PLAN DIRECTEUR DE LA ZONE D'INNOVATION EN AÉROSPATIALE DE LONGUEUIL

JANVIER 2024

longueuil

/ TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA MAIRESSE 4

CHAPITRE 1
AVANT-PROPOS 5

1.1 MANDAT 6

1.2 APPROCHE 7

CHAPITRE 2
PORTRAIT 9

2.1 LOCALISATION STRATÉGIQUE 10

2.2 SECTEUR À L'ÉTUDE 11

2.3 HISTORIQUE DU SECTEUR 12

2.4 CADRE DE PLANIFICATION ET DE RÉGLEMENTATION 14
CADRE DE PLANIFICATION 14
CADRE RÉGLEMENTAIRE 18

2.5 PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE 19

2.6 MOBILITÉ 21
RÉSEAU ROUTIER 21
TRANSPORT COLLECTIF 23
TRANSPORT ACTIF 24

2.7 ENVIRONNEMENT 25
COMPOSANTES HYDRIQUES 25
HABITAT FAUNIQUE 27
ESPACES VERTS ET COUVERT VÉGÉTAL 28

2.8 CADRE BÂTI 29
USAGES DANS LE SECTEUR D'ÉTUDE 29
TYPOLOGIE BÂTIE 30
ÉVOLUTION DU CADRE BÂTI DU SECTEUR 31
BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL 32

2.9 AÉROPORT 33
INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE 33
CORRIDORS DE BRUIT 34
CONTRAINTES PAR RAPPORT AUX LIMITES DE HAUTEUR 34

2.10 INFRASTRUCTURE 35

2.11 SYNTHÈSE 37
POTENTIELS 37
CONTRAINTES 39

CHAPITRE 3
PROJETS EXEMPLAIRES 41

3.1 TECHNOPARC MONTRÉAL À SAINT-LAURENT 42

3.2 DOWNSVIEW AEROSPACE INNOVATION & RESEARCH (DAIR) 44

3.3 CORTEX INNOVATION COMMUNITY 46

3.4 LEÇONS APPRISES 48

CHAPITRE 4
VISION ET PRINCIPES DIRECTEURS 49

4.1 VISION STRATÉGIQUE 50

4.2 PRINCIPES DIRECTEURS 52

4.3 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE 55
APPROCHE CONCEPTUELLE 55
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 56

CHAPITRE 5
STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT 59

5.1 STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT 60

5.2 STRATÉGIE FONCIÈRE ET RÉGLEMENTAIRE 61
CARACTÉRISATION DES SECTEURS D'INTERVENTION 61
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS D'INTERVENTION 63
ATTEINTE DES CIBLES 65
RETOMBÉES FONCIÈRES 66

5.3 STRATÉGIE DE MOBILITÉ 67
INTERVENTION EN MOBILITÉ VÉHICULAIRE ET COLLECTIVE 67
INTERVENTIONS EN MOBILITÉ ACTIVE 70

5.4 INFRASTRUCTURES 72
PROJETS PRÉVUS PAR LA VILLE 72
PROJETS D'INFRASTRUCTURES À PRÉVOIR 73

5.5 STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR ET DE CONSERVATION 76

CHAPITRE 6
PLAN D'ACTION 79

Stantec Ce document a été produit par la firme Stantec.

/ LISTE DES FIGURES

CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE 2016 ET 2021 19

REVENU MÉDIAN APRÈS IMPÔT DES MÉNAGES EN 2020 19

CROISSANCE DE LA POPULATION SELON LE GROUPE D'ÂGE DANS LA ZONE AÉROPORTUAIRE ENTRE 2016 ET 2021 19

FRÉQUENCE DU FAIBLE REVENU FONDÉE SUR LES SEUILS DE FAIBLE REVENU APRÈS IMPÔT (SFR-APL) EN 2020 19

RÉPARTITION DU NOMBRE DE MÉNAGES SELON LE GENRE ENTRE 2016 ET 2021 20

TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS EN 2021 20

PROPORTION DE PERSONNES IMMIGRANTES EN 2021 20

UTILISATION DU SOL - EXISTANTE ET PROJETÉE 56

CARACTÉRISATION DES TERRAINS À DÉVELOPPER (SELON LA CARTE 20) ET LEUR PROPRIÉTAIRE PAR PÔLE 62

URBANISATION DU CHEMIN DE LA SAVANE - ÉTAT ACTUEL 68

URBANISATION DU CHEMIN DE LA SAVANE - BANDES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES - ÉTAT PROJETÉ 68

URBANISATION DU CHEMIN DE LA SAVANE - BANDES CYCLABLES BIDIRECTIONNELLES - ÉTAT PROJETÉ 68

INTERVENTIONS SUR LE BOULEVARD DE CLAIREVUE - ÉTAT ACTUEL 71

INTERVENTIONS SUR LE BOULEVARD DE CLAIREVUE - ÉTAT PROJETÉ 71

DÉTAIL TECHNIQUE TYPE D'UNE NOUE DE RÉTENTION 75

/ TABLE DES CARTES

LOCALISATION 10

SECTEUR À L'ÉTUDE 11

GRANDES AFFECTATIONS DU SCHÉMA 16

PLAN DE ZONAGE 18

RÉSEAU ROUTIER 21

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF 23

RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF 24

MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES 26

HABITAT FAUNIQUE 27

ESPACES VERTS ET COUVERT VÉGÉTAL 28

USAGES 29

BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL 32

RÉGLEMENTATION AUTOUR DE L'AÉROPORT 34

INFRASTRUCTURES - AQUEDUC 35

INFRASTRUCTURES - ÉGOUT ET PLUVIAL 36

OPTIONS D'AMÉNAGEMENT 55

SECTEURS D'INTERVENTION 61

STRATÉGIE DE MOBILITÉ VÉHICULAIRE ET COLLECTIVE 67

PLAN CLÉ - COUPE SUR LE CHEMIN DE LA SAVANE 68

STRATÉGIE DE MOBILITÉ ACTIVE 70

PLAN CLÉ - COUPE SUR LE BOULEVARD CLAIREVUE 71

PROJETS D'INFRASTRUCTURES 72

PRÉVUS AU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATION 2023-2024-2025 72

PROLONGEMENT DES RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURES À PRÉVOIR 73

STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR ET DE CONSERVATION 76



/ MOT DE LA MAIRESSE

C'est avec beaucoup de fierté que nous vous présentons aujourd'hui notre Plan directeur de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil. S'inscrivant dans l'objectif de la Ville de Longueuil d'obtenir la désignation officielle, reconnue par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE), d'une zone d'innovation en aérospatiale dédiée à la décarbonation de l'industrie, ce document présente un diagnostic précis des opportunités et des défis du secteur pour lesquels un plan d'action détaillé sur 20 ans a été élaboré.

Il s'agit ni plus ni moins du plus grand projet économique de l'histoire de notre ville. Le territoire de l'agglomération de Longueuil se démarque déjà à l'échelle métropolitaine, québécoise et internationale par la richesse et le dynamisme de ses entreprises et de ses institutions d'enseignement spécialisées dans le domaine de l'aérospatiale. En effet, nous comptons 78 entreprises liées à ce secteur actives sur le territoire, soit 40 % des entreprises en aérospatiale du Québec, totalisant plus de 7 500 emplois. La Ville de Longueuil dispose également de terrains situés à proximité de l'aéroport Montréal Saint-Hubert (YHU) dotés d'un important potentiel pour la consolidation de l'écosystème d'innovation en aérospatiale. L'arrivée récente des entreprises H55, Koptair et CEL Aerospace et l'établissement prochain d'un nouveau campus de l'ÉTS dédié au génie aérospatial ne marque que le début d'une croissance majeure des activités au sein de la zone.

Ainsi, fidèlement à son engagement, la Ville de Longueuil se dote aujourd'hui d'une vision à long terme afin de créer une synergie entre les petites et grandes entreprises, les institutions d'enseignement et de recherche ainsi que les centres de certification pour favoriser le passage des idées au marché et participer concrètement à l'effort de décarbonation de l'industrie aérospatiale.

Il va sans dire que cette effervescence nécessite une fine planification des infrastructures et de l'aménagement urbain afin d'assurer leur intégration cohérente et résiliente dans la communauté existante. Elle constitue une occasion inégalée d'améliorer l'accessibilité et la mobilité du secteur, de conserver et consolider les milieux naturels existants ainsi que de bonifier l'offre résidentielle et commerciale afin de créer un milieu de vie complet et d'exception qui répond aux besoins actuels et futurs de notre ville, de son agglomération et de notre région. Le présent document expose notre plan de match pour y parvenir.

Je tiens à saluer et à remercier chaleureusement tous les membres du comité de pilotage voué au développement de cette future zone d'innovation, dont certains portent cette vision depuis plusieurs années, ainsi que l'ensemble des partenaires, tant institutionnels que privés, qui ont contribué à l'élaboration du plan directeur et qui participeront à la mise en œuvre du Plan d'action qui en découlera.

Je souhaite par ailleurs adresser des remerciements particuliers à ma collègue Geneviève Héon, présidente du comité et conseillère municipale du district du Vieux-Saint-Hubert-de-la-Savane, pour son travail rigoureux. Je tiens également à souligner l'engagement du personnel de la Ville de Longueuil qui œuvre activement au processus.

En définitive, je suis convaincue que les actions qui figurent dans ce plan directeur contribueront à l'obtention de la désignation attendue. Mais plus encore, j'ai bon espoir que cette initiative fera de Longueuil la capitale de l'innovation au Québec !

Bonne lecture à toutes et tous !



Catherine Fournier
Mairesse de Longueuil

CHAPITRE 1

AVANT-PROPOS



AGENCE SPATIALE CANADIENNE À LONGUEUIL
Source : Ville de Longueuil

1.1

MANDAT

Le présent mandat porte sur la réalisation du Plan directeur de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil permettant d'identifier des mesures et des stratégies concrètes pour un développement qui tient compte des enjeux spécifiques à ce secteur.

Le plan directeur vise à établir une vision d'ensemble cohérente pour le futur du site, de façon à intégrer ses composantes identitaires. De façon générale, il vise à établir les grands principes de développement, les objectifs à atteindre et les actions à mettre en place.

Pour y arriver, ce document analyse la situation actuelle de ce secteur, identifie les potentiels et les contraintes liées au développement, propose une vision et des orientations de développement et d'aménagement, puis présente un plan d'action et de mise en œuvre.

LES 6 OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR

1. Assurer le développement du site tout en respectant le cadre de planification, les orientations et les balises d'aménagement de l'agglomération et de la Ville de Longueuil.
2. Créer un secteur exemplaire axé sur l'innovation et l'industrie verte.
3. Considérer la présence de l'aéroport Montréal Saint-Hubert dans la partie centrale du site et sa cohabitation avec les usages futurs dans le secteur.
4. Définir une stratégie pour la protection des milieux à intérêt écologique et environnemental.
5. Miser sur une stratégie de conception intégrée reposant sur un partenariat et une concertation entre les acteurs et les parties prenantes concernés.
6. Considérer les infrastructures municipales et leur capacité ainsi que le raccordement des constructions projetées dans l'aire d'étude.

1.2
/ APPROCHE

Le Plan directeur de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil repose sur cinq étapes de réalisation. Chacune de ces étapes s'inscrit dans la continuité de la précédente et alimente les réflexions menant à une stratégie d'ensemble intégrée pour le développement d'une zone d'innovation en aérospatiale reconnue par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

1

PORTRAIT

La mise en contexte et le diagnostic permettent de dresser le portrait de l'aire d'étude qui sert de base pour identifier les opportunités et les contraintes de développement, en plus d'établir une liste d'enjeux à considérer pour la vision et le concept d'aménagement. Durant cette étape, plusieurs éléments ont été analysés, notamment l'historique de l'aire d'étude, le cadre de planification et le cadre réglementaire, le profil socio-économique, la mobilité, l'environnement, le cadre bâti et les infrastructures.

2

ÉTUDE DE CAS

La création d'une zone d'innovation autour de l'aéroport Montréal Saint-Hubert à Longueuil s'inspire de projets exemplaires en lien avec l'innovation et la proximité d'une infrastructure aéroportuaire. Trois projets exemplaires ont été choisis dans ce contexte : le Technoparc de Montréal, le Downsview Aerospace Innovation & Research (DAIR) à Toronto et la communauté d'innovation Cortex à Saint-Louis.

3

VISION ET PRINCIPES DIRECTEURS

L'élaboration d'une vision pour la future zone d'innovation en aérospatiale permet d'énoncer l'image et les attentes de développement pour ce secteur stratégique de Longueuil. Cette vision se décline en principes directeurs qui permettent de la préciser et de l'incarner par le biais d'un concept d'aménagement.

4

STRATÉGIE

La stratégie de développement doit tenir compte des composantes du milieu afin d'exploiter le potentiel du secteur et respecter la vision d'aménagement. Le concept d'organisation spatiale retenu doit répondre aux besoins des différentes parties prenantes de la zone à l'étude tout en promouvant la mobilité durable, la préservation et la mise en valeur des milieux naturels et la desserte par les infrastructures municipales.

5

PLAN D'ACTION

Le plan d'action vise à identifier, prioriser et planifier les actions requises pour réaliser le concept d'aménagement.

