité résidentielle **doit**, pour fins d'analyse de sa conformité au Schéma et au présent document complémentaire, **être accompagnée** d'une attestation de sa conformité aux dispositions du Plan d'urbanisme de la ville liée concernée relativement au respect des seuils minimaux de densité résidentielle prescrits à ce dernier. Cette confirmation doit prendre la forme d'une correspondance signée par un officier ou un représentant autorisé de la ville liée et être jointe aux documents transmis à la Ville de Longueuil (agglomération) pour l'analyse de conformité et l'émission du certificat de conformité de ce règlement modificateur au Schéma.

5.3.5
NOUVELLE INSTALLATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

5.78 Toute nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sports doit s'implanter sur un site localisé :

- à moins de 1 km d'un point d'accès au transport en commun métropolitain identifié à la carte 9;
- sur un site accessible par transport actif;
- à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité des secteurs urbanisés existants;
- et tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

5.4
CONCORDANCE AVEC LES GRANDES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

5.4.1
CONTRAINTES NATURELLES

5.4.1.1
Protection des rives, du littoral et des plaines inondables

5.79 Dans la présente section, le Schéma reprend les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du MDDELCC[1].

5.80 En vue d'assurer la mise en œuvre de cette section, les villes liées **doivent** assurer le respect des présentes dispositions lors de la réalisation de travaux, constructions et ouvrages sur les rives, sur le littoral et dans les plaines inondables. De plus, dans leur administration de programmes d'aide financière aux tiers, elles veilleront à ce qu'aucune aide ne soit accordée pour des constructions, des travaux ou des ouvrages qui ne devraient pas être réalisés sur les rives ou sur le littoral. Elles veilleront également, au regard des plaines inondables, à ce qu'aucune aide ne soit accordée pour des ouvrages ou des travaux dont la réalisation n'est pas permise en vertu de la présente section et à ce qu'aucune aide ne soit accordée pour des constructions, hormis pour faciliter l'immunisation ou la relocalisation de constructions existantes.

5.81 **OBJECTIFS DE LA POLITIQUE**

- assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, maintenir et améliorer leur qualité en accordant une protection minimale adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables;
- prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel;
- assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables;
- assurer, dans la plaine inondable, la sécurité des personnes et des biens;
- protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux et y assurer l'écoulement naturel des eaux;
- promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage des techniques les plus naturelles possibles.

5.82 **RIVES ET LITTORAL**

5.83 **Lac et cours d'eau assujettis**

5.84 Tous les lacs et cours d'eau à débit régulier ou intermittent sont visés par l'application des présentes dispositions sans égard à leur propriété, qu'elle soit privée ou publique. Les fossés en sont cependant exemptés de même que les anciennes carrières remplies d'eau, sauf celles ayant les caractéristiques d'un lac, qui ne possèdent aucun lien direct avec un cours d'eau pour leur alimentation.

[1] Version 2005 actualisée en juillet 2014. Site Internet du MDDELCC.

5.85 **Autorisation préalable des interventions sur les rives et le littoral**

5.86 Toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux qui sont susceptibles de détruire ou de modifier la couverture végétale des rives, ou de porter le sol à nu, ou d'en affecter la stabilité, ou qui empiètent sur le littoral, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. Ce contrôle préalable doit être réalisé dans le cadre de la délivrance du permis ou certificat d'autorisation par les directions concernées des villes liées. Les autorisations préalables qui seront accordées devront prendre en considération le cadre d'intervention prévu par les mesures relatives aux rives et celles relatives au littoral.

5.87 **Mesures relatives aux rives**

5.88 Sur la rive, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Peuvent toutefois être permis les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les plaines inondables :

a) l'entretien, la réparation et la démolition des constructions et ouvrages existants, utilisés à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public;

b) les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;

c) la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment principal à des fins autres que municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public aux conditions suivantes :
   - les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment principal à la suite de la création de la bande de protection de la rive et il ne peut raisonnablement être réalisé ailleurs sur le terrain;
   - le lotissement a été réalisé avant le 23 mars 1983 pour Boucherville, le 22 juin 1983 pour Saint-Bruno-de-Montarville (12 mai 2005 pour les tronçons rue Tailhandier/lac du Village et les rues Duchesse/Chambly/Ruisseau/Moulin) et le 20 décembre 1983 pour Brossard, Longueuil et Saint-Lambert;
   - le lot n'est pas situé dans une zone à forts risques d'érosion ou de glissements de terrain identifiée au Schéma;
   - une bande minimale de protection de 5 m devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel si elle ne l'était pas déjà.

d) La construction ou l'érection d'un bâtiment auxiliaire ou accessoire de type garage, remise, cabanon ou piscine, est possible seulement sur la partie d'une rive qui n'est plus à l'état naturel et aux conditions suivantes :
   - les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'érection de ce bâtiment auxiliaire ou accessoire, à la suite de la création de la bande de protection de la rive;
   - le lotissement a été réalisé avant le 23 mars 1983 pour Boucherville, le 22 juin 1983 pour Saint-Bruno-de-Montarville (12 mai 2005 pour les tronçons rue Tailhandier/lac du Village et les rues Duchesse/Chambly/Ruisseau/Moulin) et le 20 décembre 1983 pour Brossard, Longueuil et Saint-Lambert;
   - une bande minimale de protection de 5 m devra obligatoirement être conservée dans son état actuel ou préférablement retournée à l'état naturel si elle ne l'était pas déjà;
   - le bâtiment auxiliaire ou accessoire devra reposer sur le terrain sans excavation ni remblayage;

e) les ouvrages et travaux suivants relatifs à la végétation :
   - la coupe d'assainissement;
   - la récolte d'arbres de 50 % des tiges de 10 cm et plus de diamètre, à la condition de préserver un couvert forestier d'au moins 50 % dans les boisés privés utilisés à des fins d'exploitation forestière ou agricole;
   - la coupe nécessaire à l'implantation d'une construction ou d'un ouvrage autorisé;

- la coupe nécessaire à l'aménagement d'une ouverture maximale de 5 m de largeur donnant accès au plan d'eau, lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 %;
- l'élagage et l'émondage nécessaires à l'aménagement d'une fenêtre maximale de 5 m de largeur, lorsque la pente de la rive est supérieure à 30 %, ainsi qu'à l'aménagement d'un sentier ou d'un escalier donnant accès au plan d'eau;
- aux fins de rétablir un couvert végétal permanent et durable, les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes et les travaux nécessaires à ces fins;
- les divers modes de récolte de la végétation herbacée lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % et uniquement sur le haut du talus lorsque la pente est supérieure à 30 %.

f) la culture du sol à des fins d'exploitation agricole est permise à la condition de conserver une bande minimale de végétation de 3 m dont la largeur est mesurée à partir de la ligne des hautes eaux; de plus, s'il y a un talus et que le haut de celui-ci se situe à une distance inférieure à 3 m à partir de la ligne des hautes eaux, la largeur de la bande de végétation à conserver doit inclure un minimum de 1 m sur le haut du talus;

g) les ouvrages et travaux suivants :

- l'installation de clôtures;
- l'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage;
- l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès;
- les équipements nécessaires à l'aquaculture;
- toute installation septique conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu de lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;
- lorsque la pente, la nature du sol et les conditions de terrain ne permettent pas de rétablir la couverture végétale et le caractère naturel de la rive, les ouvrages et les travaux de stabilisation végétale ou mécanique tels les perrés, les gabions ou finalement les murs de soutènement, en accordant la priorité à la technique la plus susceptible de faciliter l'implantation éventuelle de végétation naturelle;
- les puits individuels;
- la reconstruction ou l'élargissement d'une route ou d'un chemin existant incluant les chemins de ferme et les chemins forestiers;
- les ouvrages et travaux nécessaires à la réalisation des constructions, ouvrages et travaux autorisés sur le littoral.

5.89 **Droits acquis en cas de sinistre**

5.90 Certaines constructions ou bâtiments ont pu être érigés à l'intérieur de la bande de protection riveraine conformément à la réglementation en vigueur avant l'intégration des présentes dispositions. En appliquant intégralement les dispositions décrites ci-après, il se pourrait qu'un bâtiment principal, auxiliaire ou accessoire ne puisse pas être reconstruit au même endroit advenant un sinistre. Pire, il se pourrait que la dimension du terrain ne permette plus l'implantation du bâtiment principal, auxiliaire ou accessoire en respectant la bande de protection riveraine et les marges prescrites dans la réglementation municipale.

5.91 Afin de ne pas porter préjudice au droit de propriété et à la jouissance de son immeuble, le Schéma autorise tout propriétaire à reconstruire son bâtiment principal, auxiliaire ou accessoire, détruit à la suite d'un sinistre, sauf par inondation, au même endroit ou sur les mêmes fondations, malgré le non-respect des dispositions relatives à la protection de la rive, si celui-ci était érigé avant le 23 mars 1983 pour Boucherville, le 22 juin 1983 pour Saint-Bruno-de-Montarville (12 mai 2005 pour les tronçons rue Tailhandier/lac du Village et rues Duchesse/Chambly/Ruisseau/Moulin) et le 20 décembre 1983 pour Brossard, Longueuil et Saint-Lambert, conformément à la réglementation en vigueur, et s'il avait fait l'objet d'un permis de construction. Toutefois, ce droit acquis ne permet pas d'augmenter toute dérogation aux dispositions relatives aux rives.

5.92 Dans le cas d'un bâtiment principal, auxiliaire ou accessoire érigé avant le 23 mars 1983 pour Boucherville, le 22 juin 1983 pour Saint-Bruno-de-Montarville (12 mai 2005 pour les tronçons rue Tailhandier/lac du Village et rues Duchesse/Chambly/Ruisseau/Moulin) et le 20 décembre 1983 pour Brossard, Longueuil et Saint-Lambert, conformément à la réglementation en vigueur et ayant fait l'objet d'un permis de construction dont les fondations doivent être reconstruites à la suite d'un sinistre, ces dernières devront être relocalisées dans le but d'améliorer la situation qui prévaut pour la bande de protection riveraine, dans la mesure où les autres normes de la réglementation municipale sont respectées. Dans aucun cas, la bande riveraine ne pourra être réduite afin de permettre le respect des autres marges qui sont dérogatoires. Le Schéma encourage, le cas échéant, le recours à tout outil réglementaire à caractère discrétionnaire permettant de déroger à la réglementation d'urbanisme relativement aux marges du bâtiment afin d'améliorer la situation de la bande riveraine.

5.93 **Mesures relatives au littoral**

5.94 Sur le littoral, sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Peuvent toutefois être permis les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection recommandées pour les plaines inondables :

a) les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plateformes flottantes;

b) l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et aux ponts;

c) les équipements nécessaires à l'aquaculture;

d) les prises d'eau;

e) l'aménagement, à des fins agricoles, de canaux d'amenée ou de dérivation pour les prélèvements d'eau dans les cas où l'aménagement de ces canaux est assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;

f) l'empiètement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés sur la rive;

g) Les travaux de nettoyage et d'entretien dans les cours d'eau, sans déblaiement, effectués par une autorité municipale conformément aux pouvoirs et devoirs qui lui sont conférés par la loi;

h) les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou pour fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;

i) l'entretien, la réparation et la démolition de constructions et d'ouvrages existants qui ne sont pas utilisés à des fins municipales, industrielles, commerciales, publiques ou d'accès public.

5.95 **PLAINE INONDABLE**

5.96 **Cartographie des plaines inondables**

5.97 Le fleuve Saint-Laurent a fait l'objet d'un programme conjoint de cartographie fédéral-provincial en 1979. Le profil en long du fleuve dans l'agglomération est illustré sur la figure 2 du rapport *MH-85-03, Saint-Laurent tronçon lac Saint-Louis–Varennes* de janvier 1985 signé par M. Denis Lapointe. Ce profil en long est illustré à l'annexe A1.

5.98 Une section du fleuve Saint-Laurent située à Boucherville a fait l'objet d'une cartographie officielle dans le cadre de la Convention Canada-Québec. Les cotes sont illustrées sur les cartes 31H 11-020-1103-1 et 31H 11-020-1203-1. Une partie de la rivière aux Pins a fait l'objet d'une délimitation de la zone inondable 0-20 ans et 20-100 ans sur la carte 31H 11-020-1103-1. En 2015, une demande de révision de la limite de la plaine inondable 20-100 ans adressée au MDDELCC par la Ville de Boucherville a été acceptée par ce dernier pour une portion de la rivière aux Pins (secteur de la rue Gilles-Hocquart). Ces données, qui tiennent compte de cette révision[1], sont intégrées à l'annexe A1.

[1] Ces nouvelles limites tiennent compte des modifications accordées par le MDDELCC et sont basées sur celles indiquées au plan topographique portant la minute 46269, préparé le 28 août 2015 par M. Vital Roy, a.g.

5.99 Une portion de la rivière Saint-Jacques a fait l'objet d'une révision de ses cotes de crues par le Centre d'expertise hydrique du Québec. Les cotes sont illustrées aux feuillets cartographiques 31H06-020-1402-S et 31H06-020-1501-S datés du deuxième trimestre 2006. Les cotes de référence sont précisées au rapport *PDCC-16-017*, de mai 2003, signé par M. Simon Dubé. Ces données sont intégrées à l'annexe A1.

5.100 Les villes liées **doivent** intégrer à leur réglementation d'urbanisme ces références et exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction ou d'un certificat d'autorisation, le dépôt d'un plan à l'échelle réalisé par un arpenteur-géomètre et présentant les niveaux de terrain, la délimitation des zones inondables 0-2 ans, 2-20 ans et 20-100 ans à partir des données citées précédemment, ainsi que l'emplacement exact des bâtiments, ouvrages et travaux projetés.

5.101 Pour le fleuve Saint-Laurent, cette exigence s'applique à la portion de la digue de la Voie maritime (côté ouest) comprise entre les limites de l'agglomération et l'écluse de Saint-Lambert pour les villes de Brossard et Saint-Lambert, à la bande de terre comprise entre le fleuve et la route 132 en aval de l'écluse pour les villes de Saint-Lambert, Longueuil et Boucherville, et ce, jusqu'à l'endroit où le boulevard Marie-Victorin croise la route 132 à Boucherville. À partir de cet endroit, cette exigence s'applique à la bande de terre comprise entre le fleuve et le boulevard Marie-Victorin jusqu'à l'endroit où les cartes de la rivière aux Pins s'appliquent. L'ensemble des îles du fleuve sont également visées par cette exigence. Pour la rivière Saint-Jacques, cette disposition s'applique aux zones identifiées dans le rapport et les feuillets précités.

5.102 Ces relevés doivent être effectués sur le niveau naturel du terrain, sans remblai. Si le terrain a été remblayé, le niveau du remblai pourra être utilisé s'il est démontré, par le requérant, que ledit remblai a été effectué avant le 1er janvier 1995 pour les lots longeant le fleuve Saint-Laurent pour lesquels une cartographie de la plaine inondable est inexistante, et avant le 25 novembre 2005 pour les lots longeant la rivière Saint-Jacques.

5.103 Les dispositions relatives aux plaines inondables décrites plus loin s'appliquent aux zones inondables 0-20 ans et 20-100 ans délimitées sur le plan réalisé par l'arpenteur-géomètre.

5.104 **Autorisation préalable des interventions dans les plaines inondables**

5.105 Toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux qui sont susceptibles de modifier le régime hydrique, de nuire à la libre circulation des eaux en période de crue, de perturber les habitats fauniques ou floristiques ou de mettre en péril la sécurité des personnes et des biens doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. Ce contrôle préalable doit être réalisé dans le cadre de la délivrance de permis de construction ou de certificats d'autorisation. Ces autorisations préalables prendront en considération le cadre d'intervention prévu par les mesures relatives aux plaines inondables et veilleront à protéger l'intégrité du milieu ainsi qu'à maintenir la libre circulation des eaux.

5.106 Les constructions, ouvrages et travaux relatifs aux activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai ne sont pas sujets à une autorisation préalable par les villes liées.

5.107 **Mesures relatives à la zone de grand courant d'une plaine inondable**

5.108 Dans la zone de grand courant (0-20 ans) d'une plaine inondable ainsi que dans les plaines inondables identifiées sans que soient distinguées les zones de grand courant de celles de faible courant (20-100 ans), sont interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux, sous réserve des mesures prévues aux deux sous-sections suivantes.

5.109 **Constructions, ouvrages et travaux permis**

5.110 Malgré le principe énoncé précédemment, peuvent être réalisés dans ces zones les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec les mesures de protection applicables pour les rives et le littoral :

a) les travaux qui sont destinés à maintenir en bon état les terrains, à entretenir, à réparer, à moderniser ou à démolir les constructions et ouvrages existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie de la propriété exposée aux inondations; cependant, lors de travaux de modernisation ou de reconstruction d'une infrastructure liée à une voie de circulation publique, la superficie de l'ouvrage exposée aux

inondations pourra être augmentée de 25 % pour des raisons de sécurité publique ou pour rendre telle infrastructure conforme aux normes applicables; dans tous les cas, les travaux majeurs à une construction ou à un ouvrage devront entraîner l'immunisation de l'ensemble de celle-ci ou de celui-ci;

b) les travaux visant le déplacement d'un bâtiment principal à l'intérieur de la zone inondable de grand courant, dans le but d'améliorer la situation ou la diminution du risque, à la condition que le risque soit diminué (le niveau du sol – cote d'élévation – au point d'implantation doit être plus élevé que celui de l'emplacement d'origine et la nouvelle localisation ne doit pas augmenter l'exposition aux effets de la glace); que le bâtiment s'éloigne de la rive; que le bâtiment demeure sur le même lot et que la construction soit immunisée selon les normes prévues au présent article. Le déplacement d'un tel bâtiment ne saurait justifier la démolition d'un bâtiment vétuste et sa reconstruction à l'intérieur de la zone inondable de grand courant;

c) les travaux, constructions ou ouvrages destinés à des fins d'accès public ou à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, qui sont nécessaires aux activités portuaires, à la navigation ou à la construction navale, notamment les quais, les brise-lames, les canaux, les écluses, les aides fixes à la navigation ainsi que leurs équipements et accessoires; des mesures d'immunisation appropriées devront s'appliquer aux parties des ouvrages situées sous le niveau d'inondation de la crue à récurrence de 100 ans;

d) les installations souterraines linéaires de services d'utilité publique telles que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que les conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service pour des constructions ou ouvrages situés dans la zone inondable de grand courant;

e) la construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout souterrains dans les secteurs déjà construits, mais non pourvus de ces services afin de raccorder uniquement les constructions et ouvrages déjà existants à la date d'entrée en vigueur du premier règlement municipal interdisant les nouvelles implantations;

f) les installations septiques destinées à des constructions ou des ouvrages existants; l'installation prévue doit être conforme à la réglementation sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées édictée en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;

g) l'amélioration ou le remplacement d'un puits d'une résidence ou d'un établissement existant par un puits tubulaire, construit de façon à éliminer les risques de contamination par scellement de l'espace annulaire par des matériaux étanches et de façon durable ainsi qu'à éviter la submersion;

h) un ouvrage à aire ouverte, à des fins récréatives, autre qu'un terrain de golf, réalisable sans remblai ni déblai;

i) la reconstruction lorsqu'un ouvrage ou une construction a été détruit par une catastrophe autre qu'une inondation; les reconstructions devront être immunisées conformément aux prescriptions de la politique;

j) les aménagements fauniques ne nécessitant pas de remblai et ceux qui en nécessitent, mais dans ce dernier cas, seulement s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;

k) les travaux de drainage des terres;

l) les activités agricoles réalisées sans remblai ni déblai.

5.111 **Constructions, ouvrages et travaux admissibles à une dérogation**

5.112 Peuvent également être permis certaines constructions, certains ouvrages et certains travaux, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection applicables pour les rives et le littoral et s'ils font l'objet d'une dérogation conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

5.113 Les constructions, ouvrages et travaux admissibles à une dérogation sont :

a) les projets d'élargissement, de rehaussement, d'entrée et de sortie de contournement et de réalignement dans l'axe actuel d'une voie de circulation existante, y compris les voies ferrées;

b) les voies de circulation traversant des plans d'eau et leurs accès;

c) tout projet de mise en place de nouveaux services d'utilité publique situés au-dessus du niveau du sol tels que les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques, les infrastructures reliées aux aqueducs et égouts, à l'exception des nouvelles voies de circulation;

d) les puits communautaires servant au captage d'eau souterraine;

e) un ouvrage servant au captage d'eau de surface se situant au-dessus du niveau du sol;

f) les stations d'épuration des eaux usées;

g) les ouvrages de protection contre les inondations entrepris par les gouvernements, leurs ministères ou organismes, ainsi que par les villes liées, pour protéger les territoires déjà construits et les ouvrages particuliers de protection contre les inondations pour les constructions et ouvrages existants utilisés à des fins publiques, municipales, industrielles, commerciales, agricoles ou d'accès public;

h) les travaux visant à protéger des inondations, des zones enclavées par des terrains dont l'élévation est supérieure à celle de la cote de crue de récurrence de 100 ans, et qui ne sont inondables que par le refoulement de conduites;

i) toute intervention visant :
   - l'agrandissement d'un ouvrage destiné aux activités agricoles, industrielles, commerciales ou publiques;
   - l'agrandissement d'une construction et de ses dépendances en conservant la même typologie de zonage;

j) les installations de pêche commerciale et d'aquaculture;

k) l'aménagement d'un fonds de terre à des fins récréatives, d'activités agricoles, avec des ouvrages tels que chemins, sentiers piétonniers et pistes cyclables, nécessitant des travaux de remblai ou de déblai. Ne sont cependant pas compris dans ces aménagements admissibles à une dérogation, les ouvrages de protection contre les inondations et les terrains de golf;

l) un aménagement faunique nécessitant des travaux de remblai, qui n'est pas assujetti à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE;

m) les barrages à des fins municipales, industrielles, commerciales ou publiques, assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la LQE.

5.114 Pour permettre de juger de l'acceptabilité d'une telle dérogation, toute demande formulée à cet effet doit être appuyée de documents suffisants pour l'évaluer. Cette demande doit fournir la description cadastrale précise du site de l'intervention projetée et démontrer que la réalisation des travaux, ouvrages ou de la construction proposés satisfait aux cinq critères suivants relatifs aux objectifs de la Politique en matière de sécurité publique et de protection de l'environnement :

a) assurer la sécurité des personnes et la protection des biens, tant privés que publics, en intégrant des mesures appropriées d'immunisation et de protection des personnes;

b) assurer l'écoulement naturel des eaux; les impacts sur les modifications probables au régime hydraulique du cours d'eau devront être définis et plus particulièrement faire état des contraintes à la circulation des glaces, de la diminution de la section d'écoulement, des risques d'érosion générés et des risques de hausse du niveau de l'inondation en amont qui peuvent résulter de la réalisation des travaux ou de l'implantation de la construction ou de l'ouvrage;

c) assurer l'intégrité de ces territoires en évitant le remblayage et en démontrant que les travaux, ouvrages et constructions proposés ne peuvent raisonnablement être localisés hors de la plaine inondable;

d) protéger la qualité de l'eau, la flore et la faune typiques des milieux humides, leurs habitats, et considérant d'une façon particulière les espèces menacées ou vulnérables, en garantissant qu'ils n'encourent pas de dommages; les impacts environnementaux que la construction, l'ouvrage ou les travaux sont susceptibles de générer devront faire l'objet d'une évaluation en tenant compte des caractéristiques des matériaux utilisés pour l'immunisation;

e) démontrer l'intérêt public de la réalisation des travaux, de l'ouvrage ou de la construction.

5.115 **Mesures relatives à la zone de faible courant d'une plaine inondable**

5.116 Dans la zone de faible courant d'une plaine inondable sont interdits :

a) toutes les constructions et tous les ouvrages non immunisés;

b) les travaux de remblai autres que ceux requis pour l'immunisation des constructions et ouvrages autorisés.

5.117 Dans cette zone, peuvent être permis des constructions, ouvrages et travaux bénéficiant de mesures d'immunisation différentes de celles prévues ci-après mais jugées suffisantes, dans le cadre d'une dérogation adoptée conformément aux dispositions de la LAU à cet effet, par le conseil d'agglomération.

5.118 **Mesures d'immunisation applicables aux constructions, ouvrages et travaux réalisés dans une plaine inondable**

5.119 Les constructions, ouvrages et travaux permis devront être réalisés en respectant les règles d'immunisation suivantes, en les adaptant au contexte de l'infrastructure visée :

a) Aucune ouverture (fenêtre, soupirail, porte d'accès, garage, etc.) ne peut être atteinte par la crue à récurrence de 100 ans;

b) Aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue à récurrence de 100 ans;

c) Les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue;

d) Pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue à récurrence de 100 ans, une étude doit être produite démontrant la capacité des structures à résister à cette crue, en y intégrant les calculs relatifs à l'imperméabilisation, la stabilité des structures, l'armature nécessaire, la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration ainsi que la résistance du béton à la compression et à la tension.

e) Le remblayage du terrain doit se limiter à une protection immédiate autour de la construction ou de l'ouvrage visé et non être étendu à l'ensemble du terrain sur lequel il est prévu; la pente moyenne, du sommet du remblai adjacent à la construction ou à l'ouvrage protégé jusqu'à son pied, ne devrait pas être inférieure à 33 1/3 % (rapport 1 vertical : 3 horizontal).

5.120 Dans l'application des mesures d'immunisation, dans le cas où la plaine inondable montrée sur une carte aurait été déterminée sans qu'ait été établie la cote de récurrence d'une crue de 100 ans, cette cote de 100 ans sera remplacée par la cote du plus haut niveau atteint par les eaux de la crue ayant servi de référence pour la détermination des limites de la plaine inondable à laquelle, pour des fins de sécurité, il sera ajouté 30 cm.

5.4.1.2
Secteurs exposés aux glissements de terrain

5.121 La carte 39[1] illustre les secteurs exposés aux glissements de terrain (englobant les talus et bandes de protection situés au sommet et à la base des talus) répondant aux critères d'identification du ministère de la Sécurité publique (MSP). Pour la présente section, un talus est un terrain en pente d'une hauteur de 5 m ou plus et contenant des segments de pente d'au moins 5 m de hauteur dont l'inclinaison moyenne est de 27° (50 %) ou plus. Le sommet et la base du talus sont déterminés par un segment de pente dont l'inclinaison est inférieure à 27° (50 %) sur une distance horizontale supérieure à 15 m. La largeur de la bande de protection du sommet du talus équivaut à 2 fois la hauteur de ce dernier, jusqu'à concurrence de 40 m, et celle à sa base à 2 fois la hauteur du talus, jusqu'à concurrence de 40 m, lorsque ce dernier est égal ou inférieur à 40 m, et à une fois la hauteur du talus, jusqu'à concurrence de 60 m, lorsque le talus est supérieur à 40 m. La Ville de Saint-Bruno-de-Montarville **doit illustrer** ces secteurs à son Plan d'urbanisme et **intégrer** à sa réglementation d'urbanisme les dispositions minimales qui suivent.

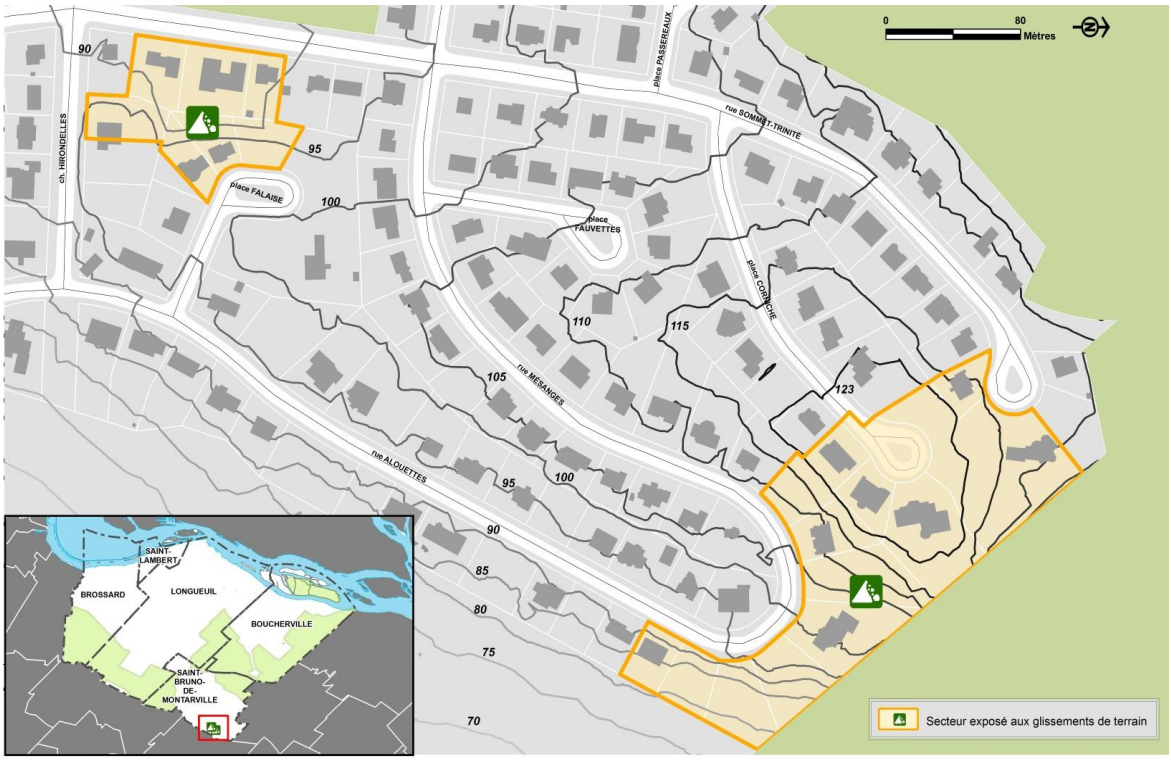
5.122 Chacune des interventions précisées au tableau 38 est en principe interdite dans l'ensemble des secteurs identifiés à la carte 39 ou dans des marges de précaution dont la largeur y est précisée. Malgré ce principe d'interdiction, certaines interventions peuvent être permises conditionnellement à la production d'une expertise géotechnique répondant aux exigences établies au tableau 39 et présentée à l'appui d'une demande de permis ou d'un certificat d'autorisation auprès de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville.

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

5.123 Au cadre normatif qui suit :

- la mention « Interdit » équivaut à une interdiction de l'intervention dans l'ensemble des secteurs (talus et bandes de protection) identifiés à la carte 39;
- la mention « Interdit dans une marge de précaution au sommet (ou à la base) du talus… » équivaut à une interdiction de l'intervention seulement dans ladite marge située à l'intérieur des secteurs identifiés à la carte 39. Au-delà de cette marge, l'intervention est autorisée.

Carte 39 : Secteurs exposés aux glissements de terrain



5.124 Pour être valide, une expertise géotechnique doit avoir été effectuée après l'entrée en vigueur du règlement régissant l'émission des permis et certificats d'autorisation intégrant ce cadre normatif. De plus, cette expertise doit être produite à l'intérieur d'un délai de cinq ans précédant la date de la demande de permis ou du certificat d'autorisation. Ce délai peut être ramené à un an :

a) en présence d'un cours d'eau sur un site localisé à l'intérieur des limites d'une zone exposée aux glissements de terrain; et

b) des recommandations de travaux sont énoncées dans l'expertise afin d'assurer la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude.

5.125 Cependant, le délai de 1 an est ramené à 5 ans si tous les travaux recommandés spécifiquement pour l'intervention faisant l'objet d'une demande de permis ou de certificat d'autorisation ont été réalisés dans les 12 mois de la présentation de cette expertise.

Tableau 38 : Cadre normatif relatif au contrôle de l'utilisation du sol dans les zones exposées aux glissements de terrain

TYPE D'INTERVENTION PROJETEE	
Toutes les interventions énumérées ci-dessous	Interdites dans le talus
Construction d'un bâtiment principal **Construction d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Agrandissement avec ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Reconstruction d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Relocalisation d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel)	Interdits
Agrandissement sans ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal **Construction d'un bâtiment accessoire sans fondations**[1] (remise, cabanon, etc.) **ou construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Agrandissement d'un bâtiment accessoire sans fondations** (remise, cabanon, etc.) **ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Relocalisation d'un bâtiment accessoire sans fondations** (remise, cabanon, etc.) **ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.)	Interdits dans une marge de précaution d'une largeur de **5 m** au **sommet** du talus.
Implantation d'une infrastructure[2] (rue, aqueduc, égout, pont, etc.), **d'un ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou d'un équipement fixe** (réservoir, etc.) **Réfection d'une infrastructure**[2] (rue, aqueduc, égout, pont, etc.)**, d'un ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou d'un équipement fixe** (réservoir, etc.) **Raccordement d'un bâtiment existant à une infrastructure**	Interdits : • dans la bande de protection au sommet du talus; • dans une marge de précaution d'une largeur de **5 m** à la **base** du talus.
Travaux de remblai[3] (permanent ou temporaire) **Usage public sans bâtiment non ouvert au public**[4] (bassin de rétention, concentration d'eau, etc.)	Interdits dans une marge de précaution d'une largeur de **5 m** au **sommet** du talus.
Travaux de déblai ou d'excavation[5] (permanent ou temporaire) **Piscine creusée**	Interdits dans une marge de précaution d'une largeur de **5 m** à la **base** du talus.
Lotissement destiné à recevoir un bâtiment	Interdits
Abattage d'arbres (sauf coupes d'assainissement et de contrôle de la végétation)	Interdits dans une marge de précaution d'une largeur de **5 m** au **sommet** du talus.
Travaux de stabilisation de talus	Interdits

1 Les remises et les cabanons d'une superficie de moins de 15 m² ne nécessitant aucun remblai, déblai ou excavation sont permis dans le talus et la bande de protection au sommet du talus.

2 L'implantation de tout type de réseau électrique, incluant les infrastructures ne nécessitant aucun travail de remblai, de déblai ou d'excavation (telles les conduites en surface) est autorisée. Cependant, si ces interventions nécessitent un travail de remblai, de déblai ou d'excavation, les normes prescrites pour ces travaux devront être appliquées. Toute intervention réalisée par Hydro-Québec, incluant les travaux de remblai, de déblai et d'excavation, n'est pas assujettie au présent cadre normatif.

3 Les remblais dont l'épaisseur est de moins de 30 cm suivant le profil naturel du terrain sont permis dans le talus et la bande de protection au sommet du talus. Les remblais peuvent être mis en couches successives à condition que l'épaisseur n'excède pas 30 cm.

4 Si l'intervention nécessite des travaux de remblai, de déblai ou d'excavation, les normes pour les travaux de remblai, de déblai ou d'excavation doivent être appliquées.

5 Les excavations dont la profondeur est de moins de 50 cm ou d'une superficie de moins de 5 m², telles les excavations pour prémunir les constructions du gel à l'aide de pieux vissés ou de tubes à béton (sonotubes), sont permises dans le talus et la bande de protection à la base du talus.

Tableau 39 : Expertise géotechnique exigée pour certains travaux autorisés dans les zones exposées aux glissements de terrain

INTERVENTIONS	BUTS	CONCLUSIONS	RECOMMANDATIONS
Construction d'un bâtiment principal **Construction d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Agrandissement avec ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Reconstruction d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Relocalisation d'un bâtiment principal** ou **d'un bâtiment accessoire** (sauf d'un bâtiment accessoire sans fondations à l'usage résidentiel) **Implantation d'une infrastructure**[1] (rue, aqueduc, égout, pont, etc.), **d'un ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou d'un équipement fixe** (réservoir, etc.) **Réfection d'une infrastructure** (rue, aqueduc, égout, pont, etc.)**, d'un ouvrage** (mur de soutènement, ouvrage de captage d'eau, etc.) **ou d'un équipement fixe** (réservoir, etc.) **Raccordement d'un bâtiment existant à une infrastructure**	• Évaluer les conditions actuelles de stabilité du site; • Évaluer les effets des interventions projetées sur la stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : • le degré de stabilité actuelle du site; • l'influence de l'intervention projetée sur la stabilité du site; • les mesures préventives à prendre pour maintenir la stabilité du site. L'expertise doit confirmer que : • l'intervention envisagée n'est pas menacée par un glissement de terrain; • l'intervention envisagée n'agira pas comme facteur déclencheur de glissement de terrain en déstabilisant le site et les terrains adjacents; • l'intervention envisagée ne constituera pas un facteur aggravant en diminuant indûment les coefficients de sécurité qui y sont associés.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : • les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude.
Construction d'un bâtiment accessoire sans fondations (remise, cabanon, etc.) **ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Agrandissement sans ajout ou modification des fondations d'un bâtiment principal** **Agrandissement d'un bâtiment accessoire sans fondations** (remise, cabanon, etc.) **ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Relocalisation d'un bâtiment accessoire sans fondations** (remise, cabanon, etc.) **ou d'une construction accessoire à l'usage résidentiel** (piscine hors terre, etc.) **Travaux de remblai** (permanent ou temporaire) **Travaux de déblai ou d'excavation** (permanent ou temporaire) **Piscine creusée** **Usage public sans bâtiment non ouvert au public** (bassin de rétention, concentration d'eau, etc.) **Abattage d'arbres** (sauf coupes d'assainissement et de contrôle de la végétation)	• Évaluer les effets des interventions projetées sur la stabilité du site.	L'expertise doit statuer sur : • l'influence de l'intervention projetée sur la stabilité du site. L'expertise doit confirmer que : • l'intervention envisagée n'agira pas comme facteur déclencheur de glissement de terrain en déstabilisant le site et les terrains adjacents; • l'intervention envisagée et l'utilisation subséquente ne constitueront pas des facteurs aggravants en diminuant indûment les coefficients de sécurité qui y sont associés.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : • les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir la stabilité actuelle du site.

