



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

Québec, 14 novembre 2012

Madame Sophie Paradis  
Coordonnatrice en développement durable  
Bureau de l'environnement et du développement durable  
Ville de Longueuil  
4250, chemin de la Savane  
Longueuil (Québec) J3Y 9G4

**OBJET : Avis sur le projet de Plan stratégique de développement durable ainsi que sur les projets de vision du Plan d'urbanisme et du Plan de mobilité active de la Ville de Longueuil**

Madame,

C'est avec plaisir que Vivre en Ville répond à l'invitation de la Ville de Longueuil et lui transmet cet avis sur son projet de Plan stratégique de développement durable ainsi que sur les projets de vision du Plan d'urbanisme et du Plan de mobilité active. La place prépondérante qu'occupe la Ville dans le monde municipal québécois, tant par sa démographie et son histoire que par sa volonté d'innover, lui apporte une opportunité de démontrer, par son propre exemple, le potentiel de développement des collectivités viables.

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.

## 1. Un exercice de prospective de grande qualité

En présentant ensemble le projet de Plan stratégique de développement durable, et les projets de vision du Plan d'urbanisme et du Plan de mobilité active, la Ville de Longueuil démontre une préoccupation solide et bien assimilée du développement durable, dans une

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://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<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
T. 819.205.2053



démarche audacieuse pour ce genre d'exercice. **Vivre en Ville salue le souci d'arrimer les différents plans et politiques** pour en faire ressortir les interconnexions et mobiliser de façon cohérente l'administration, les acteurs du développement urbain et les citoyens.

La démarche transversale, qui cerne bien les divers angles d'approche du développement durable (de la santé à l'économie, de l'aménagement aux infrastructures), est de grande qualité.

## **2. Le Plan stratégique de développement durable : des choix cruciaux à faire immédiatement**

Cette vision intégrée se déploie spécialement dans le projet de Plan stratégique de développement durable, puisqu'il s'agira du document pivot pour la cohérence globale. Si l'horizon de 2035 permet de positionner les choix à long terme, **les orientations devront être opérationnalisées le plus rapidement possible** pour atteindre les objectifs visés.

En matière d'aménagement du territoire, les choix concernant le développement immobilier et la localisation des commerces, services et équipements publics doivent être faits dès aujourd'hui pour construire à long terme une collectivité viable. **Au cœur des responsabilités municipales, l'aménagement du territoire a des impacts à très long terme, tant sur le développement économique que sur la santé publique et l'environnement.** L'aménagement d'une collectivité fixe ses caractéristiques pour au moins une ou deux générations. Les décisions prises en matière d'aménagement du territoire ne peuvent pas être changées tous les 10 ans : une autoroute, une bibliothèque, un quartier sont construits pour plusieurs décennies. L'impact de leur localisation se fera sentir pendant toute leur durée de vie.

Il convient donc de faire de l'aménagement du territoire un cadre qui permettra d'atteindre les objectifs visés. La Ville de Longueuil a d'ailleurs déjà démontré sa capacité de faire des choix cohérents et audacieux en matière d'urbanisme, par exemple en optant pour un déplacement de la gare de train de banlieue de Saint-Hubert afin que le quartier qui l'entourera respecte davantage les principes du *transit-oriented development*.

En précisant les éléments fédérateurs de son Plan stratégique de développement durable, la Ville de Longueuil devrait raffermir **deux choix cruciaux : ceux de reconstruire la ville sur elle-même et de prioriser les transports collectifs et actifs.** Cela permettra d'opérationnaliser les directions stratégiques identifiées dans le Plan.



## 2.1 Reconstruire la ville sur la ville

Rendre prioritaire la construction de la ville sur elle-même, par opposition à la réalisation de nouveaux développements sur des terres agricoles ou sur des aires naturelles, est **une stratégie clé de développement durable** qui s'inscrit directement dans une recherche d'efficacité structurelle des agglomérations et de lutte contre l'étalement urbain. Une stratégie de densification répond également aux enjeux de la durabilité et de la rentabilité des infrastructures municipales.