CHAPITRE 2

PORTRAIT

2.1

/ LOCALISATION STRATÉGIQUE

La zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil jouit d'un emplacement géographique enviable au cœur de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

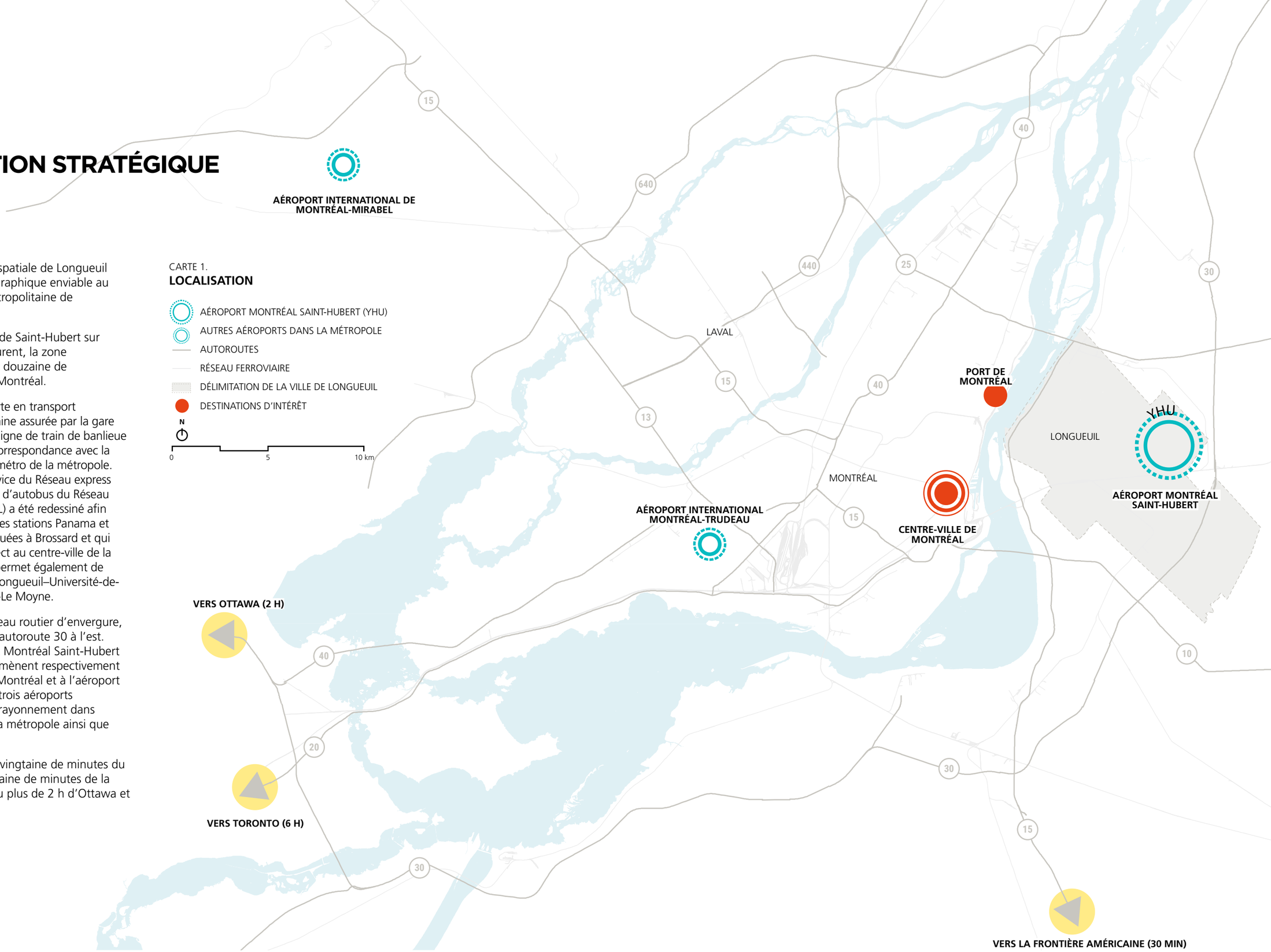
Située dans l'arrondissement de Saint-Hubert sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, la zone aéroportuaire se trouve à une douzaine de kilomètres du centre-ville de Montréal.

Celle-ci bénéficie d'une desserte en transport collectif à l'échelle métropolitaine assurée par la gare Longueuil–Saint-Hubert de la ligne de train de banlieue 13 d'Exo, laquelle permet la correspondance avec la gare Centrale et le réseau de métro de la métropole. De plus, depuis la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), le réseau d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL) a été redessiné afin d'assurer le rabattement vers les stations Panama et Du Quartier, lesquelles sont situées à Brossard et qui permettent aussi un accès direct au centre-ville de la métropole. Le réseau du RTL permet également de rejoindre la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke à la place Charles-Le Moyne.

Le site est desservi par un réseau routier d'envergure, dont la route 116 au sud et l'autoroute 30 à l'est. Cette dernière relie l'aéroport Montréal Saint-Hubert aux autoroutes 10 et 15, qui mènent respectivement à l'aéroport international de Montréal et à l'aéroport international de Mirabel. Les trois aéroports représentent un potentiel de rayonnement dans l'industrie aérospatiale pour la métropole ainsi que pour le Québec.

De plus, le site se situe à une vingtaine de minutes du Port de Montréal, à une trentaine de minutes de la frontière américaine, à un peu plus de 2 h d'Ottawa et à environ 6 h de Toronto.

CARTE 1.
LOCALISATION



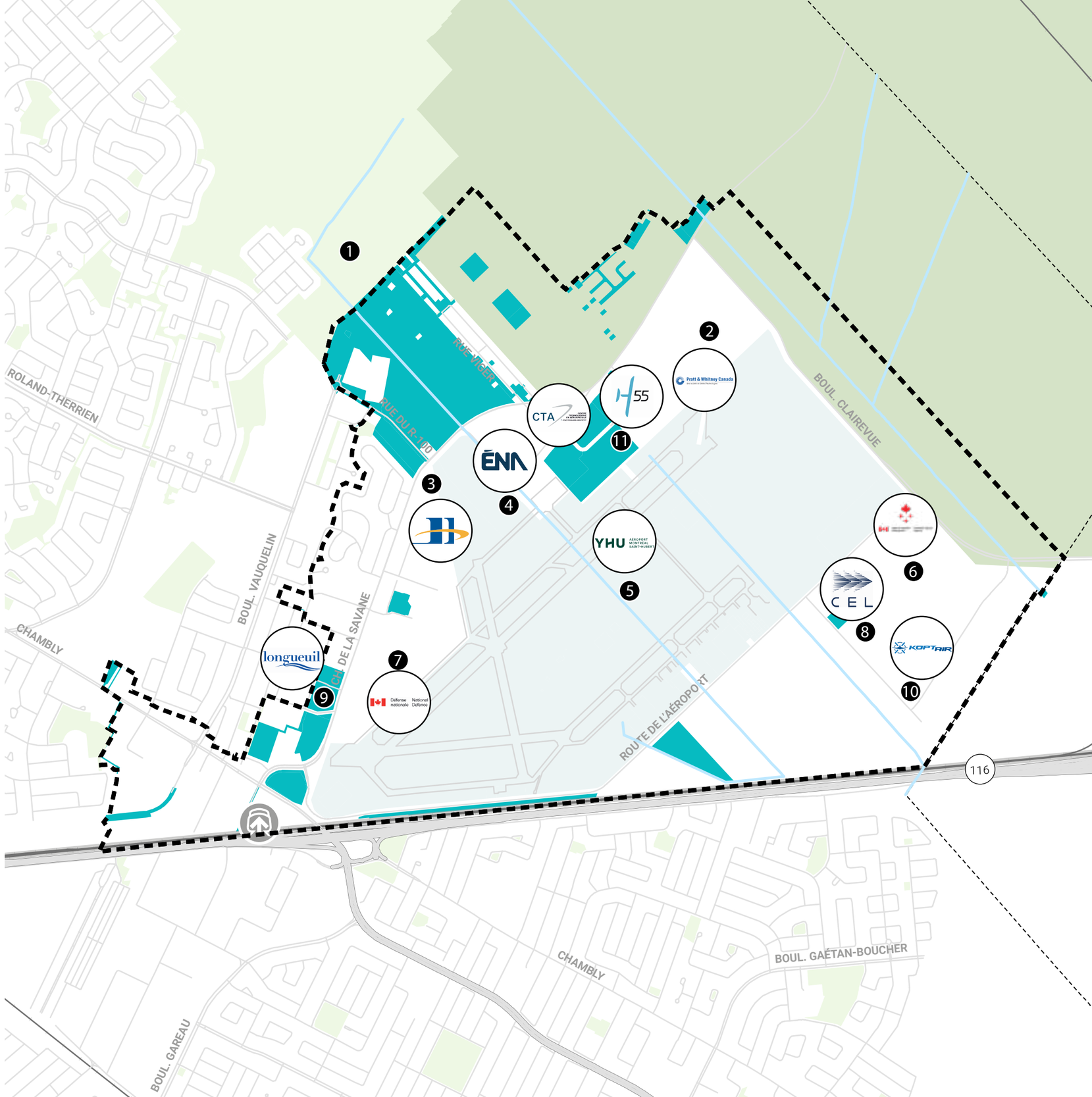
2.2
SECTEUR À L'ÉTUDE

Le site à l'étude est encadré par la route 116, le chemin de Chambly, le chemin de la Savane ainsi que le boulevard Clairevue.

Au cœur du site, on trouve des terrains appartenant à YHU, à la Ville de Longueuil et à des entreprises privées. À l'intérieur du périmètre à l'étude, on trouve plusieurs acteurs d'importance dans le domaine de l'aérospatiale, notamment l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), le Centre technologique en aérospatiale (CTA), la Défense nationale, Pratt & Whitney Canada, Héroux-Devtek, H55, Varitron, l'Agence spatiale canadienne, Nolinor, HUB FBO, Chrono Aviation, Pascan, CEL Aerospace, Koptair, Airmedic, Handfield Aviation et Air Richelieu.

Dans le site à l'étude, on trouve environ 910 594 m² de terrains appartenant à la Ville. Bien que la totalité de cette superficie ne puisse être développée pour des raisons techniques et environnementales, une partie offre quand même un bon potentiel de développement à court, moyen et long termes. De plus, des parties de la propriété de YHU totalisant 420 000 m², offrent également un potentiel de développement.

CARTE 2.
SECTEUR À L'ÉTUDE



longueuil

2.3
HISTORIQUE DU SECTEUR

Le secteur à l'étude est doté d'un riche passé qui témoigne de l'histoire de l'aviation dans la région métropolitaine de Montréal, notamment avec l'amarrage du dirigeable R-100 en 1930. La compréhension de ce passé est essentielle pour permettre de comprendre la force de la vocation aéroportuaire du secteur d'aujourd'hui. Cette section présente cette évolution à travers le temps et les événements phares qui l'ont jalonnée.

ANNÉES 1920

OUVERTURE DE L'AÉROPORT POUR LE SERVICE AÉROPOSTAL

L'aéroport de Saint-Hubert, premier aéroport civil au Canada, a été inauguré en 1927 par le ministère de la Défense nationale, devenant ainsi la première route postale aérienne entre le Canada et les États-Unis. Ce site avait aussi été sélectionné dans l'optique d'installer un service postal de la Grande-Bretagne afin de tisser des liens commerciaux entre les territoires de son empire ainsi que par le gouvernement du Canada pour desservir ses régions éloignées.

ANNÉES 1930

ÉVÉNEMENT HISTORIQUE ET CHANGEMENT DE MINISTÈRE

C'est sur un mât de 63 mètres unique en Amérique que, le 1er août 1930, s'est amarré avec succès le dirigeable britannique R-100, un événement historique pour l'aéroport de Saint-Hubert et pour le Canada. En 1936, l'aéroport devient la propriété du nouveau ministère des Transports et accueille Trans-Canada Air (actuellement Air Canada) pour offrir des services transatlantiques.

ANNÉES 1940

SITE D'ENTRAÎNEMENT MILITAIRE POUR LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

Lors de la Deuxième Guerre mondiale, l'aéroport de Saint-Hubert est repris en charge par le ministère de la Défense nationale (MDN). En 1941, les opérations civiles sont transférées au nouvel aéroport de Dorval, aujourd'hui l'aéroport international Montréal-Trudeau. L'aéroport, comme d'autres à travers le pays, sert alors d'école de pilotage militaire du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

ANNÉES 1970

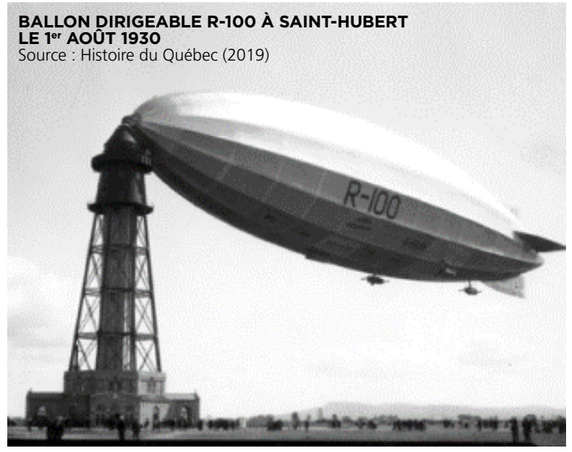
DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AÉRONAUTIQUES ET DÉVELOPPEMENTS TECHNOLOGIQUES

Avec la construction de l'autoroute 30 en 1968, la ville de Longueuil connaît une importante croissance et affirme le dynamisme de son secteur industriel, pour lequel l'aéroport de Saint-Hubert joue un rôle majeur. Transports Canada redevient propriétaire de l'aéroport et permet la reprise des services civils en rapatriant le trafic de l'aéroport de Cartierville. Le site accueille plusieurs projets : le centre de services Pratt & Whitney, le bâtiment administratif de Transports Canada et l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) du Cégep Édouard-Montpetit.

AÉROPORT DE SAINT-HUBERT, LIVRAISON DU COURRIER AU PÔLE NORD
Source : Archives, Fonds de la Ville de Longueuil (s.d.)



BALLON DIRIGEABLE R-100 À SAINT-HUBERT LE 1er AOÛT 1930
Source : Histoire du Québec (2019)



BASE MILITAIRE CANADIENNE, AÉROPORT DE SAINT-HUBERT, 1954
Source : Bruce Forsyth, Canadian Military History (s.d.)



ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE EN 1999
Source : Pierre Gillard (2017)





AGENCE SPATIALE CANADIENNE
Source : Ville de Longueuil



AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT
Source : Ville de Longueuil



ZONE AÉROPORTUAIRE
Source : Ville de Longueuil (2022)



NOUVEAU PROJET DE TERMINAL
Source : *LaPresse*

ANNÉES 1990

ACCUEIL DE L'AGENCE SPATIALE CANADIENNE

En 1993, les employés de l'Agence spatiale canadienne (ASC) emménagent au nouveau siège social construit sur le site de l'aéroport de Saint-Hubert. L'ASC joue un rôle actif dans la recherche et le développement de technologies spatiales de pointe et participe à des missions spatiales internationales en collaborant avec d'autres agences spatiales, notamment la National Aeronautics and Space Administration (NASA) et l'Agence spatiale européenne (ESA). Elle est responsable de la gestion des systèmes satellitaires canadiens et participe à l'exploration spatiale et à la gestion de l'environnement spatial.

ANNÉES 2000

GESTION PAR DASH-L ET PAR UN SERVICE AÉRIEN AU PUBLIC

En 2004, Transports Canada transfère la propriété de l'aéroport à l'organisme à but non lucratif Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil DASH-L. En plus d'être un centre de formation de pilotage, l'aéroport Montréal Saint-Hubert devient l'un des plus importants sites aéroportuaires au Canada, effectuant un grand nombre de vols locaux annuellement.

ANNÉES 2010

DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE INDUSTRIELLE

La Ville de Longueuil vise la création d'un pôle économique à proximité de différents modes de transport (aérien, ferroviaire, routier). C'est dans la zone aéroportuaire que des terrains sont mis en vente pour accueillir diverses industries telles que Molson Coors et Amazon.