INTERVENTIONS	BUTS	CONCLUSIONS	RECOMMANDATIONS
Travaux de stabilisation de talus	• Évaluer les effets des travaux de stabilisation sur la stabilité du site	L'expertise doit statuer sur : • l'amélioration de la stabilité apportée par les travaux; • la méthode de stabilisation appropriée au site.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : • les méthodes de travail et la période d'exécution; • les précautions à prendre pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude après la réalisation des travaux de stabilisation.
Lotissement à recevoir un bâtiment	• Évaluer les conditions actuelles de stabilité du site	L'expertise doit statuer sur : • le degré de stabilité actuelle du site; • les mesures préventives à prendre pour maintenir la stabilité du site. L'expertise doit confirmer que : • la construction de bâtiments sur le lot est sécuritaire.	L'expertise doit faire état des recommandations suivantes : • les précautions à prendre et, le cas échéant, les travaux requis pour maintenir en tout temps la stabilité du site et la sécurité de la zone d'étude.

[1] Les travaux d'entretien et de conservation du réseau routier provincial ne sont pas assujettis à ces dispositions. Toutefois, tous les travaux de développement et d'amélioration du réseau routier provincial requérant une expertise géotechnique pour l'obtention d'un permis pourront être réalisés sur la foi des expertises géotechniques (avis, évaluation, rapport, recommandation, etc.) produites par le Service de la géotechnique et de la géologie du MTMDET ou réalisées par un de ses mandataires, puisqu'elles satisfont aux critères énoncés ci-dessus et respectent le cadre normatif.

5.4.2
CONTRAINTES ANTHROPIQUES

5.4.2.1
Infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et routières (réseau supérieur)

5.126 Certaines portions du territoire sont soumises à des contraintes de pollution sonore et atmosphérique[1], de vibrations et de sécurité générées notamment par les infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et routières (réseau routier supérieur).

5.127 Au chapitre 4, le Schéma identifie des infrastructures ferroviaires à relocaliser. Les villes liées **doivent** identifier ces dernières à leur Plan d'urbanisme.

5.128 **NORMES RELATIVES AUX CONTRAINTES SONORES**

5.129 De façon générale, les secteurs de contraintes sonores associées aux infrastructures ferroviaires et au réseau routier supérieur correspondent aux portions du territoire où le climat sonore est susceptible de dépasser un seuil donné sur une période de 24 heures. Pour le Schéma, ce seuil est fixé à 55 dBA $_{Leq\ 24h}$, soit celui généralement reconnu comme acceptable pour un site où un usage sensible s'exerce. De façon plus spécifique, les secteurs de contraintes sonores sont définis selon les conditions suivantes :

a) Les secteurs de contraintes sonores ferroviaires, mesurés à partir de propriété sur laquelle se situe l'infrastructure ferroviaire, correspondent aux distances minimales suivantes :

   i. 0 à 150 m pour un secteur en développement) avoisinant une voie ferrée principale;

   ii. 0 à 300 m pour un secteur à planifier avoisinant une voie ferrée principale;

[1] Les contraintes atmosphériques sont traitées à l'orientation 3 (moyen de mise en œuvre 3.3.2.1) et à l'article 5.2.3.2 du présent document complémentaire.

Supprimé ***CA-2019-294, art. 2, par. 26°***

iii. 0 à 75 m pour un secteur en développement avoisinant une voie ferrée secondaire ou un embranchement ;

iv. 0 à 150 m pour un secteur à planifier avoisinant une voie ferrée secondaire ou un embranchement;

v. 0 m pour les secteurs avoisinant une voie ferrée du REM;

vi. de 0 à 300 m pour un secteur en développement avoisinant une gare de triage ;

vii. 0 à 600 m pour un secteur à planifier avoisinant une gare de triage.

b) Les secteurs de contraintes sonores associées au réseau routier supérieur, mesurés à partir de l'axe central de ce dernier et en champ libre, sont définis au tableau 40.

Tableau 40 : Secteurs de contraintes sonores associés au réseau routier supérieur

CLASSIFICATION DES ROUTES		VITESSE PERMISE	DÉBIT VÉHICULAIRE (DJME) [1]	ANNÉE (DJME)	DISTANCE MINIMALE [2 3]
Autoroutes	**Tronçon**				
A-10	R-132/R-134	80 km/h	130 000	2002	530 m
	R-134/A-30	100 km/h	67 000	2011	430 m
	A-30/limites municipales	100 km/h	85 000	2013	500 m
A-20	R-132/Mortagne	100 km/h	122 000	2013	620 m
	Mortagne/A-30	100 km/h	104 000	2004	560 m
	A-30 limites municipales	100 km/h	90 000	2013	520 m
A-30	Limites municipales/Rome	100 km/h	63 000	2013	420 m
	Rome/A-10	100 km/h	49 000	2013	360 m
	A-10/R-112	100 km/h	90 000	2011	520 m
	R-112/R-116	100 km/h	79 000	2013	480 m
	R-116/De Montarville	100 km/h	91 000	2013	520 m
	De Montarville/A-20	100 km/h	71 000	2013	450 m
	A-20/limites municipales	100 km/h	30 000	2013	270 m
Routes	**Tronçon**				
R-112	R-132/R-134	50 km/h	17 700	2013	-
	R-134/R-116	90 km/h	66 000	2013	400 m
	R-116/Gaétan-Boucher	50 km/h	24 500	2008	-
	Gaétan-Boucher/A-30	70 km/h	28 000	2013	200 m
	A-30/Mountainview	70 km/h	37 000	2013	240 m
	Mountainview/limites municipales	90 km/h	37 000	2013	280 m
R-116	R-112/A-30	90 km/h	69 000	2013	410 m
	A-30/limites municipales	90 km/h	44 000	2013	310 m
R-132	Limites municipales/Matte	100 km/h	69 000	2013	440 m
	Matte/A-10	100 km/h	78 000	2013	470 m
	A-10/R-112	100 km/h	86 000	2013	500 m
	R-112/R-134	100 km/h	83 000	2010	490 m
	R-134/A-20	100 km/h	95 000	2010	530 m
	A-20/De Montarville	100 km/h	61 000	2012	410 m
	De Montarville/limites municipales	90 km/h	26 000	2013	230 m

CLASSIFICATION DES ROUTES		VITESSE PERMISE	DÉBIT VÉHICULAIRE (DJME)[1]	ANNÉE (DJME)	DISTANCE MINIMALE [2]
R-134	Limites municipales/Matte	70 km/h	24 200	2013	190 m
	Matte/Rome	70 km/h	38 000	2013	250 m
	Rome/Lapinière	50 km/h	65 000	2002	- -
	Lapinière/Auguste	70 km/h	65 000	2002	345 m
	Auguste/R-112	70 km/h	53 000	2013	300 m
	R-112/La Fayette	70 km/h	71 000	2014	360 m
	La Fayette/R-132	50 km/h	95 000	2011	- -

Notes

1 MTMDET, Carte de débit de circulation, débit journalier moyen estival

2 MTMDET, *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Annexe D, p. D-1 à D-8, 1995.

CA-2019-294, art. 2, par. 26°

5.129.1 Les secteurs de contraintes sonores associées aux infrastructures aéroportuaires correspondent aux courbes isophoniques *Noise Exposure Frequency* (NEF) 25 NEF et plus associées aux activités aéroportuaires de l'Aéroport Montréal – Saint-Hubert – Longueuil identifiées à la carte 38[1]. ***CA-2019-294, art. 2, par. 27°***

5.130 Ces secteurs de contraintes sonores **doivent** être identifiés aux plans d'urbanisme des villes liées, au moins pour les portions de leur territoire situées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Dans de tels secteurs, la réglementation d'urbanisme des villes liées **doit** prohiber tout nouvel usage sensible principal ou intégrer les dispositions normatives qui sont prévues aux paragraphes 5.133 et 5.134 pour assurer un climat sonore adéquat pour un tel usage. ***CA-2019-294, art. 2, par. 28°***

5.131 Pour les contraintes sonores associées aux infrastructures aéroportuaires, la Ville de Longueuil et l'arrondissement de Saint-Hubert doivent également prévoir les dispositions suivantes :

- Advenant un changement de vocation de l'Aéroport qui aurait pour effet d'accroître ou de réduire le niveau de bruit et de modifier les courbes isophoniques, la Ville de Longueuil devra obtenir une évaluation sur les impacts globaux et prévoir, si requis, des moyens de mitigation. Cette évaluation sera soumise, le cas échéant, pour fins d'amendement du Schéma;
- La Ville de Longueuil, par l'intermédiaire de son Plan d'urbanisme, et l'arrondissement de Saint-Hubert, par ses règlements d'urbanisme, doivent préciser les fonctions autorisées dans les secteurs où l'on observe un niveau sonore de 25 NEF et plus et déterminer leur localisation spatiale.

5.132 **Étude acoustique préalable à tout projet impliquant un usage sensible**

5.133 Toute demande de permis ou de certificat relatif à l'exercice d'un usage sensible principal dans un secteur de contraintes sonores doit être accompagnée d'une étude acoustique. ***CA-2019-294, art. 2, par. 29°***

5.133.1 La réglementation d'urbanisme des villes liées **doit** prévoir que l'étude acoustique visée au paragraphe 5.133 doit être accompagnée des documents et renseignements suivants :

a) elle doit inclure un plan identifiant la zone d'étude correspondant au terrain faisant l'objet de la demande de permis ou certificat. Cette zone d'étude doit être séparée en secteurs homogènes (topographie, densité et type d'occupation du sol, profil de la route, etc.) en vue de l'échantillonnage sonore;

b) elle doit inclure un relevé de circulation démontrant que les relevés sonores ont été effectués en présence d'une circulation sans entraves et en l'absence de toute déviation, réduction de débit ou modification temporaire de la vitesse prescrite;

c) elle doit inclure un relevé météorologique démontrant les conditions prévalant (température, humidité, vent, pluie, neige) lorsque les relevés ont été effectués;

[1] Ces courbes proviennent du rapport intitulé *Étude acoustique pour le développement des secteurs résidentiels aux abords de l'aéroport de St-Hubert* réalisé en 2011 (basé sur une étude réalisée par SNC-Lavalin en 2009)

d) elle doit inclure un plan localisant les microphones et démontrant qu'ils étaient installés à une hauteur variant entre 1,4 et 1,6 m par rapport au niveau du sol;

e) elle doit inclure une modélisation acoustique du bruit ajustée par les mesures sur le terrain faisant l'objet de la demande;

f) elle doit indiquer les mesures sonométriques et la projection de la circulation véhiculaire sur un horizon de 10 ans[1];

g) elle doit mesurer le climat sonore au moyen de différents relevés sonores, dont au moins un effectué sur une période de 24 heures consécutives;

h) elle doit identifier sur un plan les portions du terrain exposé à un isophone égal ou supérieur à 55 dBA $_{Leq\ 24h}$ généré par les infrastructures ferroviaires et routières (réseau supérieur). Ces portions de terrain correspondent aux zones de contraintes sonores.

CA-2019-294, art. 2, par. 29°

5.133.2 **Seuils acoustiques acceptables pour un usage sensible** ***CA-2019-294, art. 2, par. 29°***

5.134 Lorsque la réglementation d'urbanisme des villes liées permet l'implantation d'un nouvel usage sensible principal dans un secteur de contraintes sonores visés aux paragraphes 5.129 et 5.129.1, elle **doit** intégrer des normes qui permettent de rencontrer les seuils prescrits au tableau 41 lors de la délivrance d'un permis ou d'un certificat autorisant la réalisation de travaux de construction ou de modification d'un bâtiment ou d'un espace extérieur destiné à un usage sensible principal dans une zone de contraintes sonores localisée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. ***CA-2019-294, art. 2, par. 30°***

Tableau 41 : Seuils acoustiques acceptables pour un usage sensible principal

PIÈCE INTÉRIEURE / AIRE EXTÉRIEURE HABITABLE / USAGE RÉCRÉATIF EXTÉRIEUR VISÉ	SEUIL ACOUSTIQUE MAXIMAL ACCEPTABLE
Pièce de vie (salon et chambre à coucher) pour un usage résidentiel ou un centre de santé et de services sociaux visé (et tout usage similaire)	40 dBA $L_{eq\ 24h}$
Salle de classe, pour un lieu d'enseignement visé	
Local dédié aux enfants dans une garderie	
Bureau et salle de réunion, pour un usage sensible visé (sauf résidentiel)	45 dBA $L_{eq\ 24h}$
Bibliothèque, pour un lieu d'enseignement visé	
Aire extérieure habitable	55 dBA $L_{eq\ 24h}$[1]
Espace occupé par un usage récréatif extérieur visé	

Source : Adapté du document *Des critères en matière d'acoustique dans les bâtiments - solutions constructives no 50* (juin 2001) du Conseil national de la recherche.

Notes

1 Mesuré à la limite de l'aire extérieure habitable ou de l'espace occupé par un usage récréatif extérieur visé la plus rapprochée du réseau routier supérieur.

CA-2018-286, art. 2, par. 30°

5.134.1 La réglementation d'urbanisme des villes liées **peut** prévoir que le paragraphe 5.134 ne s'applique pas à un espace extérieur destiné à un usage sensible principal dans un secteur de contraintes sonores associé aux infrastructures aéroportuaires. ***CA-2018-286, art. 2, par. 30°***

5.134.2 Pour les fins de l'application du paragraphe 5.134, les règles suivantes s'appliquent :

a) lorsqu'un bâtiment n'est pas muni d'un système permanent de ventilation ou climatisation, les seuils acoustiques s'appliquent à l'intérieur du bâtiment, le cas échéant, lorsque les fenêtres sont en position ouverte;

b) lorsqu'un bâtiment est muni d'un système permanent de ventilation ou climatisation, les seuils acoustiques s'appliquent à l'intérieur du bâtiment, le cas échéant, lorsque les fenêtres sont en position ouverte ou fermée.

[1] Uniquement pour les secteurs de contraintes sonores associées au réseau routier supérieur. Ces données seront fournies par le MTMDET.

CA-2019-294, art. 2, par. 29°

CA-2018-286, art. 2, par. 30°

5.135 **Exceptions**

5.136 La réglementation d'urbanisme des villes liées **peut** prévoir que les paragraphes 5.134 et 5.134.1 ne s'appliquent pas lors de la délivrance d'un permis ou d'un certificat autorisant les projets suivants :

a) sous réserve du paragraphe 5.137, l'ajout d'un usage sensible sur un lot existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et qui est adjacent à une rue où les services d'aqueduc et d'égout sont construits ou ont fait l'objet d'une entente relative aux travaux municipaux ou d'un règlement entré en vigueur avant cette date;

b) sous réserve du paragraphe 5.137, l'ajout d'un usage sensible sur un lot créé après la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance, lorsque le lot résulte d'une opération cadastrale requise pour une cession pour fins de parcs, de terrains de jeux ou d'espace naturel;

c) sous réserve du paragraphe 5.137, les travaux de modification ou de reconstruction d'un bâtiment existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance;

d) les travaux qui auront été identifiés dans la réglementation d'urbanisme des villes liées comme n'ayant aucun impact sur la performance acoustique d'un bâtiment construit après la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance;

e) les travaux qui auront été identifiés par la réglementation d'urbanisme des villes liées comme n'ayant pas pour effet de détériorer le climat sonore d'une aire extérieure habitable ou d'un espace extérieur occupé par un usage récréatif extérieur visé aménagé après la date d'entrée en vigueur et dont la superficie n'est pas augmentée;

f) les travaux visant à modifier une aire extérieure habitable ou un espace occupé par un usage récréatif extérieur visé aménagé avant la date d'entrée en vigueur, qu'il y ait ou non agrandissement.

CA-2019-294, art. 2, par. 31°

5.137 Les sous paragraphes a), b) et c) du paragraphe 5.136 ne visent pas les travaux suivants :

a) la portion agrandie d'un bâtiment autre que résidentiel faisant l'objet de travaux d'agrandissement de plus de 50 % de sa superficie de plancher;

b) les travaux de construction d'un bâtiment comportant 6 logements et plus;

c) les travaux de modification d'un bâtiment comportant 6 logements et plus une fois les travaux complétés.

CA-2019-294, art. 2, par. 32°

5.138 Afin de favoriser un stock immobilier et des milieux de vie de meilleure qualité dans ces zones de contrainte sonore, le Schéma **encourage** les villes liées à appliquer les normes du tableau 41, du moins pour les pièces intérieures, à l'ensemble des projets pouvant faire l'objet d'une exception citée précédemment.

5.139 **Autres normes d'aménagement et identification des secteurs d'application problématiques**

5.140 Plusieurs facteurs peuvent avoir un effet sur la propagation du bruit dans une zone de contraintes sonores. Pour ce, le Schéma **invite** les villes liées à consulter les documents suivants : *Combattre le bruit de la circulation routière : techniques d'aménagement et interventions municipales* produit par le MTMDET, Good Practice Guide on Quiet Areas de l'Agence européenne de l'environnement, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires* proposé par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada ou toute autre référence de même nature. *CA-2019-294, art. 2, par. 33°*

Retiré *CA-2019-294, art. 2, par 33°*
Retiré *CA-2019-294, art. 2, par 33°*

5.141 Compte tenu de l'optimisation de l'occupation du territoire préconisée par le Schéma dans certaines portions du territoire, les villes liées sont **invitées** à intégrer à leur réglementation d'urbanisme des dispositions particulières visant l'atténuation du bruit et des vibrations ou à promouvoir les bonnes pratiques portant notamment sur :

a) l'implantation et l'orientation des bâtiments et balcons;

b) la localisation et l'aménagement des aires extérieures habitables et des espaces extérieurs occupés par un usage sensible;

c) la localisation des pièces de vie ;

d) la composition des murs extérieurs et des fondations;

e) le rendement acoustique des portes et fenêtres.

CA-2019-294, art. 2, par. 34°

5.142 Le Schéma **invite** les villes liées à identifier les secteurs où l'intégration à la réglementation d'urbanisme des dispositions normatives prévues à cet article s'avère difficile, notamment par la configuration des réseaux routiers ou ferroviaires. Une fois ces secteurs connus pour l'ensemble de son territoire, Longueuil pourra, le cas échéant, entamer des discussions avec les autorités compétentes afin de trouver des mesures conciliant leur mise en valeur optimale et l'application des dispositions de cet article. ***CA-2019-294, art. 2, par. 35°***

5.143 **NORMES RELATIVES AUX VIBRATIONS ASSOCIÉES AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**

5.144 Les vibrations associées aux activités ferroviaires sont également considérées comme une nuisance. Les zones de contraintes associées aux vibrations aux abords des voies ferrées, en excluant celles du REM, correspondent à une distance de 75 m mesurée à partir de la limite de propriété sur laquelle se situe l'infrastructure ferroviaire. Les villes liées **doivent** identifier ces zones de contraintes à leurs plans d'urbanisme. ***CA-2019-294, art. 2, par. 36°***

5.145 Sous réserve de l'article 5.152, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, à moins de 75 m de la limite de propriété sur laquelle se situe une voie ferrée principale, la réglementation d'urbanisme des villes liées **doit** prohiber la réalisation de travaux de construction ou de modification d'un bâtiment dans lequel est exercé un usage sensible principal ou intégrer des dispositions normatives qui permettent que le niveau de vibration mesuré à l'intérieur de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage sensible soit inférieur à 0,14 mm/s. Les villes liées sont également **invitées** à intégrer de telles dispositions normatives pour la réalisation de travaux de construction ou de modification d'un bâtiment implanté à moins de 75 m d'une voie ferrée secondaire ou d'un embranchement.

CA-2019-294, art. 2, par. 37°

5.146 **Exceptions**

5.147 La réglementation d'urbanisme des villes liées **peut** prévoir que les dispositions normatives intégrées conformément au paragraphe 5.145 ne s'appliquent pas lors de la délivrance d'un permis ou d'un certificat autorisant les travaux suivants :

a) sous réserve du paragraphe 5.148, les travaux sur un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et dont la distance entre la limite de propriété sur laquelle se situe l'infrastructure ferroviaire visée au paragraphe 5.145 et la portion du bâtiment occupée par un usage sensible ne s'en trouve pas réduite;

b) sous réserve du paragraphe 5.148, les travaux sur un bâtiment implanté sur un lot existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et qui est adjacent à une rue où les services d'aqueduc et d'égout sont construits ou ont fait l'objet d'une entente relative aux travaux municipaux ou d'un règlement entré en vigueur avant cette date;

c) sous réserve du paragraphe 5.148, les travaux sur un bâtiment implanté sur un lot créé après la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et qui résulte d'une opération cadastrale requise pour une cessions pour fins de parcs, de terrains de jeux ou d'espaces naturels;

d) les travaux sur un bâtiment construit après la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et qui auront été identifiés dans la réglementation d'urbanisme des villes liées comme n'ayant aucun impact sur sa performance à résister aux vibrations.

CA-2019-294, art. 2, par. 38°

5.148 Les sous-paragraphes a), b) et c) du paragraphe 5.147 ne visent pas les travaux suivants :

a) la portion agrandie d'un bâtiment autre que résidentiel faisant l'objet de travaux d'agrandissement de plus de 50 % de sa superficie de plancher;

b) les travaux de construction d'un bâtiment comportant 6 logements et plus;

c) les travaux de modification d'un bâtiment comportant 6 logements et plus une fois les travaux complétés.

CA-2019-294, art. 2, par. 39°

5.149 **NORMES RELATIVES À LA SÉCURITÉ ASSOCIÉES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRES**

5.150 La carte 38 illustre les infrastructures ferroviaires de l'agglomération. Outre les contraintes associées au bruit et aux vibrations mentionnées précédemment, ces infrastructures génèrent également une problématique de sécurité publique susceptible d'influencer l'occupation du sol à leur proximité. Pour réduire les risques et les conséquences d'un incident ferroviaire, des dispositions minimales portant sur l'imposition d'une zone de dégagement ainsi que des aménagements en bordure des emprises ferroviaires sont proposées dans la présente section.

CA-2019-294, art. 2, par. 40°

5.151 **Distances séparatrices minimales**

CA-2019-294, art. 2, par. 41°

5.152 En plus des normes prévues au paragraphe 5.145, la réglementation d'urbanisme des villes liées doit prévoir que la construction ou la modification d'un bâtiment ou l'aménagement d'un terrain destiné en totalité ou en partie à un usage sensible principal implanté à l'intérieur du périmètre d'urbanisation **doit** être réalisé en respectant les distances séparatrices minimales suivantes :

a) 300 m d'une gare de triage;

b) 30 m d'une voie ferrée principale;

c) 15 m d'une voie ferrée secondaire ou d'un embranchement;

d) 0 m d'une voie ferrée du REM.

CA-2019-294, art. 2, par. 42°

5.153 Ces marges de recul **doivent** être illustrées aux plans d'urbanisme des villes liées.

5.154 Sous réserve du paragraphe 5.154.1, la réglementation d'urbanisme des villes liées **peut** prévoir que les sous-paragraphes b) et c) du paragraphe 5.152 ne s'appliquent pas aux travaux suivants :

a) les travaux de modification ou de reconstruction d'un bâtiment existant à la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance lorsque la distance entre la limite de propriété sur laquelle se situe l'infrastructure ferroviaire visée au paragraphe 5.152 et le bâtiment ne s'en trouve pas réduite;

b) les travaux de construction d'un bâtiment implanté à moins de 30 m d'une limite de propriété sur laquelle se situe une infrastructure ferroviaire visée aux sous-paragraphes b), c) et d) du paragraphe 5.152, sans toutefois être inférieure à 9 m de cette dernière, si la portion du bâtiment implantée à moins de 30 m de cette limite de propriété représente moins de 50 % de l'implantation au sol du bâtiment destinée à usage sensible principal.

CA-2019-294, art. 2, par. 43°

5.154.1 Aux fins de l'application du paragraphe 5.154, la réglementation d'urbanisme des villes liées **doit** intégrer des dispositions réglementaires suffisantes, telle l'imposition d'une méthode de construction ou de marges de recul, qui tiennent compte de la proximité du bâtiment et de la limite de propriété sur laquelle se situe la voie ferrée.

CA-2019-294, art. 2, par. 44°

5.154.2 La réglementation d'urbanisme des villes liées peut prévoir que, malgré le sous-paragraphe a) du paragraphe 5.152, la distance séparatrice minimale peut être réduite à 100 m pour permettre la construction d'un bâtiment occupé par un usage sensible, de moins de 6 logements s'il est résidentiel, implanté sur l'un des lots suivants :

Supprimé ***CA-2019-294, art. 2, par. 40°***

a) un lot existant avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance et qui est adjacent à une rue où les services d'aqueduc et d'égout sont construits ou ont fait l'objet d'une entente relative aux travaux municipaux ou d'un règlement entré en vigueur avant cette date;

b) un lot créé après la date d'entrée en vigueur de la réglementation d'urbanisme de concordance lorsque ce lot résulte d'une opération cadastrale requise pour une cession pour fins de parcs, de terrains de jeux ou d'espaces naturels.

CA-2019-294, art. 2, par. 44°

5.155 À moins d'indication contraire, toute distance prévue aux paragraphes 5.129, 5.144, 5.145, 5.152, 5.154 et 5.154.2 doit être calculée en champ libre à partir de la limite de propriété sur laquelle se situe l'infrastructure ferroviaire ou routière et du mur ou d'une partie de mur du bâtiment affecté à un usage sensible principal.

CA-2019-294, art. 2, par. 45°

5.156 **Clôtures de sécurité**

5.157 Afin d'assurer la sécurité et d'éviter les intrusions dans l'emprise ferroviaire, une clôture métallique d'une hauteur minimale de 1,8 m mesurée à partir du niveau du sol à la limite de l'emprise ferroviaire (côté développement) **doit** être installée à la limite de l'emprise sur toute la longueur du projet, et ce, quelle que soit la distance entre le chemin de fer et le bâtiment. Les murs de protection ou acoustiques peuvent, le cas échéant, servir de clôtures de sécurité s'ils respectent cette hauteur minimale et empêchent tout accès à l'infrastructure ferroviaire.

5.158 **Barrières de sécurité**

5.159 Afin d'assurer la sécurité des personnes en cas de déraillement, des barrières de sécurité, sous forme de talus (bermes) ou de murs de protection, **doivent** être implantées de façon contiguë à l'emprise ferroviaire sur toute la longueur du projet destiné à un usage sensible si la portion du bâtiment renfermant un tel usage ou l'espace extérieur dédié à un tel usage est implantée à moins de 30 m de la limite d'emprise d'une voie ferrée principale ou à moins de 15 m d'une limite d'emprise d'une voie ferrée secondaire ou d'un embranchement. Les normes d'aménagement minimales sont les suivantes :

- 2,5 m au-dessus du niveau du sol à la limite de l'emprise ferroviaire (côté développement) et pente du talus d'au plus 2,5 : 1 pour une voie ferrée principale;
- 2,0 m au-dessus du niveau du sol à la limite de l'emprise ferroviaire (côté développement) et pente du talus d'au plus 2,5 : 1 pour une voie ferrée secondaire ou un embranchement.

5.160 Aucune barrière de sécurité n'est exigée lorsque la voie ferrée est située en tranchée et que la profondeur de celle-ci est égale ou supérieure à la hauteur minimale de la barrière exigée.

5.161 **Supprimé** ***CA-2019-294, art. 2, par. 46°***

5.162 **Supprimé** ***CA-2019-294, art. 2, par. 47°***

5.163 **Supprimé** ***CA-2019-294, art. 2, par. 48°***

5.164 Le Schéma **invite** les villes liées **à s'inspirer** des lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires proposées par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada.

Supprimé ***CA-2019-294, art. 2, par. 49°***

5.4.2.2

Infrastructures de transport, de transformation et de distribution d'électricité

5.165 Hydro-Québec élabore actuellement un guide visant à assurer une meilleure cohabitation entre les nouveaux projets résidentiels et ses postes de transformation. Lorsque ce guide sera réalisé, la présente section sera bonifiée.

5.166 Dans l'attente de telles normes, le Schéma **invite** les villes liées à travailler en concertation avec Hydro-Québec afin de déterminer une distance minimale entre ces postes et les nouveaux projets résidentiels et de définir des normes de construction ou d'aménagement adéquates.

5.4.2.3

Terrains contaminés

5.167 Les villes liées **doivent effectuer** un contrôle de la gestion des terrains contaminés, notamment lors de l'émission des permis et certificats, afin d'assurer que les politiques et règlements environnementaux soient respectés lors de la réalisation des projets de développement sur les sites inscrits au registre du MDDELCC ou à leur propre registre.

5.168 Le Schéma **invite** également les villes liées à **élaborer** un plan d'action afin d'intervenir de façon adéquate en ce qui a trait à la protection et à la valorisation de leurs sites municipaux contaminés.

5.4.2.4

Entreposage de matières dangereuses

5.169 Pour assurer une cohabitation optimale entre les usages sensibles [habitation, école, garderie, hôpital, centre d'hébergement et de soins de longue durée, etc.] et les secteurs industriels, notamment en fonction de l'entreposage des matières dangereuses, le Schéma **invite** les villes liées à :

- **mettre en place** une procédure efficace afin d'informer le Service de protection incendie de l'agglomération de Longueuil de tout projet d'implantation d'une entreprise susceptible d'entreposer des matières dangereuses;
- **soumettre** au Service de protection incendie de l'agglomération de Longueuil, pour recommandations, tout projet de modification de zonage visant à autoriser un usage sensible à moins de 500 m des limites d'un secteur industriel afin d'assurer, notamment, la compatibilité de ces nouveaux usages avec les entreprises des secteurs industriels existants et le respect des bandes tampons de sécurité ou mesures de mitigation existantes imposées à certaines entreprises.

5.4.2.5

Infrastructures de gestion de l'eau potable

5.170 Les prises d'eau potable (publiques et privées) identifiées à la carte 38 ainsi que toute nouvelle prise d'eau potable de surface ou souterraine desservant 20 personnes et plus **doivent** faire l'objet d'une protection intégrale dans un rayon de 30 m où aucune construction ni aucun ouvrage ne sont permis. Les usages présentant une source de contamination potentielle sont aussi interdits dans ce rayon.

5.5
AUTRES DISPOSITIONS MINIMALES

5.5.1
DIMENSIONS MINIMALES DES LOTS

5.171 Afin de répondre à des objectifs de sécurité et de salubrité publique, les normes minimales suivantes, portant sur les opérations cadastrales en milieu partiellement desservi ou non desservi, **s'appliquent** sur tout le territoire.

5.172 Les opérations cadastrales réalisées pour des réseaux de gaz, d'électricité, de télécommunication, de câblodistribution ainsi que pour les fins municipales ou publiques, qui ne requièrent pas de systèmes d'approvisionnement en eau potable ni d'évacuation des eaux usées, sont soustraites de l'application des présentes dispositions.

5.173 Toutefois, les lots dérogeant aux présentes dispositions, mais créés conformément aux dispositions réglementaires applicables avant le 20 décembre 1983 **peuvent** bénéficier de droits acquis. Cette reconnaissance de droits acquis pourra être intégrée aux règlements d'urbanisme des villes liées.

Tableau 42 : Normes minimales de lotissement[1]

LOCALISATION ET TYPE DE SERVICE D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT	SUPERFICIE	LARGEUR SUR LA LIGNE AVANT	PROFONDEUR[1]	DISTANCE ENTRE UNE ROUTE ET UN COURS D'EAU OU UN LAC[1]	DISTANCE ENTRE LES PUITS
Lot situé à l'intérieur du corridor riverain[2]					
Lot riverain sans aqueduc ni égout	4 000 m²	50 m	75 m	75 m [(5)]	-
Lot non riverain sans aqueduc ni égout	4 000 m²	50 m	-	-	-
Lot riverain avec aqueduc ou égout[3]	2 000 m²	30 m	75 m	75 m [(5)]	-
Lot non riverain avec aqueduc ou égout[3]	2 000 m²	25 m	-	-	-
Lot riverain avec aqueduc et égout[3]	-	-	45 m [(4)]	45 m [(5)]	-
Lot non riverain avec aqueduc et égout[3]	-	-	-	-	-
Lot totalement situé à l'extérieur du corridor riverain[2]					
Sans aqueduc ni égout	3 000 m²	50 m	-	-	-
Avec aqueduc[3]	1 500 m²	25 m	-	-	-
Avec égout municipal[3]	1 500 m²	25 m	-	-	30 m
Avec aqueduc et égout[3]	-	-	-	-	-

Notes :

[1] Dans le cas d'un lot riverain, la profondeur ou la distance entre une route et un cours d'eau ou un lac se mesure à partir de la ligne des hautes eaux et de la limite de l'emprise de la route.

[2] Le corridor riverain est une bande de terre qui borde les lacs et les cours d'eau et qui s'étend vers l'intérieur des terres à partir de la ligne des hautes eaux. La largeur du corridor se mesure horizontalement. La largeur du corridor est de 300 m en bordure des lacs et de 100 m en bordure des cours d'eau à débit régulier.

[3] Lorsqu'on réfère aux services d'aqueduc et d'égout, il s'agit d'infrastructures privées ou publiques érigées conformément aux lois et règlements applicables.

[4] Dans les cas où la route est déjà construite et où les services d'aqueduc et d'égout sont déjà en place au moment de l'entrée en vigueur du Règlement de contrôle intérimaire (RCI), la profondeur minimale des lots pourra être réduite à 30 m ou à une profondeur non spécifiée pour les secteurs identifiés comme représentant des contraintes physiques particulières dont la présence d'une voie ferrée et le zonage parcellaire.

[5] La distance entre une route et un cours d'eau ou un lac peut être réduite si une telle route passe sur des terrains zonés à des fins de parc public, et ce, jusqu'à une distance de 20 m. Elle peut être réduite à 15 m si une telle route constitue le parachèvement d'un réseau et dans la mesure où l'espace compris entre la route et le plan d'eau ne fait pas l'objet d'une construction. Toutefois, la route ne devra en aucun cas empiéter sur la rive.

[1] MDDELCC. *Synthèse des normes minimales de lotissement véhiculées par le gouvernement du Québec dans le cadre de l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. 20 juillet 2004.

5.5.2
RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

5.174 Le réseau routier structurant est illustré à la carte 7[1].

5.175 La largeur minimale de l'emprise des nouvelles voies de circulation faisant partie du réseau artériel métropolitain et du réseau routier structurant d'agglomération illustrés à cette carte est de 25 m. Ces largeurs minimales d'emprise **doivent** être spécifiées aux plans d'urbanisme et aux règlements sur le lotissement des villes liées. Cette dimension s'applique aux nouveaux tronçons et, lorsque possible, aux tronçons existants faisant l'objet d'un réaménagement.

5.5.3
GESTION DES ODEURS EN ZONE AGRICOLE

5.176 **OBJET ET CHAMP D'APPLICATION**

5.177 Cette section vise notamment à assurer une cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles en zone agricole. Pour ce, elle reprend notamment la directive sur les odeurs causées par les engrais de ferme provenant d'activités agricoles[2], dont certaines ont été ajoutées ou adaptées pour tenir compte du contexte de l'agglomération.

5.178 Les dispositions qui suivent ne visent que les odeurs causées par les pratiques agricoles et autres matières fertilisantes résiduelles. Elles n'ont pas pour effet de soustraire les exploitations agricoles à l'obligation de respecter les normes environnementales contenues dans les réglementations spécifiques du MDDELCC. Elles ne visent qu'à établir un procédé pour déterminer des distances séparatrices aptes à favoriser une cohabitation harmonieuse des usages en zone agricole.

5.179 Le respect des distances séparatrices minimales et autres dispositions décrites à la présente section **doit** être exigé comme condition préalable à l'émission de tout permis ou certificat d'autorisation pour les situations suivantes :

- toute construction d'une nouvelle installation d'élevage ou d'un nouvel ouvrage d'entreposage des engrais de ferme ou de matières résiduelles fertilisantes;
- tout agrandissement, reconstruction, remplacement ou déplacement d'une installation d'élevage, avec ou sans augmentation du nombre d'unités animales;
- toute augmentation du nombre d'unités animales ou tout changement du type d'animaux d'élevage, avec ou sans agrandissement de l'installation d'élevage;
- tout agrandissement, reconstruction, remplacement et déplacement d'un ouvrage d'entreposage des engrais de ferme ou de matières résiduelles fertilisantes;
- toute construction, remplacement ou déplacement d'un immeuble protégé et tout agrandissement d'un tel immeuble par rapport à sa superficie d'implantation au sol;
- tout agrandissement d'un site ayant le statut d'immeuble protégé;
- tout changement d'usage relatif à un immeuble protégé.

