



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Québec, le 21 novembre 2012

Monsieur Martin Lévesque
Chef de service
Aménagement, développement et transport
Direction de l'urbanisme et du développement durable
Agglomération de Longueuil
longueuil2035@ville.longueuil.qc.ca

OBJET : Avis sur l'Énoncé de vision stratégique 2035 Vers le nouveau schéma d'aménagement et de développement et sur le projet de Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil

Monsieur,

C'est avec un grand intérêt pour la démarche initiée par l'agglomération de Longueuil que Vivre en Ville vous transmet cet avis sur l'Énoncé de vision stratégique 2035 *Vers le nouveau schéma d'aménagement et de développement* et le projet de Plan de mobilité et de transport. Précisons d'emblée que nous n'avons pu nous livrer à l'étude approfondie de tous les aspects de ces deux importants documents ; cet avis est donc fragmentaire. Nous estimons toutefois avoir ciblé des éléments déterminants de la démarche.

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue de Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053



Permettre l'essor de collectivités viables : un défi délicat

L'aménagement d'une collectivité et ses choix quant au transport fixent ses caractéristiques pour au moins une ou deux générations. Les décisions prises en matière d'aménagement et de mobilité ne peuvent être changées tous les 10 ans. Une autoroute, une bibliothèque, un quartier sont construits pour plusieurs décennies. L'impact de leur nature et de leur localisation se fera sentir pendant toute leur durée de vie.

À la lecture de l'Énoncé de vision stratégique 2035 *Vers le nouveau schéma d'aménagement et de développement* et du projet de Plan de mobilité et de transport, **Vivre en Ville salue donc le fait que de nombreuses orientations vont dans le sens de la reconstruction de la ville sur la ville et de la priorité à accorder aux modes de transport collectif et actif.** Cela aura assurément un effet bénéfique, dès maintenant et à long terme, sur la qualité de vie des citoyens de l'agglomération de Longueuil.

L'objectif de l'agglomération de Longueuil étant de créer des milieux de vie complets et bien desservis par les modes de transport viables, Vivre en Ville propose quelques recommandations et mises en garde afin de s'assurer que la planification à long terme se fasse de façon cohérente et résolue.

1. Reconstruire la ville sur la ville

L'agglomération de Longueuil dispose de deux atouts majeurs que sont une interface ville/nature enviable et une proximité avec l'activité agricole, qu'elle doit protéger. Étant occupée selon des densités très inégales, l'agglomération jouit d'un « potentiel de redéveloppement multifonctionnel important permettant de densifier, de consolider et d'unifier la trame urbaine existante » (p. 7), comme le reconnaît d'emblée et à juste titre l'Énoncé de vision stratégique 2035. Tout est donc en place pour densifier le tissu existant et ajouter de la mixité là où des secteurs ont été initialement bâtis selon une logique de ségrégation des fonctions urbaines.

Il en va d'ailleurs de l'intérêt de l'agglomération de concentrer son « développement » urbain au sein même de sa trame urbaine existante, en densifiant des zones de faible densité et en y installant des commerces et services de proximité. En effet, l'agglomération de Longueuil dispose de parcs, grands et petits, et d'espaces naturels, considérés comme des atouts par ses citoyens. Une partie du caractère de l'agglomération de Longueuil repose d'ailleurs sur cette interface entre la nature et la ville. Dans les circonstances, développer de nouveaux secteurs au détriment de la protection des espaces naturels environnants équivaldrait à scier la branche sur laquelle se trouve l'agglomération.