ANNÉES 2020

AÉROGARE DE LONGUEUIL

Depuis 2019, les acteurs du milieu aérospatial collaborent afin de définir une vision stratégique pour le développement d'une zone d'innovation en aérospatiale et de poursuivre la démarche afin d'obtenir la désignation de zone d'innovation reconnue par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

En 2023, l'aéroport Montréal Saint-Hubert, en partenariat avec Porter Airlines, lance les travaux de construction d'un nouveau terminal de 21 000 m^2 comptant 9 portes d'embarquement. Ce terminal, dont l'ouverture est prévue pour 2025, assurera la desserte vers les grandes villes canadiennes.

2.4

CADRE DE PLANIFICATION ET DE RÉGLEMENTATION

CADRE DE PLANIFICATION

FAITS SAILLANTS

Les documents de planification permettent de comprendre les orientations de la Ville, de l'agglomération et de la Communauté métropolitaine de Montréal quant au développement de cette zone dont la portée est métropolitaine. La zone aéroportuaire est identifiée en partie comme zone de densification résidentielle, mais aussi de développement industriel dans les outils de planification en vigueur.

Quant aux règlements et autres dispositions réglementaires applicables à la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil, ils forment le cadre législatif actuel dont il faudra tenir compte.

Toutefois, afin de réaliser les ambitions de ce plan directeur, certaines dispositions de ces documents devront faire l'objet d'une révision.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM)
PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est entré en vigueur le 12 mars 2012. Les dispositions de ce document de planification s'appliquent à l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui comprend 82 municipalités et 14 MRC, dont la Ville et l'agglomération de Longueuil. Il contient des orientations et des objectifs qui visent notamment à créer des milieux de vie durables, à aménager des réseaux et des équipements de transport performants et structurants ainsi qu'à assurer la protection et la mise en valeur des composantes naturelles et environnementales d'intérêt.

Il est à noter que le PMAD est en cours de révision et que la nouvelle version entrera en vigueur à partir de 2025.

DISPOSITIONS APPLICABLES AU SITE

Le PMAD propose de mettre l'accent sur les milieux de vie durables et donc d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de 1 km des stations de transport en commun. Le site à l'étude répond à ce critère puisqu'il comporte une station de train de banlieue sur la bordure sud-ouest. Ce critère a pour objectif principal de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development), c'est-à-dire un développement urbain à proximité d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif. L'objectif est donc l'utilisation accrue du transport collectif. Par ailleurs, le PMAD encourage une densification du cadre bâti sur les terrains vacants ou ceux à redévelopper. Des réseaux et équipements de transport performants et structurants sont donc nécessaires pour mettre en place cet objectif.

Le PMAD indique également que le Grand Montréal devrait mettre de l'avant un environnement protégé et mis en valeur. Le site se trouve d'ailleurs en périphérie du boisé Du Tremblay, un parc-nature comportant des milieux naturels d'intérêt. La Ville de Longueuil met déjà en place des mesures pour assurer la préservation à long terme de ce milieu naturel. Par ailleurs, la Ville a présenté le 23 octobre 2023 son nouveau Plan de protection et de conservation des milieux naturels (PPCMN), un outil de planification visant la protection des milieux naturels et de la biodiversité qu'ils renferment (voir page 26 du document pour plus de détails).

Enfin, le territoire à l'étude est défini au PMAD à titre de grappe économique en aérospatiale. Il y est également précisé que la CMM devra continuer à s'orienter vers des secteurs aux services professionnels, scientifiques et techniques.

THÈMES	DISPOSITIONS
Densité	› Avoir une diversité de logements en termes de typologie et de coûts
	› Favoriser un développement avec une mixité d'usages
	› Respecter les seuils minimaux de densité résidentielle près des trains de banlieue pour les terrains vacants et ceux à redévelopper (log./ha) :
	› Aire TOD : **80**
	› Aire non TOD : **35**
Mobilité	› Favoriser des développements de type TOD
	› Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement
	› Le développement doit être situé dans un rayon de 1 km pour les stations de trains de banlieue
	› Adopter des stratégies d'aménagement qui favorisent le déplacement actif
Environnement	› Maintenir une biodiversité urbaine en intégrant différentes pratiques de conservation ou de création d'espaces verts
	› Restaurer et connecter les milieux naturels existants

AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (SAD)

Le SAD contient un certain nombre d'orientations et d'objectifs touchant l'aménagement et le développement du territoire. Ceux-ci sont plus spécifiques que ceux énoncés au PMAD. Parmi les orientations et objectifs concernant le site à l'étude, notons :

« OPTIMISER LES ESPACES INDUSTRIELS ET PALLIER LA RARETÉ DES TERRAINS VACANTS »

Pour ce faire, plusieurs propositions ont été mises de l'avant dans le Schéma, notamment :

- 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 et des moyens de mise en œuvre ;
- 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.

« METTRE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES D'OPTIMISATION ET DE REDYNAMISATION DES ESPACES INDUSTRIELS »

Certains principes généraux d'optimisation des espaces industriels ont été développés dans le Schéma, notamment :

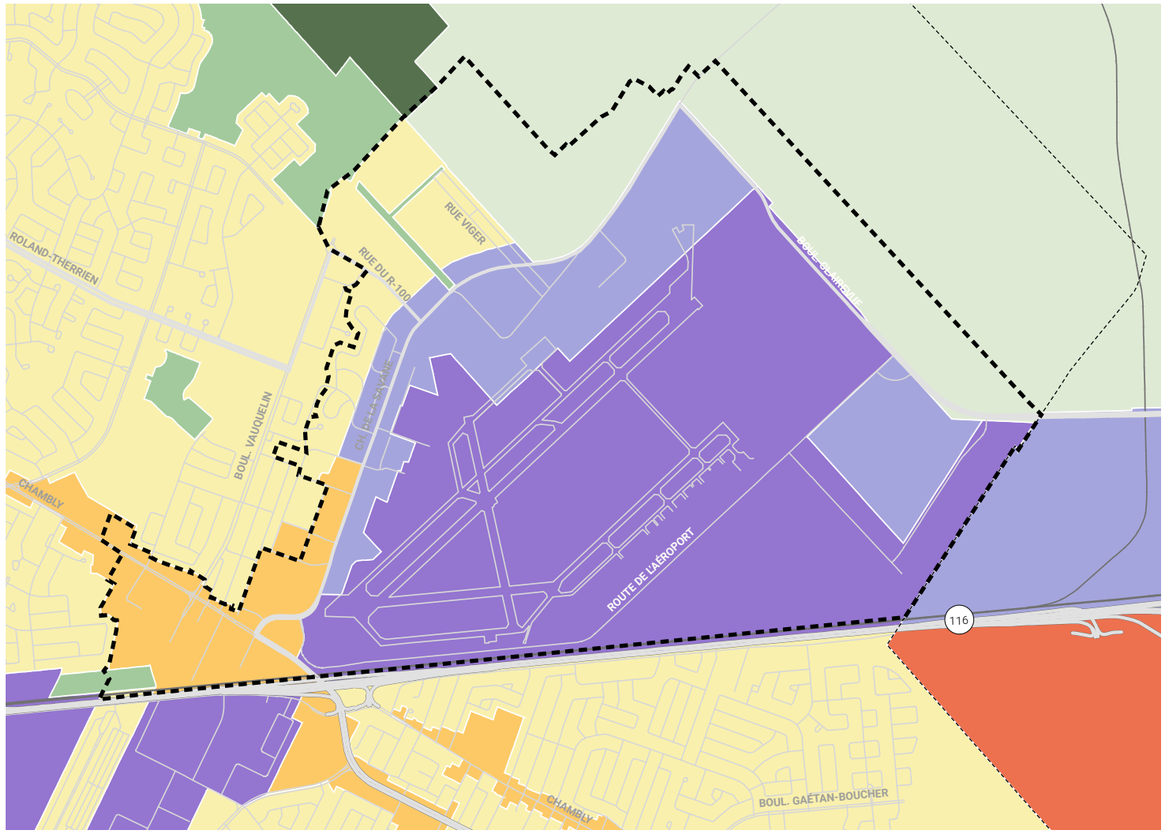
- Accroître le rôle multifonctionnel des espaces en soutenant la densification et la diversification des activités, particulièrement à proximité des points d'accès au transport en commun structurant ;
- Encourager, dans certains secteurs industriels, la cohabitation des entreprises dans des bâtiments communs pour favoriser la mixité et une plus grande densité d'emplois ;
- Cibler les zones industrielles où une densification est possible et mettre en place des mesures réglementaires et des mesures d'accompagnement et d'incitation à la densification dans ces zones ;
- Aménager des espaces publics et des infrastructures qui encouragent 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.

« ASSURER LA MISE EN VALEUR DE L'AÉROPORT MONTRÉAL SAINT-HUBERT LONGUEUIL »

Trois axes prioritaires de développement ont été identifiés pour la mise en valeur de l'aéroport :

- Améliorer les infrastructures tant municipales qu'aéroportuaires ;
- Construire une nouvelle aérogare qui permettra d'augmenter le service à la clientèle ;
- Miser sur le développement de l'aviation d'affaires et des vols régionaux.

THÈMES	DISPOSITIONS
Densité	› Seuils minimaux de densité résidentielle brute (log./ha) : › Aire TOD (gare Longueuil–Saint-Hubert) : **80** › Le long des axes de transport en commun structurant (sur Clairevue et de la Savane) : **40** › Le reste du site : **35**
Mobilité	› Orientation 4, objectif 3 : Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant. › Orientation 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. › Art. 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 [...] à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant. »



CARTE 3.
GRANDES AFFECTATIONS DU SCHÉMA

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- DOMINANCE RÉSIDENTIELLE
- MULTIFONCTIONNELLE
- INDUSTRIELLE
- INDUSTRIELLE ET AFFAIRES
- PROTECTION ET MISE EN VALEUR
- FORÊT PÉRIURBAINE
- AGRICULTURE

VILLE DE LONGUEUIL
PLAN D'URBANISME (PU)

Le PU, adopté le 24 août 2021, contient des orientations et des objectifs d'aménagement du territoire touchant l'aménagement et le développement. Parmi ceux qui sont en lien avec le développement de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil, notons :

« OPTIMISER LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AÉROPORT »

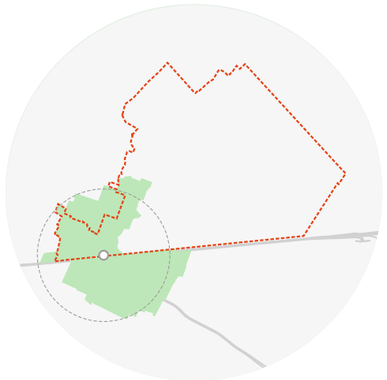
La zone aéroportuaire fait l'objet d'une planification intégrée puisqu'elle comporte les derniers grands sites à vocation industrielle du territoire et des friches industrielles à requalifier. Plusieurs caractéristiques font de ce secteur un site présentant un fort potentiel dont l'aéroport et les grandes entreprises en sont le point focal. Parmi les principaux attraits du secteur, on trouve la proximité des axes majeurs de circulation.

« ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DE LONGUEUIL »

- S'adapter aux nouvelles tendances technologiques et structurelles (vieillissement de la population, décroissance, etc.);
- Attirer de nouvelles entreprises en maintenant celles déjà établies par l'aménagement des lieux d'emplois et de milieux de vie complets;
- Mettre en place une zone d'innovation;
- Élaborer une stratégie de valorisation des espaces commerciaux et industriels;

« OPTIMISER ET DYNAMISER LES LIEUX D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES »

- Confirmer la vocation, la spécialisation et la complémentarité de chacun des pôles industriels;
- Assurer une diversification et une offre optimale en sites de développement et redéveloppement industriels;
- Prioriser les projets présentant une valeur ajoutée et un haut taux d'emplois;
- Privilégier les créneaux porteurs dans les pôles industriels stratégiques, notamment en mettant en place une zone d'innovation en aérospatiale;
- Favoriser la réhabilitation des sites industriels contaminés;
- Élaborer une stratégie économique favorable à la résilience des activités industrielles.



PLANS PARTICULIERS D'URBANISME (PPU)

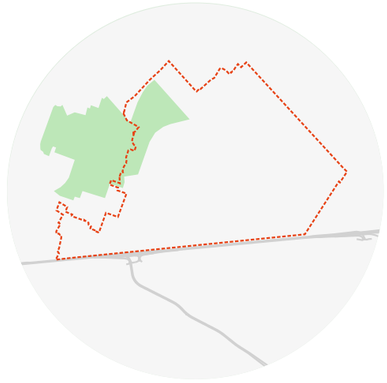
PPU DES QUARTIERS DE LA GARE

Le PPU des quartiers de la gare se situe sur le côté sud-ouest du site à l'étude et englobe l'ensemble de l'aire d'influence de la gare intermodale Longueuil–Saint-Hubert (rayon de 1 000 m à partir de la station). Il prévoit des balises d'aménagement générales et par secteur. Les secteurs 1 et 2 du PPU touchent une portion de territoire du plan directeur.

Les activités dominantes des quartiers de la gare sont résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles. L'offre résidentielle globale est de densité faible à moyenne (de 10 à 60 log./ha), avec certains projets plus denses (jusqu'à 225 log./ha).

Les orientations du PPU incluent :

- Orientation 1 : Un développement qui se structure en faveur de la mobilité durable
- Orientation 2 : Un développement optimisé tenant compte de son milieu récepteur
- Orientation 3 : Un milieu de vie complet où cohabitent logements, commerces, services et emplois
- Orientation 4 : Un quartier où la qualité de ses composantes favorise l'émergence d'un sentiment d'appartenance



SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE

ROLAND-THERRIEN EST

Situé à proximité de la zone aéroportuaire, de la gare et du boisé Tremblay, le secteur Roland-Therrien Est a été identifié par la Ville comme un secteur où la planification intègre mieux aménagement et transport. De manière synthétique, les lignes directrices mises de l'avant pour ce secteur sont :

Transport

- Promouvoir l'implantation d'un mode TC performant sur les axes Roland-Therrien, Vauquelin et R-100 ;
- Désenclaver les secteurs situés à l'est du boul. Vauquelin en complétant le réseau de déplacements actifs à partir des axes cyclables structurants des boul. Roland-Therrien et Vauquelin.

Aménagement

- Accroître la densité résidentielle le long des boul. Roland-Therrien et Vauquelin ;
- Planifier une trame de rue adaptée au développement proposé ou, inversement, un développement compatible avec la trame viaire en place ;
- Assurer l'intégration des principes d'accessibilité universelle ou de visitabilité dans la conception des aménagements ;
- Assurer un lien faunique entre les composantes naturelles conservées du secteur et le boisé Du Tremblay ;
- Planifier un nouveau milieu de vie au nord de la rue du R-100 tirant profit des composantes naturelles en place et assurant une connectivité active entre les différents secteurs.