5.180 Toutefois, cette obligation ne s'applique pas dans les cas suivants :

- l'accroissement des activités agricoles d'une installation d'élevage conformément aux mesures d'exception prévues aux lois et règlements adoptés par le gouvernement à cet effet;
- la modification du nombre d'unités animales et du type d'animaux dans une installation d'élevage existante

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.
[2] QUÉBEC. Chapitre P-41.1, r.5 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Mars 2014.

et dérogatoire quant aux distances séparatrices, pourvu que les conditions suivantes soient respectées :

- le nombre d'unités animales est réduit ou maintenu;
- le mode de gestion des engrais de ferme (paramètre D) est maintenu ou un mode de gestion moins contraignant est adopté;
- le coefficient d'odeur du nouveau type d'animal (paramètre C) est égal ou inférieur à celui des animaux remplacés;
- s'il s'agit d'une installation d'élevage qui est reconstruite à la suite d'un sinistre, la demande de permis pour la reconstruction doit être déposée dans un délai d'au plus 24 mois suivant la date du sinistre.

- la construction, la reconstruction, le remplacement, l'agrandissement, le déplacement, la transformation et la rénovation d'un bâtiment agricole qui ne constitue pas une installation d'élevage ou un ouvrage d'entreposage des engrais de ferme ou de matières résiduelles fertilisantes;
- la rénovation ou la reconstruction d'un bâtiment non agricole, sur les fondations d'origine ou sur de nouvelles fondations, s'il n'y a pas d'agrandissement par rapport à son périmètre actuel;
- l'agrandissement d'un bâtiment non agricole, si cet agrandissement ne se fait pas en direction d'une installation d'élevage pour laquelle une distance séparatrice s'applique;
- la reconstruction ou le remplacement d'un bâtiment non agricole sur de nouvelles fondations situées à une distance supérieure d'une installation d'élevage pour laquelle une distance minimale s'applique;
- la construction ou la rénovation de tout bâtiment non agricole ne comportant aucune pièce habitable, tel un garage détaché, un abri d'auto ou un cabanon, à l'exception d'un immeuble protégé;
- la construction d'une résidence bâtie en vertu des lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet après le 21 juin 2001;
- la construction ou l'agrandissement d'une habitation, la construction, l'aménagement ou l'agrandissement d'un immeuble protégé situé dans un îlot déstructuré identifié à la carte 24[1].

5.181 **RECONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT D'ÉLEVAGE DÉROGATOIRE PROTÉGÉ PAR DES DROITS ACQUIS**

5.182 Dans l'éventualité où un bâtiment d'élevage dérogatoire protégé par des droits acquis serait détruit à la suite d'un incendie ou par quelque autre cause, la réglementation d'urbanisme des villes liées doit s'assurer que le producteur visé puisse poursuivre son activité et que l'implantation du nouveau bâtiment améliore la situation antérieure en ce qui a trait à la cohabitation harmonieuse avec les usages avoisinants, sous réserve de l'application d'un règlement ordonnant que la reconstruction ou la réfection de tout bâtiment détruit ou devenu dangereux ou ayant perdu au moins la moitié de sa valeur par suite d'un incendie ou de quelque autre cause soit effectuée en conformité avec les règlements en vigueur au moment de cette reconstruction ou réfection. Entre autres, les marges latérales et avant prescrites à la réglementation municipale devront être respectées. S'il est impossible de respecter ces marges, le recours à tout outil réglementaire à caractère discrétionnaire permettant de déroger à la réglementation d'urbanisme est encouragé afin de permettre la reconstruction du bâtiment principal et des constructions accessoires.

5.5.3.1
Distances séparatrices relatives aux installations d'élevage

5.183 La distance séparatrice minimale (DSM) à respecter entre une installation d'élevage et une maison d'habitation, un immeuble protégé et un périmètre d'urbanisation est obtenue à partir de la formule suivante :

CA-2019-294, art. 2, par. 50°

DSM = B x C x D x E x F x G, dans laquelle :

- le **paramètre A** correspond au nombre maximum d'unités animales gardées au cours d'un cycle annuel de production. Il sert à la détermination du paramètre B. On l'établit à l'aide du tableau 57 de l'annexe A2;

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

- le **paramètre B** est celui des distances de base. Il est établi en recherchant dans le tableau 58 de l'annexe A2 la distance de base correspondant à la valeur calculée pour le paramètre A;
- le **paramètre C** est celui du potentiel d'odeur. Le tableau 59 de l'annexe A2 présente le coefficient d'odeur selon le groupe ou la catégorie d'animaux en cause;
- le **paramètre D** correspond au type de fumier. Le tableau 60 de l'annexe A2 fournit la valeur de ce paramètre au regard du mode de gestion des engrais de ferme;
- le **paramètre E** est celui du type de projet. Lorsqu'une unité d'élevage aura bénéficié de la totalité du droit de développement que lui confère toute loi ou règlement adopté par le gouvernement du Québec à cet effet, ou pour accroître son cheptel de plus de 75 unités animales, elle pourra bénéficier d'assouplissements au regard des distances séparatrices applicables, sous réserve du contenu du tableau 61 de l'annexe A2, jusqu'à un maximum de 225 unités animales;
- le **paramètre F** est le facteur d'atténuation. Ce paramètre figure au tableau 62 de l'annexe A2. Il permet d'intégrer l'effet d'atténuation des odeurs résultant de la technologie utilisée;
- le **paramètre G** est le facteur d'usage. Il est calculé en fonction du type d'unité de voisinage considéré. Le tableau 63 de l'annexe A2 précise les valeurs de ce facteur.

5.184 Lorsque le projet comporte plus d'un type d'animal, le nombre total d'unités animales correspond à la somme des unités animales de chaque type d'animal défini à l'aide des paramètres A et B. Pour les paramètres C, D, E et F, il faut retenir la valeur la plus élevée associée aux différents types d'animaux en cause.

5.185 La distance entre une installation d'élevage et un bâtiment non agricole avoisinant doit être mesurée en établissant une droite imaginaire entre la partie la plus avancée des constructions considérées à l'exception des galeries, perrons, avant-toits, patios, terrasses, cheminées et rampes d'accès. Ne doivent pas être considérés les bâtiments accessoires non agricoles (garage détaché, abri d'auto, cabanon, etc.) ne comportant aucune pièce habitable et non considérés comme un immeuble protégé.

5.5.3.2
Distances relatives aux lieux d'entreposage des engrais de ferme et des matières résiduelles fertilisantes

5.186 **DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX OUVRAGES D'ENTREPOSAGE DES ENGRAIS DE FERME ET DES MATIÈRES RÉSIDUELLES FERTILISANTES**

5.187 Tout ouvrage d'entreposage des engrais de ferme doit être implanté à plus de 1 500 m d'un périmètre d'urbanisation, sauf s'il s'agit d'un ouvrage implanté à moins de 150 m d'une installation d'élevage existante ou d'une installation d'élevage qui s'implante conformément aux dispositions de la présente section et qui la dessert.

5.188 Tout ouvrage d'entreposage des matières résiduelles fertilisantes doit être implanté à plus de 1 500 m d'un périmètre d'urbanisation.

5.189 Sauf pour les élevages de bovins laitiers, l'installation d'une toiture permanente sur les ouvrages d'entreposage des engrais de ferme dont le mode de gestion est liquide et sur les ouvrages d'entreposage des matières résiduelles fertilisantes est obligatoire.

5.190 **DISTANCES SÉPARATRICES RELATIVES AUX LIEUX D'ENTREPOSAGE DES ENGRAIS DE FERME SITUÉS À PLUS DE 150 M D'UNE INSTALLATION D'ÉLEVAGE**

5.191 Lorsque des engrais de ferme sont entreposés à l'extérieur de l'exploitation animale, des distances séparatrices doivent être respectées. Elles sont établies en considérant qu'une unité animale nécessite une capacité d'entreposage de 20 m^3. Pour trouver la valeur du paramètre A, il faut savoir que chaque capacité de réservoir de 1 000 m^3 correspond à 50 unités animales. Une fois cette équivalence établie, il est possible de déterminer la

distance de base (paramètre B) correspondante à l'aide du tableau 58 de l'annexe A2. La formule multipliant entre eux les paramètres B, C, D, E, F et G peut alors être appliquée.

5.192 Le tableau 43 illustre des cas où les paramètres C, D, E et F valent 1, seul le paramètre G variant selon l'unité de voisinage considérée.

Tableau 43 : Distances séparatrices relatives aux lieux d'entreposage des lisiers[1] situés à plus de 150 m d'une installation de ferme

CAPACITÉ D'ENTREPOSAGE[2]	DISTANCES SÉPARATRICES		
	MAISON D'HABITATION	IMMEUBLE PROTÉGÉ	PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
1 000 m³	148 m	295 m	443 m
2 000 m³	184 m	367 m	550 m
3 000 m³	208 m	416 m	624 m
4 000 m³	228 m	456 m	684 m
5 000 m³	245 m	489 m	734 m
6 000 m³	259 m	517 m	776 m
7 000 m³	272 m	543 m	815 m
8 000 m³	283 m	566 m	849 m
9 000 m³	294 m	588 m	882 m
10 000 m³	304 m	607 m	911 m

Notes

1 Pour les fumiers, multiplier les distances par 0,8.

2 Pour d'autres capacités d'entreposage, faire les calculs nécessaires en utilisant une règle de proportionnalité ou les données du paramètre A.

5.193 Sauf pour les élevages de bovins laitiers, l'installation d'une toiture permanente sur les ouvrages d'entreposage des engrais de ferme dont le mode de gestion est liquide est obligatoire.

5.5.3.3

Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme et des matières résiduelles fertilisantes

5.194 Les distances proposées dans le tableau 44 constituent un compromis entre les pratiques d'épandage et la protection des autres usages en milieu agricole. L'utilisation du gicleur et de la lance (canon) est bannie en vertu des dispositions de la réglementation du MDDELCC. L'épandage des engrais de ferme doit être fait en tenant compte des distances apparaissant à ce tableau.

Tableau 44 : Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme[1]

TYPE	MODE D'ÉPANDAGE		DISTANCE REQUISE DE TOUTE HABITATION, D'UN PÉRIMÈTRE D'URBANISATION OU D'UN IMMEUBLE PROTÉGÉ	
			15 juin au 15 août	Autre temps
Engrais de ferme et matières résiduelles fertilisantes – gestion liquide	Aéroaspersion (citerne)	Lisier laissé en surface plus de 24 h	75 m	25 m
		Lisier incorporé en moins de 24 h	25 m	-[2]
	Citerne	Lisier incorporé en moins de 24 h	25 m	-[2]
	Aspersion	Par rampe	25 m	-
		Par pendillard	-	-
	Incorporation simultanée		-[2]	-[2]
Engrais de ferme et matières résiduelles fertilisantes – gestion solide	Frais, laissé en surface plus de 24 h		75 m	-[2]
	Frais, incorporé en moins de 24 h		-[2]	-[2]
	Compost désodorisé		-[2]	-[2]

Notes

1 Aucune distance séparatrice n'est requise envers les zones inhabitées à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation.

2 Épandage permis jusqu'aux limites du champ.

5.5.3.4
Zonage de production

5.195 La notion de zonage de production est introduite afin d'assurer la qualité de vie des résidents de l'agglomération en planifiant l'aménagement de la zone agricole au pourtour des périmètres d'urbanisation. Pour ce, il régit l'implantation des établissements d'élevage dont les odeurs sont reconnues comme étant incommodantes, voire nuisibles à la qualité de vie. Le tableau 45 précise les distances minimales devant séparer certains types d'élevage par rapport aux périmètres d'urbanisation, et ce, nonobstant la distance séparatrice minimale obtenue par la formule traditionnelle décrite précédemment.

Tableau 45 : Zonage de production

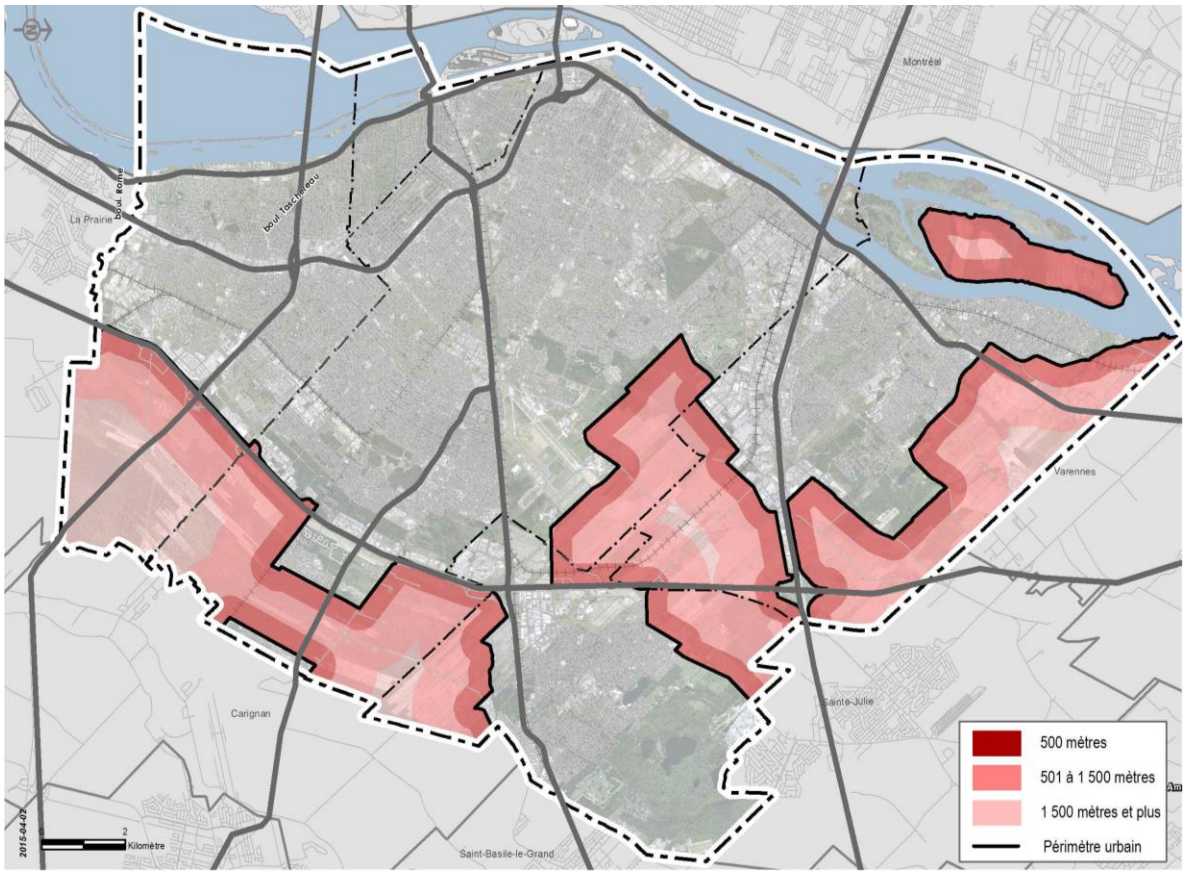
DISTANCE DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION[1]	TYPE D'ÉLEVAGE PERMIS SELON LA CHARGE D'ODEUR
0 à 500 m	≤ 0,7 uniquement
501 à 1 500 m	< 1,0
1 501 m et plus	Tous les types d'élevage

Notes

[1] Pour déterminer à quelle distance une installation d'élevage peut être implantée à l'intérieur de cette distance, le cas échéant, se référer au calcul des distances séparatrices.

5.196 Le zonage de production proposé au paragraphe précédent encadre adéquatement l'implantation des usages agricoles à forte charge d'odeur sur l'ensemble du territoire. À titre d'exemple, une entreprise d'élevage porcin ne pourrait être implantée à moins de 1 500 m d'un périmètre d'urbanisation. Pour ce, le Schéma ne voit pas l'utilité de recourir aux pouvoirs de contingentement des élevages porcins prévus à la LAU. Ainsi, les villes liées **ne peuvent pas** utiliser cet outil législatif pour encadrer l'implantation de tels usages.

Carte 40 : Zonage de production



5.5.4
REMBLAYAGE EN ZONE AGRICOLE

5.197 Pour qu'un projet de remblayage soit autorisé en zone agricole, il **doit** obligatoirement améliorer le potentiel cultural du site sur lequel il s'effectue et respecter les dispositions de la présente section. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux portions d'un site utilisé à des fins autres que l'agriculture dûment autorisé par les autorités compétentes préalablement au dépôt de la demande de remblai.

5.5.4.1
Certificat d'autorisation

5.198 Les villes liées **doivent exiger** l'émission d'un certificat d'autorisation préalablement à tous travaux de remblai. La demande de certificat d'autorisation **doit inclure** minimalement les renseignements et documents suivants :

- identification de l'entrepreneur et de la firme de consultants retenus pour la préparation, l'exécution et le suivi des travaux de remblai;
- identification cadastrale et description du site sur lequel les travaux de remblai seront effectués;
- études et rapports de caractérisation environnementale et agronomique des sols;
- formulaire de demande d'autorisation présenté à la CPTAQ dûment rempli;
- plan délimitant la zone des travaux proposés et indiquant les relevés des niveaux actuels et prévus du site ainsi que ceux des rues existantes;
- échéancier des travaux;
- endroits où seront entreposés les sols et autres matériaux requis pour la réalisation des travaux;
- nature et provenance des matériaux de remblai. Le cas échéant, copie du permis d'excavation ou autre attestant l'origine des matériaux;
- volume approximatif, en mètres cubes, des matériaux de remblai devant être apportés au site ;
- méthodologie des travaux et mesures d'atténuation :
  - protection du sol arable en place (méthode) et justification si aucune protection n'est prévue;
  - mesures de protection de la bande riveraine, de l'habitat du poisson, des milieux humides et des écosystèmes d'intérêt confirmé, boisés agricoles protégés par le Schéma ou tout règlement;
  - méthodes envisagées pour maintenir le drainage de surface (superficie visée et terrains avoisinants);
  - méthodes d'application et de nivellement (épaisseur du remblai);
  - remise en état du site (décompaction, remise en place du sol arable, recommandations agronomiques concernant la fertilisation, les amendements et cultures, réensemencement);
  - suivi agronomique;
- plan de mise en valeur du site remblayé pour les trois prochaines années.

5.199 **TRAVAUX NON ASSUJETTIS**

5.200 Aux fins de la présente section, ne sont pas considérés comme des travaux de remblai, les travaux qui requièrent l'apport de matériaux dans le but :

- d'établir une route publique, un chemin d'accès d'une largeur maximale de 6 m sur une propriété privée, une aire de stationnement, une aire d'entreposage pour de la machinerie associée à l'exploitation agricole du site, des trottoirs ou des fondations d'un bâtiment, s'ils proviennent d'une carrière ou sablière exploitée en conformité avec les lois et règlements adoptés par le gouvernement du Québec à cet effet;
- de réaliser l'aménagement paysager d'un emplacement avec des matériaux propres et adéquats;
- d'adoucir une pente, de remplir une excavation (carrière, sablière, gravière ou autre) ou une dépression

naturelle sans écoulement d'eau, à condition que la superficie remblayée avec des matériaux propres et adéquats soit inférieure à 0,5 ha;

- d'effectuer des travaux usuels d'entretien d'un terrain avec des matériaux propres et adéquats;
- d'établir un élément épurateur, inclus dans un système de traitement des eaux usées avec des matériaux propres et adéquats;
- de réaliser des travaux de remblai à partir de matériaux propres et adéquats qui sont déjà en place naturellement sur le terrain.

5.5.4.2
Qualité environnementale des matériaux de remblai

5.201 Les exigences environnementales suivantes s'appliquent aux matériaux de remblai :

- La concentration de contaminants dans les sols transportés ne doit pas dépasser celle existante dans les teneurs de fond naturelles des sols du terrain récepteur.

  Dans le cas où le remblai ne respecte pas cette condition, il faudra qu'un agronome atteste que la concentration de contaminants trouvée dans le remblai est sécuritaire pour l'usage agricole. L'agronome tiendra compte dans son évaluation des plus récents critères génériques ainsi que des valeurs génériques pour l'utilisation des terres à des fins agricoles en vigueur.

  La sélection des contaminants potentiels dont la concentration est vérifiée, doit se baser sur une étude d'évaluation environnementale de site de type phase I telle que décrite dans les normes en vigueur et réalisée par une personne compétente pour ce type d'étude. Les concentrations des contaminants dans les sols sont déterminées lors de la réalisation d'une étude d'évaluation environnementale de site de type phase II respectant les normes en vigueur et les plus récentes éditions des guides techniques, réalisés par une personne compétente pour ce type d'étude.

- Si l'étude d'évaluation environnementale de site de type phase I conclut à aucun risque important de contamination des sols de remblai et que ladite étude recommande qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une étude d'évaluation environnementale de site de type phase II, le remblai pourra être considéré comme acceptable, à moins que la personne compétente habilitée à signer le plan de gestion et de surveillance en juge autrement et fasse réaliser les évaluations qu'elle estime requises.
- Le remblai devra être exempt de tous débris et matière résiduelle tels que la ferraille, le béton, la brique, l'asphalte, etc.
- La personne compétente responsable du plan de gestion et de surveillance devra s'assurer que les données d'évaluation environnementale s'appliquent directement et sont représentatives des sols de remblai et de déblai sujets aux travaux et spécifier, dans ledit plan, les preuves dont elle dispose à cet effet.
- La surveillance des travaux doit permettre la vérification et le suivi de la provenance et de la destination des sols et fournir les preuves écrites à cet effet et tout autre document permettant d'attester la conformité des travaux au plan de gestion et de surveillance et aux exigences réglementaires applicables.
- Le plan de gestion doit présenter les éléments d'information qui devront se retrouver dans le rapport de gestion et de surveillance devant être produit à la fin des travaux. Sans s'y limiter, ce rapport devra contenir :
  - un court sommaire et une description des travaux réalisés et des problèmes rencontrés;
  - un registre des quantités de sols transportés par jour avec les numéros des manifestes de transport;
  - une conclusion comprenant un jugement professionnel sur la conformité des quantités et de la provenance des sols véhiculés entre les sites émetteurs et récepteurs par rapport au plan de gestion établi et sur le niveau de certitude que les sols remblayés sur le terrain situé en zone agricole permanente sont bien ceux prévus au plan de gestion;
  - en annexe, les copies des manifestes de transport et tout autre document d'appui pertinent (plans, photographies, rapports de suivi, etc.) ainsi que l'identification des personnes compétentes qui se sont

impliquées dans les différentes étapes du projet, incluant leur titre professionnel et leur identification formelle.

- Le plan de gestion et de surveillance des travaux devra être signé et scellé par une personne compétente.

5.5.4.3
Étude et rapport de caractérisation agronomique

5.202 Une étude et un rapport de caractérisation agronomique doivent également être exigés préalablement à l'émission de tout certificat d'autorisation pour une opération de remblayage.

5.203 L'obligation de fournir une telle étude ne s'applique pas lorsqu'un projet pour lequel un certificat d'autorisation est demandé est réalisé dans le cadre d'un programme du MAPAQ exigeant un rapport d'expertise agronomique réalisé par un agronome. Ce rapport peut remplacer celui exigé au paragraphe précédent, dans la mesure où les renseignements qu'il renferme rencontrent les exigences minimales de cet article.

5.204 Le rapport de caractérisation agronomique doit comprendre minimalement les éléments suivants :

- identification de l'agronome;
- renseignements généraux sur la propriété et l'exploitation agricole :
  - superficie totale de la propriété;
  - identification cadastrale et superficie (en hectares) de la parcelle en demande;
  - utilisation du sol et rendements agricoles approximatifs des trois dernières années de la parcelle en demande;
  - utilisation des terrains adjacents;
  - type de sol selon les cartes pédologiques;
  - potentiel agricole selon les cartes de potentiel agricole;
  - topographie générale;
  - pierrosité et présence d'affleurements rocheux;
  - conditions de drainage du sol et de la parcelle en général;
  - description technique et évaluation de l'efficacité du réseau de drainage (localisation et profondeur des fossés, etc.);
- justification du projet :
  - problématique culturale actuelle;
  - solution proposée pour régler la problématique culturale identifiée;
- plan(s) sur fond de photographie aérienne récente comprenant les informations minimales suivantes :
  - échelle (1 : 5 000 ou moins), numéro de la photographie aérienne et année de l'envolée;
  - identification cadastrale du ou des lots;
  - délimitation de la superficie en demande;
  - limites pédologiques selon les cartes;
  - limite de potentiel agricole selon les cartes;
  - localisation des boisés;
  - localisation des érablières;
  - localisation des sondages pédologiques (minimum de 5 par hectare) et des profils des sondages pédologiques (avec l'épaisseur du sol arable);
  - fossés de drainage et cours d'eau;
  - vues en plan du terrain actuel et du terrain prévu (avec courbes de niveau au 0,5 m);
  - vues en coupe du terrain actuel et prévu (incluant une bande d'une largeur minimale de 30 m des terrains limitrophes de la parcelle en demande);

- description du matériel de remblayage :
  - quantité (m^3), provenance et nature;
  - qualité et niveau de contamination (se référer aux conditions);
  - granulométrie (analyse granulométrique);
  - fertilité (analyse chimique minimale : pH, matière organique, N, P, K)
  - pierrosité (%);
  - taux d'humidité (%);
- un engagement du ou des propriétaires signé et daté attestant le respect des recommandations du rapport agronomique;
- une attestation de l'agronome, au moyen de sa signature et de son sceau, stipulant que les travaux prévus sur la parcelle en demande auront pour effet d'améliorer son potentiel ainsi que ses possibilités d'utilisation à des fins agricoles et ne causeront aucun impact négatif sur les terres en culture environnantes de même que sur l'environnement.

5.5.4.4 Réalisation des travaux

5.205 La superficie de remblai maximale pour laquelle un certificat d'autorisation peut être demandé est de 10 ha. Les travaux devront être réalisés par tranches de 2 ha. À la fin du remblayage d'une première tranche de 2 ha, sa remise en état devra débuter et se faire parallèlement au remblayage de la deuxième tranche. La remise en état finale de la première tranche devra être achevée avant le début du remplissage d'une troisième tranche et ainsi de suite. La remise en état de la dernière tranche devra être finalisée dans les 12 mois de la fin de son remblayage. Un demandeur ne peut avoir plus d'un projet en opération à la fois.

5.206 Le sol de remblayage devra être exempt de tout débris. La pierrosité ne devra pas excéder 10 % et la pierre ne doit pas excéder un diamètre de 10 cm. La pierre concassée est considérée comme un débris.

5.207 Pour les rehaussements justifiés par la présence de roc à faible profondeur ou d'une pierrosité excessive, le niveau final du sol devra être à un maximum de 1 m au-dessus du roc ou du sol à pierrosité extrême. Pour le rehaussement dû à une baissière (nappe phréatique à proximité de la surface), le niveau maximal du terrain final devra correspondre au niveau moyen du terrain environnant n'ayant pas cette problématique. Pour les autres cas, la hauteur du remblai ne peut pas excéder en moyenne plus de 50 cm par rapport au niveau général des terrains naturels environnants.

5.208 La superficie remblayée doit faire l'objet de l'implantation d'une culture appropriée conforme aux recommandations de l'agronome incluses dans son rapport de caractérisation agronomique.

5.209 **RAPPORT TERMINAL**

5.210 Lorsque les travaux de remblai seront terminés, un rapport final complet devra être déposé afin de démontrer que ces travaux ont été réalisés conformément au certificat d'autorisation émis. Le rapport final devra être déposé au plus tard 30 jours après la fin des travaux.

5.5.5
RÉSEAUX URBAINS À L'INTÉRIEUR ET À L'EXTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

5.5.5.1
Réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

5.211 À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, aucun permis de construction **ne peut être délivré** pour un nouveau bâtiment qui ne serait pas relié aux réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire municipaux. Cependant, un bâtiment déjà existant non relié à de tels réseaux peut être agrandi ou reconstruit sans branchement à ces réseaux uniquement s'ils sont toujours inexistants au moment de ces travaux. Si l'un ou l'autre de ces réseaux est disponible, le bâtiment devra y être raccordé.

5.212 Les constructions et les bâtiments qui ne requièrent pas l'approvisionnement en eau potable ni l'évacuation des eaux usées ne sont pas assujettis à cette disposition et ce, même s'ils sont implantés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

5.5.5.2
Prolongement des réseaux urbains à l'extérieur du périmètre d'urbanisation

5.213 Tout prolongement d'un réseau ferroviaire, routier, d'égout ou d'aqueduc, incluant leurs infrastructures respectives, est interdit à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

CA-2019-294, art. 2, par. 51°

5.213.1 Malgré le paragraphe 5.213, un réseau ferroviaire, routier, d'égout ou d'aqueduc, incluant leurs infrastructures respectives, peut être prolongé s'il respecte les conditions suivantes :

a) il est requis pour des raisons de sécurité ou de salubrité publique; ou

b) il vise un des lots identifiés au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, C.17) pour fins de construction ou d'exploitation du REM; ou

c) il vise le prolongement des infrastructures nécessaires au raccordement de la voie publique prévue sur le lot 5 759 787 du cadastre du Québec au boulevard Clairevue.

CA-2019-294, art. 2, par. 51°

5.213.2 Le Schéma identifie également l'axe potentiel de transport collectif métropolitain structurant vers la Ville de Richelieu.

CA-2019-294, art. 2, par. 51°

5.5.6
FORESTERIE URBAINE ET PÉRIURBAINE

5.5.6.1
Contrôle de l'abattage d'arbres dans les aires boisées d'intérêt du territoire

5.214 La carte 29[1] identifie les bois et corridors forestiers métropolitains, les écosystèmes d'intérêt confirmé, les milieux de conservation prioritaire ainsi que les milieux à documenter de l'agglomération. Dans ces aires boisées, seules les coupes d'arbres suivantes sont autorisées :

a) la coupe d'amélioration;

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

b) la coupe d'amélioration d'une érablière;

c) la coupe d'assainissement;

d) la coupe de dégagement;

e) la coupe d'éclaircie;

f) la coupe de jardinage;

g) la coupe de nettoiement;

h) la coupe de récupération;

i) la coupe à des fins d'aménagement faunique, récréative extensive ou récréotouristique, telle que celle visant l'implantation de sentiers ou d'aménagements à des fins récréative, récréotouristique ou d'interprétation ou de constructions (bâtiment d'accueil, de services, d'interprétation, etc.), pourvu que la superficie coupée soit limitée à l'espace minimum requis pour leur implantation et utilisation adéquates;

j) la coupe permettant l'implantation de constructions et d'activités agricoles, pourvu que la superficie coupée soit limitée à l'espace minimum requis pour ces dernières et leur utilisation adéquate;

k) la coupe requise pour l'implantation d'une construction résidentielle autorisée en zone agricole en vertu de la LPTAA (résidence associée à une exploitation agricole, résidence privée dans un îlot déstructuré, etc.), lorsque la superficie coupée est limitée à l'espace minimum requis pour cette dernière et son utilisation adéquate;

l) la coupe requise pour l'aménagement d'une fenêtre ou d'un accès à un cours d'eau ou à un plan d'eau et autorisée en vertu de la réglementation applicable à cet effet (article 5.4.1.1 du présent document complémentaire, notamment);

m) la coupe requise pour la conservation, la protection et la mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau;

n) la coupe requise pour l'implantation d'un chemin d'accès véhiculaire privé;

o) la coupe requise pour la mise en place et l'entretien d'équipements et d'infrastructures de transport d'énergie et de télécommunication;

p) la coupe requise pour éliminer un arbre représentant un danger pour les personnes, une construction, un équipement ou une voie de circulation et ses usagers;

q) la coupe requise pour la construction ou l'exploitation de la station Rive-Sud du REM et ses infrastructures et équipements connexes sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*. ***CA-2018-283, art. 1, par. 26°***

5.215 Malgré l'alinéa i) du paragraphe précédent, seules les coupes visant à implanter des constructions, des installations et des aménagements légers visant la protection, la gestion ou la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt confirmé, tels un kiosque, un refuge, une capsule didactique, un mirador, une installation ou un aménagement d'accueil ou de services, une construction sur pilotis, un sentier pédestre, cyclable ou de ski de randonnée peuvent être autorisées dans un milieu de conservation prioritaire identifié à la carte 29[1].

5.216 **SUPERFICIES MAXIMALES DE COUPE AUTORISÉE**

5.217 Les coupes d'arbres autorisées peuvent être permanentes ou temporaires. Une coupe est permanente lorsque la perte en superficie boisée est définitive et temporaire, lorsque la coupe est suivie d'un reboisement partiel ou intégral.

1 Ces espaces correspondent aux milieux de conservation prioritaire identifiés au Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de la Ville de Longueuil adopté en 2005 et convenus avec le MDDELCC.

5.218 **Coupes permanentes**

5.219 Dans un bois ou corridor forestier métropolitain, un écosystème d'intérêt confirmé, un milieu de conservation prioritaire ou un milieu à documenter, la superficie maximale de coupe permanente autorisée par lot **ne peut** excéder 10 % de la superficie d'origine des aires boisées, sans toutefois dépasser 1,5 ha. Toute coupe permanente visant la remise en culture d'une terre agricole ou la construction de bâtiments agricoles **doit** être conditionnelle au dépôt d'un projet agricole respectant les dispositions réglementaires applicables.

5.220 Sur le lot faisant l'objet d'un projet pilote dans le cadre de l'Éco-territoire21 agricole, ce seuil maximal de coupe peut exceptionnellement être fixé à 25 %, sans toutefois excéder 5 ha. Dans un îlot déstructuré, ce seuil est fixé à 30 % afin de permettre l'implantation de constructions résidentielles principales et secondaires, pourvu que les emprises et les aires de dégagement maximales prescrites ci-après soient respectées.

5.220.1 Aucune superficie maximale n'est fixée pour une coupe requise pour la construction ou l'exploitation du REM sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c. 17)*.

CA-2018-283, art. 1, par. 27°

5.221 **Coupes temporaires**

5.222 Dans un bois ou corridor forestier métropolitain, un écosystème d'intérêt confirmé, un milieu de conservation prioritaire ou un milieu à documenter, la superficie maximale de coupe temporaire autorisée par lot **ne peut** excéder 20 % de la superficie d'origine des aires boisées, à moins qu'un pourcentage autre soit justifié par une étude réalisée par un ingénieur forestier pour assurer l'assainissement du boisé (en cas d'infestation ou de maladie, par exemple). Cette coupe devrait être répartie uniformément à l'intérieur du peuplement sur une période minimale de 15 ans.

5.223 Aucune superficie de coupe n'est applicable pour un chemin d'accès temporaire requis pour la réalisation d'un projet de réhabilitation environnemental, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement fauniques ou de cours d'eau si, à la fin de la réalisation des travaux, les superficies coupées sont reboisées.

5.224 Pour les projets et secteurs faisant l'objet d'une coupe d'arbres temporaire, la réglementation d'urbanisme des villes liées **doit prévoir** des dispositions assurant, comme condition préalable à l'émission d'une autorisation, le dépôt d'un plan de reboisement réalisé par un ingénieur forestier pour la superficie faisant l'objet de la coupe temporaire, le reboisement de cette dernière dans les 18 mois suivant la fin des travaux associés à cette coupe temporaire ainsi qu'un suivi environnemental du reboisement.

5.225 **EMPRISES, AIRES DE DÉGAGEMENT ET CALCUL DE LA SUPERFICIE DE COUPE AUTORISÉE**

5.226 Afin de réduire les superficies coupées :

- l'emprise d'un sentier récréatif, récréotouristique ou d'interprétation ne peut excéder 5 m de largeur;
- l'emprise d'un chemin d'accès véhiculaire privé ne peut excéder 6 m de largeur, sauf pour un chemin d'accès temporaire requis pour la réalisation d'un projet de réhabilitation environnemental si, à la fin de la réalisation des travaux, les superficies coupées sont reboisées (surlargeur si un chemin d'accès doit être maintenu). Aucune emprise maximale n'est fixée pour une voie d'accès menant à la station Rive-Sud du REM ou pour toute voie de circulation nécessaire à l'exploitation de cette station aménagée sur un lot identifié au Décret 456-2017 et à l'article 78 de la *Loi concernant le Réseau électrique métropolitain (LQ, c 17)*;

CA-2018-283, art. 1, par. 28°

- l'aire libre d'arbres entre les constructions principales autorisées et les boisés (aire de dégagement) ne peut dépasser 6 m et celle entre les boisés et les constructions accessoires, 3 m. Cette distance se mesure à partir du mur de la construction et le centre des troncs les plus rapproché de ces derniers.

5.227 La superficie maximale de coupe autorisée sur une propriété correspond à un pourcentage (seuil de coupe) de ses aires boisées d'origine[1], et ce, à perpétuité. Lorsqu'une aire coupée est redevenue boisée[2] avec le temps,

[1] Si la somme des aires boisées d'origine est de 10 ha et que le seuil de coupe est fixé à 20 %, une aire boisée résiduelle minimale de 8 ha devra subsister sur cette propriété, et ce, à perpétuité.

[2] Lorsque les caractéristiques d'une friche boisée ne s'appliquent plus, et ce, même si cette portion de propriété n'était pas cultivée auparavant.

d'autres coupes peuvent être autorisées si la superficie résiduelle minimale des aires boisées d'origine est continuellement conservée[1] pour cette propriété.

5.228 Toute coupe requise pour l'aménagement d'un sentier, d'un chemin d'accès ou pour l'implantation de constructions, d'activités ou d'aménagements autorisés doit être comptabilisée dans la superficie de coupe autorisée.