Un des objectifs liés au point 3 exprime fort bien cette stratégie, en parlant de créer **une collectivité urbaine « redéveloppée efficacement et convivialement au sein de communautés déjà existantes**, tout en protégeant son patrimoine architectural, naturel et agricole » (p. 15). Cet objectif devrait être la priorité en matière d'urbanisme.

### ***Un très grand potentiel de redéveloppement***

La Ville de Longueuil, située dans la première couronne de banlieue, a **un très grand potentiel de redéveloppement**. Presque aussi vieille que Montréal, elle dispose d'un tissu urbain permettant d'expérimenter une reconstruction de la ville sur elle-même, tout en ménageant les espaces naturels encore présents en son sein. La combinaison de la proximité du centre-ville de Montréal et de la présence sur le territoire longueuillois de pôles d'emplois et de services, notamment culturels, significatifs, représente une opportunité pour créer une véritable collectivité viable, compacte, mixte et à échelle humaine, un modèle d'ici à l'image de pratiques inspirantes ailleurs dans le monde.

Le parc résidentiel existant à Longueuil est plus diversifié qu'ailleurs, le secteur communautaire y est vivant, la vitalité de nombreux commerces de proximité est palpable et plusieurs espaces publics de qualité parsèment déjà le territoire. Avec une urbanisation qui, bien que vieillissante, conserve des éléments structurants, **Longueuil a donc tous les atouts pour requalifier la ville déjà en place**. Elle possède, à cet égard, une grande longueur d'avance sur de nombreuses banlieues plus excentrées.

### ***Les grands boulevards : des axes à requalifier***

Les grands boulevards de Longueuil présentent, de l'avis de Vivre en Ville, un important potentiel de requalification. Ils desservent plusieurs secteurs sous-développés ou en perte de vitesse, tels les petits centres d'achat en désuétude. Ce sont des corridors qui desservent déjà une grande partie de la population et sont **pertinents à réaménager selon des principes de mixité des activités et de proximité des services**.



À titre d'exemple, le chemin Chambly est un « terrain de jeu » rêvé pour une opération de requalification. Il aurait le potentiel, une fois desservi par un réseau de transport collectif structurant, de **relier des milieux de vie développés autour du transport collectif**.

***Prioriser l'existant et éviter de se disperser***

Vivre en Ville s'interroge quant au libellé des orientations 1 et 2 (p. 16). Si la Ville de Longueuil veut à la fois « redévelopper les quartiers anciens » et « aménager de nouveaux milieux de vie » (orientation 1), elle perdra l'occasion de se concentrer sur l'enjeu prioritaire de reconstruire la ville sur la ville et de devenir un modèle à suivre. **Le risque pour la Ville est de disperser son énergie et ses fonds**, révélant une absence de cohésion qui, tôt ou tard, desservira la municipalité.

***Mesurer le potentiel de redéveloppement***

Vivre en Ville recommande plutôt à la Ville de Longueuil d'évaluer le **potentiel de développement des secteurs déjà desservis**. Un tel exercice permettrait d'illustrer – notamment par la production de cartes – le potentiel de développement de la ville et de développer une vision commune aux différents acteurs et citoyens.

La Ville de Portland (Oregon), à titre d'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**. Là encore, la Ville de Longueuil a la possibilité de se démarquer au Québec par une telle initiative.

## **2.2 Donner la priorité aux transports collectifs et actifs**

Donner la priorité à la mobilité durable passe à la fois par un changement de paradigme dans le mode de développement urbain et par un rééquilibrage de l'offre de transport.

***Penser efficacité, proximité et accessibilité***

**L'aménagement du territoire peut contribuer à rendre plus compétitifs les modes de transport collectifs et actifs**. Une urbanisation axée sur le transport collectif, des trames de rues perméables, une densité compatible avec une desserte performante en transport collectif vont favoriser le transfert des déplacements motorisés individuels vers des modes moins énergivores.