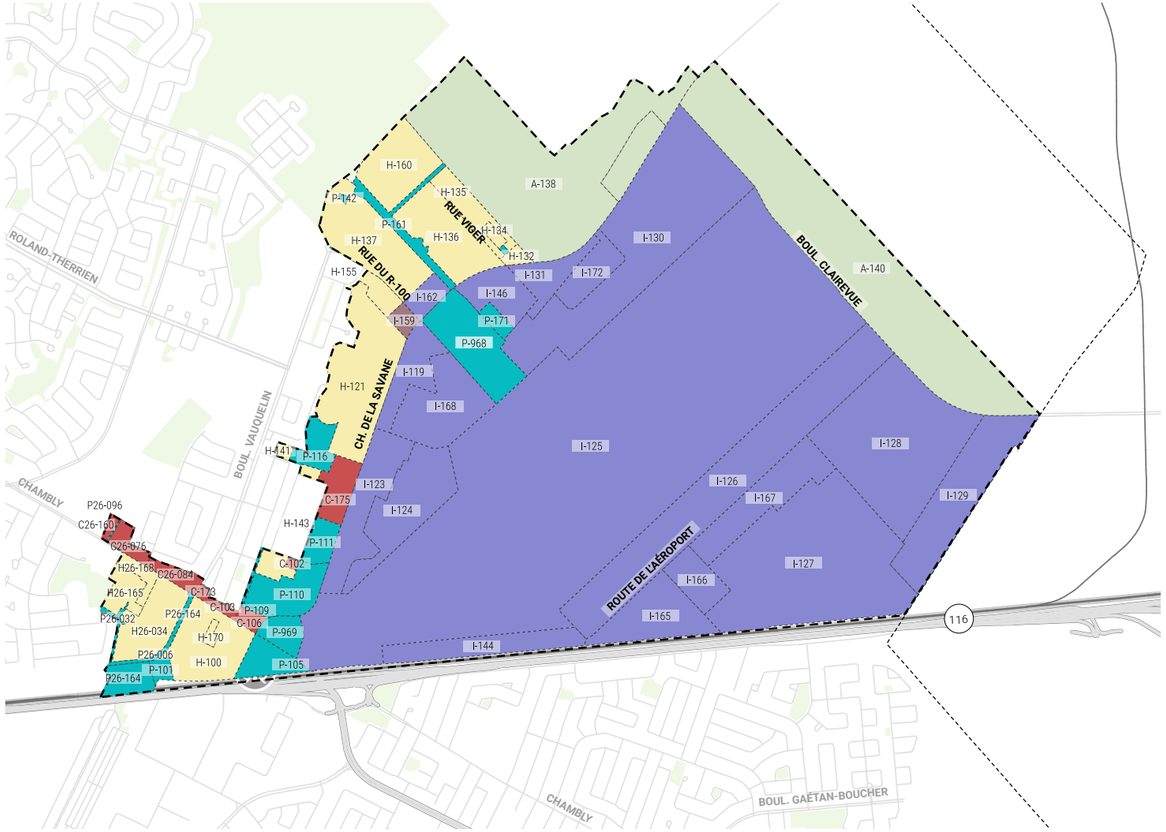
Activités

- Évaluer l'opportunité d'offrir une offre commerciale de proximité, en mixité avec la fonction résidentielle, à l'intersection des boul. Roland-Therrien et Vauquelin, en priorisant les terrains situés à l'est du boul. Vauquelin.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

RÈGLEMENT DE ZONAGE DE LA VILLE DE LONGUEUIL

Le site comporte plusieurs zones avec des usages différents, combinant le résidentiel, le commercial, l'industriel et le public. De plus, une portion du territoire à l'étude se situe en zone agricole. Les usages industriels comportent des usages qui sont spécifiquement autorisés ou exclus. La liste exhaustive des usages autorisés se trouve dans la grille des usages du règlement de zonage 1406 de la Ville de Longueuil.



CARTE 4.
PLAN DE ZONAGE

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- ZONE RÉSIDENTIELLE
- ZONE INDUSTRIELLE
- ZONE AGRICOLE
- ZONE PUBLIQUE
- ZONE COMMERCIALE

2.5

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

FAITS SAILLANTS

La population de la zone aéroportuaire* a connu une forte croissance entre 2016 et 2021 avec une hausse considérable des ménages familiaux monoparentaux et des ménages composés d'une seule personne. Les ménages familiaux comptant un couple avec des enfants ont enregistré, quant à eux, une baisse au cours des cinq dernières années. On remarque également que la population des 65 ans et plus a connu l'augmentation la plus forte de toutes les catégories d'âge.

De plus, une part non négligeable de la population de la zone aéroportuaire doit composer avec des revenus modestes.

** Dans le profil socio-économique, la zone aéroportuaire représente le secteur de recensement 856 de Statistique Canada.*

CROISSANCE ET VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

L'arrondissement de Saint-Hubert a connu un taux de croissance de la population de 8 % entre 2016 et 2021. Dans cette hausse, la zone aéroportuaire se démarque avec une augmentation de 45 %, passant de 2 468 habitants à 3 588, due en partie au développement résidentiel dans le secteur. C'est le plus grand taux de croissance qu'un quartier a pu connaître au cours des cinq dernières années au sein de la ville de Longueuil.

Bien que la croissance de la population soit enregistrée pour tous les groupes d'âge, la plus grande croissance concerne la population âgée (65 ans et plus). Cette dernière a connu une augmentation de 116 % au cours des cinq dernières années.

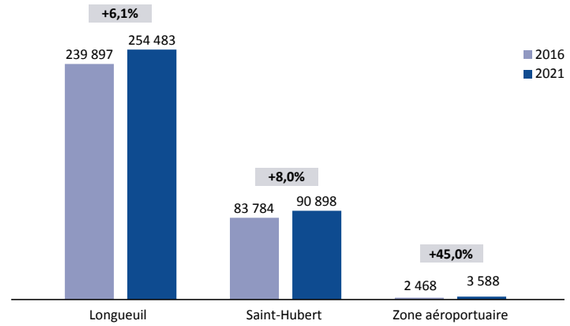


FIGURE 1.
CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE 2016 ET 2021
Source : Statistique Canada, Recensements de 2016 et 2021

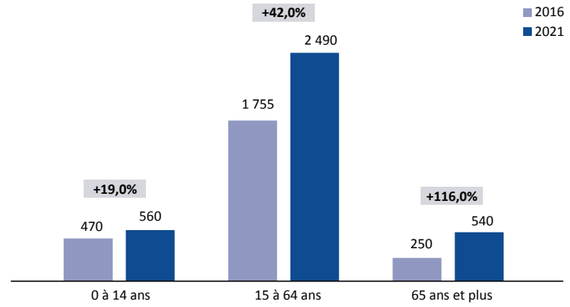


FIGURE 2.
CROISSANCE DE LA POPULATION SELON LE GROUPE D'ÂGE DANS LA ZONE AÉROPORTUAIRE ENTRE 2016 ET 2021
Source : Statistique Canada, Recensements de 2016 et 2021

REVENU DES MÉNAGES

L'arrondissement de Saint-Hubert se caractérise par un revenu médian après impôt de 73 335 $. Dans la zone aéroportuaire, comprise dans cet arrondissement le salaire médian est plus haut, soit 75 500 $.

Dans l'arrondissement de Saint-Hubert, 4,4 % des ménages vivent sous le seuil de faible revenu (SFR), tandis qu'à l'échelle de Longueuil, 6,9 % à vivre sous le SFR. La zone aéroportuaire comprend, quant à elle, un taux de population vivent sous le SFR de 6,6 % de sa population, ce qui est un taux plus élevé que les autres secteurs de Saint-Hubert.

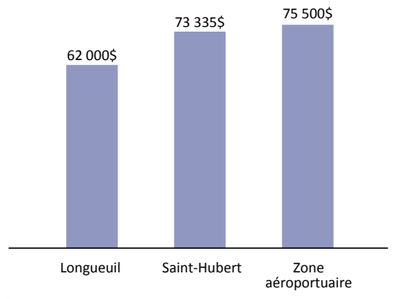


FIGURE 3.
REVENU MÉDIAN APRÈS IMPÔT DES MÉNAGES EN 2020

Source : Statistique Canada, Recensements de 2016 et 2021

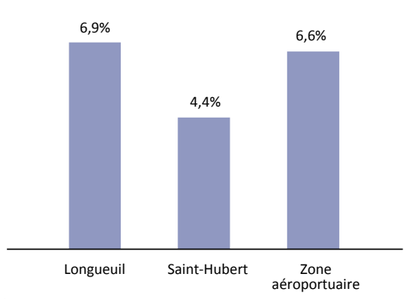


FIGURE 4.
FRÉQUENCE DU FAIBLE REVENU FONDÉE SUR LES SEUILS DE FAIBLE REVENU APRÈS IMPÔT (SFR-APL) EN 2020

Source : Statistique Canada, Recensements de 2016 et 2021

COMPOSITION DES MÉNAGES

Répartition du nombre de ménages selon le genre

Entre 2016 et 2021, la composition des ménages a connu quelques changements. Sur le Plan des ménages familiaux comptant un couple avec enfants, on constate une baisse de 19 %, alors que la proportion de couples sans enfants a augmenté de 49,2 %. Les ménages monoparentaux ont connu, pour leur part, la plus grande augmentation (312,5 %), tandis que les ménages composés d'une seule personne ont doublé au cours de cette période.

Taille des ménages

La zone aéroportuaire enregistre une taille moyenne de ménages privés plus basse (2) que la moyenne de l'arrondissement de Saint-Hubert (2,4) et de Longueuil (2,2).

Population immigrante

La population immigrante de Longueuil représente 27,9 % de la population totale. Elle est assez similaire dans l'arrondissement de Saint-Hubert, avec un taux de 28,1 % de la population totale. La zone aéroportuaire a une population immigrante de 22,8 %, ce qui est plus bas comparativement à l'arrondissement et à la ville.

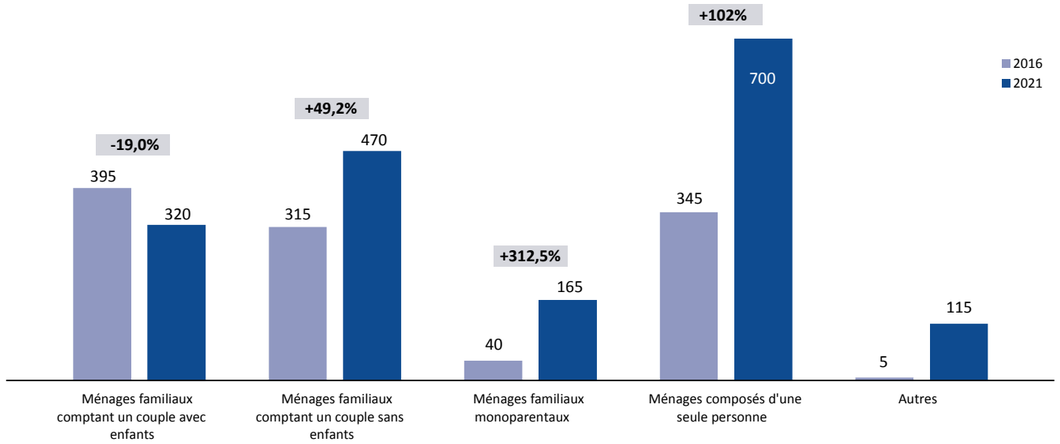


FIGURE 5.
RÉPARTITION DU NOMBRE DE MÉNAGES SELON LE GENRE ENTRE 2016 ET 2021
Source : Statistique Canada, Recensements de 2016 et 2021

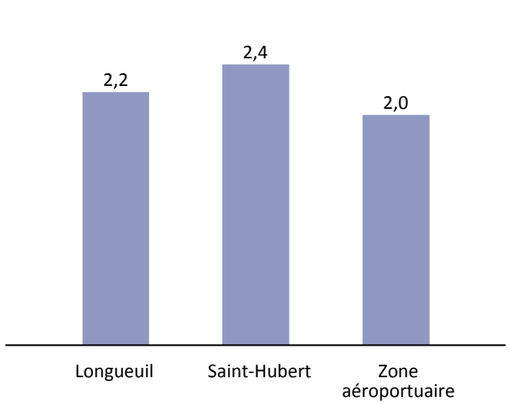


FIGURE 6.
TAILLE MOYENNE DES MÉNAGES PRIVÉS EN 2021
Source : Statistique Canada, Recensements de 2021

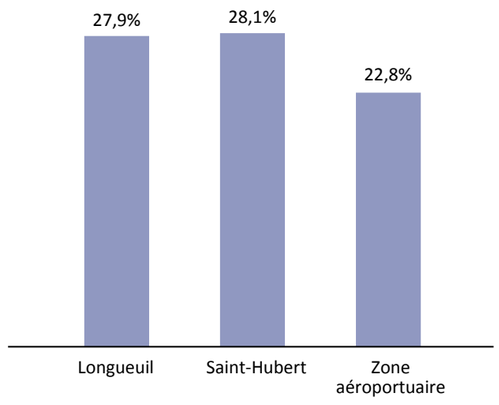


FIGURE 7.
PROPORTION DE PERSONNES IMMIGRANTES EN 2021
Source : Statistique Canada, Recensements de 2021

2.6
MOBILITÉ

FAITS SAILLANTS

Le secteur d'étude bénéficie d'une excellente desserte autoroutière (autoroute 30 et route 116) et ferroviaire (gare Exo Longueuil–Saint-Hubert) lui permettant d'être facilement accessible à l'échelle métropolitaine.

Dans une perspective d'amélioration de la mobilité active dans le secteur, la Ville de Longueuil a récemment aménagé plusieurs pistes cyclables, notamment sur la route de l'aéroport et sur le chemin de la Savane, et prévoit des travaux additionnels afin d'assurer la connectivité et le prolongement de ses infrastructures de transport actif.

Malgré la présence de ces infrastructures, plusieurs problématiques liées à la congestion, aux points d'accès et à la capacité des intersections sont observées dans le secteur.

RÉSEAU ROUTIER

Le site à l'étude est stratégiquement positionné au sein du réseau routier artériel puisqu'on y trouve plusieurs voies de circulation qui le relient à la région métropolitaine.