5.229 Sous réserve des dispositions de l'article 5.5.6.2, aucun seuil maximum de coupe n'est applicable à l'intérieur des emprises de propriétés ou de servitudes acquises pour la mise en place ou l'entretien d'équipements et d'infrastructures de transport d'énergie ou de télécommunication, incluant les travaux de maîtrise de la végétation.

5.230 **CERTIFICAT D'AUTORISATION**

5.231 Un certificat d'autorisation est requis pour ces coupes. Pour qu'un tel certificat puisse être délivré, la demande **doit** être accompagnée d'un plan de déboisement réalisé par un ingénieur forestier et comportant minimalement les informations suivantes :

- localisation, composition et qualité des aires boisées;
- objectifs poursuivis par la coupe;
- justification de l'absence d'un site de moindre impact écologique sur le même lot, lorsque la coupe vise un milieu de conservation prioritaire identifié à la carte 29;
- localisation et superficie de l'aire de coupe d'arbres et niveau de prélèvement;
- prescription biologique lorsque les travaux visent l'assainissement ou l'amélioration du boisé;
- description des éléments écologiques sensibles tels que les cours d'eau, milieux humides, espèces fauniques et floristiques désignées menacées ou vulnérables, écosystèmes forestiers exceptionnels, etc.

5.232 Un plan de déboisement n'est pas requis pour la coupe d'un arbre représentant un danger pour les personnes, une construction, un équipement ou une voie de circulation et ses usagers ou celle effectuée à l'intérieur des aires de dégagement afin de permettre l'implantation d'une construction principale ou secondaire. La demande de certificat visant la coupe d'un arbre représentant un danger doit être accompagnée d'une étude réalisée par une personne compétente permettant d'établir la dangerosité de l'arbre visé par la demande.

5.233 L'ingénieur forestier ayant préparé le plan de déboisement doit effectuer la surveillance des travaux de manière à assurer le respect de ce dernier. Dans les 30 jours suivant la fin des travaux de coupe d'arbres, il doit déposer un rapport de suivi attestant du respect du plan de déboisement.

5.234 **LEVÉE DU CONTRÔLE SUR L'ABATTAGE D'ARBRES**

5.235 Dans un milieu à documenter, l'application des présentes dispositions pourra cesser pour les portions de ce dernier qui ne se verront pas attribuer un statut de protection (écosystème d'intérêt confirmé), à la suite d'une caractérisation complète des composantes naturelles (milieux humides, boisés, faune, flore, etc.) et à l'entrée en vigueur d'une planification d'ensemble intégrée aménagement/environnement respectant l'une ou l'autre des situations suivantes :

- Tout projet devant se réaliser en partie ou en totalité dans un milieu à documenter **doit** être précédé d'un PPU, d'un PPCMOI, d'un PIIA ou d'un PAE considérant au moins :
  - la rentabilisation des infrastructures d'égout et d'aqueduc;
  - la desserte en transport collectif;
  - l'optimisation du développement des différentes fonctions urbaines;
  - la continuité des grands axes de circulation;
  - la desserte en services communautaires et commerciaux de proximité;
  - la fonctionnalité naturelle des aires boisées, des habitats fauniques et du réseau hydrique;

[1] 8 ha dans l'exemple précédent.

- la faune, la flore, la biodiversité et l'unicité du milieu à documenter;
- des écotones et leurs zones d'influence;
- de la connectivité entre les milieux naturels du secteur et des territoires limitrophes.

CA-2019-294, art. 2, par. 52°

- Tout projet devant se réaliser en partie ou en totalité dans un milieu à documenter situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation **doit** être précédé d'une planification d'ensemble considérant au moins :
  - la mise en valeur du territoire à des fins agricoles;
  - la fonctionnalité naturelle des aires boisées, des habitats fauniques et du réseau hydrique;
  - la faune, la flore, la biodiversité et l'unicité du milieu à documenter;
  - des écotones et leurs zones d'influence;
  - de la connectivité entre les milieux naturels du secteur et des territoires limitrophes.

5.236 Ces planifications intégrées aménagement/environnement **doivent** viser l'ensemble du milieu à documenter ou un sous-secteur de ce dernier (notamment délimité par des voies de circulation majeures ou des barrières physiques), être basées sur une connaissance du milieu suffisante pour dégager une utilisation optimale du territoire dans le respect de ses composantes naturelles d'intérêt, assurer un équilibre entre le développement urbain ou agricole et le maintien des fonctionnalités naturelles du milieu, le tout, selon les principes du développement durable.

5.237 Cette levée du contrôle sur l'abattage d'arbres ne doit pas être obligatoirement précédée d'une modification du Schéma.

5.5.6.2
Implantation d'équipements et d'installations de transport d'énergie et de télécommunication dans les ensembles naturels sensibles

5.238 Compte tenu du déficit des aires boisées sur l'ensemble du territoire métropolitain, l'implantation de tout nouvel équipement ou installation de transport d'énergie et de télécommunication devrait être évitée dans les écosystèmes d'intérêt confirmé, les milieux à documenter, les milieux de conservation prioritaire et les bois et corridors forestiers illustrés à la carte 29[1].

5.239 **ÉQUIPEMENTS ET INSTALLATIONS DU RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE D'HYDRO-QUÉBEC**

5.240 Dans les cas où un écosystème d'intérêt confirmé, un milieu de conservation prioritaire, un bois ou corridor forestier métropolitain ou un milieu à documenter ne peut pas être évité, Hydro-Québec verra à :

- considérer l'utilisation des droits de servitude ou de propriétés d'Hydro-Québec, des emprises et des installations existantes afin d'éviter la multiplication des infrastructures linéaires;
- limiter les superficies à déboiser et favoriser un tracé qui ne compromet pas la viabilité de ces écosystèmes;
- accorder une attention particulière aux éléments sensibles identifiés lors de la caractérisation du site ou du tracé retenu (boisé à forte valeur écologique, milieu humide, habitat sensible, espèce faunique ou floristique menacée, etc.);
- démontrer, par des études environnementales, techniques et économiques réalisées dans le cadre du projet, que l'implantation de ce nouvel équipement ou installation ne peut être réalisée à l'extérieur de ces écosystèmes ou que la solution retenue est celle de moindre impact environnemental;
- prévoir des mesures d'atténuation afin de limiter les impacts environnementaux et favoriser l'intégration de l'équipement ou de l'installation aux paysages d'intérêt métropolitain et d'agglomération et aux ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine ou d'agglomération (zone tampon, aménagement arbustif et arborescent compatible, choix des structures ou des matériaux, etc.).

[1] Se référer à la version numérique de cette carte pour fins de concordance.

5.241 Afin de contrer le déboisement et les pertes de superficies forestières lors de l'implantation d'un nouveau corridor, d'un nouvel équipement ou d'une nouvelle installation, des mesures de reboisement raisonnables, telle la plantation d'arbres sur une superficie équivalente à même le site ou ailleurs dans l'agglomération, devraient être prévues. Le cas échéant, ces mesures doivent être effectuées dans l'optique d'atténuer l'impact du projet et de compléter ou de connecter des écosystèmes d'intérêt, de préserver ou d'aménager des réseaux ou des corridors écologiques, ou de créer de nouveaux parcs qui participent à la biodiversité.

5.242 Dans ces écosystèmes d'intérêt confirmé, milieux de conservation prioritaire, bois et corridors forestiers métropolitains ou milieux à documenter, les travaux d'entretien ou de maintenance pour assurer la sécurité du public ou du réseau au sein des emprises d'Hydro-Québec verront à privilégier le maintien d'une composante arbustive et arborescente compatible avec le réseau.

5.243 Sous réserve d'une entente avec Hydro-Québec, l'utilisation et la mise en valeur des emprises devrait être encouragée dans la mesure où elle contribue à :

- mettre en valeur la Trame verte et bleue métropolitaine et d'agglomération par des activités de conservation ou de récréation compatibles avec la protection de ces écosystèmes d'intérêt;
- mettre en valeur la zone agricole par des activités agricoles ou agrotouristiques compatibles avec la protection de ces écosystèmes d'intérêt;
- favoriser l'intégration de l'équipement ou de l'installation aux paysages d'intérêt métropolitain et d'agglomération et aux ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine et d'agglomération.

5.244 **AUTRES ÉQUIPEMENTS ET INSTALLATIONS DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ET DE TÉLÉCOMMUNICATION**

5.245 Dans les cas où un écosystème d'intérêt confirmé, un milieu de conservation prioritaire, un bois ou corridor forestier métropolitain ou un milieu à documenter ne peut pas être évité, le propriétaire d'un équipement ou d'une installation de transport d'énergie (autre que d'Hydro-Québec) ou de télécommunication verra à :

- considérer l'utilisation de ses droits de servitudes ou de propriétés, des emprises et des installations existantes afin d'éviter la multiplication des infrastructures linéaires;
- limiter les superficies à déboiser et favoriser un tracé qui ne compromet pas la viabilité de ces écosystèmes;
- accorder une attention particulière aux éléments sensibles identifiés lors de la caractérisation du site ou du tracé retenu (boisé à forte valeur écologique, milieu humide, habitat sensible, espèce faunique ou floristique menacée, etc.);
- démontrer, par des études environnementales, techniques et économiques réalisées dans le cadre du projet, que l'implantation de ce nouvel équipement ou installation ne peut être réalisée à l'extérieur de ces écosystèmes ou que la solution retenue est celle de moindre impact environnemental;
- prévoir des mesures d'atténuation afin de limiter les impacts environnementaux et favoriser l'intégration de l'équipement ou de l'installation aux paysages d'intérêt métropolitain et d'agglomération et aux ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine ou d'agglomération (zone tampon, aménagement arbustif et arborescent compatible, choix des structures ou des matériaux, etc.).

5.246 Lors de l'implantation d'un nouvel équipement ou d'une nouvelle installation, des mesures de reboisement raisonnables devraient être prévues. Le cas échéant, ces mesures doivent être effectuées dans l'optique d'atténuer l'impact du projet et de compléter ou de connecter des écosystèmes d'intérêt, de préserver ou d'aménager des réseaux ou des corridors écologiques, ou de créer de nouveaux parcs qui participent à la biodiversité.

5.247 Dans ces écosystèmes d'intérêt confirmé, milieux de conservation prioritaire, bois et corridors forestiers métropolitains ou milieux à documenter, les travaux d'entretien ou de maintenance pour assurer la sécurité de l'équipement au sein de ces emprises verront à privilégier le maintien d'une composante arbustive et arborescente compatible avec le réseau.

5.248 Sous réserve d'une entente avec le propriétaire d'un équipement ou d'une installation de transport d'énergie (autre que d'Hydro-Québec) ou de télécommunication, l'utilisation et la mise en valeur des emprises devrait être encouragée dans la mesure où les usages complémentaires autorisés contribuent à :

- mettre en valeur la Trame verte et bleue métropolitaine et d'agglomération par des activités de conservation ou de récréation compatibles avec la protection de ces écosystèmes;
- mettre en valeur la zone agricole par des activités agricoles ou agrotouristiques compatibles avec la protection de ces écosystèmes;
- favoriser l'intégration de l'équipement ou de l'installation aux paysages d'intérêt métropolitain et d'agglomération et aux ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine et d'agglomération.

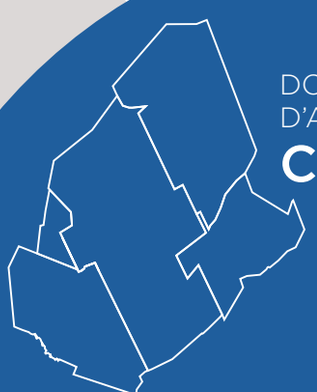
5.6
MODIFICATION DU SCHÉMA ET ANALYSES DE CONFORMITÉ

5.6.1
DOCUMENTATION REQUISE EN APPUI À UNE MODIFICATION DU SCHÉMA

5.249 Les documents suivants sont requis préalablement à toute analyse de demande de modification du Schéma :

- résolution du conseil municipal demandant une modification du Schéma;
- document justificatif expliquant la demande de modification et comprenant minimalement :
  - une description du projet nécessitant la modification du Schéma;
  - les objectifs visés par la modification;
  - les modifications à apporter au Schéma, notamment en ce qui a trait aux grandes orientations d'aménagement du territoire, aux grandes affectations du territoire, aux dispositions normatives, à la cartographie et au plan d'action.

5.250 Des informations supplémentaires, telles que des études, pourront être demandées en appui des documents déposés pour permettre l'analyse de la demande. De plus, si la demande de modification du Schéma nécessite une modification du périmètre d'urbanisation, les documents exigés à l'article 5.2.1.6 s'ajoutent à ceux énumérés précédemment.



DOCUMENT
D'ACCOMPAGNEMENT

CHAPITRE 6

6.1 Conformément au premier alinéa de l'article 7 de la LAU, le Schéma doit être accompagné d'un document indiquant les coûts approximatifs des divers équipements et infrastructures gouvernementaux, métropolitains, d'agglomération et intermunicipaux qu'il propose.

6.2 Les pages qui suivent présentent les coûts de ces équipements et infrastructures. Ceux-ci sont regroupés sous trois thèmes : transports en commun et actif, transport routier et sécurité, et services publics. Les interventions présentées aux tableaux qui suivent sont extraites des différents plans triennaux d'investissement consultés [soit ceux de la Ville de Longueuil (agglomération), ARTM, RTL, MTQ, etc.]. ***CA-2018-283, art. 1, par. 32° d)***

Tableau 46 : Projets d'équipements et d'infrastructures de transport en commun et actif

Projet	Localisation	Description	Coût	Réalisation
TRANSPORTS EN COMMUN ET ACTIF				
PROJETS GOUVERNEMENTAUX ET MÉTROPOLITAINS				
Métro	Longueuil	Prolongement de la ligne 4 du métro dans l'arrondissement du Vieux-Longueuil/Bureau de projet	N/D	N/D
SLR	Brossard	Implantation d'un REM dans le corridor de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain ***CA-2018-283, art. 1, par. 33° k)***	N/D	N/D
Centre d'exploitation du RTL	Longueuil	Rénovation/agrandissement du centre d'exploitation Grande Allée	60 M$	2018
Réseau vélo métropolitain	Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville	Aménagement du tronçon De Montarville, incluant la traverse de l'échangeur De Montarville/A-20	N/D	N/D
Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire	Longueuil	Aménagement du lien entre le pont Jacques-Cartier et le secteur Longue Rive (Route verte)	7,0 M$	2016
Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire, Route verte et Riveraine	Boucherville et Longueuil	Aménagement d'un lien en rive dans le secteur du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine afin d'éviter le détour par le boulevard Marie-Victorin et le secteur industriel	14 M$	2016
Voie rapide autobus Cousineau	Longueuil	Mise en place d'une voie réservée entre le chemin de Chambly et la rue Coderre	2,9 M$	2016
		Étude pour l'implantation d'une voie rapide pour autobus (réservée ou autre) entre la R-116 et le boulevard Vauquelin	N/D	2017
Voies rapides autobus Taschereau	Brossard et Longueuil	Implantation de voies rapides pour autobus (réservées ou autres)	N/D	2015
Voie rapide autobus R-116	Saint-Bruno-de-Montarville	Mise en place d'une voie rapide pour autobus (réservée ou autre) entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Bruno-de-Montarville (boul. Seigneurial)	3,3 M$	2015-2016
Voie rapide autobus A-30	Brossard, Boucherville et Longueuil	Implantation d'une voie rapide pour autobus (réservée ou autre) et véhicules à haute capacité aux heures de pointe entre les autoroutes A-10 et A-20	N/D	N/D
Voies rapides autobus	Boucherville, Brossard et Longueuil	Aménagement de voies rapides pour autobus (réservées ou autres) (Vauquelin, Gaétan-Boucher/Milan, Grande Allée, Jacques-Cartier/Mortagne)	28,9 M$	2015-2018
	Boucherville et Longueuil	Aménagement de voies rapides pour autobus (réservées ou autres) (A-20/A-25, bretelle R-132/R-134, A-30)	N/D	N/D
Vélostations	Brossard et Longueuil	Construction par l'ARTM de vélostations aux terminus Panama et Longueuil ***CA-2018-283, art. 1, par. 32° d)***	N/D	N/D
Corridor Maricourt	Longueuil	Étude d'opportunité et de faisabilité pour l'implantation d'un service de transport collectif vers Richelieu (train de banlieue ou SRB)	N/D	N/D

Tableau 47 : Projets d'équipements et d'infrastructures de transport routier

Projet	Localisation	Description	Coût	Réalisation
TRANSPORT ROUTIER				
PROJETS GOUVERNEMENTAUX ET MÉTROPOLITAINS				
Échangeur La Fayette	Longueuil	Construction d'un échangeur (sortie/entrée) de la R-132 au boulevard La Fayette	N/D	N/D
Échangeur R-134/R-132	Longueuil	Réaménagement des entrées et sorties au carrefour des R-134 et R-132 aux abords du pont Jacques-Cartier, de la place Charles-Le Moyne et du secteur Longue Rive	N/D	N/D
Échangeur De Montarville 1	Boucherville	Réaménagement des entrées/sorties à l'échangeur du boul. De Montarville et de l'A-20	N/D	N/D
Échangeur De Montarville 2	Boucherville	Réaménagement des entrées/sorties à l'échangeur du boul. De Montarville et de l'A-30	N/D	N/D
Échangeur A-10/R-132	Brossard	Réaménagement de l'échangeur en lien avec la construction du nouveau pont Champlain	N/D	N/D
Échangeur R-116/Chambly	Longueuil	Réaménagement du chemin de Chambly et du boul. Cousineau aux approches et sous le viaduc de la R-116	N/D	N/D
Échangeur A-20/A-30	Boucherville	Réaménagement des entrées/sorties à l'échangeur des autoroutes A-20 et A-30 et réfection de l'échangeur	N/D	2015
Échangeur A-10/A-30	Brossard	Réaménagement de l'échangeur des autoroutes A-10 et A-30	N/D	N/D
Échangeur R-116/Seigneurial	Saint-Bruno-de-Montarville	Réaménagement de l'échangeur Seigneurial/R-116 (passage sous R-116)	N/D	N/D
Élargissement de l'A-30	Boucherville, Brossard, Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville	Construction d'une 3e voie dans les deux sens sur l'A-30, entre les autoroutes A-10 et A-20 (priorité au transport en commun et aux véhicules à haute capacité en périodes de pointe)	N/D	2019
Viaduc Taschereau	Longueuil	Réaménagement du viaduc Taschereau afin d'offrir un lien routier direct vers le boul. Jacques-Cartier	N/D	N/D
PROJETS D'AGGLOMÉRATION ET INTERMUNICIPAUX				
Boulevard Moïse-Vincent	Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville	Réalisation des études préalables (caractérisation environnementales, faisabilité, consultations publiques, etc.)	N/D	2015-2018
		Construction du boulevard, de Grande Allée au boul. Clairevue	80,0 M$	N/D
Grande Allée	Brossard et Longueuil	Élargissement de Grande Allée, de la rue Baudelaire au boul. du Quartier	22,0 M$	2016
Viaduc Moïse-Vincent	Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville	Construction d'un pont étagement dans l'axe de Moïse-Vincent au-dessus de la R-116	20,0 M$	N/D
Viaduc Quartier	Brossard	Construction d'un pont d'étagement dans l'axe du boulevard du Quartier au-dessus de l'A-10	20,0 M$	N/D
Échangeur Maricourt	Longueuil	Construction d'un pont d'étagement et d'un échangeur (entrée/sortie) dans l'axe du boul. Maricourt au-dessus de la R-116	26 M$	N/D

Tableau 48 : Projets d'équipements et d'infrastructures de sécurité et services publics

Projet	Localisation	Description	Coût	Réalisation
SÉCURITÉ ET SERVICES PUBLICS				
PROJETS D'AGGLOMÉRATION ET INTERMUNICIPAUX				
Casernes d'incendie	Agglomération	Construction de casernes sur l'ensemble du territoire	29,1 M$	2014-2017
CERS	Longueuil	Augmentation de la capacité de déshydratation	2,2 M$	N/D
CeReMo	Longueuil	Construction du CeReMo	67,4 M$	2017
Réseau égout	Agglomération	Élaboration et mise en œuvre du Plan de gestion des surverses	15,0 M$	N/D
Écocentre Saint-Hubert/Brossard	Longueuil	Construction de l'écocentre Payer	2,5 M$	2016
Réservoir d'eau potable	Longueuil	Construction d'un réservoir d'eau potable dans le pôle central	19 M$	2016-2017

PLAN D'ACTION

CHAPITRE 7

7.1 Le Plan d'action concerne particulièrement la mise en œuvre du Schéma. Afin de faciliter sa lecture et son application, il reprend les thèmes abordés aux grandes orientations d'aménagement et grandes contraintes à l'occupation du sol et indique, pour ses principales composantes, les actions précises, les principaux mandataires concernés de même que les échéanciers fixés.

7.2 Il est à noter que les investissements financiers quantifiés pour certaines de ces actions sont indiqués au chapitre 6. Des indicateurs de performance pourront éventuellement être proposés pour certaines actions.

7.3 Dans ces tableaux, l'expression « Agglomération » signifie la Ville de Longueuil dans ses compétences d'agglomération. De plus, les mentions C, M et L réfèrent respectivement à des actions à court terme (0-5 ans ou entre 2016 et 2021), à moyen terme (5-15 ans ou entre 2021 et 2031) et à long terme (15 ans et plus ou après 2031).

7.1
ACTIONS PRIORITAIRES

7.4 Les sections 7.2 et 7.3 qui suivent présentent l'ensemble des actions proposées afin de réaliser les objectifs et moyens de mise en œuvre proposés au présent Schéma. Celles-ci apparaissent donc aux tableaux de cette section selon leur ordre d'arrivée dans les grandes orientations d'aménagement et grandes contraintes à l'occupation du sol. L'ordre dans lequel elles sont présentées ne reflète donc pas leur priorité.

7.5 Compte tenu du nombre important d'actions proposées et des ressources disponibles, une priorisation de ces dernières est de mise afin de réaliser, dans un premier temps, celles qui sont porteuses sous l'angle de l'aménagement et du développement du territoire, de même que l'atteinte des objectifs prioritaires du Schéma. Ainsi, 20 actions sont priorisées :

En matière de transport en commun et actif
• **implanter** le REM dans l'axe de l'A-10 et sur le nouveau pont Champlain reliant Brossard au centre-ville de Montréal; ***CA-2018-283, art. 1, par. 29°***
• **prolonger** la ligne no 4 du métro sur le territoire de Longueuil;
• **implanter** le réseau rapide d'agglomération du RTL, en priorisant cependant le boulevard Taschereau;
• **compléter** les étapes préalables à la réalisation du boulevard Moïse-Vincent (caractérisations environnementales, nouveau plan de conservation, faisabilité, concept et localisation, consultations publiques, etc.);
• **compléter** le réseau de déplacements actifs structurant et assurer son intégration au réseau métropolitain.
En matière d'environnement
• **caractériser** les milieux à documenter du territoire, en priorisant le Corridor forestier du mont Saint-Bruno;
• **assurer** la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt du territoire;
• **intégrer** à la réglementation des dispositions protégeant le littoral, la rive et la plaine inondable des plans et cours d'eau du territoire;
• **compléter** le déploiement du réseau d'écocentres et construire le Centre de recyclage des matières organiques (CeReMo).
En matière d'agriculture
• **mettre en œuvre** le Plan de développement de la zone agricole de l'agglomération de Longueuil;
• **réaliser** l'Éco-territoire21 afin de contribuer à la définition d'une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du REA;
• **poursuivre** la mobilisation visant le maintien d'une agriculture durable sur les terres cultivées du Parc national des Îles-de-Boucherville.

En matière de milieux de vie
• **réaliser** une politique sur le logement social pour l'agglomération de Longueuil;
• **réaliser** une étude visuelle exhaustive du territoire et proposer des mesures d'intervention, de mise en valeur et de protection du patrimoine paysager;
• **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
• **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 et Du Quartier du REM, des gares de train de banlieue de Saint-Lambert et de Longueuil – Saint-Hubert et de l'axe Taschereau; ***CA-2018-283, art. 1, par. 30°***
• **optimiser** le développement et le redéveloppement 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
• **promouvoir** l'agglomération comme lieu privilégié d'implantation des services gouvernementaux, en priorisant ses points d'accès au transport en commun structurant;
• **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;
• **mettre en place** des stratégies d'optimisation des espaces industriels existants en vue de pallier la rareté des espaces industriels vacants.

7.6 Cette priorisation n'empêche pas la réalisation des autres actions proposées en parallèle de ces actions prioritaires.

7.2
ACTIONS PROPOSÉES PAR GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

Tableau 49 : Plan d'action concernant l'**orientation 1**
Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 1.1	**Définir et compléter les réseaux urbains**					
1.1.1	Réaliser une étude d'opportunité sur l'axe de transport en commun collectif métropolitain Maricourt (train de banlieue vers Richelieu) afin de définir sa pertinence et, le cas échéant, le mode optimal (autobus ou train)		•		ARTM Agglomération LON	CMM MTMDET RTL
1.1.2	Identifier les points d'accès au transport en commun structurant localisé dans les axes de transport collectif structurant au fil des planifications particulières	•	•	•	Villes liées	Agglomération ARTM RTL
1.1.3	Réaliser les études préalables à la relocalisation de la gare de Saint-Bruno-de-Montarville	•			STB	ARTM CN RTL Agglomération CMM
1.1.4	Réaliser les études préalables à l'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif au sud de la R-116	•			STB	ARTM Agglomération RTL CMM
1.1.5	Réaliser les études relatives aux contraintes (congestion) associées aux stationnements incitatifs du territoire		•		Agglomération Villes liées	ARTM RTL CMM
1.1.6	Compléter les étapes préalables à la construction du boulevard Moïse-Vincent (caractérisations environnementales, faisabilité, concept et localisation, consultations publiques, etc.), incluant l'étagement au-dessus de la R-116	•			LON STB Agglomération	ARTM MTMDET RTL
1.1.7	Réaliser les études préalables à la construction du pont d'étagement du boulevard du Quartier au-dessus de l'A-10	•			BRO	ARTM MTMDET RTL
1.1.8	Réaliser les études préalables à la construction de l'échangeur Maricourt/R-116		•		LON	CN MTMDET RTL
1.1.9	Réaliser les études préalables à la construction de l'échangeur La Fayette/R-132	•			LON	MTMDET ARTM RTL
1.1.10	Réaliser les études préalables au réaménagement de l'échangeur De Montarville/A-20	•			BOU	MTMDET
1.1.11	Réaliser les études préalables au réaménagement du boulevard De Montarville entre l'A-20 et l'A-30 ainsi que le réaménagement de l'échangeur de l'A-30		•	•	BOU	MTMDET
1.1.12	Réaliser les études préalables au réaménagement de l'échangeur A-10/R-132 dans le cadre de la construction du nouveau pont Champlain	•			BRO	MTMDET ARTM
1.1.13	Réaliser les études préalables au réaménagement de l'échangeur R-116/chemin de Chambly				LON	CN MTMDET ARTM RTL
1.1.14	Réaliser l'échangeur Seigneurial/R-116		•		STB	MTMDET CN
1.1.15	Promouvoir l'ajout de troisièmes voies, dédiées prioritairement au transport en commun et aux véhicules à haut taux d'occupation aux heures de pointe, sur l'A-30, entre les A-20 et A-10	•			Villes liées Agglomération	MTMDET ARTM

	Actions	Horizon C	M	L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 1.2	**Assurer l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées**					
1.2.1	Construction d'un réservoir d'eau potable dans le secteur de la zone aéroportuaire	•			Agglomération LON	
1.2.2	Actualiser, réhabiliter et développer le réseau de distribution d'eau potable	•	•	•	Agglomération Villes liées	
1.2.3	Remplacer le réseau unitaire par un réseau séparatif lors de travaux d'infrastructures majeurs	•	•	•	Villes liées	
OBJECTIF 1.3	**Protéger et mettre en valeur les composantes patrimoniales, archéologiques et paysagères**					
1.3.1	Continuer d'assurer la conservation et la mise en valeur des sites d'intérêt patrimonial, notamment les noyaux villageois	•	•	•	Villes liées Agglomération	
1.3.2	Intégrer, à la planification et à la réalisation des projets de développement, l'application de la démarche archéologique	•	•	•	Villes liées	
1.3.3	Réaliser une étude visuelle de l'agglomération afin d'identifier les paysages identitaires d'intérêt et une étude d'opportunité quant à la mise en place de mesures de protection et de mise en valeur	•	•		Agglomération Villes liées	
1.3.4	Définir et intégrer à la réglementation des normes d'aménagement assurant la qualité des paysages du réseau routier supérieur	•			Villes liées	
OBJECTIF 1.4	**Considérer les installations de services collectifs comme composantes des milieux de vie**					
1.4.1	Mettre en place une démarche de planification des services aux citoyens s'appuyant sur la concertation et la mobilisation des intervenants en amont du processus de planification de l'aménagement du territoire		•		Villes liées	Commission scolaire Ministères Organismes communautaires
1.4.2	Coordonner le développement des infrastructures et des équipements avec la croissance du développement urbain		•	•	Villes liées	Commission scolaire Ministères Organismes communautaires
1.4.3	Diriger l'implantation des nouveaux projets structurants en matière d'équipements de santé, d'éducation et d'administration publique à proximité des points d'accès au transport en commun structurant	•	•	•	Villes liées	Ministères
1.4.4	Poursuivre le déploiement des casernes de pompiers et des postes de police	•	•		Agglomération Villes liées	
OBJECTIF 1.5	**Mettre en valeur les attraits récréatifs, écologiques et culturels de l'agglomération dans une perspective récréotouristique**					
1.5.1	Compléter les liens manquants afin d'assurer la continuité du réseau récréatif vers les attraits touristiques régionaux et métropolitains	•	•		Villes liées	CMM Partenaires
1.5.2	Élaborer et réaliser le projet Développement riverain et espaces verts	•	•		Villes liées	CMM Partenaires
1.5.3	Mettre aux normes l'ensemble du réseau et en assurer la pérennité par un entretien rigoureux	•	•	•	Villes liées	Ministères Partenaires
1.5.4	Mettre en valeur les cours d'eau du territoire en aménageant des points d'accès aux berges à des fins récréatives	•	•	•	Villes liées	Ministères Partenaires
1.5.5	Favoriser l'appropriation à des fins publiques des rives du fleuve et autres cours d'eau lors de projets de développement	•	•	•	Villes liées	Partenaires Propriétaires privés
1.5.6	Définir les moyens de contribuer à la mise en place de la Trame verte et bleue de la CMM	•	•		Villes liées Agglomération	CMM Ministères
1.5.7	Poursuivre l'élaboration d'un plan directeur de la ressource récréotouristique afin d'identifier les attraits du territoire et d'élaborer un plan d'action pour mieux en exploiter leur potentiel		•		Villes liées Agglomération	Partenaires économiques
1.5.8	Évaluer la faisabilité de doter l'agglomération d'une Organisation de gestion de la destination responsable du développement, de la promotion et de l'accueil touristique		•		Agglomération	Partenaires économiques Ministère

CA-2018-283, art. 1, par. 32° e)

Tableau 50 : Plan d'action concernant l'**orientation 2**
Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 2.1	**Confirmer la pérennité de l'agriculture périurbaine de l'agglomération par une occupation dynamique de la zone agricole**					
2.1.1	Assurer un leadership pour un développement et une rentabilité de la zone et des activités agricoles de l'agglomération	•	•	•	Agglomération	
OBJECTIF 2.2	**Remettre en culture au moins 425 ha de terres agricoles en friche d'ici 2035, soit une hausse de 10 % de la superficie actuellement cultivée**					
2.2.1	Mettre en œuvre le plan d'action du PDZA	•	•	•	Agglomération Villes liées	Partenaires économiques Entreprises agricoles UPA CMM
2.2.2	Caractériser les écosystèmes d'intérêt potentiel afin d'identifier les terres pouvant être remises en culture	•			Villes liées Agglomération	CMM MDDELCC
2.2.3	Revaloriser les secteurs agricoles dévitalisés par l'élaboration d'un PAAI visant la mise en place d'une agriculture multifonctionnelle écoresponsable	•	•		BRO LONG	
2.2.4	Assurer une occupation dynamique de la zone agricole et faciliter l'accessibilité aux terres	•	•	•	Villes liées	
2.2.5	Évaluer les différents concepts d'accessibilité à la terre		•		Agglomération Villes liées	CMM MAPAQ
2.2.6	Réaliser l'Éco-territoire21 afin de contribuer à une agriculture écoresponsable et à l'assouplissement du REA	•			LON	MAPAQ MDDELCC IRDA
2.2.7	Poursuivre la mobilisation visant le maintien d'une agriculture durable sur les terres cultivées du Parc national des Îles-de-Boucherville	•			BOU Agglomération	MAPAQ MDDELCC UPA CMM
2.2.8	Compléter le remembrement des terres	•	•		Villes liées	
OBJECTIF 2.3	**Encourager les pratiques agricoles réduisant les impacts sur les ressources eau et sol et sur la santé des citoyens**					
2.3.1	Intégrer à la réglementation d'urbanisme locale les mesures encadrant les activités de remblais en zone agricole	•			Villes liées	
2.3.2	Faire des représentations afin que le sol soit reconnu comme ressource à protéger, et ce, à l'échelle nationale		•		Agglomération	Provincial
2.3.3	Intégrer à la réglementation d'urbanisme local les dispositions relatives aux distances séparatrices ainsi que des règles d'implantation de fonctions urbaines sensibles pour les secteurs contigus à la zone agricole	•	•		Villes liées	
OBJECTIF 2.4	**Améliorer la qualité des paysages et du patrimoine bâti agricoles**					
2.4.1	Intégrer à la réglementation d'urbanisme locale un cadre normatif visant la protection et la mise en valeur des paysages agricoles le long des voies de circulation identifiées	•	•		Villes liées	
OBJECTIF 2.5	**Encourager les créneaux innovants ainsi que la production et la mise en marché de produits locaux de qualité**					
2.5.1	Mettre en place une structure d'accueil adéquate pour attirer les entreprises agricoles, la mise en place d'un réseau de marchés publics, l'élaboration d'une politique bioalimentaire et la promotion des activités et des produits agricoles	•			Villes liées Agglomération	Partenaires économiques
2.5.2	Encourager les kiosques à la ferme et les réseaux de distribution locaux	•			Villes liées	Entreprises agricoles
2.5.3	Assurer un réseautage entre les producteurs agricoles du territoire et les entreprises locales de la grappe bioalimentaire de l'agglomération	•	•	•	Agglomération	Partenaires économiques Entreprises agricoles UPA

Actions		Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 2.6	**Encourager l'agriculture urbaine au sein des milieux de vie**					
2.6.1	Encourager une agriculture urbaine et périurbaine compatible avec les milieux de vie		•		Villes liées	
OBJECTIF 2.7	**Favoriser la mise en place d'un réseau agrotouristique intégré à l'offre touristique de l'agglomération**					
2.7.1	Procéder à un inventaire des attraits paysagers, des producteurs et des activités d'agrotourisme du territoire	•			Agglomération Villes liées	Partenaires économiques Entreprises agricoles
2.7.2	Identifier des thématiques propres ainsi que des circuits à mettre en place		•		Agglomération Villes liées	Partenaires économiques Entreprises agricoles
2.7.3	Mettre en place une campagne de promotion et de signalisation touristiques		•		Agglomération Villes liées	Partenaires économiques Entreprises agricoles

Tableau 51 : Plan d'action concernant l'**orientation 3**
Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre son développement et la mise en valeur de ses écosystèmes