Basé sur l'automobile comme principal mode de développement et sur l'autoroute comme axe de transport structurant, **le mode de développement urbain des dernières décennies est incompatible avec une desserte efficace de transport collectif**. Offrir le choix du transport collectif pour les résidents de secteurs peu denses, enclavés entre deux autoroutes et éloignés des services ne pourra se faire qu'à des coûts très élevés.



À l'inverse, le fait de miser sur la mixité des activités pour **s'assurer que les services et commerces du quotidien soient facilement accessibles, à pied et en transport collectif**, constitue un mode de développement urbain efficace et économique. Il permet de diminuer le coût des déplacements pour les ménages et les investissements nécessaires dans les réseaux de transport pour la collectivité. C'est cet

Des milieux de vie mixtes et compacts, dans lesquels les commerces, services et équipements publics sont bâtis aux bons endroits, sont **le meilleur soutien à un plan de mobilité active**. Des aménagements piétonniers de qualité seraient insuffisants pour amener les citoyens à pratiquer les transports actifs : s'il faut parcourir trois kilomètres pour trouver une épicerie, nul ne fera ses courses à pied, même si le trottoir pour s'y rendre est particulièrement agréable. C'est tout simplement un trajet trop long, notamment pour les familles. Cette préoccupation pour la proximité doit donc être soulignée dans un plan de mobilité active.

#### ***Miser sur des axes de transport collectif structurants***

Il est nécessaire, parallèlement à un mode d'urbanisation favorable à la mobilité durable, de **rééquilibrer l'offre de transport au profit des modes collectifs et actifs**. En ce sens, Longueuil doit prioriser dans sa planification immédiate et son budget tout ce qui rendra le transport collectif plus efficace et faciliter son rabattement harmonieux avec le transport actif.

Si le prolongement de la ligne 4 du métro est important, Vivre en Ville estime qu'il ne faut pas attendre pour aller de l'avant avec le SRB sur les axes Jacques-Cartier, Taschereau et Roland-Therrien. Les Longueillois méritent aussi le développement d'autres axes structurants de transport collectif. Pour opérer un réel virage en matière de mobilité, la Ville ne peut se contenter de ces seuls SRB.

#### ***Assumer clairement le virage vers la mobilité durable***

Par ailleurs, Vivre en Ville estime que l'idée de la prédominance des solutions à l'auto solo devrait être mise de l'avant de façon beaucoup plus claire dans la section sur la ville mobile.

Parmi les objectifs, on trouve à la fois la volonté de se doter d'un réseau performant de transport collectif et un souhait d'un réseau routier fluide avec une diminution des points de congestion, notamment pour les personnes. Or, **le moyen le plus efficace de réduire la congestion automobile est bien de cesser de planifier la ville en fonction de l'automobile et de soutenir un virage vers la mobilité durable**. L'augmentation continue de la capacité routière a démontré à gros frais, dans les dernières décennies, qu'il s'agit d'une solution de court terme tout à fait inefficace à long terme pour juguler la congestion.



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

#### **4. La collaboration de Vivre en Ville**

Vivre en Ville espère que les actions déployées suite à l'adoption du Plan stratégique de développement durable s'inspireront des meilleures pratiques, tout en les adaptant à la réalité locale. Notre équipe est disposée à collaborer plus étroitement avec la Ville de Longueuil pour la mise en œuvre du Plan, particulièrement en ce qui a trait au développement de milieux de vie mixtes et compacts. Des exemples probants de redéveloppement de la ville sur elle-même, particulièrement en Amérique du Nord, pourraient être adaptés avec succès dans la Ville de Longueuil, en faisant ainsi une référence québécoise.

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.

En renouvelant mes félicitations pour la démarche, veuillez agréer, Madame, mes salutations les plus cordiales,

Le directeur général,

Christian Savard