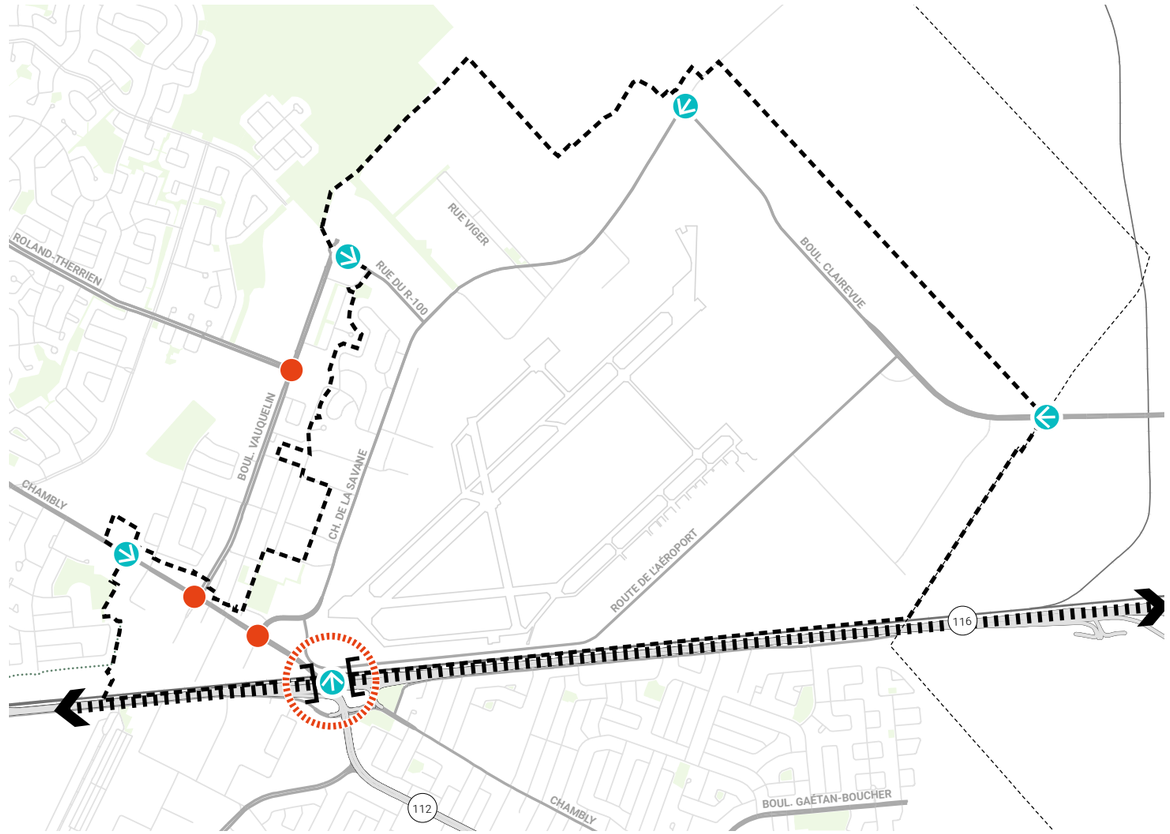
Le site est bordé au sud par le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116), qui permet de connecter plusieurs municipalités de la Rive-Sud situées dans l'axe est-ouest. L'intersection du boulevard et du chemin de Chambly constitue l'une des principales portes d'entrée du secteur.

Cette voie se connecte d'ailleurs à l'autoroute de l'Acier (A-30), située à seulement 2,5 km du site d'étude. Celle-ci est reliée aux autoroutes des Cantons-de-l'Est (A-10 et A-20).

Plusieurs artères principales composent le réseau routier et permettent de connecter le site aux quartiers résidentiels, industriels et à la zone agricole adjacente. Les principales voies de circulation sont : le chemin de la Savane, assurant un lien nord-sud, le boulevard Clairevue, permettant de relier le site à la municipalité de Saint-Bruno-de-Montarville et à l'autoroute 30, la route de l'Aéroport, la rue du R-100, connectant le site aux boul. Vauquelin et Roland-Therrien, ainsi que le chemin de Chambly. Leurs intersections constituent des points d'entrée significatifs au secteur.

La trame de rues locales, quant à elle, est très réduite au sein même du site à l'étude en raison de la présence de l'infrastructure aéroportuaire. On remarque toutefois la présence de plusieurs voies locales formant un réseau plus dense juste à l'extérieur de la limite du site. Ces voies locales permettent la desserte des quartiers résidentiels bordant le secteur.

L'ensemble des voies de circulation comprises dans les limites du site à l'étude autorise le camionnage en tout temps. Le développement de la zone aéroportuaire avec des usages mixtes, incluant la composante résidentielle, nécessitera de revoir la circulation des camions au sein de cette zone.



CARTE 5.
RÉSEAU ROUTIER

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- RÉSEAU VÉHICULAIRE ARTÉRIEL
- BARRIÈRE PHYSIQUE
- POINT DE PASSAGE
- INTERSECTION PROBLÉMATIQUE
- ENTRÉE DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE

ENJEUX DE CIRCULATION

Les études de circulation réalisées pour le compte de la Ville au cours des dernières années mettent en lumière divers enjeux de congestion routière, principalement dans le secteur du chemin de Chambly et de la route 116 et dans le secteur du boulevard Clairevue près de l'autoroute 30.

La voie ferrée et la route 116 créent une barrière physique au sud du secteur qui rend difficile la création de nouveaux points d'accès. On compte un seul accès au plan de la route 116, l'échangeur Saint-Hubert à l'intersection de Chambly/route 116. Il en résulte une situation d'engorgement pendant les heures de pointe. La géométrie actuelle de cet échangeur n'assure pas la capacité nécessaire aux déplacements véhiculaires, ce qui mène à une congestion à la hauteur du chemin de Chambly.

L'absence de mesures préférentielles pour bus à l'approche de cette zone congestionnée entraîne des retards du réseau, ce qui le rend moins attrayant pour les usagers. Des travaux majeurs de réfection du chemin de Chambly, entre la route 116 et le boulevard Vauquelin, seront terminés en 2024. Ces travaux devraient permettre d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des piétons et cyclistes. L'intégration d'une voie réservée pour le transport collectif est également prévue.

Certaines intersections approchent de leur capacité de circulation maximale, notamment de Chambly/de la Savane, de Chambly/Vauquelin, Roland-Therrien/Vauquelin et de la Savane/Clairevue. De plus, il n'existe qu'une faible perméabilité du réseau routier dans le secteur, notamment les connexions limitées offertes entre Vauquelin et de la Savane.

Enfin, il existe de nombreuses problématiques sur le plan de la géométrie et de la configuration de certaines intersections, telles que l'intersection de l'ÉNA/de la Savane. De plus, l'étroitesse de certaines rues limite les possibilités de développement industriel (une portion de la rue de l'ÉNA, rue Bachand, etc.) et l'enclavement du secteur résidentiel des rues Viger/Bachand n'aide pas à la vitalité du secteur.

ENTRÉES DE L'AIRE D'ÉTUDE

1 INTERSECTION RTE 116 / CHEMIN DE CHAMBLY

Cette entrée du secteur est la plus urbanisée. En passant sous la route 116, on remarque la présence d'ensembles commerciaux, institutionnels et résidentiels le long du chemin de Chambly. Cette entrée est marquée par sa proximité de la station Exo Longueuil–Saint-Hubert.

2 INTERSECTION BOUL. VAUQUELIN / RUE DU R-100

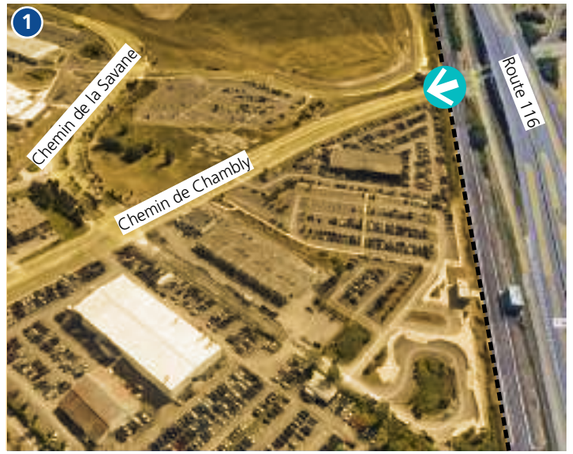
Cette intersection est marquée par des terrains en développement sur sa partie sud. Des milieux naturels d'intérêt encadrent cette entrée (à l'ouest du boulevard Vauquelin et au nord de la rue du R-100) et peuvent être valorisés dans le contexte du développement de la zone aéroportuaire.

3 INTERSECTION CHEMIN DE LA SAVANE / BOUL. CLAIREVUE

Cette entrée du secteur se situe à la limite d'urbanisation de la ville de Longueuil. On trouve des terres agricoles le long du boulevard Clairevue et du chemin de la Savane. Cette intersection se démarque par son caractère rural et un cadre bâti minimal.

4 INTERSECTION BOUL. CLAIREVUE / RTE DE L'AÉROPORT

Cette entrée du site est aussi caractérisée par la présence de terres agricoles sur la partie nord-est du boulevard Clairevue. L'Agence spatiale canadienne marque cette entrée, étant la seule entité bâtie à cette intersection. L'aérogare de Longueuil est en cours de construction de l'autre côté de la route.



ENTRÉE RTE 116 / CHEMIN DE CHAMBLY
Source : Google Earth 2021



ENTRÉE BOUL. VAUQUELIN / RUE DU R-100
Source : Google Earth 2021



ENTRÉE CHEMIN DE LA SAVANE / BOUL. CLAIREVUE
Source : Google Earth 2021



ENTRÉE BOUL. CLAIREVUE / RTE DE L'AÉROPORT
Source : Google Earth 2021

TRANSPORT COLLECTIF

Le site bénéficie d'un accès au réseau de train de banlieue par la gare Longueuil–Saint-Hubert, située sur la ligne Exo 13 Mont-Saint-Hilaire. Cette ligne permet d'accéder au centre-ville de Montréal en approximativement 18 minutes. On compte sept départs par direction en semaine, concentrés pendant les périodes de pointe. On y trouve 600 places de stationnement et 58 supports à vélo. La gare permet un transfert modal vers l'autobus, alors que les arrêts des lignes 8, 22, 28, 88, 128 et 428 se trouvent aux abords de la gare.

L'ensemble des circuits d'autobus locaux a comme origine la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke, laquelle permet la connexion au réseau de métro de Montréal. Plus précisément, la zone aéroportuaire est desservie à l'ouest par la ligne 28 (ch. de Chambly / de la Savane / ÉNA) du RTL, qui parcourt le chemin de la Savane en passant par les rues de l'ÉNA et Viger pour rejoindre le stationnement de l'usine de Pratt & Whitney Canada plus au nord du site à l'étude.

Quant à la portion est du site, elle est desservie par la ligne 428 (zone aéroportuaire / Agence spatiale), laquelle emprunte la route de l'Aéroport et rejoint le Centre spatial H. Chapman en passant par la rue John-Molson et le boul. Clairevue. De plus, la ligne 128 (zone aéroportuaire / parc industriel Saint-Bruno) parcourt également la route de l'Aéroport, la rue John-Molson et le boul. Clairevue pour rejoindre le parc industriel de Saint-Bruno, situé à l'est de la zone aéroportuaire.

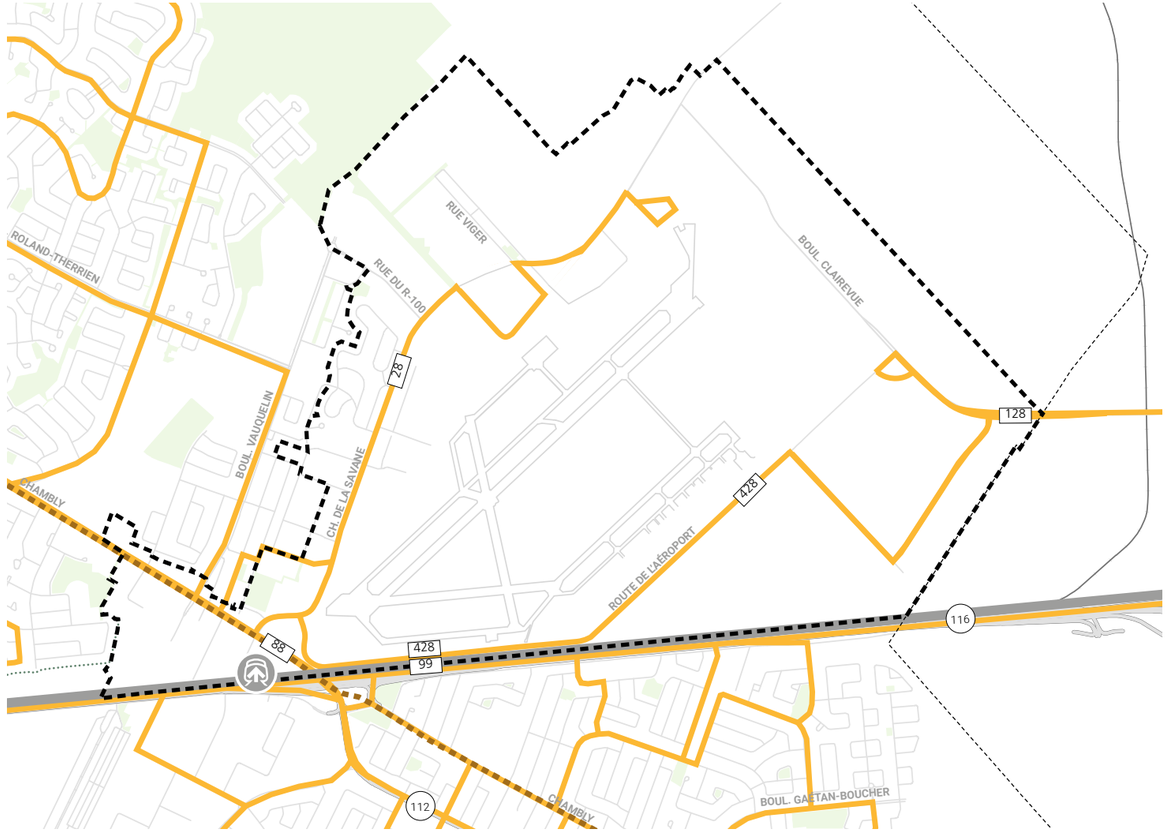
Le réseau du RTL assure également un rabattement vers les stations Du Quartier et Panama du REM, toutes deux situées à Brossard. Les usagers doivent toutefois effectuer une ou plusieurs correspondances entre les lignes d'autobus existantes afin de rejoindre les stations du REM ou, inversement, rejoindre la zone aéroportuaire et ses différents secteurs à partir du REM.