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 3.1	**Protéger et mettre en valeur d'ici 2035 au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt**					
3.1.1	Identifier, protéger et mettre en valeur les écosystèmes d'intérêt confirmé et les intégrer au Schéma	●	●	●	Villes liées Agglomération	MDDELCC
3.1.2	Assurer un niveau de protection des écosystèmes d'intérêt par des mesures adéquates (affectations, usages autorisés, contrôle de l'abattage d'arbres, RCI, acquisitions, servitudes, etc.)	●	●	●	Villes liées Agglomération	CMM Organismes
3.1.3	Assurer la connectivité entre les différents écosystèmes du territoire et ceux des villes et MRC voisines		●		Villes liées Agglomération	Organismes
3.1.4	Faire des représentations auprès de la CMM afin qu'elle reconduise son fonds vert dédié à l'acquisition des boisés et corridors forestiers métropolitains et rende admissible à une telle aide financière l'ensemble des écosystèmes d'intérêt confirmé du territoire	●			Agglomération	CMM
3.1.5	Faire des représentations auprès du gouvernement du Québec pour qu'il modifie la LAU afin de porter à 15 % la superficie ou la valeur devant être cédée lors d'une opération cadastrale, dont au moins 5 % devrait spécifiquement être dédiée à l'acquisition, à l'aménagement ou à la mise en valeur d'écosystèmes d'intérêt (milieux naturels)	●			Agglomération	Provincial
3.1.6	Faire des représentations auprès des gouvernements fédéral et provincial afin qu'ils promeuvent davantage les dons écologiques et les fiducies foncières		●		Agglomération	Provincial Fédéral
OBJECTIF 3.2	**S'adapter aux changements climatiques tout en améliorant la qualité environnementale de l'agglomération**					
3.2.1	Définir l'indice de canopée actuel de l'agglomération et établir, en concertation avec les villes liées, un plan d'action afin d'améliorer cet indice	●			Agglomération Villes liées	CMM
3.2.2	Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant à réduire les îlots de chaleur urbains	●			Villes liées	
3.2.3	Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions encadrant l'utilisation d'appareils de chauffage au bois et la combustion du bois	●			Villes liées	
3.2.4	Intégrer à la réglementation d'urbanisme des dispositions visant à réduire la pollution lumineuse	●			Villes liées	
OBJECTIF 3.3	**Protéger et mettre en valeur les rives, le littoral et les plaines inondables**					
3.3.1	Intégrer au Schéma, lorsqu'elle sera disponible, la cartographie des plaines inondables des autres cours d'eau du territoire, en priorisant cependant ceux situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation	●	●	●	Agglomération	Provincial
3.3.2	Intégrer à la réglementation d'urbanisme des villes liées les mesures de protection des rives, du littoral et des plaines inondables	●			Villes liées	
3.3.3	Proposer des mesures assurant une meilleure accessibilité aux cours d'eau, en priorisant l'accessibilité au fleuve Saint-Laurent	●	●		Villes liées	
OBJECTIF 3.4	**Assurer la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle des écosystèmes**					
3.4.1	Réaliser, en concertation avec les organismes de bassins versants du territoire, une caractérisation périodique de la qualité de l'eau des principaux plans et cours d'eau du territoire	●	●	●	Agglomération Villes liées	OBV MDDELCC
3.4.2	Assurer un suivi continu des plans et cours d'eau, en portant une attention particulière à l'état de la rive, à l'érosion des berges, aux ponceaux et aux autres infrastructures anthropiques et proposer, le cas échéant, les interventions requises pour remédier à la situation	●	●	●	Agglomération Villes liées	MDDELCC

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 3.4	**Assurer la protection et la gestion de la ressource eau afin de protéger la santé publique et celle des écosystèmes (suite)**					
3.4.3	Encourager la renaturalisation de la rive et, en zone agricole, l'implantation de haies brise-vent et de systèmes agroforestiers riverains	●	●	●	Villes liées	MAPAQ
3.4.4	Intégrer à la réglementation d'urbanisme locale des dispositions relatives à la gestion durable des eaux de ruissellement	●			Villes liées	
3.4.5	Collaborer avec les OBV pour une gestion optimale de l'eau et la mise en œuvre des PDE	●	●	●	Agglomération Villes liées	OBV
3.4.6	Faire des représentations pour viser une simplification de la structure de gouvernance relative à la protection de la ressource eau sur le territoire	●			Agglomération	OBV Provincial Fédéral
3.4.7	Identifier les installations sanitaires individuelles non conformes et exiger, le cas échéant, leur mise à niveau	●			Viles liées	
3.4.8	Intégrer à la réglementation et les différentes ententes (baux) des mesures limitant, voire interdisant, l'utilisation d'engrais et de pesticides, du moins sur les propriétés municipales	●	●	●	Villes liées	
3.4.9	Actualiser les plans directeurs et des études de planification des infrastructures en vigueur afin de tenir compte du développement anticipé du territoire	●	●	●	Agglomération Villes liées	
3.4.10	Adopter et mettre en œuvre une politique de réduction des surverses	●			Agglomération	
3.4.11	Adhérer à la Stratégie québécoise pour une gestion environnementale des sels de voierie	●			Villes liées	
3.4.12	Mettre en place des mesures d'économie d'eau potable	●			Villes liées	
OBJECTIF 3.5	**Assurer une gestion optimale des matières résiduelles et des neiges usées**					
3.5.1	Évaluer la possibilité d'actualiser le PDGMR en tenant compte de l'ensemble des matières résiduelles produites sur le territoire, y compris celles émanant des secteurs institutionnel, commercial et industriel (ICI)		●		Agglomération Villes liées	
3.5.2	Compléter le déploiement des écocentres et construire le CeReMo	●			Agglomération	
3.5.3	Réaliser, préalablement à l'aménagement ou à l'agrandissement d'un site de dépôt de neiges usées, un plan directeur déterminant les besoins actuels et futurs de la ville liée, actualisant les méthodes de chargement et de gestion des neiges usées et visant, entre autres, une réduction des GES et de l'empreinte des sites de dépôt et de gestion de ces dernières		●		Villes liées	

Tableau 52: Plan d'action concernant l'**orientation 4**
Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 4.1	**À l'échelle de l'agglomération, assurer une desserte optimale du territoire en transport en commun structurant**					
4.1.1	Compléter les études sur l'implantation du REM dans l'axe de l'autoroute A-10 et sur le nouveau pont Champlain, incluant la localisation des stations, terminus intermodaux, stationnements d'incitation et atelier d'entretien	•			BRO Agglomération	ARTM MTMDET RTL
4.1.2	Compléter les études sur le prolongement du métro (Longueuil et Montréal), incluant la localisation des stations, terminus intermodaux et stationnements d'incitation	•	•		LON Agglomération	ARTM RTL
4.1.3	Réaliser les études préalables à l'implantation du RRA sur les principaux axes de déplacements	•	•		RTL	ARTM Villes liées Agglomération
4.1.4	Réaliser les études préalables à l'implantation du réseau de nœuds de correspondances internes du RTL	•			RTL	Villes liées Agglomération
4.1.5	Réaliser les études préalables à l'implantation de mesures préférentielles sur le réseau de transport collectif structurant	•	•		RTL	ARTM Villes liées
4.1.6	Compléter l'aménagement permanent du stationnement incitatif Mortagne/A-20	•			ARTM	BOU RTL
4.1.7	Prioriser la fluidité du transport collectif lors des travaux de réfection des points d'accès aux liens interrives et aux terminus intermodaux	•	•	•	Villes liées	ARTM MTMDET RTL
4.1.8	Élaborer un guide (concepts, principes et normes) d'aménagement axé vers les transports collectifs	•			RTL Villes liées	Agglomération
OBJECTIF 4.2	**Assurer une desserte optimale des milieux de vie et des principaux points d'accès au transport en déplacement actif**					
4.2.1	Élaborer un plan stratégique de déploiement du réseau de déplacement actif structurant d'agglomération et identifier les actions prioritaires à réaliser	•			Agglomération Villes liées	
4.2.2	Développer, compléter et améliorer le réseau de déplacement actif structurant et l'intégrer au Réseau vélo métropolitain	•	•	•	Agglomération Villes liées	CMM
4.2.3	Élaborer un guide (concepts, principes et normes) d'aménagement axé vers les transports actifs	•			Agglomération Villes liées	
4.2.4	Aménager les liens entre le pont Jacques-Cartier et le secteur Longue Rive et entre Longueuil et Boucherville dans le cadre de la phase 1 du Sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire		•		BOU LON	Agglomération CMM MTMDET
4.2.5	Planifier et réaliser l'axe De Montarville, incluant le passage de l'échangeur de l'autoroute A-20		•		BOU	Agglomération CMM MTMDET
4.2.6	Mettre en place un comité technique multidisciplinaire ayant pour mandat d'élaborer un guide d'aménagement définissant notamment des principes et critères de design pour assurer une desserte optimale en transports collectif et actif des nouveaux quartiers et l'adaptation des secteurs existants problématiques	•			Agglomération Villes liées RTL	Organismes divers
4.2.7	Mettre en place des normes et critères d'aménagement promouvant un design de rue et une urbanité favorisant la mobilité active et une accessibilité universelle	•			Villes liées	
4.2.8	Intégrer, à la réglementation d'urbanisme et dans les différents plans et politiques, des normes et critère assurant l'intégration et le déploiement des réseaux de déplacements actifs continus et sécuritaires	•			Villes liées	

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 4.3	**Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant**					
4.3.1	Identifier les sites voués à l'urbanisation optimale du territoire à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant	•			Villes liées	
4.3.2	Élaborer des planifications particulières intégrées aménagement/transport pour les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun, en priorisant celles de la place Charles-Le Moyne, des stations Panama et Du Quartier, des gares de train de banlieue Saint-Lambert et Longueuil – Saint-Hubert et du corridor (autobus) Taschereau	•	•		Villes liées	CN ARTM MTMDET RTL CMM
4.3.3	Promouvoir la plus-value des quartiers TOD comme milieu de vie	•	•	•	Villes liées	
4.3.4	Assurer aux deux ans un suivi de l'atteinte des seuils de densité résidentielle minimaux exigés	•	•	•	Agglomération	Villes liées
4.3.5	Introduire au Schéma la notion de seuils densité d'activité humaine (logements et/ou emplois) et l'intégrer à la réglementation locale, le cas échéant		•		Agglomération Villes liées	CMM
4.3.6	Faire les représentations nécessaires auprès des instances supérieures afin d'assurer les investissements publics requis en matière de transport collectif (implantation d'infrastructures et d'équipements de transport collectif de qualité, offre de service accrue, etc.)	•	•		Agglomération Villes liées	ARTM CMM MTMDET RTL
4.3.7	Obtenir un engagement minimal des différents intervenants publics en matière de transport des personnes (transports collectif, actif et routier) pour inciter les promoteurs privés et les futurs résidents à investir dans les nouveaux secteurs TOD	•	•		Agglomération Villes liées	ARTM CMM MTMDET RTL
4.3.8	Assurer un suivi des investissements publics et des incitatifs (financiers et réglementaires) mis en place par les différents intervenants publics	•	•	•	Agglomération	Villes liées ARTM CMM RTL
OBJECTIF 4.4	**Diriger les activités à fort taux d'emplois ou génératrices de déplacements vers les points d'accès au transport en commun structurant**					
4.4.1	Orienter les entreprises (bureaux et industries) à forte densité d'emplois et autres grands générateurs de déplacements à proximité des points d'accès au transport en commun structurant	•	•	•	Villes liées	Partenaires économiques
4.4.2	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	•	•	•	Agglomération Villes liées	Partenaires économiques

CA-2018-283, art. 1, par. 31°, 32° f) et 34° b)

Tableau 53 : Plan d'action concernant l'**orientation 5**
Une agglomération qui consolide son territoire

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 5.1	**Optimiser l'occupation du territoire à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant**					
5.1.1	Identifier les secteurs déjà desservis en infrastructures municipales et publiques, notamment les installations en services collectifs, les artères commerciales et les pôles multifonctionnels situés à l'extérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant	•			Villes liées	
5.1.2	Intégrer à la réglementation les seuils de densité résidentielle minimaux prescrits	•			Villes liées	
5.1.3	Assurer aux deux ans un suivi de l'atteinte des seuils de densité résidentielle minimaux exigés	•	•	•	Agglomération	Villes liées
OBJECTIF 5.2	**Assurer l'optimisation de l'occupation du territoire dans le respect des caractéristiques des milieux de vie existants**					
5.2.1	Identifier les secteurs et sites dévitalisés et réaliser des études de planification afin d'établir les stratégies d'interventions de revitalisation et de requalification	•	•		Villes liées	
5.2.2	Définir et intégrer à la réglementation locale des principes généraux d'intégration des projets aux secteurs bâtis	•			Villes liées	
5.2.3	Assurer la requalification et la revitalisation des secteurs dévitalisés par des actions concrètes	•	•	•	Villes liées	Partenaires sociaux et économiques
OBJECTIF 5.3	**Concevoir des milieux de vie inclusifs et répondant aux besoins de tous**					
5.3.1	Réaliser une politique du logement social	•			Agglomération	Villes liées OMHL Partenaires communautaires
5.3.2	Évaluer la possibilité de permettre la cohabitation intergénérationnelle dans les résidences	•			Villes liées	
5.3.3	Évaluer la possibilité d'établir, pour les nouveaux projets, un pourcentage minimum de logements pour personnes âgées et jeunes familles ainsi qu'à accessibilité universelle	•			Villes liées	
5.3.4	Évaluer, selon le cadre législatif en place, la faisabilité d'établir dans les nouveaux projets un pourcentage minimum de logements sociaux et abordables	•			Villes liées	
5.3.5	Faire des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour assurer le maintien à long terme des programmes d'aide au développement du logement social et abordable	•	•	•	Agglomération Villes liées	CMM OMHL Partenaires communautaires
5.3.6	Faire des représentations auprès de Québec pour donner un pouvoir d'exiger, dans les nouveaux projets, un seuil minimum de logements sociaux et abordables	•			Agglomération Villes liées	

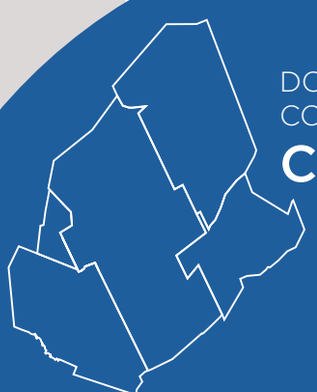
Tableau 54 : Plan d'action concernant l'**orientation 6**
Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques

	Actions	Horizon C	Horizon M	Horizon L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 6.1	**Maintenir et renforcer le rôle économique de l'agglomération au sein du territoire métropolitain**					
6.1.1	Réaliser des études de positionnement stratégique des pôles économiques dévitalisés ou en voie de dévitalisation	•	•		Villes liées	Partenaires sociaux et économiques
6.1.2	Réaliser des études de planification urbaine pour les pôles économiques devant faire l'objet de revitalisation ou de requalification		•	•	Villes liées	Partenaires sociaux et économiques
6.1.3	Promouvoir l'agglomération, en priorisant ses points d'accès au transport collectif structurant, comme lieu d'implantation des services gouvernementaux	•	•	•	Agglomération Villes liées	Partenaires économiques
OBJECTIF 6.2	**Optimiser les espaces industriels et pallier la rareté de terrains vacants**					
6.2.1	Mettre en place des stratégies d'optimisation des espaces industriels existants en vue de pallier la rareté des espaces industriels vacants	•			Villes liées	Partenaires économiques
6.2.2	Mettre en place un répertoire dynamique des terrains industriels disponibles et élaborer une politique foncière industrielle	•	•		Villes liées	Partenaires économiques
6.2.3	Réaliser une étude de positionnement stratégique afin d'actualiser la vocation de l'Aéroport en complémentarité avec les autres aéroports de la région métropolitaine	•			LON	DASH-L Partenaires sociaux et économiques
6.2.4	Actualiser la planification de l'aménagement du territoire de la zone aéroportuaire à la suite de l'étude de positionnement de l'Aéroport		•		LON	DASH-L Partenaires économiques

7.3
ACTIONS PROPOSÉES RELATIVES AUX GRANDES CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

Tableau 55 : Plan d'action concernant les **grandes contraintes à l'occupation du sol**

	Actions	Horizon C	M	L	Intervenants	Partenaires
OBJECTIF 7.1	**Contraintes naturelles**					
7.1.1	Identifier les plaines inondables et intégrer à la réglementation d'urbanisme locale les dispositions relatives à ces dernières	•			BOU BRO LON STL	
7.1.2	Identifier les secteurs exposés aux glissements de terrain et intégrer à la réglementation d'urbanisme locale les dispositions relatives à ces derniers	•		•	STB	
OBJECTIF 7.2	**Contraintes anthropiques**					
7.2.1	Identifier les zones de contraintes sonores et intégrer à la réglementation d'urbanisme locale les dispositions relatives à ces dernières	•			Villes liées	
7.2.2	Promouvoir la relocalisation de la gare de triage Southwark			•	LON Agglomération	CN
7.2.3	Réaliser les études préalables à une relocalisation de la voie ferrée traversant le secteur résidentiel de Boucherville et à l'identification d'un nouveau corridor			•	BOU Agglomération	CN
7.2.4	Incorporer au Schéma et à la réglementation d'urbanisme locale les dispositions normatives relatives au développement de nouveaux milieux de vie à proximité des postes de transformation d'Hydro-Québec, lorsque cette dernière aura complété son guide de cohabitation	•			Hydro-Québec Agglomération Villes liées	
7.2.5	Identifier les terrains contaminés	•			Agglomération Villes liées	
7.2.6	Identifier une alternative au site de dépôt des neiges usées de Saint-Lambert (Riverside)	•			STL Agglomération	



DOCUMENT DE
CONSULTATION

CHAPITRE 8

8.1 La LAU exige que le Schéma intègre un résumé de la consultation publique portant sur le deuxième projet de Schéma adopté. Ce résumé de la consultation doit notamment faire état des commentaires émis et des différents éléments d'accord et de désaccord soulevés lors de la consultation publique.

8.2 Deux soirées publiques de consultation ont été tenues les 11 et 12 novembre 2015 aux hôtels de ville de Longueuil et de Boucherville, respectivement. Ces consultations étaient sous la gouverne de la Commission de l'environnement et de l'aménagement (ci-après Commission).

8.3 Préalablement à ces soirées publiques de consultation, la Commission a rencontré à deux reprises la population de l'agglomération dans le cadre du processus de révision du Schéma. Une première fois en novembre 2012 sur le projet d'Énoncé de vision stratégique 2035 du Schéma et une seconde fois, en juin 2013, lors de la présentation des versions préliminaires des grandes orientations d'aménagement et du concept d'organisation spatiale. Lors de ces soirées d'information, la population a été appelée à commenter ces documents.

8.4 De plus, divers plans adoptés antérieurement par le conseil d'agglomération, tels le Plan de mobilité et de transport et le Plan de développement de la zone agricole, et qui ont également fait l'objet de soirées d'information publique, ont été partiellement intégrés au présent Schéma. Le processus de révision du Schéma a donc tiré profit de ces soirées d'information citoyenne.

8.5 Un site Internet spécifiquement dédié à la révision du Schéma a été mis sur pied. À la suite de l'adoption du deuxième projet de Schéma, ce dernier, ainsi qu'un résumé, ont été déposés sur ce site avant la tenue des consultations. Les avis publiés dans les journaux locaux et sur le site Internet ont invité la population à se présenter à ces soirées publiques de consultation, à déposer un mémoire ou à poser des questions et commentaires relatifs à ce deuxième projet de Schéma. Au total, plus de 25 mémoires ont été déposés, dont 16 ont fait l'objet d'une présentation à la Commission. Plus de 106 personnes se sont présentées aux deux soirées de consultation et, outre les participants ayant présenté un mémoire, 16 autres ont posé des questions ou fait des commentaires à la Commission.

8.6 Le présent chapitre résume les recommandations, questions et commentaires soulevés dans les mémoires déposés ou présentés à la Commission ainsi que par les participants lors des périodes de questions.

8.7 Pour une meilleure compréhension des avis soulevés lors des consultations, ces derniers sont regroupés selon les cinq thématiques suivantes : l'environnement, le transport, l'aménagement et le développement du territoire, l'agriculture et, finalement, les éléments divers. Pour chacun de ces avis, des éléments (techniques) de réponse et d'explication sont présentés ainsi que, dans certains cas, des recommandations formulées par la Commission sur le contenu du Schéma final. Au présent chapitre, les numéros de sections, d'articles, de moyens de mise en œuvre ou de cartes réfèrent à la structure du deuxième projet de Schéma.

8.8 AVIS EXPRIMÉS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

ENV1 Le portrait des écosystèmes d'intérêt est incomplet puisque certains ensembles naturels ne sont pas identifiés.

On fait notamment référence à l'absence des ensembles naturels adjacents aux boisés Fonrouge, Du Tremblay, Parchemin et Terroir comme milieux à documenter ou écosystème d'intérêt confirmé.

Les ensembles naturels identifiés au Schéma proviennent du *Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil (2005)*, mais bonifiés au fil des ans.

Les ensembles naturels soulevés n'ont pas été illustrés au deuxième projet de Schéma puisqu'ils n'avaient pas été retenus comme écosystèmes d'intérêt confirmé lors de l'élaboration des planifications intégrées réalisées par Longueuil et Boucherville, en concertation avec le MDDELCC, à la suite de l'adoption du Plan de conservation et de gestion des milieux naturels de Longueuil 2005.

Puisque près de 10 ans se sont écoulés depuis l'adoption de ces planifications, certains des ensembles soulevés pourraient être identifiés comme milieux à documenter. Pour leur délimitation, les données du MFFP sur l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest seront utilisées.

La Commission recommande d'identifier, *sur la carte 28, les ensembles naturels manquants comme milieux à documenter, et ce, en concertation avec les villes liées concernées et en se basant sur les données relatives à l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest fournies par le MFFP.*

ENV2 L'agglomération de Longueuil devrait élaborer un Plan de conservation de ses milieux naturels et jouer ainsi un rôle direct dans la protection de ses écosystèmes.

Les ensembles naturels ne connaissent pas de limites administratives, tant locales que régionales. Seul un Plan de conservation global peut assurer une vision d'ensemble. N'est-il pas incohérent d'adopter un nouveau Schéma avant qu'un Plan de conservation d'agglomération ait été adopté ?

Dans l'agglomération, les plans de conservation sont élaborés par les villes liées. Le Schéma assure leur contenu minimum, les principes à retenir et une certaine cohésion entre ces derniers. L'agglomération assure également les liens avec les MRC limitrophes. D'ailleurs, la carte 28 illustre les écosystèmes d'intérêt présents aux Schémas de ces MRC afin d'identifier les zones potentielles de contact.

Par ailleurs, compte tenu qu'un Schéma doit être révisé régulièrement et se conformer aux dispositions du PMAD à l'intérieur d'un délai donné, l'agglomération a dû amorcer le processus de révision de son Schéma en juillet 2014. Seules les villes de Longueuil et de Saint-Bruno-de-Montarville sont actuellement en processus d'élaboration d'un nouveau Plan de conservation. Le conseil d'agglomération ne pouvait donc attendre l'adoption de l'ensemble des nouveaux plans de conservation avant de modifier son Schéma. Un Schéma est un document évolutif. Il intégrera, au fil des ans, l'ensemble des nouveaux plans de conservation.

ENV3 L'objectif de protéger au moins 20 % du territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt confirmé n'est pas suffisamment ambitieux.

Cet objectif, quoique louable et supérieur à l'objectif fixé par le PMAD, est insuffisant pour l'agglomération compte tenu du potentiel d'ensembles naturels dont elle dispose puisqu'il ne représenterait qu'une hausse de 2 % par rapport à la situation actuelle. Le seuil de 30 % de couvert forestier pour assurer une biodiversité durable doit aussi être pris en compte. L'agglomération peut et doit faire mieux en considérant les répercussions positives qu'ont les milieux naturels sur le bien-être de la population et en reconnaissant davantage leur valeur économique. C'est la richesse des ensembles naturels et non un pourcentage qui doit dicter l'identification, la protection et la mise en valeur des écosystèmes d'intérêt.

L'agglomération de Longueuil ne possède pas l'expertise requise pour statuer sur la qualité des ensembles naturels de son territoire. Ce sont ses villes liées qui ont cette expertise. L'objectif du 20 % proposé s'appuie d'abord sur les écosystèmes d'intérêt confirmé connus au moment de la rédaction du premier projet de Schéma. Compte tenu de l'importante superficie occupée par les milieux à documenter en particulier à Longueuil et Boucherville, il a toujours été convenu que cet objectif, qui est un minimum à atteindre et non une finalité, pourra être actualisé en fonction des conclusions des nouveaux plans de conservation réalisés par les villes liées.

La Commission recommande d'actualiser *le Schéma, soit de réévaluer cette cible, lorsque les villes liées auront adopté leurs nouveaux plans de conservation.*

ENV4 Le Schéma doit reconnaître immédiatement la valeur écologique du boisé Maricourt.

L'identification immédiate du boisé Maricourt à des fins d'écosystème d'intérêt confirmé est réclamée par de nombreux intervenants. Ce corridor constitue une composante essentielle de la ceinture verte du Grand Montréal.

L'agglomération de Longueuil ne possède pas l'expertise professionnelle requise pour confirmer promptement la qualité environnementale de ce milieu à documenter. La Ville de Longueuil élabore

actuellement son nouveau Plan de conservation et toute portion de ce boisé qui sera protégée dans ce Plan sera intégrée au Schéma.

À court terme, le Schéma protège le couvert forestier de ce boisé en l'identifiant comme milieu à documenter. Dans un tel milieu, la coupe d'arbres et tout projet potentiel de mise en valeur sont encadrés par des mesures particulières (caractérisation, planification intégrée d'ensemble, etc.). Le Schéma protège davantage de superficies de cet ensemble boisé que le Plan de conservation de 2005 ou le Schéma actuel. Un règlement de contrôle intérimaire assure l'application immédiate de ces mesures.

Il faut préciser que ce milieu boisé ne fait pas partie des bois et corridors forestiers métropolitains figurant au PMAD, qui se situent plutôt de l'autre côté de l'A-30.

La Commission recommande de préciser *les limites de l'écosystème d'intérêt confirmé du boisé Maricourt lorsque la Ville de Longueuil aura adopté son nouveau plan de conservation.*

ENV5 Pourquoi le boulevard Moïse-Vincent est-il identifié au Schéma ?

En lien direct avec le commentaire précédent, plusieurs intervenants demandent l'abandon du futur boulevard Moïse-Vincent, ce dernier étant incompatible avec la conservation du boisé Maricourt. Certains proposent des axes de rechange et d'autres exigent la tenue d'une consultation publique sur la nécessité de cet axe de circulation.

Ce boulevard apparaît au Schéma puisqu'il est identifié au PMAD comme axe métropolitain de transport en commun. Si le Schéma n'identifiait pas cet axe, il serait désavoué par la CMM.

Outre son identification au PMAD, ce corridor est illustré au Schéma puisqu'il fait partie de la structure maîtresse des déplacements des personnes et des marchandises pour répondre au développement de l'agglomération de demain. Le plan d'action du Schéma propose, pour ce boulevard, uniquement la réalisation des études préalables à sa réalisation (caractérisations environnementales, concept et localisation, consultations publiques, etc.).

La tenue d'une consultation publique sur ce boulevard est la responsabilité de la Ville de Longueuil.

La Commission recommande de modifier *les moyens de mise en œuvre 3.1.1.1 et 3.1.1.2 afin de préciser, pour le futur boulevard Moïse-Vincent, que sa réalisation dépendra des conclusions du Plan de conservation de la Ville de Longueuil en cours d'élaboration. Le cas échéant, l'agglomération de Longueuil devra proposer une solution de remplacement et la soumettre à la CMM en vue d'une modification du PMAD. À court terme, l'identification de cet axe sur les différentes cartes du Schéma doit être maintenue aux fins de concordance avec le PMAD.*

ENV6 La notion d'interconnectivité entre les ensembles naturels du territoire est peu développée.

Plusieurs intervenants souhaiteraient que les corridors d'interconnectivité entre les ensembles naturels de l'agglomération et ceux des territoires limitrophes soient davantage développés puisqu'ils sont indispensables à la préservation des espèces et constituent des composantes essentielles de la ceinture verte du Grand Montréal. Plusieurs pistes de solution sont proposées, notamment l'intégration des cours d'eau, de leurs bandes riveraines et des fossés, la création de corridors forestiers dans le paysage agricole au moyen de l'agroforesterie, ou l'utilisation des corridors de déplacements actifs (Route verte, etc.) en favorisant leur verdissement.

Le Schéma aborde de manière générale la notion d'interconnectivité entre les grands écosystèmes identifiés. Cependant, les grands écosystèmes du territoire n'étant pas tous confirmés, le Schéma prévoyait l'intégration d'un concept d'interconnectivité plus complet une fois l'ensemble des écosystèmes d'intérêt confirmés par les nouveaux plans de conservation.

Diverses pistes et divers concepts intéressants d'interconnectivité entre les composantes naturelles structurantes du territoire ont été présentés à la Commission. Le Schéma pourrait dès maintenant être bonifié de certains de ces principes et concepts. Ces éléments pourraient être intégrés au contenu minimum à être pris en considération lors de l'élaboration des nouveaux plans de conservation par les villes liées.

***La Commission recommande** de bonifier les moyens de mise en œuvre 3.3.1.2 et 3.3.1.3 ainsi que l'article 5.2.3.1 afin d'intégrer les principes et les concepts d'interconnectivité qui lui ont été présentés.*

ENV7 Le Schéma doit assurer l'intégralité des boisés agricoles à l'est de l'A-30.

Comme pour les boisés urbains, le maintien de l'intégrité des boisés agricoles situés à l'est de l'A-30 est réclamé. On propose la remise en culture des friches à des fins d'agroforesterie.

La majorité de ces boisés est identifiée au PMAD comme bois et corridors forestiers métropolitains. La CMM demande leur maintien tout en autorisant une certaine agriculture compatible. D'importantes portions de ce corridor sont identifiées au Schéma comme écosystèmes d'intérêt confirmé. D'autres sont identifiées comme milieux à documenter puisqu'aucune caractérisation locale n'a permis de confirmer leur valeur écologique. Des dispositions normatives assurent toutefois le maintien du couvert forestier.

Si le Schéma reconnaît l'importance de ce corridor forestier, il a aussi comme objectif d'augmenter d'au moins 10 % la superficie des terres cultivées de l'agglomération. Le défi consiste donc à concilier conservation et mise en valeur du territoire agricole. Cette agriculture devra donc prioriser les friches.

La reconnaissance de nouveaux écosystèmes d'intérêt confirmé sera possible lorsque la Ville de Longueuil aura adopté son nouveau plan de conservation. La définition d'une nouvelle agriculture écoresponsable dans l'ensemble des boisés agricoles, qui pourrait être de l'agroforesterie, se fera notamment par les villes liées, en concertation avec le comité consultatif agricole de l'agglomération. À cet égard, le projet d'Éco-territoire21 de Longueuil sera notamment mis à contribution.

***La Commission recommande de modifier** la délimitation des écosystèmes d'intérêt confirmé agricoles lorsque la Ville de Longueuil aura adopté son nouveau plan de conservation.*

ENV8 Retrait du boisé des Hirondelles des écosystèmes d'intérêt confirmé.

Son projet de développement ayant été approuvé par le conseil municipal de Saint-Bruno-de-Montarville, un promoteur demande le retrait de sa propriété des écosystèmes d'intérêt confirmé identifiés au Schéma, une telle identification empêchant sa réalisation une fois les autorisations obtenues du MDDELCC.

L'identification d'une propriété privée comme écosystème d'intérêt confirmé empêche tout développement de cette dernière. Si cette identification n'est pas appuyée par une décision préalable du MDDELCC, une certaine contestation de limitation de droit de propriété est possible. Dans le cas présent, ce ministère n'a toujours pas rendu une décision (émission d'un certificat d'autorisation).

Pour éviter une telle situation et tenir compte de la volonté de Saint-Bruno-de-Montarville de protéger cet ensemble boisé, le statut de cet ensemble boisé pourrait passer d'« écosystème d'intérêt confirmé » à « milieu à documenter », du moins jusqu'à ce que le MDDELCC prenne position.

Ce nouveau statut assurerait toujours la protection de cet ensemble boisé (mêmes normes de contrôle d'abattage d'arbres que pour les écosystèmes d'intérêt confirmé), tout en permettant, sans modification du Schéma, son développement si le MDDELCC délivrait un certificat d'autorisation. De son côté, Saint-Bruno-de-Montarville pourrait proposer un statut de conservation plus élevé dans sa réglementation de concordance.

***La Commission recommande de modifier** le statut du boisé des Hirondelles d'« écosystème d'intérêt confirmé » à « milieu à documenter ». Ce statut pourra être modifié de nouveau lors d'une modification subséquente du Schéma, lorsque la valeur écologique de cet ensemble boisé sera confirmée.*

ENV9 L'agglomération de Longueuil devrait jouer un rôle accru dans la protection de l'habitat des espèces menacées ou à statut précaire.

L'agglomération compte les principaux habitats de la rainette faux-grillon de l'Ouest de la Montérégie, voire du Québec. Le Schéma doit faire davantage pour la protection des habitats des espèces menacées.

Le Schéma demande aux villes liées de tenir compte, lors de l'élaboration de leur nouveau Plan de conservation, des espèces fauniques et floristiques menacées ou à statut précaire de leur territoire. L'identification et la protection de ces habitats se font donc par les villes liées et les ministères concernés. La délimitation des écosystèmes d'intérêt confirmé et des milieux à documenter est notamment basée sur les habitats de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

ENV10 Protection intégrale de l'ancien Golf de Brossard et des autres terrains de golf du territoire.

En raison de la présence d'éléments naturels importants et d'une certaine faune, le Schéma doit assurer la protection intégrale non seulement de l'ancien Golf de Brossard en tant qu'écosystème d'intérêt, mais également des autres golfs du territoire puisqu'ils constituent de grands espaces verts.

Si les golfs sont indéniablement de grands espaces verts, ils ne sont pas pour autant des écosystèmes d'intérêt confirmé. Ils sont généralement privés et destinés à des fins commerciales. Pour ce, l'agglomération s'en remet à ses villes liées pour leur pérennité ou leurs limites. Pour l'ancien Golf de Brossard, la Ville de Brossard a décidé de redévelopper ce site et a convenu d'en conserver une portion à des fins d'espaces verts publics pour laquelle le Schéma associe une affectation récréative. Dans cette affectation, les résidences sont interdites.

L'ensemble des terrains de golf urbains de l'agglomération ont une affectation récréative. Une modification du Schéma serait donc requise pour permettre leur redéveloppement.

Puisque les golfs, tout comme les grands parcs, jouent également le rôle d'espace vert, le titre de l'affectation pourrait simplement être modifié afin de refléter davantage ce rôle.

La Commission recommande de modifier** le titre de la grande affectation « Récréative » par « Récréation et grand espace vert » afin de tenir compte du rôle d'espace vert de certains ensembles récréatifs. Pour les limites de l'aire récréative correspondant à la portion conservée de l'ancien Golf de Brossard, **elle recommande le statu quo.

ENV11 Meilleures protection et mise en valeur des cours d'eau, en priorisant le ruisseau Massé et les rivières aux Pins et Saint-Jacques.

On salue l'intégration au Schéma des différents plans directeurs de l'eau élaborés par les organismes de bassins versants et l'objectif d'encourager une meilleure accessibilité publique aux cours d'eau. Si les rivières aux Pins et Saint-Jacques sont relativement bien prises en main, on demande de prioriser les interventions touchant le ruisseau Massé, principal cours d'eau intérieur de l'agglomération de par la superficie de son bassin versant.

La protection de la ressource eau est l'affaire de plusieurs intervenants. L'agglomération de Longueuil est notamment responsable d'assurer un libre écoulement de l'eau, du traitement des eaux usées et de diminuer le nombre de surverses. Les villes liées sont notamment responsables du suivi et du respect des bandes riveraines, de l'inspection des fosses septiques et champs d'épuration, de la planification du territoire assurant une accessibilité aux cours d'eau et de la mise en valeur des cours d'eau. Pour le contrôle de la qualité de l'eau, l'apport des organismes de bassins versants est essentiel.

La protection et la mise en valeur des bassins versants des rivières aux Pins et Saint-Jacques et du ruisseau Massé passeront principalement par l'implantation du réseau d'interconnections entre les espaces naturels du territoire.

La Commission recommande de prioriser, aux moyens de mise en œuvre 3.3.1.2 et 3.3.1.3 ainsi qu'à l'article 5.2.3.1, le ruisseau Massé comme axe principal d'interconnectivité entre les ensembles naturels structurants du territoire.

ENV12 Le Schéma devrait assurer une protection accrue des bandes riveraines.

On demande à l'agglomération d'aller au-delà du minimum de la Politique provinciale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables en exigeant des bandes riveraines plus larges. Certains proposent des bandes riveraines minimales de 30 m.

Sans remettre en cause le rôle que pourraient jouer de telles bandes riveraines plus larges, leur intégration immédiate au Schéma est prématurée sans étude d'impact (droits acquis, expropriations, pertes de revenus agricoles, etc.). Les conclusions du projet d'Éco-territoire21 actuellement en cours, qui traite notamment des bandes riveraines, pourraient bonifier cette réflexion. Une recherche et des études supplémentaires sont requises avant de modifier ces dispositions.

***La Commission recommande d'intégrer** au plan d'action une action visant la détermination de bandes riveraines plus larges ainsi que la faisabilité, l'impact et les avantages de ces dernières, en se basant notamment sur les conclusions du projet de l'Éco-territoire21.*

ENV13 Le Schéma devrait traiter davantage de la gestion de l'eau de ruissellement.

Le ruissellement de l'eau est l'une des principales sources de pollution des cours d'eau. Compte tenu des changements climatiques, l'agglomération fera face à des épisodes plus fréquents et plus importants de pluie. La lutte à l'imperméabilisation des sols et une meilleure gestion du ruissellement de l'eau contribueront à diminuer cette pollution et à lutter contre les îlots de chaleur.

Le Schéma traite de la perméabilité des aménagements et de la gestion des eaux de ruissellement. Il donne des pistes de réflexion et de solution aux villes liées. Le Schéma pourrait être bonifié des idées et concepts reçus à la Commission.

***La Commission recommande de bonifier** le moyen de mise en œuvre 3.3.4.2 afin d'intégrer les idées, concepts et exemples relatifs à une meilleure gestion des eaux de ruissellement formulés dans les mémoires et commentaires reçus.*

ENV14 Le Schéma doit assurer une meilleure gestion des surverses.

On demande d'assurer une meilleure gestion des surverses afin d'améliorer la qualité de l'eau des cours et plans d'eau.