Recommandations

- **Évaluer le potentiel de développement des secteurs existants afin de prioriser leur (re)développement.** La ville de Portland (Oregon), par exemple, a mis en œuvre de façon inspirante cet exercice, qui est un excellent point de départ à une stratégie de reconstruction de la ville sur elle-même.
- **Mettre en place une politique de localisation des équipements publics, commerces et services.** Cela permettra de planifier de façon plus pointue la localisation des zones de services de proximité en les intégrant dans le tissu urbain existant.
- **Lancer un grand chantier de reconversion des artères commerciales existantes** et ce, au-delà de la vitrine que représentera le nouveau boulevard Taschereau. L'Énoncé de vision stratégique 2035 mentionne d'ailleurs l'existence de plusieurs artères commerciales traditionnelles à potentiel commercial – à revitaliser – et d'autres qui n'en ont plus – à requalifier (p. 17). Vivre en Ville estime que l'agglomération de Longueuil pourrait se distinguer en lançant une telle opération.
- **Éviter les concentrations commerciales et de services.** L'idée de « renforcer et consolider les concentrations commerciales et de services existantes », annoncée dans la section Économie diversifiée, ainsi que le maintien de « la complémentarité des différents pôles de développement (résidentiel, commercial et industriel) », annoncé dans la section Aménagement durable du territoire, sont en porte-à-faux avec le redéveloppement multifonctionnel. Ces pistes d'action reproduisent le modèle de la ségrégation des fonctions, pourtant présentée à juste titre, dans les deux documents soumis à la consultation, comme un facteur contribuant à la dépendance automobile.
- **Respecter strictement le périmètre d'urbanisation.** L'agglomération de Longueuil profite de la présence d'une zone agricole dynamique en son sein et à sa périphérie. Il convient de contenir résolument tout le développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et non de seulement le « prioriser ». En effet, le respect strict du périmètre d'urbanisation est le seul garant d'un triple bénéfice. Il permet une meilleure rentabilisation des infrastructures et diminue ainsi les coûts et donc, le besoin de taxation. Il permet de protéger l'interface ville/nature, valorisée par la majorité des citoyens de l'agglomération de Longueuil. Enfin, il consolide les zones agricoles, dont la proximité fait l'envie de nombreux « urbains » ailleurs au Québec, plus éloignés de cette fonction vitale.



2. Donner la priorité aux transports collectifs et actifs

La situation géographique de l'agglomération de Longueuil la positionne avantageusement si elle veut vraiment améliorer l'offre de transport collectif et actif. De par sa contiguïté avec le centre-ville de Montréal, elle a bénéficié rapidement de liens avec la métropole, notamment avec la ligne 4 du métro. Le prolongement de cette ligne, qui souffre d'une réelle congestion, est bien un objectif louable ainsi que l'installation d'un SLR sur le futur pont Champlain. Vivre en Ville salue également l'ajout de lignes de SRB sur les axes Taschereau, Jacques-Cartier et Roland-Therrien.

Toutefois, pour vraiment rééquilibrer l'offre de transport au profit des modes collectifs et actifs, Vivre en Ville estime que la planification et les choix budgétaires doivent être résolument orientés vers l'accroissement de l'offre de transport collectif et vers un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière.

Recommandations

- **À l'horizon 2035, planifier le développement de lignes SRB supplémentaires et ouvrir la porte au tramway.** Installer des lignes de SRB sur d'autres artères existantes que les axes principaux Taschereau, Jacques-Cartier et Roland-Therrien. Le tramway pourrait également être une piste d'avenir pour la mobilité durable dans l'agglomération de Longueuil, considérant sa grande capacité allée à une insertion urbaine de qualité. Le développement d'un tel réseau de transport collectif structurant sera en soutien à la reconversion de certaines artères commerciales.
- **Ne pas accroître la capacité routière.** L'agglomération de Longueuil dispose d'un réseau routier et autoroutier très développé. Le projet de Plan de mobilité et de transport parle de « consolider le réseau » (p. 9), ce qui est souvent un euphémisme pour l'augmentation de la capacité routière à travers l'élargissement des routes et autoroutes. Selon nous, cette approche ne permettra pas de régler les problèmes de congestion à long terme. En outre, cela amoindrira la portée des efforts pour valoriser le transport collectif et actif, qui constituent la véritable solution aux problèmes de congestion. Dans la même veine, Vivre en Ville questionne la volonté d'« améliorer les accès routiers aux pôles d'emplois » (Énoncé de vision stratégique 2035, p. 12) et ce, même si, dans la même phrase, on affirme vouloir « permettre au transport collectif de mieux desservir ces secteurs et le territoire dans son ensemble ».



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

La collaboration de Vivre en Ville

Vivre en Ville espère que les actions déployées dans la foulée de cet Énoncé de vision stratégique et du Plan de mobilité et de transport s'inspireront des meilleures pratiques. Notre équipe est disposée à collaborer étroitement avec l'agglomération de Longueuil en ce qui a trait au développement de milieux de vie mixtes et compacts.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement. Nous collaborons avec les différents paliers de gouvernement et serons heureux de travailler avec vous.

Recevez, encore une fois, nos félicitations pour votre démarche et veuillez agréer, Monsieur, mes salutations les plus cordiales.

Le directeur général,

Christian Savard