ARRÊT DE BUS RTL ET DÉBUT DE LA PISTE CYCLABLE DU CHEMIN DE LA SAVANE
Source : Google Earth 2021



ARRÊT DE BUS - RÉSIDENCE DE L'ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE
Source : Google Earth 2021



CARTE 6.
RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- LIGNE DE TRAIN DE BANLIEUE EXO
- GARE DE TRAIN DE BANLIEUE (LONGUEUIL–SAINT-HUBERT)
- AXE D'AGGLOMÉRATION DU CIRCUIT D'AUTOBUS (CHEMIN DE CHAMBLY)
- TRANSPORT COLLECTIF
- XXX NUMÉRO DE LIGNE D'AUTOBUS DESSERVANT LA ZONE DU PLAN DIRECTEUR

TRANSPORT ACTIF

Le site à l'étude comprend des pistes cyclables bidirectionnelles en site propre, soit totalement séparées de la circulation véhiculaire, qui longent les principales voies de circulation, soit la route de l'Aéroport et le chemin de la Savane. Une bande cyclable unidirectionnelle se trouve de chaque côté du boulevard Clairevue. Les travaux en cours sur le chemin de Chambly permettront l'intégration d'une piste cyclable entre la route 116 et le boulevard Vauquelin. En contrepartie, le lien sous le viaduc de la route 116 vers le réseau cyclable au sud demeure déficient.

Quant au réseau piétonnier, il se concentre à proximité de la gare Longueuil–Saint-Hubert, le long des axes de la route de l'Aéroport et du chemin de la Savane. On y trouve généralement un trottoir par côté de chaussée. En raison de l'échelle de la zone aéroportuaire, de la faible connectivité de la trame et des usages essentiellement industriels qu'on y trouve, l'environnement n'est pas propice aux déplacements piétonniers.

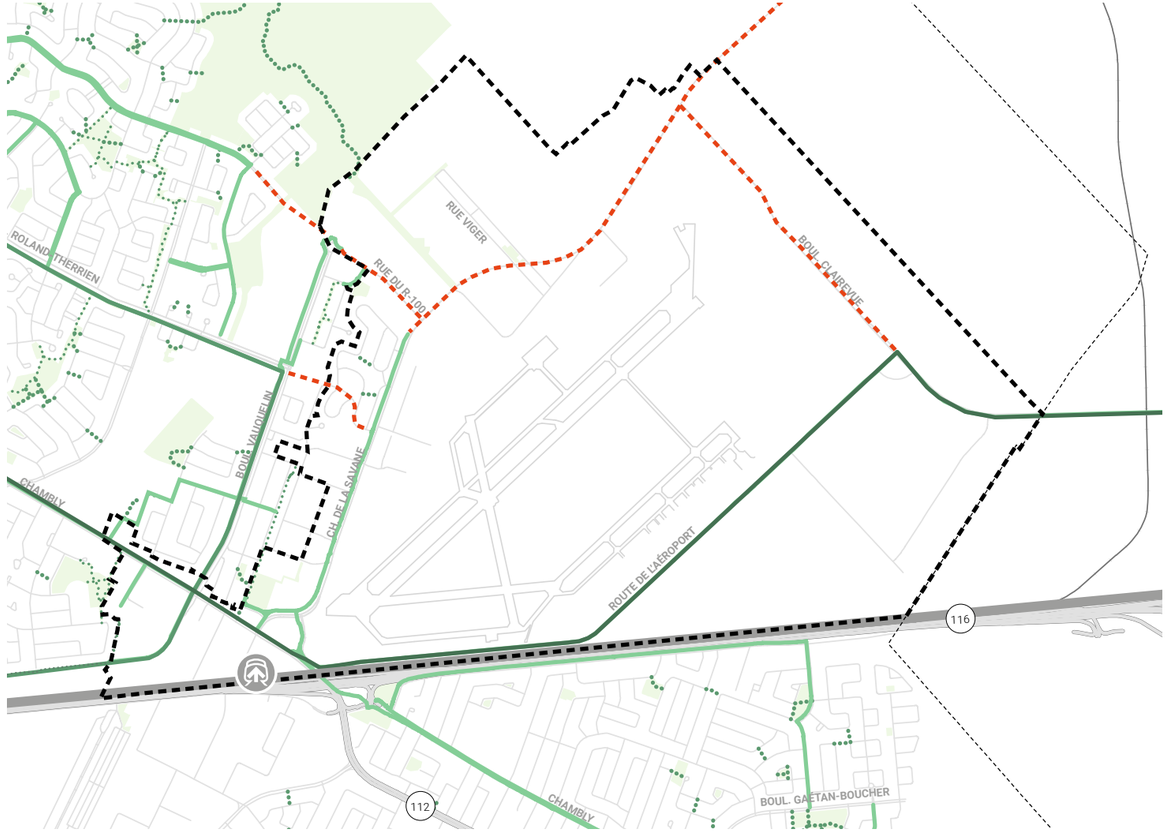
L'analyse du réseau de transport actif révèle des discontinuités dans le réseau cyclable et piétonnier. En effet, les infrastructures s'interrompent à plusieurs endroits du réseau, notamment sur la partie non urbanisée du chemin de la Savane, occasionnant des ruptures dans le parcours des usagers. Ces ruptures peuvent entraîner des conflits potentiels entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes lorsque l'espace n'est pas aménagé en fonction de l'ensemble des usagers.



MOBILITÉ ACTIVE SUR LE CHEMIN DE LA SAVANE
Source : Google Earth 2021



PISTE CYCLABLE ET TROTTOIR SUR LA RTE DE L'AÉROPORT
Source : Ville de Longueuil



CARTE 7.
RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN
- ROUTE VERTE
- PISTES CYCLABLES
- SENTIERS
- DISCONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE

2.7
ENVIRONNEMENT

FAITS SAILLANTS

Le site d'étude se caractérise par la présence de plusieurs composantes naturelles, représentant à la fois un grand potentiel de conservation et de création d'espaces verts communautaires. Ces composantes ont toutefois pour effet de limiter les perspectives de développement du secteur. Parmi ces composantes naturelles, on trouve les cours d'eau, les milieux humides et l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

Quelques espaces verts aménagés existent à proximité du secteur, et la création de zones de conservation à l'intérieur du périmètre permettra la création de nouveaux espaces verts accessibles à la population qui vit ou travaille dans la zone aéroportuaire.

COMPOSANTES HYDRIQUES

COURS D'EAU

Différents ruisseaux traversent le secteur d'étude, dont le ruisseau Massé. Ce dernier prend la forme d'un fossé, mais il détient le statut de protection conféré aux cours d'eau, ce qui implique le maintien de son tracé actuel et une bande de protection riveraine de part et d'autre. Ce cours d'eau se divise en trois branches, dont deux traversent les pistes de l'aéroport.

Le deuxième cours d'eau d'importance dans ce secteur est le canal Saint-Bruno. Il se situe dans la zone agricole longeant le boulevard Clairevue. Le canal Saint-Bruno, lequel prend sa source dans le boisé Du Tremblay, draine les terres agricoles qu'il dessert avant d'atteindre le ruisseau Massé au sud de l'intersection de l'autoroute 30 et de la route 116.



FOSSÉ LE LONG DE LA RUE JOHN-MOLSON
Source : Ville de Longueuil



RUISSEAU MASSÉ À SON INTERSECTION AVEC LE CHEMIN DE LA SAVANE
Source : Ville de Longueuil



CANAL SAINT-BRUNO À L'INTERSECTION DU BOUL. CLAIREVUE ET LA RUE JOHN-MOLSON
Source : Google Earth

MILIEUX HUMIDES

Le territoire se caractérise par la présence de milieux humides, dont quelques-uns se situent à l'intérieur du périmètre d'étude.

Par ailleurs, la Ville de Longueuil a présenté le 23 octobre 2023 son nouveau Plan de protection et de conservation des milieux naturels (PPCMN), un outil de planification visant la protection des milieux naturels et de la biodiversité qu'ils renferment. Les objectifs de ce plan sont :

- Identifier et protéger au moins 1 500 ha supplémentaires de milieux humides, de boisés ou d'autres milieux naturels pour la conservation à perpétuité ;
- Élargir l'accès à la nature pour la population ;
- Améliorer l'appropriation de la nature par la population ;
- Favoriser la connectivité entre les différents milieux naturels.

Concernant ces milieux, la Commission de l'environnement et de l'aménagement de l'agglomération de Longueuil élabore présentement le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de l'agglomération. Ce dernier permettra notamment de confirmer la valeur écologique de certains milieux en plus d'intégrer leur conservation dans la planification de l'aménagement du territoire.

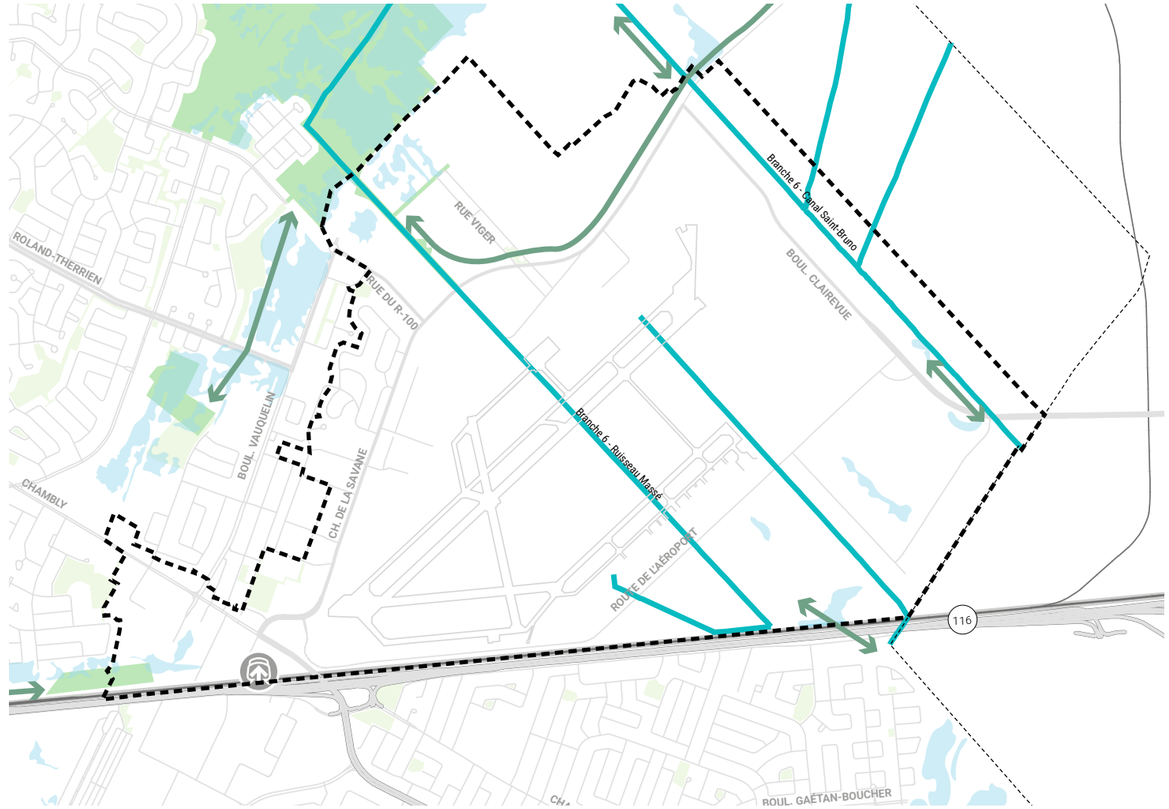
Notons tout de même que, selon les plus récents inventaires réalisés pour le compte de la Ville en 2021, les principaux milieux humides pour le site à l'étude se situent dans le secteur du boul. Julien-Lord, près de la R-116, et dans le secteur du boul. Vauquelin, entre la rue du R-100 et le ruisseau Massé, comme présenté dans la figure ci-contre.



MILIEU HUMIDE LE LONG DE LA VOIE FERRÉE
Source : Ville de Longueuil



MILIEU HUMIDE SUR LE TERRAIN DE L'AGENCE SPATIALE CANADIENNE
Source : Google Earth 2022



CARTE 8.
MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- RUISSEAU
- MILIEUX HUMIDES POTENTIELS (VILLE DE LONGUEUIL)*
- ÉCOSYSTÈME D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE
- CONNECTIVITÉ ÉCOLOGIQUE À AMÉLIORER

* Milieux humides potentiels selon l'inventaire préliminaire réalisé par la Ville de Longueuil en 2021.

HABITAT FAUNIQUE

La Communauté métropolitaine de Montréal a adopté le 28 avril 2022 le Règlement de contrôle intérimaire (RCI) concernant les milieux naturels, lequel identifie des zones destinées à la protection de l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest, également protégée par un décret du gouvernement fédéral en vigueur depuis le 20 novembre 2021. On trouve ces zones au nord du secteur, notamment dans la partie vacante au nord du chemin de la Savane et le long de la R-116.

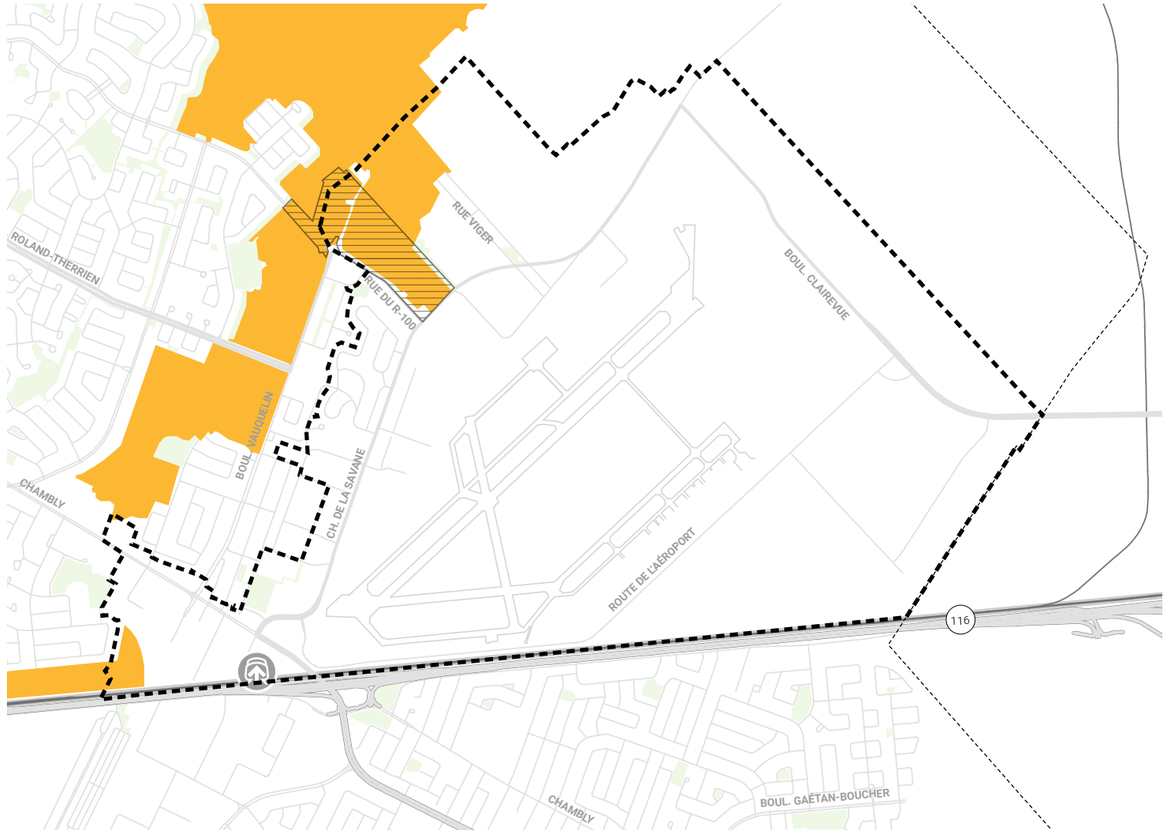
Aujourd'hui, la rainette faux-grillon de l'Ouest n'occupe que 10 % de son aire de répartition historique en Montérégie. Elle est inscrite sur la liste des espèces en péril de la Loi sur les espèces en péril. L'objectif du décret et du RCI est de répondre directement aux menaces engendrées par le développement urbain affectant le rétablissement de la métapopulation sur le territoire de Longueuil. De plus, ils permettent d'assurer une protection immédiate de l'espèce en empêchant d'autres pertes ou dégradations de l'habitat nécessaire à sa survie.