La question des surverses dans les cours d'eau est une problématique prise au sérieux par l'agglomération. Elle est à élaborer un plan de gestion des débordements des eaux visant à ne pas augmenter les débordements en raison du développement et du redéveloppement à court terme et, à long terme, à réduire ces débordements.

ENV15 Les coupes d'arbres autorisées dans les boisés d'intérêt sont trop permissives.

Même si le Schéma limite la coupe d'arbres dans les écosystèmes d'intérêt et les milieux à documenter, le seuil maximal de coupe autorisée semble excessif pour certains, surtout dans un objectif d'atteindre du seuil de 30 % de couvert forestier pour l'ensemble de l'agglomération ou du Grand Montréal. Dans ces boisés, les coupes d'arbres devraient être exceptionnelles.

Le Schéma encadre les coupes d'arbres et les superficies de coupes autorisées dans les écosystèmes d'intérêt confirmé et les milieux à documenter. Les types de coupes autorisés sont limités et visent en premier lieu à assurer la préservation des boisés (coupe d'entretien, par exemple) ou certains aménagements ou constructions autorisées (sentiers, bâtiment d'accueil, etc.). Les coupes ne peuvent excéder 20 % de la superficie boisée d'origine.

Dans ses commentaires sur le deuxième projet de Schéma, la CMM demande de revoir à la baisse ces seuils de coupe dans les bois et corridors forestiers métropolitains. On demande de tenir compte des pertes boisées temporaires (agroforesterie, par exemple) et permanentes (constructions, remise en culture, etc.). Pour la CMM, un seuil de coupe de 20 % pour les pertes permanentes n'est pas assez restrictif dans les bois et corridors forestiers métropolitains.

***La Commission recommande de modifier** l'article 5.6.1.1 afin de revoir les seuils de coupe d'arbres dans les écosystèmes d'intérêt confirmé et les milieux à documenter et d'introduire la notion de pertes de couvert forestier temporaires et permanentes. Les nouveaux seuils devront être définis en concertation avec la CMM.*

ENV16 Le Schéma devrait exercer un plus grand contrôle sur la coupe d'arbres dans les secteurs urbanisés.

Lors de grands projets de développement, il encore coutume de tout raser et de replanter une fois les travaux terminés. Or, ces nouveaux arbres, même s'ils sont présents en grand nombre, sont moins efficaces à court et moyen termes pour lutter contre les îlots de chaleur. La question du contrôle de l'abattage d'arbres sur les propriétés privées est également soulevée : il n'est pas rare de voir de grands secteurs plus anciens sans couvert forestier adéquat.

Le Schéma aborde la notion de l'arbre urbain et son rôle dans la lutte aux îlots de chaleur. Il traite davantage de l'indice de canopée, et ce, surtout selon l'angle des aménagements de sites (nouvelles plantations). Il pourrait être bonifié de ce principe de conservation du couvert forestier en place lors de la réalisation de projets de développement et dans les secteurs établis.

***La Commission recommande de bonifier** le moyen de mise en œuvre 3.3.2.1 afin d'encourager le maintien du couvert forestier en place lors de la réalisation des projets de développement et dans les secteurs établis.*

ENV17 Le Schéma devrait traiter de la pollution lumineuse.

Le Schéma ne traite pas de la problématique de la pollution lumineuse.

Le Schéma a pour objectif d'améliorer la qualité environnementale des milieux de vie. Cette amélioration passe notamment par la foresterie urbaine, la lutte aux îlots de chaleur urbains et la qualité de l'air. La pollution lumineuse n'y est cependant pas abordée.

***La Commission recommande de bonifier** le moyen de mise en œuvre 3.3.2.1 afin d'introduire la notion de lutte à la pollution lumineuse comme moyen d'améliorer la qualité environnementale des milieux de vie.*

ENV18 Le Schéma semble incohérent : sur une carte, les ensembles naturels sont identifiés comme milieux à documenter et, sur d'autres, ils ont une affectation autre que de conservation ou sont identifiés comme sites à développer.

Certains intervenants considèrent que les cartes des grandes affectations du sol et des terrains à développer mettent une pression sur les milieux à documenter. On propose une affectation de conservation transitoire pour ces milieux jusqu'à ce qu'une décision soit prise quant à leur avenir.

Cette incohérence observée s'explique en partie par les termes utilisés au Schéma ou une lecture fragmentée du Schéma ne mettant pas en relation l'ensemble de ses dispositions. Ainsi, la carte 5 illustre les sites de développement. L'utilisation du terme *terrain vacant* pourrait être plus appropriée.

Les nouveaux plans de conservation n'étant pas réalisés, le Schéma ne peut pas attribuer aux milieux à documenter une affectation de conservation (même transitoire) sans risque de contestations ou de poursuites des propriétaires touchés. Malgré l'affectation de développement accordée à ces milieux, leur développement à court terme est impossible puisqu'ils sont assujettis aux dispositions de l'article 5.6.1.1 (contrôle de l'abattage d'arbres). Ce contrôle transitoire est donc assuré, mais différemment.

Cependant, afin de préciser plus clairement la présence de ces milieux à documenter, il est proposé de les identifier au plan des grandes affectations du sol.

***La Commission recommande de modifier** la carte 5 (sites structurants de développement et redéveloppement) afin de remplacer l'expression* site de développement *par* terrain vacant *et d'identifier les milieux à documenter sur la carte 38 (grandes affectations du territoire) afin de référer le lecteur à l'application de l'article 5.6.1.1 sur le contrôle de l'abattage d'arbres.*

ENV19 L'agglomération devrait encadrer l'utilisation des engrais et des pesticides sur les golfs et en zone agricole.

On demande un meilleur encadrement, voire une interdiction, de l'utilisation des pesticides sur les terrains de golf et en zone agricole afin d'améliorer la qualité des cours d'eau et des écosystèmes aquatiques.

La gestion des pesticides et des engrais n'est pas de la compétence des villes liées ou de l'agglomération. Cependant, le Schéma traite des différentes sources de contamination des plans et cours d'eau. La problématique des pesticides pourrait quand même être introduite, et ce, même si les villes liées ne peuvent intervenir que sur leurs propriétés.

***La Commission recommande de bonifier** le moyen de mise en œuvre 3.3.4.3 afin d'introduire la problématique de la pollution des cours d'eau par l'utilisation des engrais et pesticides et d'encourager, par la sensibilisation notamment, la diminution de l'utilisation des engrais et pesticides sur le territoire, en particulier sur les propriétés municipales.*

ENV20 L'environnement doit être au sommet de la pyramide de l'aménagement du territoire.

Pour plusieurs, le Schéma semble plus orienté sur le développement du territoire que sur la préservation des ensembles naturels. Même si le Schéma présente plusieurs éléments de développement durable, plusieurs sont d'avis que certaines de ses priorités ne sont pas au bon endroit. On semble comprendre que les écosystèmes d'intérêt sont considérés comme des espaces résiduels non développables (problématiques à développer) et non que les sites de développement doivent être ceux ne présentant aucun potentiel écologique.

Une très grande portion du territoire (milieux à documenter) ne pourra être développée ou mise en valeur sans la réalisation de nouveaux plans de conservation et l'élaboration de planifications intégrées aménagement/environnement. Ceci place bien haut la valeur écologique des composantes naturelles du territoire dans la détermination des espaces à développer.

ENV21 La majorité des ensembles naturels protégés est en zone agricole. Le Schéma devrait encourager l'identification de tels espaces en zone urbaine afin d'assurer aux résidents des milieux de vie une certaine proximité de la nature.

Il est bien de protéger des ensembles naturels périurbains, mais ces derniers sont souvent trop éloignés et difficilement accessibles. Une proximité de la nature en zone urbaine doit également être prévue au Schéma.

L'agglomération de Longueuil est fortement urbanisée et les grands espaces naturels urbains y sont relativement rares, mais présents : parcs Michel-Chartrand et de la Cité, Parc national du Mont-Saint-Bruno, boisés du Terroir et du Boisé, etc. Plusieurs des milieux à documenter illustrés au Schéma sont en zone urbaine. De nouveaux ensembles naturels urbains s'ajouteront fort probablement à cette liste.

8.9

AVIS EXPRIMÉS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

TRA1 Pourquoi le prolongement du métro ne suit-il pas l'axe du chemin de Chambly ?

Le Schéma illustre le prolongement du métro selon l'axe du boulevard Roland-Therrien alors que l'axe du chemin de Chambly semble être plus dense.

Pour simple fin de concordance au PMAD, qui oriente le prolongement du métro selon l'axe Roland-Therrien, le Schéma reprend ce tracé. La Ville de Longueuil priorise l'axe Roland-Therrien puisqu'il permet la desserte de ses principaux sites de redéveloppement. Selon les experts, l'étroitesse de l'emprise du chemin de Chambly complique l'implantation du métro dans cet axe.

TRA2 Le Schéma et son objectif d'implanter des axes structurants de transport en commun.

On salue l'implantation d'un réseau de transport en commun structurant ainsi qu'une amélioration de l'offre en transport collectif non seulement dans les nouveaux secteurs développés, mais aussi dans les secteurs déjà établis.

Le Schéma abonde dans le sens de cet avis.

TRA3 *Le Schéma ne doit pas encourager l'élargissement des corridors autoroutiers.*

L'ajout de voies supplémentaires sur les autoroutes n'est pas recommandé pour corriger les problématiques de congestion. Les études démontrent que si, à court terme, on observe une meilleure fluidité, à moyen et long termes, on observe plutôt une plus grande utilisation de l'auto et une certaine expansion urbaine. On recommande plutôt d'utiliser les voies d'accotement au lieu d'ajouter une troisième voie.

Le réseau autoroutier supérieur, particulièrement l'A-30, qui traverse l'agglomération, est fortement saturé. Pour ce, le Schéma propose l'aménagement de troisièmes voies sur certains tronçons autoroutiers (A-30 entre les A-10 et A-20 et sur l'A-10 à l'est de l'A-30) afin de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises. Dans une optique de mobilité durable, le Schéma souhaite cependant que ces troisièmes voies soient dédiées au transport collectif et aux véhicules transportant plus de deux passagers, du moins aux heures de pointe. Puisque l'élargissement de l'A-10 ne bénéficierait pas à l'agglomération et encouragerait même un certain étalement urbain, cette proposition pourrait être retirée du Schéma.

***La Commission recommande de modifier** le moyen de mise en œuvre 3.1.1.3 afin d'y retirer toute référence à l'ajout de troisièmes voies sur l'A-10 à l'est de l'A-30.*

TRA4 *Le Schéma propose d'organiser le développement autour d'un réseau de transport en commun structurant. Comment assurer une bonne desserte dans les secteurs existants moins denses?*

Tout comme le PMAD, le Schéma a comme objectif d'orienter son développement et son optimisation vers les points d'accès au transport en commun structurant. Une telle desserte est rentable lorsqu'une certaine densité est en place. Or, l'agglomération est fortement urbanisée, mais une portion importante de son tissu est de densité relativement peu élevée.

Un des objectifs du Schéma est d'améliorer la desserte intra-agglomération. Pour ce, un réseau rapide d'agglomération est proposé. Ce réseau, qui sera implanté par le RTL, vise une desserte optimale du territoire par l'identification d'un réseau principal d'agglomération (voies réservées) auquel se grefferont les circuits plus locaux à des points de correspondance internes.

TRA5 *Le Schéma a pour objectif d'orienter 40 % de son développement vers les points d'accès au transport en commun structurant. Cette cible devrait être augmentée.*

À première vue, l'objectif d'orienter 40 % du développement vers les points d'accès au transport en commun structurant est louable, car il induit un certain changement dans la façon d'aménager la ville. Cependant, il sous-entend que la majorité du développement se poursuivra selon les anciens modèles d'urbanisme, soit celui privilégiant l'automobile. Pour être réellement durable, le Schéma doit proposer un seuil plus élevé.

Cet objectif ne vise que le développement dans les aires d'influence des points d'accès au transport en commun structurant, soit le métro, le train de banlieue, le SLR et les principales voies réservées. Dans un milieu urbanisé comme celui de l'agglomération, ce seuil est réaliste, car la majorité de ces aires d'influence est déjà urbanisée. Si l'ensemble du réseau de transport en commun est pris en considération, cette cible sera beaucoup plus élevée puisque le RTL a comme objectif que l'ensemble des logements de l'agglomération soient à moins de 500 m d'un arrêt d'autobus en période de pointe.

TRA6 *Le nouveau projet de loi sur la réorganisation du transport collectif dans le Grand Montréal aura-t-il un impact sur le Schéma?*

Déposé la veille des consultations publiques, on demande si le projet de loi visant la réorganisation du transport collectif dans la région du Grand Montréal aura un impact sur le Schéma.

Il est encore trop tôt pour identifier les réels impacts de ce projet de loi sur le Schéma et l'aménagement du territoire au sein de l'agglomération. Cependant, le Schéma structure notamment son développement autour des réseaux structurants de transport, reprenant ainsi les dispositions minimales du PMAD. Ce réseau comprend notamment le réseau artériel métropolitain mentionné dans ce projet de loi.

TRA7 Le Schéma devrait prioriser la desserte des secteurs défavorisés en transport collectif.

Les personnes aux revenus modestes ont souvent un accès moindre à une automobile pour leurs déplacements. Les installations de services publics ainsi que les commerces et services étant de plus en plus éloignés des milieux de vie et davantage pensés pour une desserte automobile, ces clientèles sont donc vulnérables.

Le Schéma préconise un réseau structurant de transport collectif visant à assurer une desserte régionale (vers Montréal notamment) et intra-agglomération optimale. Les quartiers défavorisés, de par leur centralité, sont généralement bien desservis en transport collectif. Ce sont plutôt les liens plus directs vers certains secteurs qui sont problématiques. Ce réseau intra-agglomération amélioré devrait faciliter les déplacements vers ces secteurs.

TRA8 Le Schéma devrait assurer la mise en place d'un réseau de déplacement actif plus sécuritaire, mieux signalisé et facilitant l'accessibilité universelle. L'aménagement du territoire doit bien intégrer les déplacements actifs et ces derniers doivent davantage être priorisés.

On salue la mise en place d'un réseau structurant de déplacement actif. On demande cependant que le Schéma soit plus précis quant aux aspects de sécurité, de signalisation et d'accessibilité universelle. De plus, puisque la forme urbaine influence directement les déplacements actifs, les projets de développement doivent intégrer ceux-ci dès le départ. La priorisation du transport actif ne semble pas suffisamment affirmée au Schéma. En effet, les réseaux de transport actif ne sont pas abordés dans la section relative aux réseaux structurants de transport.

Certains des commentaires émis (sécurité aux feux de signalisation, design des intersections, etc.) sont d'échelle trop pointue pour un Schéma et seront davantage traités à l'échelle des villes liées, notamment lors de la réalisation de plans d'aménagement de nouveaux projets. Les éléments de design promouvant les déplacements actifs sont également déjà intégrés au Schéma, mais il serait opportun de bonifier l'aspect relatif aux conditions d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Les objectifs et moyens de mise en œuvre du transport actif se trouvent à l'orientation 4 (encadrer la croissance). L'ajout de ces éléments au premier objectif de l'orientation 1, qui traite des réseaux urbains, compléterait le portrait des réseaux de transport structurants du territoire et permettrait de mieux illustrer l'importance de l'intégration entre ces différents types de réseaux.

***La Commission recommande de réviser** le moyen de mise en œuvre 3.4.2.1 afin d'y ajouter le réseau de déplacement actif et de bonifier l'objectif 2 de l'orientation 4 afin d'intégrer la notion d'accessibilité universelle.*

TRA9 La question du bruit près des infrastructures de transport devrait être prise en considération.

Le bruit perçu en bordure des infrastructures de transport nuit à la qualité de vie des citoyens.

Pour les nouveaux projets implantés à proximité des infrastructures de transport structurant (réseau routier supérieur, voies ferrées et Aéroport) et comportant des usages sensibles (habitation, école, hôpital, etc.), le Schéma prévoit, au document complémentaire, des dispositions minimales à rencontrer.

TRA10 La relocalisation de la voie ferrée à Boucherville devrait être une priorité.

Aux fins de sécurité publique, la voie ferrée traversant le territoire urbanisé de Boucherville devrait être relocalisée.

Advenant une hausse de l'activité ferroviaire sur cet axe à la suite d'un accroissement des activités portuaires à Contrecœur, le Schéma propose la relocalisation de cette voie ferrée en bordure de l'A-30. Le tracé est à définir. Un comité directeur regroupant l'agglomération de Longueuil, les villes et les MRC traversées par ce corridor ferroviaire a été mis en place. Le Schéma pourrait être bonifié, le cas échéant, des recommandations qui seront formulées par ce comité.

TRA11 Le Schéma devrait exiger des villes liées une meilleure gestion du stationnement.

Malgré ses objectifs d'améliorer la desserte de son territoire en transports collectif et actif, le Schéma ne précise pas spécifiquement de moyens afin de réduire la dépendance à l'automobile, notamment par une meilleure gestion du stationnement.

Le Schéma aborde indirectement cette notion en favorisant le développement des transports collectif et actif et une certaine compacité du développement. L'orientation 4 (croissance de l'agglomération) pourrait cependant être plus précise afin d'assurer une meilleure gestion du stationnement par les villes liées.

***La Commission recommande de bonifier** l'orientation 4 afin d'assurer une meilleure gestion de l'offre en stationnement dans la nouvelle réglementation d'urbanisme des villes liées et lors de l'élaboration de nouveaux projets de développement ou de redéveloppement.*

TRA12 Le Schéma devrait exiger des bandes tampons le long des pipelines.

Afin d'éviter des incidents majeurs en cas de bris ou de fuites, le Schéma devrait imposer une distance séparatrice d'au moins 200 m entre les pipelines et les secteurs résidentiels.

Le Schéma ne prévoit aucune distance séparatrice entre un pipeline et un développement. L'opérateur de ces infrastructures de transport détermine ces distances.

8.10

AVIS EXPRIMÉS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

AME1 Nous saluons les orientations du Schéma visant la densification et l'optimisation du territoire ainsi que l'introduction des principes TOD.

Les orientations du Schéma visant l'introduction des principes TOD et l'optimisation du territoire sont les bienvenues, car elles assureront, pour les milieux de vie existants limitrophes, une meilleure desserte en transport en commun et en commerces et services de proximité. Pour augmenter la densité des quartiers existants moins denses, il est proposé d'assurer une certaine densification douce par l'ajout de logements accessoires, par exemple.

Le Schéma abonde dans le sens de cet avis.

AME2 Le Schéma devrait imposer un moratoire sur le développement et prioriser la consolidation et le redéveloppement des secteurs desservis.

Dans un souci de rentabilisation des services en place et de protection des ensembles naturels d'intérêt, le Schéma doit imposer un moratoire sur le développement de nouveaux secteurs afin d'obliger la consolidation du territoire et de stopper l'étalement urbain.

Au lieu d'imposer un moratoire qui pourrait être trop contraignant, le Schéma opte plutôt pour l'amélioration des services et de l'offre en transport en commun dans les secteurs établis afin d'encourager la consolidation et l'optimisation du territoire.

AME3 Une surtaxe devrait être imposée afin d'encourager le développement des sites vacants desservis.

Pour encourager le développement des terrains vacants desservis, il est proposé d'exiger la mise en place d'incitatifs au développement, telle l'imposition d'une surtaxe.

L'imposition d'une telle surtaxe relève des villes liées et non de l'agglomération. Des surtaxes sur les terrains vacants desservis sont déjà imposées sur le territoire.

AME4 Le secteur C de Brossard devrait être retiré de l'aire d'influence de la future station du SLR.

Afin d'assurer le maintien de l'espace vert correspondant au site de l'ancien Golf de Brossard, il est demandé de retirer ce secteur des aires d'influence des futures gares SLR.

Les aires d'influence des futures stations du SLR sont imposées par le PMAD. Selon le principe de la concordance entre le PMAD et le Schéma, ces futures stations doivent être illustrées au Schéma et leurs aires d'influence ne peuvent être réduites.

AME5 Les notions de mixité et de compacité, essentielles pour favoriser le transport actif et réduire les déplacements motorisés, ne sont pas suffisamment intégrées au Schéma.

La compacité demeure la clé pour réduire les besoins en déplacements et favoriser les modes de transport actifs. Des milieux de vie complets et à échelle humaine intégrant une diversité de fonctions (logements, commerces et services de proximité, espaces verts, etc.) requièrent moins l'utilisation de l'automobile pour les déplacements.

Pour les nouveaux secteurs proposés dans les aires d'influence au transport collectif structurant, le Schéma demande aux villes liées l'application notamment des principes TOD et des villes durables et compactes. Ces principes traitent directement des notions de mixité. Pour les secteurs établis, le Schéma préconise l'optimisation des commerces et services en place.

8.11 AVIS EXPRIMÉS EN MATIÈRE D'AGRICULTURE

AGR1 L'agriculture n'est pas compatible avec la vocation du Parc national des Îles-de-Boucherville.

Certains intervenants s'interrogent sur la compatibilité de l'agriculture avec la vocation de conservation et de récréation d'un parc national.

Le Parc national des Îles-de-Boucherville est majoritairement situé en zone agricole. Pour son territoire agricole périurbain, le Schéma préconise une multifonctionnalité de l'agriculture où peuvent, notamment, cohabiter activités agricoles, récréatives et écologiques mais où l'agriculture doit être priorisée. Le Schéma a également comme objectif la protection et la mise en valeur de son patrimoine. L'agriculture pratiquée sur les îles de Boucherville fait partie de ce patrimoine à protéger. Tout comme au PDZA, le Schéma préconise pour ce secteur le maintien de l'agriculture, mais celle-ci devra cependant être écoresponsable et compatible avec ce milieu sensible et définie en concertation avec la SÉPAQ.

AGR2 Le Schéma devrait prioriser l'agriculture biologique.

Afin d'assurer le maintien de la biodiversité et de réduire l'impact de l'agriculture sur l'environnement, le Schéma devrait prioriser l'agriculture biologique.

Même l'agriculture biologique peut avoir un impact (rejets) sur l'environnement. Pour ce, le Schéma encourage plutôt une agriculture écoresponsable, agroenvironnementale et novatrice. Le Schéma propose de plus une affectation dédiée aux pratiques agricoles biologiques ou à faible impact environnemental.

AGR3 L'agroforesterie devrait être priorisée dans les friches agricoles.

Pour assurer le maintien des superficies boisées en zone agricole, l'augmentation des superficies cultivées devrait passer par l'agroforesterie dans les friches agricoles.

Le double objectif du Schéma de protéger au moins 20 % de son territoire à des fins d'écosystèmes d'intérêt confirmé et d'augmenter de 10 % la superficie de ses terres cultivées obligera la mise en place d'une nouvelle agriculture sur le territoire. Pour ce, une agriculture écoresponsable ainsi que l'agroforesterie seront préconisées.

AGR4 Les paysages agricoles devraient être protégés et mis en valeur.

Pour améliorer les paysages de l'agglomération, une attention doit être portée au territoire agricole. Le maintien de cette activité assurera des paysages intéressants depuis les voies de circulation importantes.

Le Schéma abonde dans ce sens. Dans un souci de mettre le territoire agricole en valeur aussi à des fins agrotouristiques, le Schéma propose également un encadrement des implantations et des aménagements le long des principaux rangs champêtres.

AGR5 Les villes peuvent-elles contrôler le type d'agriculture sur leur territoire?

On demande si les villes peuvent exercer un contrôle sur les activités et les pratiques agricoles sur leur territoire.

La réponse est non. Cependant, dans une optique de mise en place d'une agriculture multifonctionnelle et dynamique, le Schéma propose quatre grandes affectations agricoles. Ces grandes affectations, qui dépendent des potentiels et contraintes en place, proposent des fonctions adaptées à ces derniers. Les villes peuvent tout de même exercer un certain contrôle sur les pratiques agricoles sur leurs propriétés.

AGR6 L'agriculture urbaine est un moyen efficace pour améliorer les saines habitudes alimentaires. La mise en place d'actions pour l'encourager devrait être obligatoire.

Un des objectifs du Schéma est d'inviter les villes liées à mettre en place une agriculture en zone urbaine complémentaire de celle se pratiquant en zone agricole. Certains intervenants pensent que le Schéma devrait obliger les villes liées à mettre de l'avant des actions appropriées pour encourager ce type d'activités.

Le Schéma encourage la mise en place d'une agriculture urbaine. Il pourrait être modifié afin d'obliger les villes liées à faciliter la mise en place d'une telle agriculture urbaine.

***La Commission recommande de modifier** le moyen de mise en œuvre 3.2.6.2 afin d'obliger les villes liées à faciliter la mise en place d'une agriculture urbaine sur leur territoire.*

AGR7 La portion non développée du secteur C à Brossard devrait être zonée agricole temporairement.

Afin de stopper le développement à court terme de ce secteur, on demande de zoner temporairement agricoles les sites non développés de ce secteur.

Tout comme le PMAD, le Schéma préconise pour ce secteur situé en partie dans des aires d'influence du transport collectif métropolitain (gares SLR) l'émergence d'un quartier TOD. Zoner agricole ce secteur irait à l'encontre des objectifs de la CMM et de l'agglomération pour ce secteur.

8.12

AVIS EXPRIMÉS SUR DES SUJETS DIVERS

DIV1 Le Schéma propose plusieurs principes intéressants, mais ne va pas toujours assez loin, surtout dans la mise en œuvre de ses principes par les villes liées.

On salue les orientations et actions proposées au Schéma, mais certains intervenants sont d'avis que celui-ci devrait se montrer plus ambitieux, plus exigeant envers les villes liées quant à la mise en œuvre de ces orientations et actions.

Un Schéma dresse les grandes lignes dictant l'aménagement et le développement de l'agglomération de demain. Ce sont les villes liées, par l'entremise de leurs plans et réglementations d'urbanisme, qui les mettent en œuvre. Si le Schéma peut imposer un certain cadre normatif minimum aux villes liées, dans la majorité des cas, il les oriente, leur donne des pistes de réflexion, etc.

DIV2 Comment la protection et la mise en valeur du patrimoine vont-elles se concrétiser?

On demande comment la protection et la mise en valeur du patrimoine vont se concrétiser.

Cette protection et cette mise en valeur se feront par les villes liées et les ministères concernés. Le Schéma identifie les ensembles patrimoniaux et archéologiques d'intérêt devant être pris en considération par les villes liées dans leurs réglementations.

DIV3 Quelle est la stratégie d'optimisation des espaces industriels?

Afin de pallier la rareté des espaces industriels, quelle est la stratégie d'optimisation des espaces industriels mise de l'avant par le Schéma?

Le Schéma propose, au deuxième objectif de l'orientation 6 sur l'économie, divers principes généraux et stratégies permettant de favoriser l'optimisation et la redynamisation des espaces industriels de l'agglomération, notamment un contrôle des fonctions non industrielles permises dans les parcs industriels, une rationalisation des espaces dédiés aux bureaux et autres services professionnels et une meilleure utilisation de l'espace disponible.

DIV4 Propos divers n'étant pas de l'échelle d'un Schéma.

Certaines interventions directement faites à la Commission ainsi que le contenu de certains mémoires ou portions de mémoire déposés et présentés à la Commission n'étaient pas de l'échelle ou du contenu d'un Schéma. Notons par exemple l'absence de plans d'aménagement des parcs au Schéma, des feux de circulation déficients, la présence de roulotes de chantier, la tenue d'une consultation publique, l'appui à une ville dans un litige, le recours aux véhicules électriques pour la réduction des gaz à effet de serre, le procédé retenu pour la biométhanisation, le soutien aux commerces de quartier, etc.

Lorsque possibles, ces propos ont été transmis aux autorités responsables.

8.13 **REMERCIEMENTS**

8.14 Les membres de la Commission tiennent à remercier les nombreux participants aux consultations portant sur le deuxième projet de Schéma. Ils remercient tout spécialement les personnes qui ont collaboré de manière plus active à ce processus de participation, que ce soit en présentant un mémoire ou en prenant la parole.

8.15 La participation des citoyens et des organismes est une étape importante dans le processus de révision du Schéma. Les commentaires et les opinions exprimés contribuent à enrichir le Schéma.

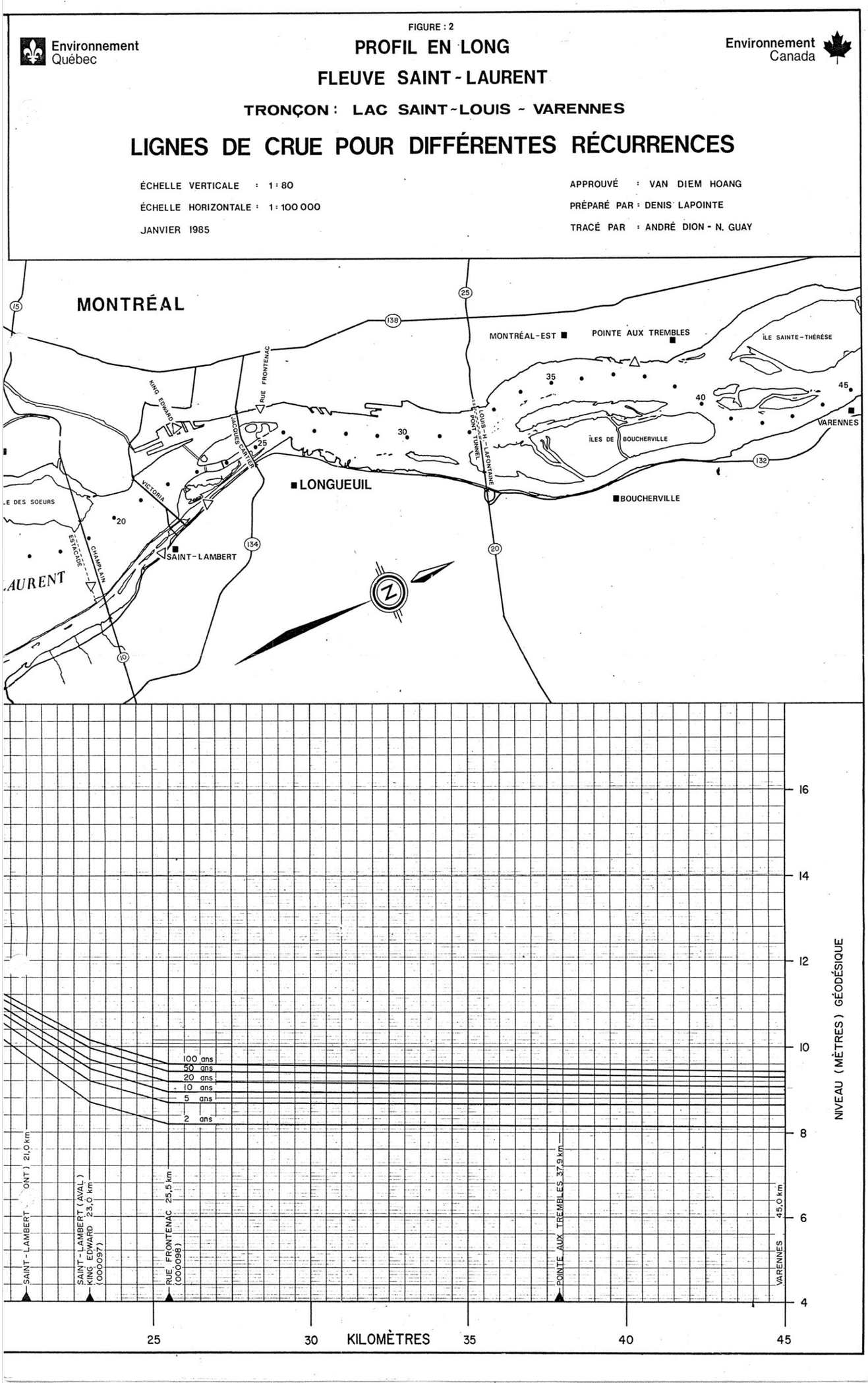
ANNEXE

CHAPITRE 9

ANNEXE 1

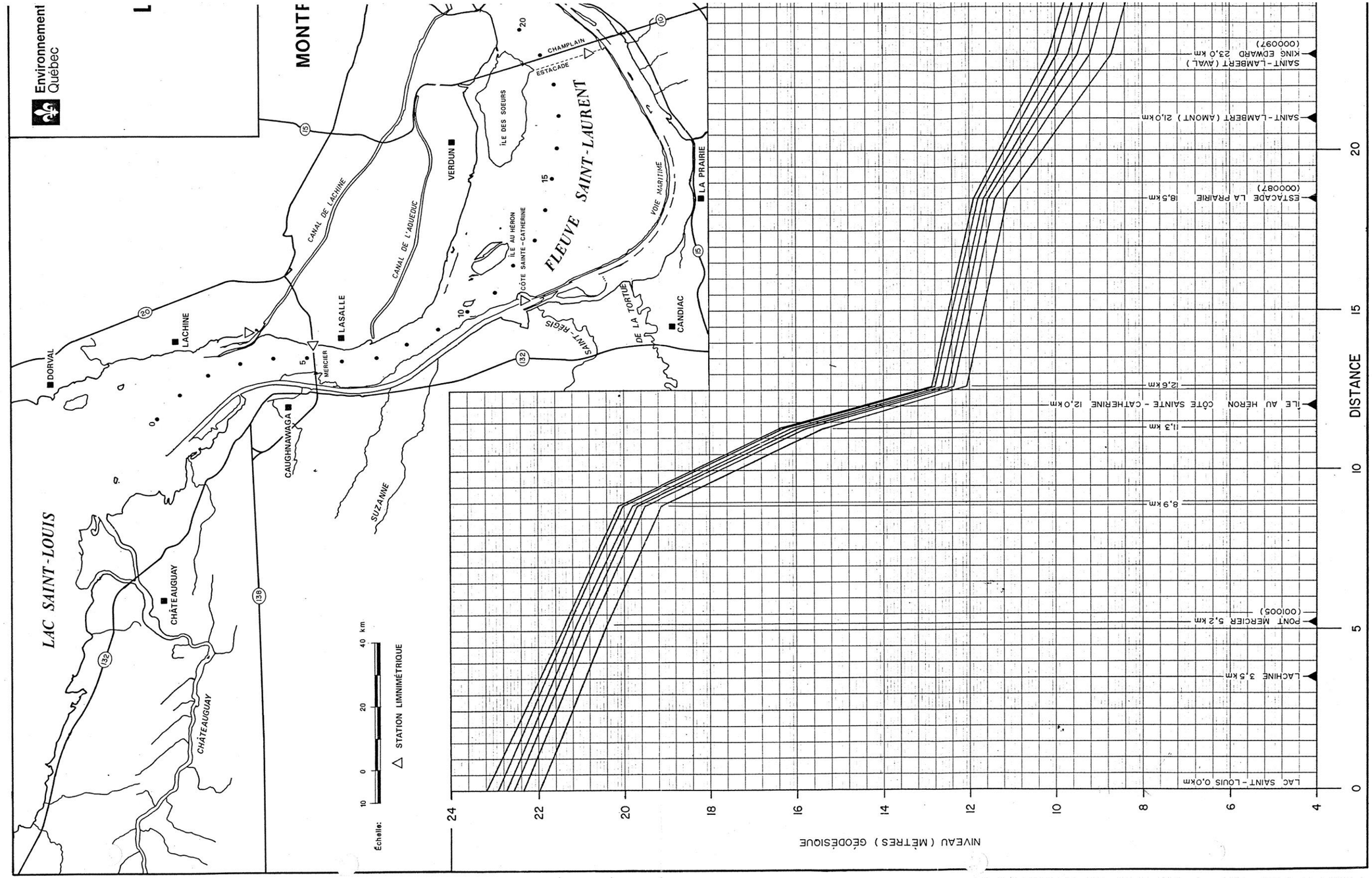
CONTRAINTES À L'OCCUPATION DU SOL

Carte 41 : Plaine inondable du fleuve Saint-Laurent (feuillet 1)[1]



[1] Extrait du rapport MH-85-03, Saint-Laurent : tronçon lac Saint-Louis-Varennes, janvier 1985

Carte 41 : Plaine inondable du fleuve Saint-Laurent (feuillet 2)[1]



[1] Extrait du rapport MH-85-03, Saint-Laurent : tronçon lac Saint-Louis-Varennes, janvier 1985

Données extrapolées du rapport PDCC-16-017 (mai 2005) et des cartes 31H06-020-1402-S et 31H06-020-1501-S

CARTE
42

Plaine inondable de la rivière Saint-Jacques

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Rivière Saint-Jacques

La Prairie

Brossard

aut. ACIER

place JADE

rue ISABELLE

av. ILLINOIS

rue IGNACE

boul. MATTE

boul. MARIE-VICTORIN

rue RIVERIN

rue RENAUD

rue ROISSY

av. RADISSON

croiss. LAVALLE

croiss. ROCHELLE

rue RAVEL

rue RAIMEAU

rue RIEL

croiss. ROUSSEL

croiss. ROLLIN

rue REGINA

rue RICHELIEU

place RICHELIEU

rue RÉCOLLET

rue RACICOT

rue ROGER

rue LANCASTER

rue LEA

rue LISTON

rue LYNE

place JAVA

rue LANIVET

rue LUSA

rue LUTON

rue LONDRES

boul. QUARTIER

rue LE CORBUSIER

croiss. LOUVRE

rue OMER

av. OLIGNY

rue OURAL

rue ORCADES

rue O'NEILL

rue OMEGA

rue OTHELLO

rue OAKLAND

rue ORANGE

rue OASIS

rue ODESSA

place ORS

av. OCÉANIE

rue OUTREMONT

boul. TASCHEREAU

rue RODIER

croiss. ROUYN

ch. PRAIRIES

0 50 100 200
Mètres

2016-09-16

Zone inondable

- Récurrence 0 - 20 ans
- Récurrence 20 - 100 ans

Courbe de niveau

- Maitresse (50 cm)
- Secondaire (25 cm)

Tableau 56 : Cotes de crues de récurrence de 2 ans, de 20 ans et 100 ans de la rivière Saint-Jacques[1]

Section	Distance entre les sections (m)	Distance cumulée (m)	2 ans (m)	20 ans (m)	100 ans (m)
1	0,0	0,0	11,80	12,05	12,17
2	103,5	103,5	11,99	12,34	12,50
3	144,7	248,2	12,01	12,37	12,54
4	171,6	419,8	12,07	12,43	12,61
5	148,7	568,5	12,13	12,51	12,68
6	84,9	653,3	12,16	12,54	12,72
7	178,1	831,4	12,16	12,55	12,73
8	149,5	980,9	12,20	12,58	12,75
9	82,5	1063,3	12,21	12,58	12,76
9	Pont du boulevard Taschereau				
10	42,3	1105,6	12,24	12,63	12,81
11	122,9	1228,5	12,28	12,68	12,86
12	243,0	1471,5	12,33	12,75	12,94
13	90,8	1562,3	12,34	12,77	12,97
14	150,1	1712,4	12,37	12,80	12,99
15	285,8	1998,2	12,41	12,82	13,01
16	69,8	2068,0	12,41	12,81	13,00
17	69,6	2137,6	12,42	12,82	13,01
18	122,2	2259,8	12,46	12,86	13,05
19	90,1	2349,9	12,46	12,86	13,05
20	105,2	2455,1	12,47	12,85	13,02
20.25	Pont du CN				
21	23,2	2478,3	12,50	12,90	13,09
22	110,5	2588,8	12,50	12,91	13,10
23	93,5	2682,4	12,52	12,93	13,12
24	181,1	2863,5	12,57	12,96	13,14
25	107,1	2970,5	12,61	12,96	13,16
26	88,7	3059,3	12,67	13,03	13,18
27	78,3	3137,5	12,76	13,06	13,21
28	55,8	3193,3	12,79	13,08	13,23
29	89,9	3283,2	12,84	13,12	13,26
29.5	48,9	3332,1	12,85	13,13	13,27
30	16,8	3348,9	12,85	13,14	13,27
31	99,2	3448,1	12,88	13,15	13,29

[1] Tirées du rapport PDCC-16-017, S. Dubé, mai 2003

CARTE
43

Plaine inondable de la rivière aux Pins

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Données extrapolées des cartes 31H11-020-1123-1, 31H06-020-1203-1 et 31H11-020-1103-1

boul. MARIE-VICTORIN
rue BIRTZ
rue DE LEVILLIERS
rue DE COURCELLE
rue LE GARDEUR
rue DE CALLIÈRES
rue D'ARGENSON
rue GILLES-HOCQUART
boul. FORT-SAINT-LOUIS
rue FRANÇOIS-V.-MALHIOT

Bouchenville
Varennes

Zone inondable
- Récurrence 0 - 20 ans
- Récurrence 20 - 100 ans

Courbe de niveau
- Maitresse (50 cm)
- Secondaire (25 cm)

0 50 100 200
Mètres

2016-09-16

K:\ARTAMT_Service\20_Territoire\20_590_CARTO\20_590_SAD_PU_RCI\20_551_SADN\OUTPUT\SCHÉMA\Interface\interface.aprx

ANNEXE 2

PARAMÈTRES RELATIFS À LA DÉTERMINATION DES DISTANCES SÉPARATRICES EN ZONE AGRICOLE

A2.1 **Nombre d'unités animales (paramètre A)**

A2.2 Aux fins de la détermination du paramètre A sont équivalents à une unité animale les animaux figurants au tableau ci-après en fonction du nombre prévu. Pour toute espèce animale, un animal d'un poids égal ou supérieur à 500 kg ou un groupe d'animaux de cette espèce dont le poids total est de 500 kg équivaut à une unité animale. Lorsqu'un poids est indiqué dans ce tableau, il s'agit du poids de l'animal prévu à la fin de la période d'élevage.