RAINETTE FAUX-GRILLON DE L'OUEST
Source : Michael Graziano. (2007). Musée canadien de la nature



BOISÉ DU TREMBLAY
Source : Ville de Longueuil



CARTE 9.
HABITAT FAUNIQUE

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- HABITAT DE LA RAINETTE FAUX-GRILLON DE L'OUEST (RCI 2022-96)
- ZONE DE PROTECTION EN VERTU DU DÉCRET D'URGENCE FÉDÉRAL VISANT LA PROTECTION DE LA RAINETTE FAUX-GRILLON DE L'OUEST

ESPACES VERTS ET COUVERT VÉGÉTAL

ESPACES VERTS

Les principaux parcs du secteur se trouvent à l'extérieur du site à l'étude. Parmi les plus importants, on trouve le boisé Du Tremblay, qui représente un grand potentiel de mise en valeur pour le territoire. De plus, la Ville de Longueuil le reconnaît comme étant un ensemble à caractère exceptionnel, notamment en raison de la présence de la rainette faux-grillon de l'Ouest, qui est une espèce protégée. On trouve également le parc Fonrouge et le parc des Semis, dans les boisés Fonrouge et Roberval, qui hébergent également des milieux humides d'importance, ainsi que le parc Roméo-Vachon, qui possède divers terrains sportifs. Au sein du secteur, on ne trouve qu'un seul petit parc communautaire, le parc Viger, doté de modules de jeux pour enfants sur le chemin de la Savane.

Sur le site résidentiel de la Défense nationale (intersection Leckie et de la Savane), il y a également un parc. Bien qu'il ne soit pas de propriété municipale, il est accessible au public. On trouve aussi le terrain de sport de l'ÉNA.

COUVERT VÉGÉTAL

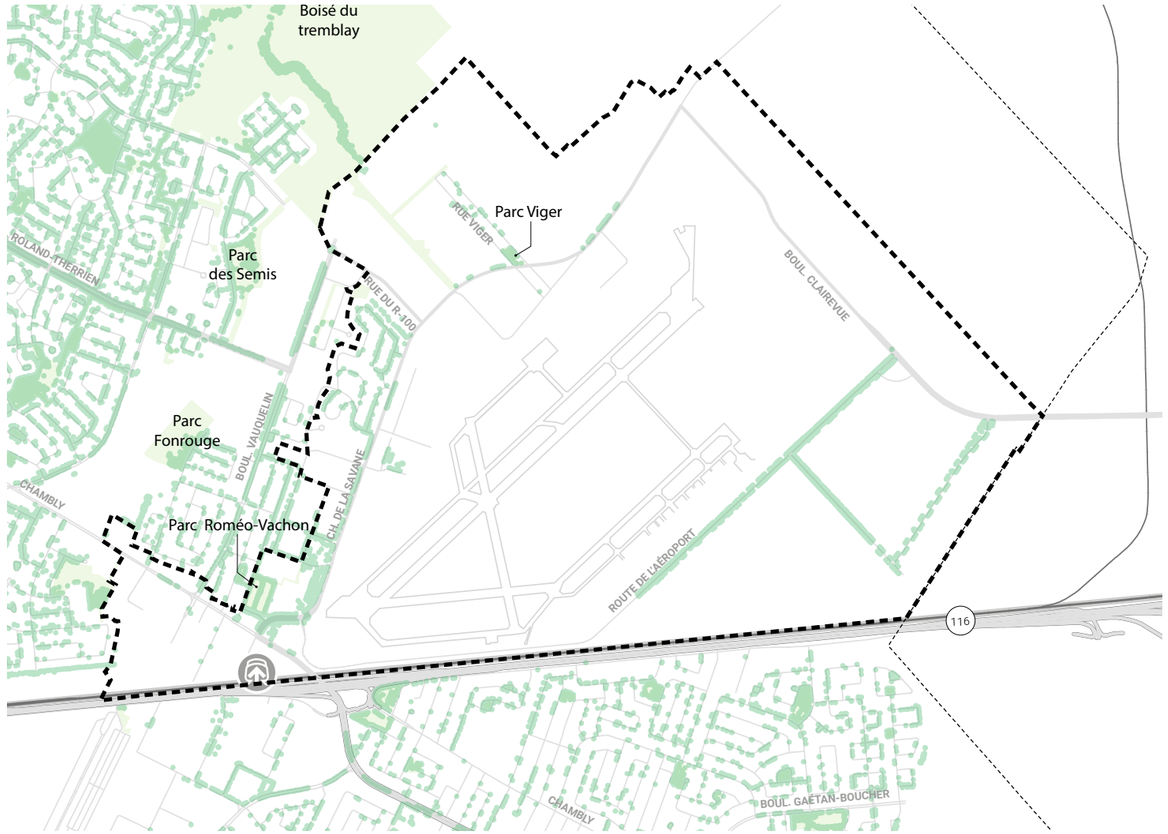
Le site à l'étude est largement minéralisé, notamment en raison de la présence d'infrastructures aéroportuaires, comme les pistes d'atterrissage, mais aussi en raison des autres surfaces bétonnées et imperméabilisées par l'activité humaine (route, stationnement, constructions, etc.). On trouve des espaces végétalisés vers le nord ainsi que le long de la route de l'Aéroport et la rue John-Molson, qui a été récemment réaménagée. Malgré cela, il y a un manque effectif de couvert végétal sur l'ensemble du site à l'étude.



BOISÉ DU TREMBLAY
Source : Gerardo Barrios. (2016). Hydro-Québec



PARC VIGER
Source : Simexco



CARTE 10.
ESPACES VERTS ET COUVERT VÉGÉTAL

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- COUVERT VÉGÉTAL

N
0 500m 1Km

2.8
CADRE BÂTI

FAITS SAILLANTS

Le secteur se caractérise par l'implantation d'usages industriels, institutionnels et commerciaux, malgré qu'il soit entouré de quartiers résidentiels de basse densité.

Bien que la construction de l'aéroport et de ses installations remonte à la première moitié du 20e siècle, l'évolution historique de ce secteur démontre que le développement s'est intensifié dans la zone après les années 1950, période d'apogée des banlieues en Amérique du Nord. Sur le plan patrimonial, on ne trouve que 4 bâtiments d'intérêt au sein de l'aire d'étude.

USAGES DANS LE SECTEUR D'ÉTUDE

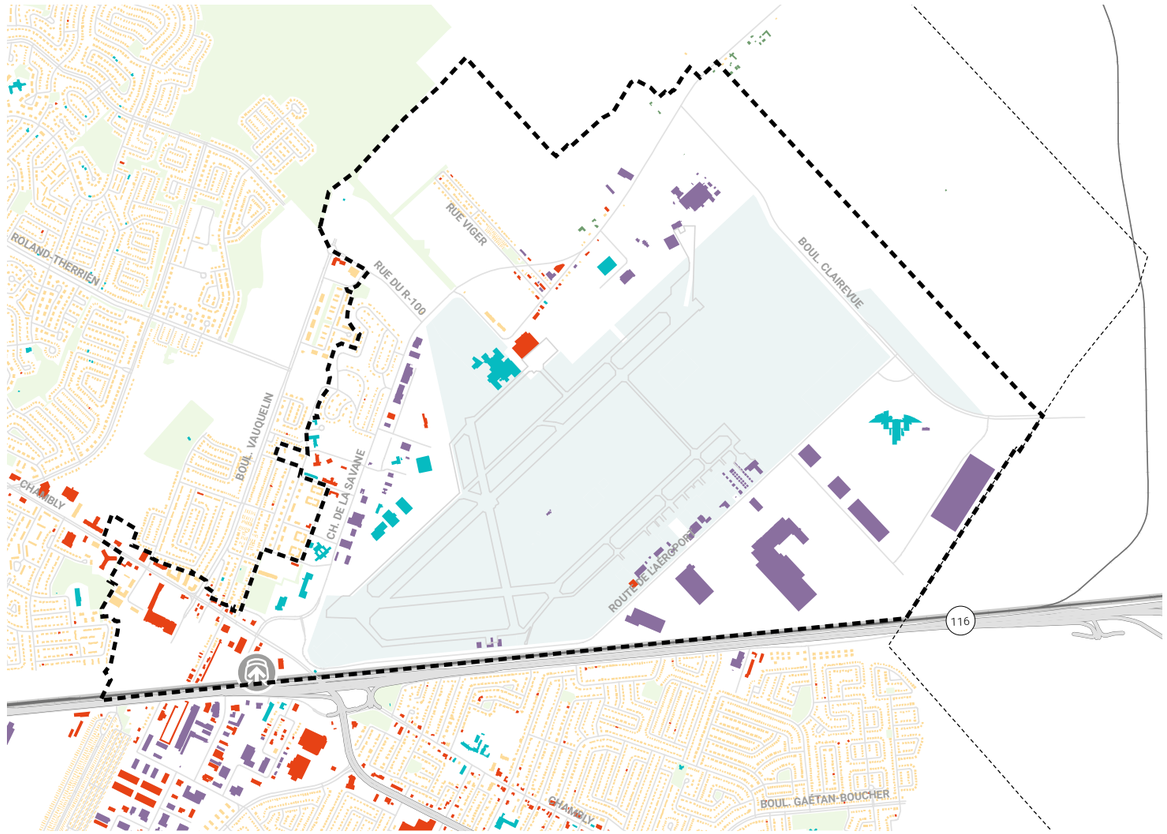
À l'intérieur du périmètre d'étude, on trouve un cadre bâti de très faible densité constitué principalement de bâtiments industriels, institutionnels, commerciaux et résidentiels. Les bâtiments institutionnels comprennent notamment l'hôtel de ville de Longueuil, l'École hôtelière de la Montérégie, l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA), les installations de la Défense nationale et l'Agence spatiale canadienne.

Parmi les entreprises du domaine de l'aérospatiale, on trouve entre autres le Centre technologique en aérospatiale (CTA), Pratt & Whitney Canada, Héroux-Devtek, H55, Varitron, l'Agence spatiale canadienne, Nolinor, HUB FBO, Chrono Aviation, Pascan, CEL Aerospace et Koptair.

Les ensembles industriels incluent notamment les installations d'Amazon, Postes Canada, XNRGY, Moderco, Priya, et la nouvelle usine Molson entre la route de l'aéroport et la route 116. Dans ce même secteur, plusieurs autres projets de développement industriel sont en cours d'approbation ou déjà en construction.

Les ensembles résidentiels sont concentrés le long des rues Viger et Bachand, aménagées en cul-de-sac. Cette trame cause un enjeu de connectivité important pour le secteur au nord du chemin de la Savane, soit les possibilités de raccordement au boulevard Vauquelin ou à la rue du R-100. D'autres bâtiments résidentiels se trouvent dans le triangle formé par le chemin de la Savane et les rues Viger et de l'ÉNA, où on remarque une problématique de cohabitation des usages puisque le secteur accueille aussi un voisinage à vocation industrielle.

Limitrophes à la zone aéroportuaire se trouvent des quartiers résidentiels de basse densité à sa limite sud et ouest. Ces quartiers correspondent au Vieux-Longueuil, à Maricourt et à Laurendeau.



CARTE 11.
USAGES

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- LOTS DE L'AÉROPORT LONGUEUIL–SAINT-HUBERT
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS
- BÂTIMENTS COMMERCIAUX
- BÂTIMENTS INDUSTRIELS
- BÂTIMENTS INSTITUTIONNELS ET PUBLICS
- BÂTIMENTS AGRICOLES

TYPOLOGIE BÂTIE

La typologie des bâtiments présents, bien qu'ils soient peu nombreux, se résume en quatre catégories.



INSTITUTIONNELLE

Bâtiments de faible densité, d'un à trois étages, occupés par une institution gouvernementale, civile ou éducative et regroupant des activités en lien avec l'industrie aérospatiale.



HANGAR AÉROPORTUAIRE

Bâtiments généralement d'un seul étage destinés au stationnement et au stockage d'aéronefs et aux activités qui lui sont liées.



ENSEMBLE INDUSTRIEL

Bâtiments de dimensions variées, souvent à un étage, abritant des activités liées à l'industrie ou à la logistique.



RÉSIDENTIELLE

Dans le secteur d'étude, on trouve des maisons unifamiliales et des maisons mobiles dans la section entre les rues Viger et Bachand. Des habitations multifamiliales de moyenne densité sont également situées à proximité de l'hôtel de ville.

ÉVOLUTION DU CADRE BÂTI DU SECTEUR

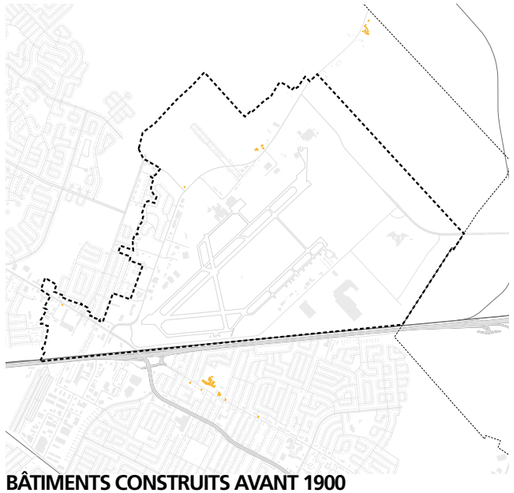
Bien que le développement à Saint-Hubert remonte au 17e siècle, il faut attendre un peu avant le début du 20e siècle pour voir le secteur autour de l'aéroport se développer avec la construction de quelques bâtiments. De ces bâtiments, quatre se situent au sein de l'aire d'étude et sont considérés aujourd'hui comme patrimoine historique à protéger et à mettre en valeur. Le chemin de fer, construit à la fin du 19e siècle, est à l'origine de l'implantation de plusieurs industries sur le territoire de Saint-Hubert et a influencé la caractérisation industrielle du secteur de l'aéroport.