Tableau 57 : Nombre d'unités animales (paramètre A)

Groupe ou catégorie d'animaux	Nombre d'animaux équivalent à une unité animale
Vache, taureau, cheval	1
Veaux d'un poids de 225 à 500 kg chacun	2
Veaux d'un poids inférieur à 225 kg chacun	5
Porcs d'élevage d'un poids de 20 à 100 kg chacun	5
Porcelets d'un poids inférieur à 20 kg chacun	25
Truies et les porcelets non sevrés dans l'année	4
Poules ou coqs	125
Poulets à griller	250
Poulettes en croissance	250
Cailles	1 500
Faisans	300
Dindes à griller d'un poids de 5 à 5,5 kg chacune	100
Dindes à griller d'un poids de 8,5 à 10 kg chacune	75
Dindes à griller d'un poids de 13 kg chacune	50
Visons femelles excluant les mâles et les petits	100
Renards femelles excluant les mâles et les petits	40
Moutons et agneaux de l'année	4
Chèvres et chevreaux de l'année	6
Lapins femelles excluant les mâles et les petits	40

A2.3

Distances de base (paramètre B)

Tableau 58 : Distances de base (paramètre B)

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1	86	**2**	107	**3**	122	**4**	133	**5**	143	**6**	152	**7**	159
8	166	**9**	172	**10**	178	**11**	183	**12**	188	**13**	193	**14**	198
15	202	**16**	206	**17**	210	**18**	#214	**19**	218	**20**	221	**21**	225
22	228	**23**	231	**24**	234	**25**	237	**26**	240	**27**	243	**28**	246
29	249	**30**	251	**31**	254	**32**	256	**33**	259	**34**	261	**35**	264
36	266	**37**	268	**38**	271	**39**	273	**40**	275	**41**	277	**42**	279
43	281	**44**	283	**45**	285	**46**	287	**47**	287	**48**	291	**49**	293
50	295	**51**	297	**52**	299	**53**	300	**54**	302	**55**	304	**56**	306
57	307	**58**	309	**59**	311	**60**	312	**61**	314	**62**	315	**63**	317
64	319	**65**	320	**66**	322	**67**	323	**68**	325	**69**	326	**70**	328
71	329	**72**	331	**73**	332	**74**	333	**75**	335	**76**	336	**77**	338
78	339	**79**	340	**80**	342	**81**	343	**82**	344	**83**	346	**84**	347
85	348	**86**	350	**87**	351	**88**	352	**89**	353	**90**	355	**91**	356
92	357	**93**	358	**94**	359	**95**	361	**96**	362	**97**	363	**98**	364
99	365	**100**	367	**101**	368	**102**	369	**103**	370	**104**	371	**105**	372
106	373	**107**	374	**108**	375	**109**	377	**110**	378	**111**	379	**112**	380
113	381	**114**	382	**115**	383	**116**	384	**117**	385	**118**	386	**119**	387
120	388	**121**	389	**122**	390	**123**	391	**124**	392	**125**	393	**126**	394
127	395	**128**	396	**129**	397	**130**	398	**131**	399	**132**	400	**133**	401
134	402	**135**	403	**136**	404	**137**	405	**138**	406	**139**	406	**140**	407
141	408	**142**	409	**143**	410	**144**	411	**145**	412	**146**	413	**147**	414
148	415	**149**	415	**150**	416	**151**	417	**152**	418	**153**	419	**154**	420
155	421	**156**	421	**157**	422	**158**	423	**159**	424	**160**	425	**161**	426
162	426	**163**	427	**164**	428	**165**	429	**166**	430	**167**	431	**168**	431
169	432	**170**	433	**171**	434	**172**	435	**173**	435	**174**	436	**175**	437
176	438	**177**	438	**178**	439	**179**	440	**180**	441	**181**	442	**182**	442
183	443	**184**	444	**185**	445	**186**	445	**187**	446	**188**	447	**189**	448
190	448	**191**	449	**192**	450	**193**	451	**194**	451	**195**	452	**196**	453
197	453	**198**	454	**199**	455	**200**	456	**201**	456	**202**	457	**203**	458
204	458	**205**	459	**206**	460	**207**	461	**208**	461	**209**	462	**210**	463
211	463	**212**	464	**213**	465	**214**	465	**215**	466	**216**	467	**217**	467
218	468	**219**	469	**220**	469	**221**	470	**222**	471	**223**	471	**224**	472
225	473	**226**	473	**227**	474	**228**	475	**229**	475	**230**	476	**231**	477
232	477	**233**	478	**234**	479	**235**	479	**236**	480	**237**	481	**238**	481
239	482	**240**	482	**241**	284	**242**	484	**243**	484	**244**	485	**245**	486
246	486	**247**	487	**248**	487	**249**	488	**250**	489	**251**	489	**252**	490
253	490	**254**	491	**255**	492	**256**	492	**257**	493	**258**	493	**259**	494
260	495	**261**	495	**262**	496	**263**	496	**264**	497	**265**	498	**266**	498
267	299	**268**	499	**269**	500	**270**	501	**271**	501	**272**	502	**273**	502
274	503	**275**	503	**276**	504	**277**	505	**278**	505	**279**	506	**280**	506
281	507	**282**	507	**283**	508	**284**	509	**285**	509	**286**	510	**287**	510

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
288	511	**289**	511	**290**	512	**291**	512	**292**	513	**293**	514	**294**	514
295	515	**296**	515	**297**	516	**298**	516	**299**	517	**300**	517	**301**	518
302	518	**303**	519	**304**	520	**305**	520	**306**	521	**307**	521	**308**	522
309	522	**310**	523	**311**	523	**312**	524	**313**	524	**314**	525	**315**	525
316	526	**317**	526	**318**	527	**319**	527	**320**	528	**321**	528	**322**	529
323	530	**324**	530	**325**	531	**326**	531	**327**	532	**328**	532	**329**	533
330	533	**331**	534	**332**	535	**333**	535	**334**	535	**335**	536	**336**	536
337	537	**338**	537	**339**	538	**340**	538	**341**	539	**342**	539	**343**	540
344	540	**345**	541	**346**	541	**347**	542	**348**	542	**349**	543	**350**	543
351	544	**352**	544	**353**	544	**354**	545	**355**	545	**356**	546	**357**	546
358	547	**359**	547	**360**	548	**361**	548	**362**	549	**363**	549	**364**	550
365	550	**366**	551	**367**	551	**368**	552	**369**	552	**370**	553	**371**	553
372	554	**373**	554	**374**	554	**375**	555	**376**	555	**377**	556	**378**	556
379	557	**380**	557	**381**	558	**382**	558	**383**	559	**384**	559	**385**	560
386	560	**387**	560	**388**	561	**389**	561	**390**	562	**391**	562	**392**	563
393	563	**394**	564	**395**	564	**396**	564	**397**	565	**398**	565	**399**	566
400	566	**401**	567	**402**	567	**403**	568	**404**	568	**405**	568	**406**	569
407	569	**408**	570	**409**	570	**410**	571	**411**	571	**412**	572	**413**	572
414	572	**415**	573	**416**	573	**417**	574	**418**	574	**419**	575	**420**	575
421	575	**422**	576	**423**	576	**424**	577	**425**	577	**426**	578	**427**	578
428	578	**429**	579	**430**	579	**431**	580	**432**	580	**433**	581	**434**	581
435	581	**436**	582	**437**	582	**438**	583	**439**	583	**440**	583	**441**	584
442	584	**443**	585	**444**	585	**445**	586	**446**	586	**447**	586	**448**	587
449	587	**450**	588	**451**	588	**452**	588	**453**	589	**454**	589	**455**	590
456	590	**457**	590	**458**	591	**459**	591	**460**	592	**461**	592	**462**	592
463	593	**464**	593	**465**	594	**466**	594	**467**	594	**468**	595	**469**	595
470	596	**471**	596	**472**	596	**473**	597	**474**	597	**475**	598	**476**	598
477	598	**478**	599	**479**	599	**480**	600	**481**	600	**482**	600	**483**	601
484	602	**485**	602	**486**	602	**487**	602	**488**	603	**489**	603	**490**	604
491	604	**492**	604	**493**	605	**494**	605	**495**	605	**496**	606	**497**	606
498	607	**499**	607	**500**	607	**501**	608	**502**	608	**503**	608	**504**	609
505	609	**506**	610	**507**	610	**508**	610	**509**	611	**510**	611	**511**	612
512	612	**513**	612	**514**	613	**515**	613	**516**	613	**517**	614	**518**	614
519	614	**520**	615	**521**	616	**522**	616	**523**	616	**524**	616	**525**	617
526	617	**527**	617	**528**	618	**529**	618	**530**	619	**531**	619	**532**	619
533	620	**534**	620	**535**	620	**536**	621	**537**	621	**538**	621	**539**	622
540	622	**541**	623	**542**	623	**543**	623	**544**	624	**545**	624	**546**	624
547	625	**548**	625	**549**	625	**550**	626	**551**	626	**552**	626	**553**	627
554	627	**555**	628	**556**	628	**557**	628	**558**	629	**559**	629	**560**	629
561	630	**562**	630	**563**	630	**564**	631	**565**	631	**566**	631	**567**	632
568	632	**569**	632	**570**	633	**571**	633	**572**	634	**573**	634	**574**	634
575	635	**576**	635	**577**	635	**578**	636	**579**	636	**580**	636	**581**	637
582	637	**583**	637	**584**	638	**585**	638	**586**	638	**587**	639	**588**	639

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
589	639	**590**	640	**591**	640	**592**	640	**593**	641	**594**	641	**595**	641
596	642	**597**	642	**598**	642	**599**	643	**600**	643	**601**	643	**602**	644
603	644	**604**	644	**605**	645	**606**	645	**607**	645	**608**	646	**609**	646
610	646	**611**	647	**612**	647	**613**	647	**614**	648	**615**	648	**616**	648
617	649	**618**	649	**619**	649	**620**	650	**621**	650	**622**	650	**623**	651
624	651	**625**	651	**626**	652	**627**	652	**628**	652	**629**	653	**630**	653
631	653	**632**	654	**633**	654	**634**	654	**635**	655	**636**	655	**637**	655
638	656	**639**	656	**640**	656	**641**	657	**642**	657	**643**	657	**644**	658
645	658	**646**	658	**647**	658	**648**	659	**649**	659	**650**	659	**651**	660
652	660	**653**	660	**654**	661	**655**	661	**656**	661	**657**	662	**658**	662
659	662	**660**	663	**661**	663	**662**	663	**663**	664	**664**	664	**665**	664
666	665	**667**	665	**668**	665	**669**	665	**670**	666	**671**	666	**672**	666
673	667	**674**	667	**675**	667	**676**	668	**677**	668	**678**	668	**679**	669
680	669	**681**	669	**682**	669	**683**	670	**684**	670	**685**	670	**686**	671
687	671	**688**	671	**689**	672	**690**	672	**691**	672	**692**	673	**693**	673
694	673	**695**	673	**696**	674	**697**	674	**698**	674	**699**	675	**700**	675
701	675	**702**	676	**703**	676	**704**	676	**705**	676	**706**	677	**707**	677
708	677	**709**	678	**710**	678	**711**	678	**712**	679	**713**	679	**714**	679
715	679	**716**	680	**717**	680	**718**	680	**719**	681	**720**	681	**721**	681
722	682	**723**	682	**724**	682	**725**	682	**726**	683	**727**	683	**728**	683
729	684	**730**	684	**731**	684	**732**	685	**733**	685	**734**	685	**735**	685
736	686	**737**	686	**738**	686	**739**	687	**740**	687	**741**	687	**742**	687
743	688	**744**	688	**745**	688	**746**	689	**747**	689	**748**	689	**749**	689
750	690	**751**	690	**752**	690	**753**	691	**754**	691	**755**	691	**756**	691
757	692	**758**	692	**759**	692	**760**	693	**761**	693	**762**	693	**763**	693
764	694	**765**	694	**766**	694	**767**	695	**768**	695	**769**	695	**770**	695
771	696	**772**	696	**773**	696	**774**	697	**775**	697	**776**	697	**777**	697
778	698	**779**	698	**780**	698	**781**	699	**782**	699	**783**	699	**784**	699
785	700	**786**	700	**787**	700	**788**	701	**789**	701	**790**	701	**791**	701
792	702	**793**	702	**794**	702	**795**	702	**796**	703	**797**	703	**798**	703
799	704	**800**	704	**801**	704	**802**	704	**803**	705	**804**	705	**805**	705
806	706	**807**	706	**808**	706	**809**	706	**810**	707	**811**	707	**812**	707
813	707	**814**	708	**815**	708	**816**	708	**817**	709	**818**	709	**819**	709
820	709	**821**	710	**822**	710	**823**	710	**824**	710	**825**	711	**826**	711
827	711	**828**	711	**829**	712	**830**	712	**831**	712	**832**	713	**833**	713
834	713	**835**	713	**836**	714	**837**	714	**838**	714	**839**	714	**840**	715
841	715	**842**	715	**843**	716	**844**	716	**845**	716	**846**	716	**847**	717
848	717	**849**	717	**850**	717	**851**	718	**852**	718	**853**	718	**854**	718
855	719	**856**	719	**857**	719	**858**	719	**859**	720	**860**	720	**861**	720
862	721	**863**	721	**864**	721	**865**	721	**866**	722	**867**	722	**868**	722
869	722	**870**	723	**871**	723	**872**	723	**873**	723	**874**	724	**875**	724
876	724	**877**	724	**878**	725	**879**	725	**880**	725	**881**	725	**882**	726
883	726	**884**	726	**885**	727	**886**	727	**887**	727	**888**	727	**889**	728

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
890	728	**891**	728	**892**	728	**893**	729	**894**	729	**895**	729	**896**	729
897	730	**898**	730	**899**	730	**900**	730	**901**	731	**902**	731	**903**	731
904	731	**905**	732	**906**	732	**907**	732	**908**	732	**909**	733	**910**	733
911	733	**912**	733	**913**	734	**914**	734	**915**	734	**916**	734	**917**	735
918	735	**919**	735	**920**	735	**921**	736	**922**	736	**923**	736	**924**	736
925	737	**926**	737	**927**	737	**928**	737	**929**	738	**930**	738	**931**	738
932	738	**933**	739	**934**	739	**935**	739	**936**	739	**937**	740	**938**	740
939	740	**940**	740	**941**	741	**942**	741	**943**	741	**944**	741	**945**	742
946	742	**947**	742	**948**	742	**949**	743	**950**	743	**951**	743	**952**	743
953	744	**954**	744	**955**	744	**956**	744	**957**	745	**958**	745	**959**	745
960	745	**961**	746	**962**	746	**963**	746	**964**	746	**965**	747	**966**	747
967	747	**968**	747	**969**	747	**970**	748	**971**	748	**972**	748	**973**	748
974	749	**975**	749	**976**	749	**977**	749	**978**	750	**979**	750	**980**	750
981	750	**982**	751	**983**	751	**984**	751	**985**	751	**986**	752	**987**	752
988	752	**989**	752	**990**	753	**991**	753	**992**	753	**993**	753	**994**	753
995	754	**996**	754	**997**	754	**998**	754	**999**	755	**1000**	755	**1001**	755
1002	755	**1003**	756	**1004**	756	**1005**	756	**1006**	756	**1007**	757	**1008**	757
1009	757	**1010**	757	**1011**	757	**1012**	758	**1013**	758	**1014**	758	**1015**	758
1016	759	**1017**	759	**1018**	759	**1019**	759	**1020**	760	**1021**	760	**1022**	760
1023	760	**1024**	761	**1025**	761	**1026**	761	**1027**	761	**1028**	761	**1029**	762
1030	762	**1031**	762	**1032**	762	**1033**	763	**1034**	763	**1035**	763	**1036**	763
1037	764	**1038**	764	**1039**	764	**1040**	764	**1041**	764	**1042**	765	**1043**	765
1044	765	**1045**	765	**1046**	766	**1047**	766	**1048**	766	**1049**	766	**1050**	767
1051	767	**1052**	767	**1053**	767	**1054**	767	**1055**	768	**1056**	768	**1057**	768
1058	768	**1059**	769	**1060**	769	**1061**	769	**1062**	769	**1063**	770	**1064**	770
1065	770	**1066**	770	**1067**	770	**1068**	771	**1069**	771	**1070**	771	**1071**	771
1072	772	**1073**	772	**1074**	772	**1075**	772	**1076**	772	**1077**	773	**1078**	773
1079	773	**1080**	773	**1081**	774	**1082**	774	**1083**	774	**1084**	774	**1085**	774
1086	775	**1087**	775	**1088**	775	**1089**	775	**1090**	776	**1091**	776	**1092**	776
1093	776	**1094**	776	**1095**	777	**1096**	777	**1097**	777	**1098**	777	**1099**	778
1100	778	**1101**	778	**1102**	778	**1103**	778	**1104**	779	**1105**	779	**1106**	779
1107	779	**1108**	780	**1109**	780	**1110**	780	**1111**	780	**1112**	780	**1113**	781
1114	781	**1115**	781	**1116**	781	**1117**	782	**1118**	782	**1119**	782	**1120**	782
1121	782	**1122**	783	**1123**	783	**1124**	783	**1125**	783	**1126**	783	**1127**	784
1128	784	**1129**	784	**1130**	784	**1131**	785	**1132**	785	**1133**	785	**1134**	785
1135	785	**1136**	786	**1137**	786	**1138**	786	**1139**	786	**1140**	787	**1141**	787
1142	787	**1143**	787	**1144**	787	**1145**	788	**1146**	788	**1147**	788	**1148**	788
1149	789	**1150**	789	**1151**	789	**1152**	789	**1153**	789	**1154**	790	**1155**	790
1156	790	**1157**	790	**1158**	790	**1159**	791	**1160**	791	**1161**	791	**1162**	791
1163	792	**1164**	792	**1165**	792	**1166**	792	**1167**	792	**1168**	793	**1169**	793
1170	793	**1171**	793	**1172**	793	**1173**	794	**1174**	794	**1175**	794	**1176**	794
1177	795	**1178**	795	**1179**	795	**1180**	795	**1181**	795	**1182**	796	**1183**	796
1184	796	**1185**	796	**1186**	796	**1187**	797	**1188**	797	**1189**	797	**1190**	797

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1191	797	**1192**	798	**1193**	798	**1194**	798	**1195**	798	**1196**	799	**1197**	799
1198	799	**1199**	799	**1200**	799	**1201**	800	**1202**	800	**1203**	800	**1204**	800
1205	800	**1206**	801	**1207**	801	**1208**	801	**1209**	801	**1210**	801	**1211**	802
1212	802	**1213**	802	**1214**	802	**1215**	802	**1216**	803	**1217**	803	**1218**	803
1219	803	**1220**	804	**1221**	804	**1222**	804	**1223**	804	**1224**	804	**1225**	805
1226	805	**1227**	805	**1228**	805	**1229**	805	**1230**	806	**1231**	806	**1232**	806
1233	806	**1234**	806	**1235**	807	**1236**	807	**1237**	807	**1238**	807	**1239**	807
1240	808	**1241**	808	**1242**	808	**1243**	808	**1244**	808	**1245**	809	**1246**	809
1247	809	**1248**	809	**1249**	809	**1250**	810	**1251**	810	**1252**	810	**1253**	810
1254	810	**1255**	811	**1256**	811	**1257**	811	**1258**	811	**1259**	811	**1260**	812
1261	812	**1262**	812	**1263**	812	**1264**	812	**1265**	813	**1266**	813	**1267**	813
1268	813	**1269**	813	**1270**	814	**1271**	814	**1272**	814	**1273**	814	**1274**	814
1275	815	**1276**	815	**1277**	815	**1278**	815	**1279**	815	**1280**	816	**1281**	816
1282	816	**1283**	816	**1284**	816	**1285**	817	**1286**	817	**1287**	817	**1288**	817
1289	817	**1290**	818	**1291**	818	**1292**	818	**1293**	818	**1294**	818	**1295**	819
1296	819	**1297**	819	**1298**	819	**1299**	819	**1300**	820	**1301**	820	**1302**	820
1303	820	**1304**	820	**1305**	821	**1306**	821	**1307**	821	**1308**	821	**1309**	821
1310	822	**1311**	822	**1312**	822	**1313**	822	**1314**	822	**1315**	823	**1316**	823
1317	823	**1318**	823	**1319**	823	**1320**	824	**1321**	824	**1322**	824	**1323**	824
1324	824	**1325**	825	**1326**	825	**1327**	825	**1328**	825	**1329**	825	**1330**	826
1331	826	**1332**	826	**1333**	826	**1334**	826	**1335**	827	**1336**	827	**1337**	827
1338	827	**1339**	827	**1340**	828	**1341**	828	**1342**	828	**1343**	828	**1344**	828
1345	282	**1346**	829	**1347**	829	**1348**	829	**1349**	829	**1350**	829	**1351**	830
1352	830	**1353**	830	**1354**	830	**1355**	830	**1356**	831	**1357**	831	**1358**	831
1359	831	**1360**	831	**1361**	832	**1362**	832	**1363**	832	**1364**	832	**1365**	832
1366	833	**1367**	833	**1368**	833	**1369**	833	**1370**	833	**1371**	833	**1372**	834
1373	834	**1374**	834	**1375**	834	**1376**	834	**1377**	835	**1378**	835	**1379**	835
1380	835	**1381**	835	**1382**	836	**1383**	836	**1384**	836	**1385**	836	**1386**	836
1387	837	**1388**	837	**1389**	837	**1390**	837	**1391**	837	**1392**	837	**1393**	838
1394	838	**1395**	838	**1396**	838	**1397**	838	**1398**	839	**1399**	839	**1400**	839
1401	839	**1402**	839	**1403**	840	**1404**	840	**1405**	840	**1406**	840	**1407**	840
1408	840	**1409**	841	**1410**	841	**1411**	841	**1412**	841	**1413**	841	**1414**	842
1415	842	**1416**	842	**1417**	842	**1418**	842	**1419**	843	**1420**	843	**1421**	843
1422	843	**1423**	843	**1424**	843	**1425**	844	**1426**	844	**1427**	844	**1428**	844
1429	844	**1430**	845	**1431**	845	**1432**	845	**1433**	845	**1434**	845	**1435**	845
1436	846	**1437**	846	**1438**	846	**1439**	846	**1440**	846	**1441**	847	**1442**	847
1443	847	**1444**	847	**1445**	847	**1446**	848	**1447**	848	**1448**	848	**1449**	848
1450	848	**1451**	848	**1452**	849	**1453**	849	**1454**	849	**1455**	849	**1456**	849
1457	850	**1458**	850	**1459**	850	**1460**	850	**1461**	850	**1462**	850	**1463**	851
1464	851	**1465**	851	**1466**	851	**1467**	851	**1468**	852	**1469**	852	**1470**	852
1471	852	**1472**	852	**1473**	852	**1474**	853	**1475**	853	**1476**	853	**1477**	853
1478	853	**1479**	854	**1480**	854	**1481**	854	**1482**	854	**1483**	854	**1484**	854
1485	855	**1486**	855	**1487**	855	**1488**	855	**1489**	855	**1490**	856	**1491**	856

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1492	856	**1493**	856	**1494**	856	**1495**	856	**1496**	857	**1497**	857	**1498**	857
1499	857	**1500**	857	**1501**	857	**1502**	858	**1503**	858	**1504**	858	**1505**	858
1506	858	**1507**	859	**1508**	859	**1509**	859	**1510**	859	**1511**	859	**1512**	859
1513	860	**1514**	860	**1515**	860	**1516**	860	**1517**	860	**1518**	861	**1519**	861
1520	861	**1521**	861	**1522**	861	**1523**	861	**1524**	862	**1525**	862	**1526**	862
1527	862	**1528**	862	**1529**	862	**1530**	862	**1531**	863	**1532**	863	**1533**	863
1534	863	**1535**	864	**1536**	864	**1537**	864	**1538**	864	**1539**	864	**1540**	864
1541	865	**1542**	865	**1543**	865	**1544**	865	**1545**	865	**1546**	865	**1547**	866
1548	866	**1549**	866	**1550**	866	**1551**	866	**1552**	867	**1553**	867	**1554**	867
1555	867	**1556**	867	**1557**	867	**1558**	868	**1559**	868	**1560**	868	**1561**	868
1562	868	**1563**	868	**1564**	869	**1565**	869	**1566**	869	**1567**	869	**1568**	869
1569	870	**1570**	870	**1571**	870	**1572**	870	**1573**	870	**1574**	870	**1575**	871
1576	871	**1577**	871	**1578**	871	**1579**	871	**1580**	871	**1581**	872	**1582**	872
1583	872	**1584**	872	**1585**	872	**1586**	872	**1587**	873	**1588**	873	**1589**	873
1590	873	**1591**	873	**1592**	873	**1593**	874	**1594**	874	**1595**	874	**1596**	874
1597	874	**1598**	875	**1599**	875	**1600**	875	**1601**	875	**1602**	875	**1603**	875
1604	876	**1605**	876	**1606**	876	**1607**	876	**1608**	876	**1609**	876	**1610**	877
1611	877	**1612**	877	**1613**	877	**1614**	877	**1615**	877	**1616**	878	**1617**	878
1618	878	**1619**	878	**1620**	878	**1621**	878	**1622**	879	**1623**	879	**1624**	879
1625	879	**1626**	879	**1627**	879	**1628**	880	**1629**	880	**1630**	880	**1631**	880
1632	880	**1633**	880	**1634**	881	**1635**	881	**1636**	811	**1637**	881	**1638**	881
1639	881	**1640**	882	**1641**	882	**1642**	882	**1643**	882	**1644**	882	**1645**	883
1646	883	**1647**	883	**1648**	883	**1649**	883	**1650**	883	**1651**	884	**1652**	884
1653	884	**1654**	884	**1655**	884	**1656**	884	**1657**	885	**1658**	885	**1659**	885
1660	885	**1661**	885	**1662**	885	**1663**	886	**1664**	886	**1665**	886	**1666**	886
1667	886	**1668**	886	**1669**	887	**1670**	887	**1671**	887	**1672**	887	**1673**	887
1674	887	**1675**	888	**1676**	888	**1677**	888	**1678**	888	**1679**	888	**1680**	888
1681	889	**1682**	889	**1683**	889	**1684**	889	**1685**	889	**1686**	889	**1687**	890
1688	890	**1689**	890	**1690**	890	**1691**	890	**1692**	890	**1693**	891	**1694**	891
1695	891	**1696**	891	**1697**	891	**1698**	891	**1699**	891	**1700**	892	**1701**	892
1702	892	**1703**	892	**1704**	892	**1705**	892	**1706**	893	**1707**	893	**1708**	893
1709	893	**1710**	893	**1711**	893	**1712**	894	**1713**	894	**1714**	894	**1715**	894
1716	894	**1717**	894	**1718**	895	**1719**	895	**1720**	895	**1721**	895	**1722**	895
1723	895	**1724**	896	**1725**	896	**1726**	896	**1727**	896	**1728**	896	**1729**	896
1730	897	**1731**	897	**1732**	897	**1733**	897	**1734**	897	**1735**	897	**1736**	898
1737	898	**1738**	898	**1739**	898	**1740**	898	**1741**	898	**1742**	899	**1743**	899
1744	899	**1745**	899	**1746**	899	**1747**	899	**1748**	899	**1749**	900	**1750**	900
1751	900	**1752**	900	**1753**	900	**1754**	900	**1755**	901	**1756**	901	**1757**	901
1758	901	**1759**	901	**1760**	901	**1761**	902	**1762**	902	**1763**	902	**1764**	902
1765	902	**1766**	902	**1767**	903	**1768**	903	**1769**	903	**1770**	903	**1771**	903
1772	903	**1773**	904	**1774**	904	**1775**	904	**1776**	904	**1777**	904	**1778**	904
1779	904	**1780**	905	**1781**	905	**1782**	905	**1783**	905	**1784**	905	**1785**	905
1786	906	**1787**	906	**1788**	906	**1789**	906	**1790**	906	**1791**	906	**1792**	907

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
1793	907	**1794**	907	**1795**	907	**1796**	907	**1797**	907	**1798**	907	**1799**	908
1800	908	**1801**	908	**1802**	908	**1803**	908	**1804**	908	**1805**	909	**1806**	909
1807	909	**1808**	909	**1809**	909	**1810**	909	**1811**	910	**1812**	910	**1813**	910
1814	910	**1815**	910	**1816**	910	**1817**	910	**1818**	911	**1819**	911	**1820**	911
1821	911	**1822**	911	**1823**	911	**1824**	912	**1825**	912	**1826**	912	**1827**	912
1828	912	**1829**	912	**1830**	913	**1831**	913	**1832**	913	**1833**	913	**1834**	913
1835	913	**1836**	913	**1837**	914	**1838**	914	**1839**	914	**1840**	914	**1841**	914
1842	914	**1843**	915	**1844**	915	**1845**	915	**1846**	915	**1847**	915	**1848**	915
1849	915	**1850**	916	**1851**	916	**1852**	916	**1853**	916	**1854**	916	**1855**	916
1856	917	**1857**	917	**1858**	917	**1859**	917	**1860**	917	**1861**	917	**1862**	917
1863	918	**1864**	918	**1865**	918	**1866**	918	**1867**	918	**1868**	918	**1869**	919
1870	919	**1871**	919	**1872**	919	**1873**	919	**1874**	919	**1875**	919	**1876**	920
1877	920	**1878**	920	**1879**	920	**1880**	920	**1881**	920	**1882**	921	**1883**	921
1884	921	**1885**	921	**1886**	921	**1887**	921	**1888**	921	**1889**	922	**1890**	922
1891	922	**1892**	922	**1893**	922	**1894**	922	**1895**	923	**1896**	923	**1897**	923
1898	923	**1899**	923	**1900**	923	**1901**	923	**1902**	924	**1903**	924	**1904**	924
1905	924	**1906**	924	**1907**	924	**1908**	925	**1909**	925	**1910**	925	**1911**	925
1912	925	**1913**	925	**1914**	925	**1915**	926	**1916**	926	**1917**	926	**1918**	926
1919	926	**1920**	926	**1921**	927	**1922**	927	**1923**	927	**1924**	927	**1925**	927
1926	927	**1927**	927	**1928**	928	**1929**	928	**1930**	928	**1931**	928	**1932**	928
1933	928	**1934**	928	**1935**	929	**1936**	929	**1937**	929	**1938**	929	**1939**	929
1940	929	**1941**	930	**1942**	930	**1943**	930	**1944**	930	**1945**	930	**1946**	930
1947	930	**1948**	931	**1949**	931	**1950**	931	**1951**	931	**1952**	931	**1953**	931
1954	931	**1955**	932	**1956**	932	**1957**	932	**1958**	932	**1959**	932	**1960**	932
1961	933	**1962**	933	**1963**	933	**1964**	933	**1965**	933	**1966**	933	**1967**	933
1968	934	**1969**	934	**1970**	934	**1971**	934	**1972**	934	**1973**	934	**1974**	934
1975	935	**1976**	935	**1977**	935	**1978**	935	**1979**	935	**1980**	935	**1981**	936
1982	936	**1983**	936	**1984**	936	**1985**	936	**1986**	936	**1987**	936	**1988**	937
1989	937	**1990**	937	**1991**	937	**1992**	937	**1993**	937	**1994**	937	**1995**	938
1996	938	**1997**	938	**1998**	938	**1999**	938	**2000**	938	**2001**	938	**2002**	939
2003	939	**2004**	939	**2005**	939	**2006**	939	**2007**	939	**2008**	939	**2009**	940
2010	940	**2011**	940	**2012**	940	**2013**	940	**2014**	940	**2015**	941	**2016**	941
2017	941	**2018**	941	**2019**	941	**2020**	941	**2021**	941	**2022**	942	**2023**	942
2024	942	**2025**	942	**2026**	942	**2027**	942	**2028**	942	**2029**	943	**2030**	943
2031	943	**2032**	943	**2033**	943	**2034**	943	**2035**	943	**2036**	944	**2037**	944
2038	944	**2039**	944	**2040**	944	**2041**	944	**2042**	944	**2043**	945	**2044**	945
2045	945	**2046**	945	**2047**	945	**2048**	945	**2049**	945	**2050**	946	**2051**	946
2052	946	**2053**	946	**2054**	946	**2055**	946	**2056**	946	**2057**	947	**2058**	947
2059	947	**2060**	947	**2061**	947	**2062**	947	**2063**	947	**2064**	948	**2065**	948
2066	948	**2067**	948	**2068**	948	**2069**	948	**2070**	948	**2071**	949	**2072**	949
2073	949	**2074**	949	**2075**	949	**2076**	949	**2077**	949	**2078**	950	**2079**	950
2080	950	**2081**	950	**2082**	950	**2083**	950	**2084**	951	**2085**	951	**2086**	951
2087	951	**2088**	951	**2089**	951	**2090**	951	**2091**	952	**2092**	952	**2093**	952

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
2094	952	**2095**	952	**2096**	952	**2097**	952	**2098**	952	**2099**	953	**2100**	953
2101	953	**2102**	953	**2103**	953	**2104**	953	**2105**	953	**2106**	954	**2107**	954
2108	954	**2109**	954	**2110**	954	**2111**	954	**2112**	954	**2113**	955	**2114**	955
2115	955	**2116**	955	**2117**	955	**2118**	955	**2119**	955	**2120**	956	**2121**	956
2122	956	**2123**	956	**2124**	956	**2125**	956	**2126**	956	**2127**	957	**2128**	957
2129	957	**2130**	957	**2131**	957	**2132**	957	**2133**	957	**2134**	958	**2135**	958
2136	958	**2137**	958	**2138**	958	**2139**	958	**2140**	958	**2141**	959	**2142**	959
2143	959	**2144**	959	**2145**	959	**2146**	959	**2147**	959	**2148**	960	**2149**	960
2150	960	**2151**	960	**2152**	960	**2153**	960	**2154**	960	**2155**	961	**2156**	961
2157	961	**2158**	961	**2159**	961	**2160**	961	**2161**	961	**2162**	962	**2163**	962
2164	962	**2165**	962	**2166**	962	**2167**	962	**2168**	962	**2169**	962	**2170**	963
2171	963	**2172**	963	**2173**	963	**2174**	963	**2175**	963	**2176**	963	**2177**	964
2178	964	**2179**	964	**2180**	964	**2181**	964	**2182**	964	**2183**	964	**2184**	965
2185	965	**2186**	965	**2187**	965	**2188**	965	**2189**	965	**2190**	965	**2191**	966
2192	966	**2193**	966	**2194**	966	**2195**	966	**2196**	966	**2197**	966	**2198**	967
2199	967	**2200**	967	**2201**	967	**2202**	967	**2203**	967	**2204**	967	**2205**	967
2206	968	**2207**	968	**2208**	968	**2209**	968	**2210**	968	**2211**	968	**2212**	968
2213	969	**2214**	969	**2215**	969	**2216**	969	**2217**	969	**2218**	969	**2219**	969
2220	970	**2221**	970	**2222**	970	**2223**	970	**2224**	970	**2225**	970	**2226**	970
2227	971	**2228**	971	**2229**	971	**2230**	971	**2231**	971	**2232**	971	**2233**	971
2234	971	**2235**	972	**2236**	972	**2237**	972	**2238**	972	**2239**	972	**2240**	972
2241	972	**2242**	973	**2243**	973	**2244**	973	**2245**	973	**2246**	973	**2247**	973
2248	973	**2249**	973	**2250**	974	**2251**	974	**2252**	974	**2253**	974	**2254**	974
2255	974	**2256**	974	**2257**	975	**2258**	975	**2259**	975	**2260**	975	**2261**	975
2262	975	**2263**	975	**2264**	976	**2265**	976	**2266**	976	**2267**	976	**2268**	976
2269	976	**2270**	976	**2271**	976	**2272**	977	**2273**	977	**2274**	977	**2275**	977
2276	977	**2277**	977	**2278**	977	**2279**	978	**2280**	978	**2281**	978	**2282**	978
2283	978	**2284**	978	**2285**	978	**2286**	978	**2287**	979	**2288**	979	**2289**	979
2290	979	**2291**	979	**2292**	979	**2293**	979	**2294**	980	**2295**	980	**2296**	980
2297	980	**2298**	980	**2299**	980	**2300**	980	**2301**	981	**2302**	981	**2303**	981
2304	981	**2305**	981	**2306**	981	**2307**	981	**2308**	981	**2309**	982	**2310**	982
2311	982	**2312**	982	**2313**	982	**2314**	982	**2315**	982	**2316**	983	**2317**	983
2318	983	**2319**	983	**2320**	983	**2321**	983	**2322**	983	**2323**	983	**2324**	984
2325	984	**2326**	984	**2327**	984	**2328**	984	**2329**	984	**2330**	984	**2331**	985
2332	985	**2333**	985	**2334**	985	**2335**	985	**2336**	985	**2337**	985	**2338**	985
2339	986	**2340**	986	**2341**	986	**2342**	986	**2343**	986	**2344**	986	**2345**	986
2346	986	**2347**	987	**2348**	987	**2349**	987	**2350**	987	**2351**	987	**2352**	987
2353	987	**2354**	988	**2355**	988	**2356**	988	**2357**	988	**2358**	988	**2359**	988
2360	988	**2361**	988	**2362**	989	**2363**	989	**2364**	989	**2365**	989	**2366**	989
2367	989	**2368**	989	**2369**	990	**2370**	990	**2371**	990	**2372**	990	**2373**	990
2374	990	**2375**	990	**2376**	990	**2377**	991	**2378**	991	**2379**	991	**2380**	991
2381	991	**2382**	991	**2383**	991	**2384**	991	**2385**	992	**2386**	992	**2387**	992
2388	992	**2389**	992	**2390**	992	**2391**	992	**2392**	993	**2393**	993	**2394**	993

U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m	U.A.	m
2395	993	**2396**	993	**2397**	993	**2398**	993	**2399**	993	**2400**	994	**2401**	994
2402	994	**2403**	994	**2404**	994	**2405**	994	**2406**	994	**2407**	994	**2408**	995
2409	995	**2410**	995	**2411**	995	**2412**	995	**2413**	995	**2414**	995	**2415**	995
2416	996	**2417**	996	**2418**	996	**2419**	996	**2420**	996	**2421**	996	**2422**	996
2423	997	**2424**	997	**2425**	997	**2426**	997	**2427**	997	**2428**	997	**2429**	997
2430	997	**2431**	998	**2432**	998	**2433**	998	**2434**	998	**2435**	998	**2436**	998
2437	998	**2438**	998	**2439**	999	**2440**	999	**2441**	999	**2442**	999	**2443**	999
2444	999	**2445**	999	**2446**	999	**2447**	1000	**2448**	1000	**2449**	1000	**2450**	1000
2451	1000	**2452**	1000	**2453**	1000	**2454**	1001	**2455**	1001	**2456**	1001	**2457**	1001
2458	1001	**2459**	1001	**2460**	1001	**2461**	1001	**2462**	1002	**2463**	1002	**2464**	1002
2465	1002	**2466**	1002	**2467**	1002	**2468**	1002	**2469**	1002	**2470**	1003	**2471**	1003
2472	1003	**2473**	1003	**2474**	1003	**2475**	1003	**2476**	1003	**2477**	1003	**2478**	1004
2479	1004	**2480**	1004	**2481**	1004	**2482**	1004	**2483**	1004	**2484**	1004	**2485**	1004
2486	1005	**2487**	1005	**2488**	1005	**2489**	1005	**2490**	1005	**2491**	1005	**2492**	1005
2493	1005	**2494**	1006	**2495**	1006	**2496**	1006	**2497**	1006	**2498**	1006	**2499**	1006
2500	1006												

A2.4

Charge d'odeur par animal (paramètre C)

Tableau 59 : Charge d'odeur par animal (paramètre C)

Groupe ou catégorie d'animaux	Paramètre C
Bovins de boucherie	
▪ dans un bâtiment fermé	0,7
▪ sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons	
▪ dans un bâtiment fermé	0,7
▪ sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Lapins	0,8
Moutons	0.7
Porcs	1,0
Poules	
▪ poules pondeuses en cage	0,8
▪ poules pour la reproduction	0,8
▪ poules à griller / gros poulets	0,7
▪ poulettes	0,7
Renards	1,1
Veaux lourds	
▪ veaux de lait	1,0
▪ veaux de grain	0,8
Visons	1,1

Note

Pour les autres espèces animales, utiliser le paramètre C = 0,8. Ce facteur ne s'applique pas aux chiens, le problème avec ce type d'élevage étant davantage le bruit que les odeurs.

A2.5

Type de fumier (paramètre D)

Tableau 60 : Type de fumier (paramètre D)

Mode de gestion des engrais de ferme	Paramètre D
Gestion solide	
Bovins de boucherie et laitiers, chevaux, moutons et chèvres	0,6
Autres groupes ou catégories d'animaux	0,8
Gestion liquide	
Bovins de boucherie et laitiers, chevaux, moutons et chèvres	0,8
Autres groupes ou catégories d'animaux	1,0

A2.6

Type de projet (paramètre E)

Tableau 61 : Type de projet (paramètre E)
(nouveau projet ou augmentation du nombre d'unités animales)

#	Paramètre E	Augmentation* jusqu'à ... (u. a.)	Paramètre E
10 ou moins	0,50	181-185	0,76
11-20	0,51	186-190	0,77
21-30	0,52	191-195	0,78
31-40	0,53	196-200	0,79
41-50	0,54	201-205	0,80
51-60	0,55	206-210	0,81
61-70	0,56	211-215	0,82
71-80	0,57	216-220	0,83
81-90	0,58	221-225	0,84
91-100	0,59	226 et plus	1,00
101-105	0,60	Nouveau projet	1,00
106-110	0,61		
111-115	0,62		
116-120	0,63		
121-125	0,64		
126-130	0,65		
131-135	0,66		
136-140	0,67		
141-145	0,68		
146-150	0,69		
151-155	0,70		
156-160	0,71		
161-165	0,72		
166-170	0,73		
171-175	0,74		
176-180	0,75		

Notes
* À considérer selon le nombre total d'animaux auquel on veut porter le troupeau, qu'il y ait ou non agrandissement ou construction de bâtiment. Pour tout projet conduisant à un total de 26 unités animales et plus ainsi que pour tout projet nouveau, le paramètre E=1

A2.7

Facteur d'atténuation (paramètre F)

Tableau 62 : Facteur d'atténuation (paramètre F) ($F = F_1 \times F_2 \times F_3$)

Technologie	Paramètre F
Toiture sur lieu d'entreposage	**F_1**
▪ absente	1,0
▪ rigide, permanente	0,7
▪ temporaire (couche de tourbe, couche de plastique)	0,9
Ventilation	**F_2**
▪ naturelle et forcée avec multiples sorties d'air	1,0
▪ forcée avec sorties d'air regroupées et sorties de l'air au-dessus du toit	0,9
▪ forcée avec sorties d'air regroupées et traitement de l'air avec laveurs d'air ou filtres biologiques	0,8
Autres technologies	**F_3**
▪ les nouvelles technologies peuvent être utilisées pour réduire les distances lorsque leur efficacité est éprouvée	Facteur à déterminer lors de l'accréditation

A2.8

Facteur d'usage (paramètre G)

Tableau 63 : Facteur d'usage (paramètre G)

Usage considéré	Facteur
Immeuble protégé	1,0
Maison d'habitation	0,5
Périmètre d'urbanisation	1,5

A2.9 **Supprimé** **CA-2019-294, art. 2, par. 53°**

ANNEXE 3

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES À CARACTÈRES GOUVERNEMENTAL OU D'AGGLOMÉRATION[4]

Tableau 65 : Équipements municipaux de l'agglomération de Longueuil

ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX		
BOUCHERVILLE	Police et incendie (prévention, secteur nord)	600, chemin du Lac
	Incendie	Rue D'Avaugour (en construction)
BROSSARD	Sécurité Incendie (prévention, secteur sud)	3300, boulevard Lapinière
	Police	6840, boulevard Milan
LONGUEUIL	Incendie	1510, rue Bellevue
		2980, boulevard Moïse-Vincent
		1200, rue Soucy
		1920, rue Brébeuf
		1700, boulevard Curé-Poirier Est
		111, rue Saint-Jean
		2205, rue Saint-Georges
	Police	7151, boulevard Cousineau
		4800, rue Leckie
		699, boulevard Curé-Poirier Est
	Usine régionale de filtration	1700, rue Bourassa
	Centre d'épuration Rive-Sud	2999, rue de l'Île-Charron
	Cour municipale	100, place Charles-Le Moyne
	Hôtel de ville de Longueuil (siège du conseil d'agglomération)	4250, chemin de la Savane
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	Police et incendie	1595, rue Montarville
SAINT-LAMBERT	Incendie	55, avenue Argyle
	Police	55, avenue Argyle
	Usine de filtration	217, rue Riverside

[4] Cette liste d'équipements et d'infrastructures n'est pas exhaustive. Les informations ont été colligées en décembre 2015.

Tableau 66 : Équipements de santé et de services sociaux de l'agglomération de Longueuil

ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX		
BOUCHERVILLE	**Centre local de services communautaires (CLSC)**	
	CLSC des Seigneuries	160, boulevard De Montarville
	Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)	
	CHSLD Jeanne-Crevier	151, rue De Muy
	Centre de réadaptation de déficience intellectuelle	
	Complexe multiprogrammes Boucherville	1335, rue Guay-Lussac
BROSSARD	**Centre local de services communautaires (CLSC)**	
	CLSC Samuel-de-Champlain	5811, boulevard Taschereau
	Centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)	
	Centre d'hébergement Champlain	5050, place Nogent
	CHSLD Vigi Brossard	5955, Grande Allée
	CHSLD Marcel-Ferron	8600, boulevard Marie-Victorin
	Centre de réadaptation de déficience intellectuelle	
	Complexe multiprogrammes Brossard	3530, rue Isabelle
	Centre de réadaptation pour les personnes alcooliques et les autres personnes toxicomanes	
	Pavillon Foster	6995, boulevard Taschereau
LONGUEUIL	**Agence de la santé et des services sociaux**	
	Division Montérégie	1255, rue Beauregard
	Centres locaux de services communautaires (CLSC)	
	CISSS de la Montérégie-centre	3120, boulevard Taschereau
	CLSC Saint-Hubert	6800, boulevard Cousineau
	CLSC Longueuil-Ouest	201, boulevard Curé-Poirier Ouest
	CLSC Simonne-Monet-Chartrand	1303, boulevard Jacques-Cartier Est
	CLSC Samuel-de-Champlain (point de service)	2499, rue Saint-Georges
	Centre communautaire Taillon	1890, boulevard Marie
	Centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)	
	CHSLD Vigi de la Montérégie	2042, boulevard Marie
	Centre Henriette-Céré	6435, chemin de Chambly
	Centre d'hébergement René-Lévesque	1901, rue Claude
	Centre d'hébergement du Chevalier-de-Lévis	40, rue Lévis
	Centre d'hébergement Mgr.-Coderre	6800, boulevard Cousineau
	Centre d'hébergement du Manoir Trinité	1275, boulevard Jacques-Cartier Est
	Centres de réadaptation de déficience intellectuelle	
	CRDI - Siège social de la Montérégie Est	1255, rue Beauregard
	Bureaux administratifs et ateliers	1219, rue Maisonneuve
	Complexe multiprogrammes Saint-Hubert	5980, chemin de Chambly
	Service d'activités de jour montée Saint-Hubert	4660, montée Saint-Hubert
	Service d'activités de jour Grande Allée	3255, Grande Allée
	Service d'activités de jour De Lyon	3069, rue de Lyon
	Clinique régionale d'évaluation des troubles complexes de développement de la Montérégie	1442, rue Beauharnois
	Centre montérégien en réadaptation	600, rue Préfontaine

LONGUEUIL (suite)	**Centres de réadaptation pour les personnes alcooliques et les autres personnes toxicomanes**	
	Le Virage – services externes et administratifs	5110, boulevard Cousineau
	Le Virage (point de service)	1525, rue Joliette
	Centre de réadaptation dédié à la déficience visuelle	
	Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB), siège social	1111, rue Saint-Charles Ouest
	INLB, services d'adaptation de l'information en médias substituts	955, rue D'Assigny
	Centres de réadaptation pour les personnes ayant une déficience physique de types auditive et motrice	
	Centre montérégien de réadaptation, siège social	5300, chemin de Chambly
	Centre montérégien de réadaptation	388, rue Lamarre
	Centres hospitaliers	
	Hôpital Charles-Le Moyne	3120, boulevard Taschereau
	Hôpital Pierre-Boucher	1333, boulevard Jacques-Cartier Est
	Centres jeunesse	
	Centre jeunesse de la Montérégie (CJM), siège social	575, rue Adoncour
	CJM, point de services psychosociaux Saint-Hubert et centre de services de réadaptation externe (CSRE)	1400, boulevard Édouard
	CJM, point de services psychosociaux Longueuil	1251, rue Beauregard
	CJM, point de services psychosociaux Longueuil et CSRE	600, rue Préfontaine
	L'Aquarelle (réadaptation en internat)	2010, rue Limoges
	Direction de la protection de la jeunesse	
	Centre sous-régional de Longueuil	25, boulevard La Fayette
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	**Centre local de services communautaires (CLSC)**	
	CLSC des Patriotes (point de service)	50, chemin de la Rabastalière Est
	Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)	
	Centre d'hébergement de Montarville	266, boulevard Seigneurial Ouest
SAINT-LAMBERT	**Centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)**	
	Centre Saint-Lambert	831, rue Notre-Dame
	CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf	555, chemin Tiffin

Tableau 67 : Équipements scolaires de l'agglomération de Longueuil

ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES		
BOUCHERVILLE	**Écoles secondaires**	
	De Mortagne	650, boulevard Montarville
	École orientale l'Impact	800, rue Saint-Sacrement
	Écoles préscolaires et primaires	
	Antoine-Girouard	650, rue Antoine-Girouard
	Boucherville (anglophone)	800, rue du Père-Le Jeune
	De La Broquerie	401, rue De Jumonville
	Les Jeunes Découvreurs	850, rue Étienne-Brûlé
	Les Trois Saisons (privée)	570, boulevard de Mortagne
	Louis-H.-Lafontaine	795, rue Benjamin-Loiseau
	Paul VI	666, rue Le Laboureur
	Père-Marquette	900, boulevard du Fort Saint-Louis
	Pierre-Boucher	225, rue Joseph-Martel
BROSSARD	**Cégep**	
	Formation Continue Brossard (Cégep Saint-Jean-sur-Richelieu)	7005, boulevard Taschereau.
	Éducation aux adultes	
	CAE Antoine-Brossard	5885, avenue Auteuil
	École de formation professionnelle	
	ACCESS	7900, boulevard Taschereau
	Centre de développement professionnel et ressources didactiques	5885, avenue Auteuil
	Écoles secondaires	
	Antoine-Brossard	3055, boulevard de Rome
	École internationale Lucille-Teasdale (Pierre-Brosseau)	8350, boulevard Pelletier
	Écoles préscolaires et primaires	
	Académie Marie-Laurier (privée)	1555, rue Stravinski
	Charles-Bruneau	3010, rue Napoléon
	Georges-P.-Vanier	3400, rue Boisclair
	Good Shepherd (anglophone)	5770, rue Aline
	Guillaume-Vignal	7465, rue Malherbe
	Harold-Napper (anglophone)	6375, avenue Baffin
	Marie-Victorin	800, avenue Victor-Hugo
	Sainte-Claire	6175, avenue Aumont
	Saint-Laurent	8535, avenue Saguenay
	Samuel-De Champlain	7600, rue Tunisie
	Tourterelle	2240, rue André

LONGUEUIL	**Commission scolaire**	
	Commission scolaire Marie-Victorin	13, rue Saint-Laurent Est
	Commission scolaire Riverside	752, chemin de Chambly
	Université	
	Université de Montréal	
	Université de Sherbrooke	
	Université du Québec à Montréal	
	Université du Québec à Trois-Rivières	
	Cégep	
	Cégep Édouard-Montpetit	945, chemin de Chambly
	Collège d'enseignement professionnel privé	
	Académie de l'entrepreneurship québécois	4619, rue De Niverville
	Écoles de formation professionnelle	
	Académie internationale Compétence Beauté	2082, rue Sainte-Hélène
	CFP Gérard-Filion	1330, boulevard Curé-Poirier Ouest
	CFP Jacques-Rousseau	444, rue De Gentilly Est
	CFP Pierre-Dupuy	1150, chemin Du Tremblay
	Académie internationale Compétence Beauté	2082, rue Sainte-Hélène
	CFP Gérard-Filion	1330, boulevard Curé-Poirier Ouest
	CFP Jacques-Rousseau	444, rue De Gentilly Est
	CFP Pierre-Dupuy	1150, chemin Du Tremblay
	École d'administration et de secrétariat de la Rive-Sud (privée)	910, boulevard Curé-Poirier Est
	École nationale d'aérotechnique du Collège Édouard-Montpetit	5555, place de la Savane
	Éducation aux adultes	
	CAE Antoine-Brossard	274, rue Hubert
	CAE Le Moyne-D'Iberville	560, rue Le Moyne Ouest
	CAE 16-18 ans	1940, boulevard Marie
	Centre d'apprentissage personnalisé (Le Cap)	1600, rue Bourassa
	Écoles spécialisées	
	Bel-Essor	1250, chemin Du Tremblay
	Centre hospitalier Charles-Le Moyne	3120, boulevard Taschereau
	École régionale le Nouveau-Vent	5030, rue Orchard
	Gérald-Filion Le BAC	1330, boulevard Curé-Poirier Ouest
	Hélène-de-Champlain	2115, rue Gamache
	Jacques-Ouellette	1240, boulevard Nobert
	Le Déclic	1180, rue Saint-Édouard
	Notre-Dame	695, rue Duvernay
	Saint-Jude	653, rue Préfontaine
	École spécialisée des Remparts	2115, rue Gamache
	Gérald-Filion l'Entre-Rives	1251, rue Beauregard
	Écoles secondaires	
	Académie Marie-Laurier (privée)	4 410, rue Leckie
	André-Laurendeau	7450, boulevard Cousineau
	Charles-Le Moyne - Pavillon Le Classique (privée)	901, chemin Tiffin

	Charles-Le Moyne - Pavillon l'envol (Privée)	2301, boulevard Fernand-Lafontaine
	Collège Français (Privée)	1340, boulevard Nobert
	École secondaire l'Agora	482, rue Springfield
	École secondaire régionale Centennial	880, rue Hudson
	École secondaire régionale Heritage (anglophone)	7445, chemin de Chambly
	École secondaire Saint-Edmond	346, rue Hubert
	Gérald-Filion	1330, boulevard Curé-Poirier Ouest
	Jacques-Rousseau	444, rue De Gentilly Est
	Mgr-A.-M.-Parent	3875, Grande Allée
	Notre-Dame-de-Lourdes (privée)	845, chemin Tiffin
	Saint-Jean-Baptiste	700, rue Duvernay
	Écoles préscolaires et primaires	
	Adrien-Gamache	2375, rue Lavallée
	Armand-Racicot	965, rue Saint-thomas
	Bourgeoys-Champagnat	2180, rue Brébeuf
	Carillon	1360, rue Laurier
	Charles-Le Moyne	2505, rue Coderre
	Christ-Roi	3000, rue Dumont
	Collège Français (privée)	1391, rue Beauregard
	De la Mosaïque	6905, boulevard Maricourt
	De Maricourt	3675, rue Coderre
	Des Milles-Fleurs	1600, rue Monaco
LONGUEUIL (suite)	De Normandie	450, rue de Normandie
	Des Quatres-Saisons	1820, rue Walnut
	D'Iberville	5035, rue Redmond
	D'Iberville (pavillon le Tremplin)	5030, rue Orchard
	Du Curé-Lequin	653, rue Préfontaine
	Du Jardin-Bienville	8370, avenue Gervais
	Du Tournesol	2515, rue de Boulogne
	École des Petits-Explorateurs	1711, rue Bourassa
	École internationale de Greenfield Park	776, rue Campbell
	École Socrates (privée)	5220, Grande Allée
	Félix-Leclerc	1450, rue Wagram
	Gaétan-Boucher	4850, rue Westley
	Gentilly	1280, rue Beauharnois
	Gentilly (Boisé des Lutins)	1500, boulevard Curé-Poirier Est
	Georges-Étienne-Cartier	3455, rue Soissons
	Hubert-Perron	1100, rue Beauregard
	Joseph-de-Sérigny	1000, chemin du Lac
	Lajeunesse	160, rue René-Philippe
	Laurent-Benoît	5905, avenue Laurent-Benoît
	Lionel-Groulx	2725, rue Plessis
	Marie-Victorin (Pavillon Le Jardin)	2190, rue Limoges
	Marie-Victorin (Pavillon l'Herbier)	45, rue Hémond
	Maurice-L.-Duplessis	3225, rue Windsor

LONGUEUIL (suite)	Monseigneur-Forget	1700, rue De Gaulle
	Paul-De Maricourt	1275, rue Papineau
	Paul-Chagnon	5295, chemin de Chambly
	Pierre-D'Iberville	897, rue Maple
	Pierre-Laporte	1005, rue du Centenaire
	Royal Oak (anglophone)	3555, rue Rocheleau
	Royal Charles (anglophone)	5525, boulevard Maricourt
	Saint-Joseph	3855, Grande Allée
	Saint-Romain	1995, rue Bédard
	Sainte-Claire	805, rue Gardenville
	St-Jude (anglophone)	781, rue Miller
	St-Mary's Elementary (anglophone)	1863, rue Brébeuf
	Terry Fox (anglophone)	1648, rue Langevin
	Vincent Massey (anglophone)	1642, rue Walnut
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	**Commission scolaire**	
	Commission scolaire des Patriotes	1740, rue Roberval
	Écoles spécialisées	
	Centre de services alternatifs, École de la Rabastalière	1430, rue Montarville
	Écoles secondaires	
	École secondaire du Mont-Bruno	221, boulevard Clairevue Est
	Séminaire de la Très-Sainte-Trinité (privée)	1475, rang des Vingt
	Écoles préscolaires et primaires	
	Albert-Schweitzer	1139, rue Cadieux
	Courtland Park (anglophone)	1075, rue Wolfe
	De Montarville	1725, rue Montarville
	Mgr Grilles-Gervais	1435, rue Châteauguay
	Mount Bruno (anglophone)	20, rue des Peupliers
	Pensionnat des Sacrés-Cœurs (privée)	1575, rang des Vingt
SAINT-LAMBERT	**Cégep**	
	Champlain Saint-Lambert (anglophone)	900, rue Riverside
	Éducation aux adultes	
	Centre de formation continue ACCESS	163, avenue Cleghorm
	Écoles spécialisées	
	REACH	471, rue Green
	Écoles secondaires	
	Chambly Academy (anglophone)	81, rue Green
	Eulalie-Durocher - Pavillon Saint-Lambert (privée)	375, rue Riverside
	Eulalie-Durocher - Pavillon Durocher (privée)	857, rue Riverside
	École secondaire alternative	276, boulevard Queen

Tableau 68 : Équipements et services du gouvernement du Canada

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DU GOUVERNEMENT DU CANADA		
BOUCHERVILLE	**Postes Canada**	131 rue Jacques-Ménard
	Banque de développement du Canada	1 570 rue Ampère
BROSSARD	**Agence de revenu du Canada** Bureaux des services fiscaux de la Montérégie - Rive-Sud	3250, boulevard Lapinière
	Assurance-Emploi Centre de ressources humaines	2501, boulevard Lapinière
	Corporation de Gestion de la voie maritime du Saint-Laurent	9200, boulevard Marie-Victorin
	Banque de développement du Canada	4255, boulevard Lapinière
LONGUEUIL	**Aéroport de Saint-Hubert-Longueuil**	5700, route de l'Aéroport
	Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) Laboratoire d'inspection du poisson	1001, rue Saint-Laurent Ouest
	Agence spatiale canadienne	6767, route de l'Aéroport
	Développement économique Canada - Montérégie	101, boulevard Roland-Therrien
	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	1111, rue Saint-Charles Ouest
	Pêche et Océans Canada Bureau de Longueuil - Service de communication et trafic maritime	101, boulevard Roland-Therrien
	Postes Canada	6155, route de l'Aéroport
		800, boulevard Sainte-Foy
	Santé Canada Direction de produits de santé et des aliments Direction santé environnementale et santé des consommateurs	1001, rue Saint-Laurent Ouest
	Service correctionnel du Canada	550, chemin de Chambly
	Transports Canada	1111, rue Saint-Charles Ouest
	Transports Canada Centre de transports de Longueuil	101, boulevard Roland-Therrien
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	**Postes Canada**	50, chemin De la Rabastalière Ouest
SAINT-LAMBERT	**Corporation de Gestion de la voie maritime du Saint-Laurent**	151, rue de l'Écluse
	Corporation des Pilotes du fleuve et de la voie maritime du Saint-Laurent	153, rue de l'Écluse

Tableau 69 : Équipements et services du gouvernement du Québec

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC		
BOUCHERVILLE	**Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité** Centre local d'emploi	135, boulevard de Mortagne
	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports Déneigement et entretien du réseau Fermeture de route et événements spéciaux	1, boulevard de Mortagne
	Société d'établissement de plein air du Québec (SÉPAQ) Parc national des Îles-de-Boucherville	55, rue Sainte-Marguerite
	Sûreté du Québec - District Montérégie	1250, rue Nobel
BROSSARD	**Bureau d'aide juridique (civil)**	6200, boulevard Taschereau
	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité	1, place du Commerce
	Commission des services juridiques Section criminelle et jeunesse	6200, boulevard Taschereau
	Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	2152, boulevard Lapinière
	Société québécoise d'assainissement des eaux	5755, Grande Allée
LONGUEUIL	**Bureau d'aide juridique** (criminelle - pénale - jeunesse)	377, boulevard Curé-Poirier Ouest
		101, place Charles-Le Moyne
	Centre communautaire juridique Rive-Sud	101, boulevard Roland-Therrien
	Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) Direction régionale Longueuil	25, boulevard La Fayette
	Commission de la protection du territoire agricole	25, boulevard La Fayette
	Commission des lésions professionnelles Tribunal d'appel des décisions de la CSST	150, place Charles-Le Moyne
	Commission des normes du Travail Direction régionale de la Montérégie	101, boulevard Roland-Therrien
	Commission des services juridiques - Section civile	101, place Charles-Le Moyne
	Conseil du statut de la femme Bureau régionale de la Montérégie	201, place Charles-Le Moyne
	Curateur public du Québec Protection et représentation des personnes Direction territoriale Sud	201, place Charles-Le Moyne
	Investissement Québec - Centre d'affaires de Longueuil	1010, rue De Sérigny
	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	201, place Charles-Le Moyne
	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation Centre d'inspection québécois des aliments et de santé animale	1010, rue De Sérigny
	Ministère de l'Économie, de la Sciences et de l'Innovation Direction de la Montérégie	201, place Charles-Le Moyne

LONGUEUIL (suite)	**Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Luttes contre les changements climatiques** Bureau de la Montérégie	201, place Charles-Le Moyne
	Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur Direction régionale de la Montérégie	201, place Charles-Le Moyne
	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité	5245, boulevard Cousineau
		201, place Charles-Le Moyne
		2877, chemin de Chambly
	Ministère de la Justice Palais de justice	1111, boulevard Jacques-Cartier Est
	Ministère de la Sécurité publique	2555, boulevard Roland-Therrien
	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	201, place Charles-Le Moyne
	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports Direction de l'Est de la Montérégie	201, place Charles-Le Moyne
	Régie du bâtiment du Québec	201, place Charles-Le Moyne
	Régie du logement	201, place Charles-Le Moyne
	Revenu Québec	825, rue Saint-Laurent Ouest
	Société d'Hydro-Québec Centre de services des Seigneuries	5250, rue Armand-Frappier
	Société de l'assurance automobile du Québec	5245, boulevard Cousineau
		1010, boulevard Curé-Poirier Est
		825, rue Saint-Laurent Ouest
		2877, chemin de Chambly
	Société de la Faune et des Parcs du Québec Bureau régionale	201, place Charles-Le Moyne
	Société immobilière du Québec - Gérance Montérégie	201, place Charles-Le Moyne
	Sûreté du Québec - Poste autoroutier Cartier – Champlain	977, rue Pierre-Dupuy
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	**Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation** Centre d'inspection québécois des aliments et de santé animale	337, rang des Vingt-Cinq Est
	Institut de recherche et développement en agroalimentaire	335, rang des Vingt-Cinq Est
	Parc National du Mont Saint-Bruno	330, rang des Vingt-Cinq Est
	Société d'Hydro-Québec Centre de services Montérégie	705, boulevard Clairevue Ouest
SAINT-LAMBERT	**Ministère de la Culture et des Communications** Direction de la Montérégie	2, boulevard Desaulniers
	Ministère de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion Centre d'intégration Longueuil	2, boulevard Desaulniers

Tableau 70 : Équipements majeurs d'Hydro-Québec

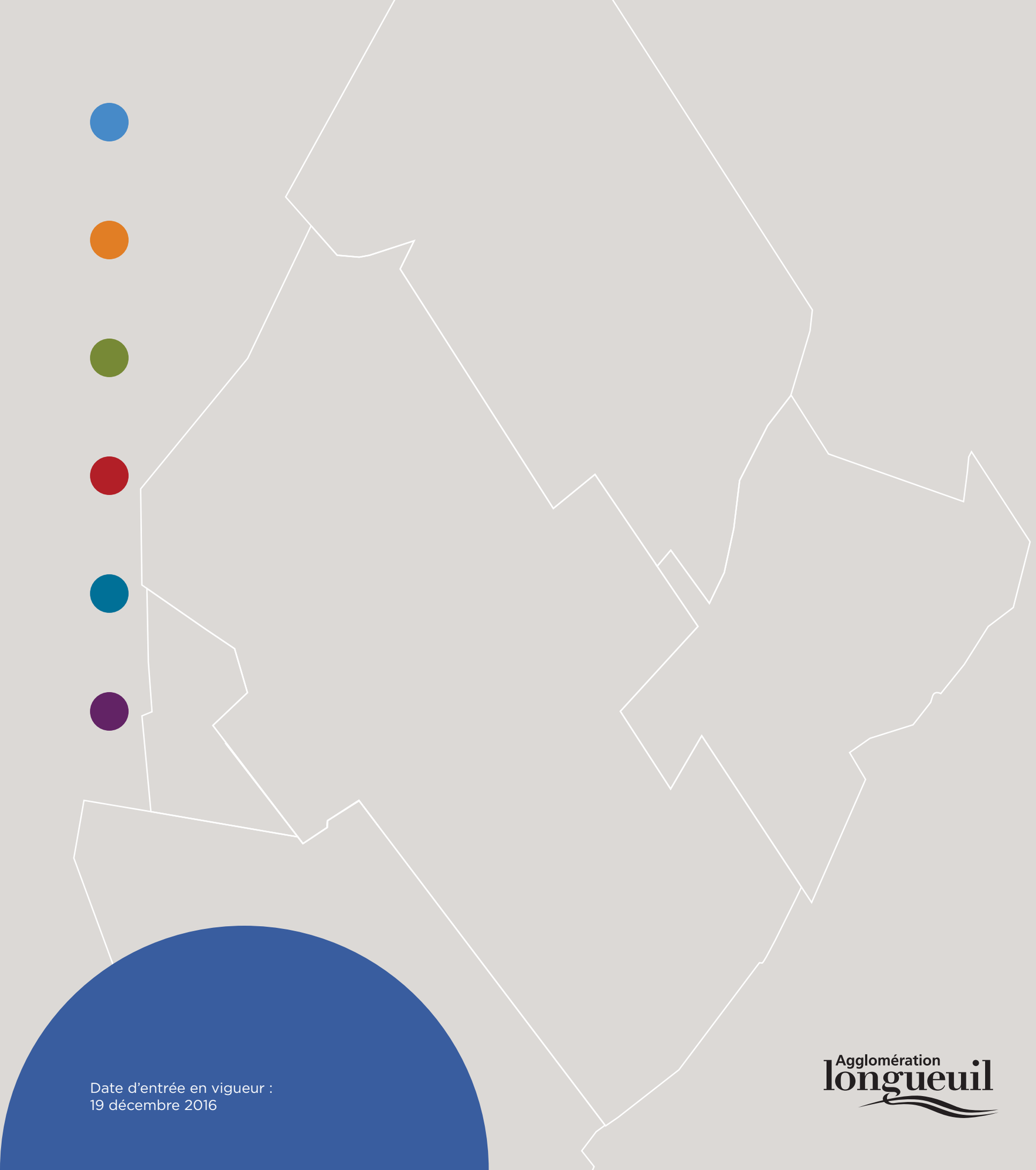
ÉQUIPEMENTS MAJEURS D'HYDRO-QUÉBEC		
Nom	**Tension (kV)**	**Municipalité**
Poste Pierre-Boucher	120	Boucherville
Poste de Brossard	315	Brossard
Poste de La Prairie	315	Brossard
Poste Marie-Victorin	120	Longueuil
Poste de Saint-Maxime	120	Longueuil
Poste Du Tremblay	315	Longueuil
Poste Saint-Bruno-de-Montarville	315	Saint-Bruno-de-Montarville

ANNEXE 4

RÈGLEMENTS ADOPTANT ET MODIFIANT LE SCHÉMA

Tableau 71 : Règlements adoptant ou modifiant le Schéma

No règlement	Entrée en vigueur	Description
CA-2016-255	*19 décembre 2016*	*Adoption du Règlement CA-2016-255 révisant le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et assurant notamment sa conformité aux dispositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (remplacement du Règlement CA-2014-210)*
CA-2018-283	13 septembre 2018	*Règlement CA-2018-283 modifiant le Règlement CA-2016-255 révisant le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et assurant notamment sa conformité aux dispositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal afin d'y intégrer les éléments relatifs au Réseau express métropolitain*
CA-2019-294	16 septembre 2019	*Règlement CA-2019-294 modifiant le Règlement CA-2016-255 révisant le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil et assurant notamment sa conformité aux dispositions du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal afin d'y apporter diverses modifications*



Date d'entrée en vigueur :
19 décembre 2016

Agglomération longueuil