À la suite de la construction de l'aéroport durant les années 1920, la Deuxième Guerre mondiale entraîne une densification au sein de la zone aéroportuaire découlant de la construction de la base militaire aérienne, dont les installations furent fermées en 1968.

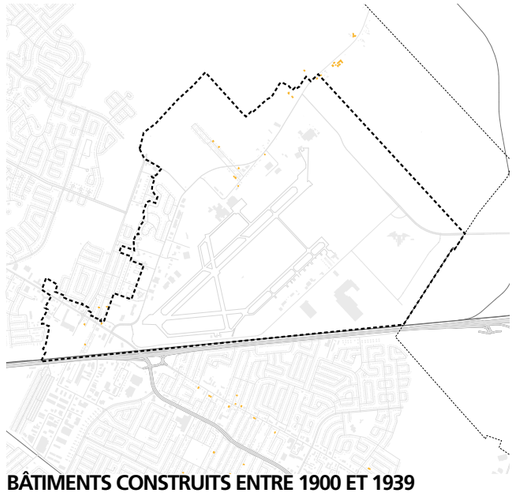
Même si quelques résidences ont vu le jour entre 1940 et 1960 dans le secteur, notamment le long des rues Viger et Bachand et le long du chemin de Chambly au sud, le développement autour de l'aéroport ne s'est intensifié qu'à partir des années 1960. Le secteur dévitalisé situé au sud du chemin de la Savane, formé des rues Viger, Bachand et de l'ÉNA, est confronté aux enjeux de la cohabitation résidentielle et de certains usages lourds, en plus de la présence de bâtiments vétustes.

Avec l'avènement des banlieues, associé à la démocratisation de la voiture, et le développement du réseau routier, des quartiers résidentiels composés de maisons unifamiliales isolées ont été aménagés dans les secteurs limitrophes à l'ouest et au sud de la zone aéroportuaire. Cette seconde moitié du 20e siècle est marquée par l'implantation d'institutions importantes, telles que l'Agence spatiale canadienne et l'École nationale d'aérotechnique, ainsi que l'entreprise Pratt & Whitney.

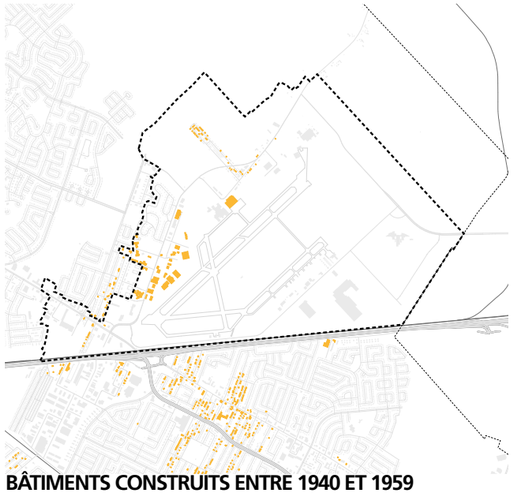
Depuis le début du 21e siècle, la zone aéroportuaire a connu une intensification des usages industriels dans la portion sud-est, avec la construction de bâtiments de grands gabarits, incluant la brasserie Molson-Coors, le centre de tri Amazon et plusieurs industries dans le secteur aérospatial (ex. : CEL Aerospace, Koptair). On note également la construction de plusieurs ensembles résidentiels de moyenne densité dans le secteur du boul. Vauquelin / rue du R-100, de même qu'à proximité de l'hôtel de ville.



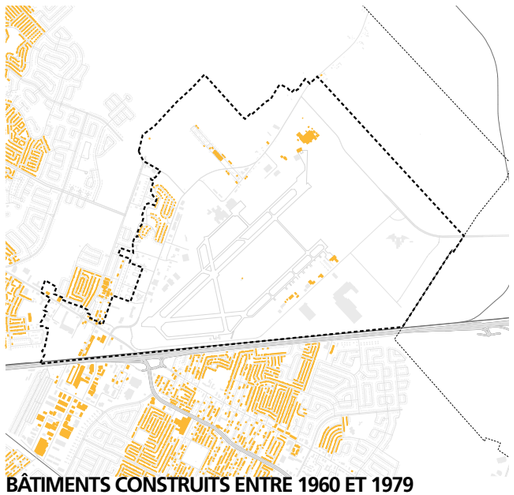
BÂTIMENTS CONSTRUITS AVANT 1900



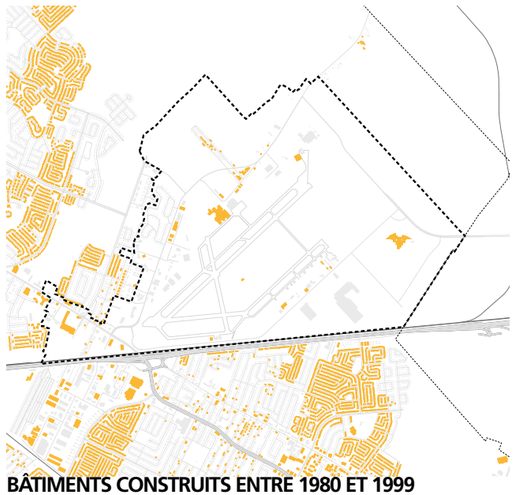
BÂTIMENTS CONSTRUITS ENTRE 1900 ET 1939



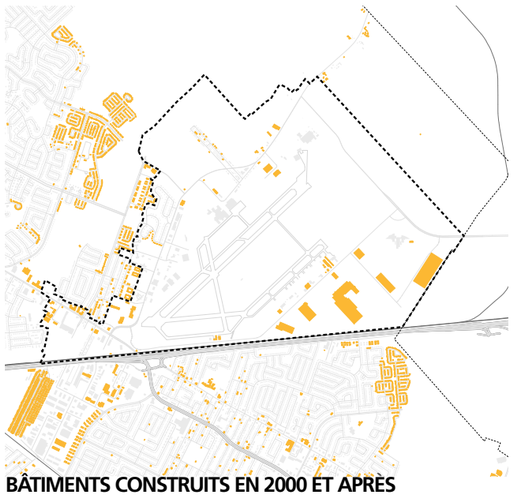
BÂTIMENTS CONSTRUITS ENTRE 1940 ET 1959



BÂTIMENTS CONSTRUITS ENTRE 1960 ET 1979



BÂTIMENTS CONSTRUITS ENTRE 1980 ET 1999



BÂTIMENTS CONSTRUITS EN 2000 ET APRÈS

BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les bâtiments situés au 5550, 6300 et 6850, chemin de la Savane et au 3750, chemin de Chambly ont été identifiés au Plan d'urbanisme comme étant des bâtiments d'intérêt patrimonial. Deux d'entre eux se trouvent d'ailleurs sur le tronçon du chemin de la Savane identifié comme rang champêtre d'intérêt patrimonial. L'intérêt patrimonial de ce rang réside dans son paysage agricole qui est demeuré inchangé au fil des années, notamment par la culture des terres qui est toujours réalisée de manière traditionnelle.

Toutefois, ces bâtiments ne se situent pas à l'intérieur d'un secteur patrimonial, où la Ville de Longueuil a mis en place une réglementation visant à préserver et à mettre en valeur les composantes patrimoniales et la cohérence architecturale. Ils ne bénéficient donc d'aucun statut de protection officiel.

Les quatre maisons qui ont été identifiées comme ayant un intérêt patrimonial ont toutes été construites au 19e siècle.

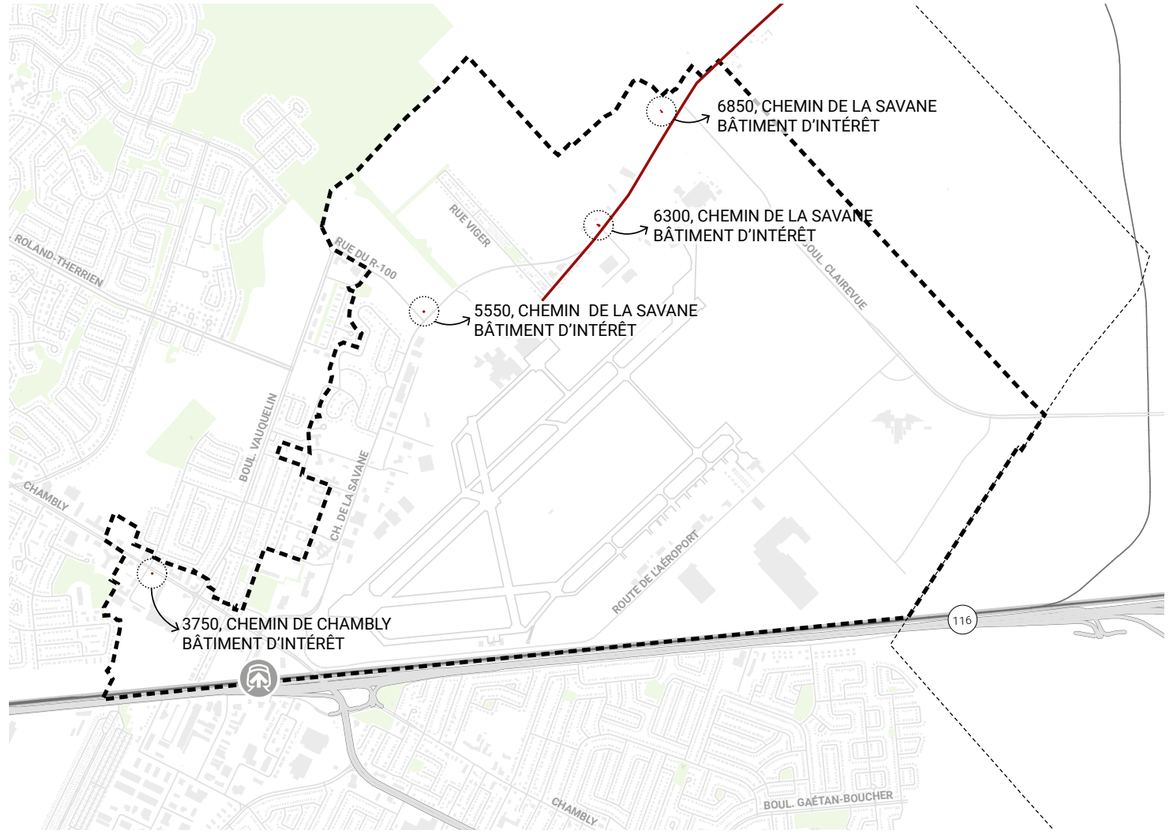
- **1814 :** 5550, chemin de la Savane
- **1854 :** 3570, chemin de Chambly
- **1875 :** 6300, chemin de la Savane
- **1900 :** 6850, chemin de la Savane



5550, CHEMIN DE LA SAVANE
Source : Ville de Longueuil



6300, CHEMIN DE LA SAVANE
Source : Ville de Longueuil



CARTE 12.
BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

2.9 AÉROPORT

FAITS SAILLANTS

L'aéroport Montréal Saint-Hubert (YHU) est une infrastructure importante pour la ville de Longueuil.

Toutefois, les contraintes de bruit et les normes de limitation des hauteurs devront être considérées dans le développement des terrains excédentaires de l'aéroport.

INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE

L'aéroport Montréal Saint-Hubert (YHU) possède un fort potentiel lié à son positionnement stratégique en tant que seul aéroport régional dans la région montréalaise, à seulement 15 minutes du centre-ville. Sa vocation principale actuelle est reliée à la formation des pilotes et autres spécialistes en aéronautique. De même, divers transporteurs offrent des vols régionaux ou nolisés.

L'infrastructure aéroportuaire est composée principalement de deux pistes asphaltées et éclairées pouvant répondre aux besoins de l'aviation générale et des transporteurs commerciaux. Ces pistes ont les caractéristiques suivantes :

- Piste 06G/24D : 2 377,75 x 45,72 m (asphalte)
- Piste 06D/24G : 1 195,43 x 30,48 m (asphalte)

La piste principale 06G/24D possède une longueur adéquate pour accueillir des aéronefs de gros gabarit. Le long de chaque piste, on trouve un réseau de voies de circulation qui assurent le lien avec les différentes installations de l'aéroport. Au centre des pistes, on trouve la tour de contrôle, qui permet d'assurer la fluidité des opérations aériennes.
Elle est opérée par NAV Canada.

La mise en chantier d'une nouvelle aérogare a débuté à l'automne 2023, un investissement de l'ordre de 200 M$ par Porter Airlines. La desserte de ce nouveau terminal sera régionale et nationale.

MODÈLE DE GOUVERNANCE ET ACTEURS

La gestion de l'aéroport incombe à Développement Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (YHU), un organisme à but non lucratif responsable de son exploitation et de son développement. L'organisation est dirigée par un conseil d'administration, lequel est soutenu par une équipe administrative et opérationnelle.

L'aéroport regroupe plusieurs entreprises issues de différents secteurs, surtout celui de l'aviation et de l'aéronautique, qui sont locataires à YHU. Sans s'y limiter, on retrouve notamment :

- Plusieurs transporteurs :
  - Pascan Aviation
  - Max Aviation
  - Chrono Aviation
  - Airmedic (service d'assistance médicale et de transport aéroporté sécuritaire)
  - Panorama Aviation
  - Nolinor Aviation
- NAV Canada, responsable du contrôle sécuritaire du trafic aérien civil dans l'espace aérien canadien
- Des écoles de pilotage :
  - Collège Air Richelieu
  - Académie de pilotage Cargair
  - CPAQ.AERO
  - Collège de pilotage Saint Hubert



ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE (ÉNA)
Source : Ville de Longueuil



AVION D'AIRMEDIC
Source : Ville de Longueuil

CORRIDORS DE BRUIT

L'identification des contraintes et de la compatibilité acoustique est primordiale pour la communauté et la planification du développement des terrains adjacents à l'aéroport. Les prévisions d'exposition au bruit se basent sur la méthode NEF (Noise Exposure Forecast) qui utilise la métrique du niveau sonore équivalent sur 24 heures.

Transports Canada recommande de limiter les usages sensibles, tels que le résidentiel, à des zones en dessous d'un niveau NEF 30. Ces dispositions ont été intégrées à cet effet dans les règlements d'urbanisme en vigueur.

Il est à noter que la fermeture définitive de certaines pistes et l'augmentation anticipée du nombre de vols à la suite de l'ouverture de la nouvelle aérogare justifieraient une mise à jour des courbes de bruit.

Le premier mandat de l'Office de participation publique de Longueuil (OPPL), mis sur pied en 2022 à l'initiative de la mairesse Catherine Fournier, a été de mener cette consultation. L'objectif de la consultation était de permettre à toutes les parties de s'exprimer sur le développement futur de l'aéroport.

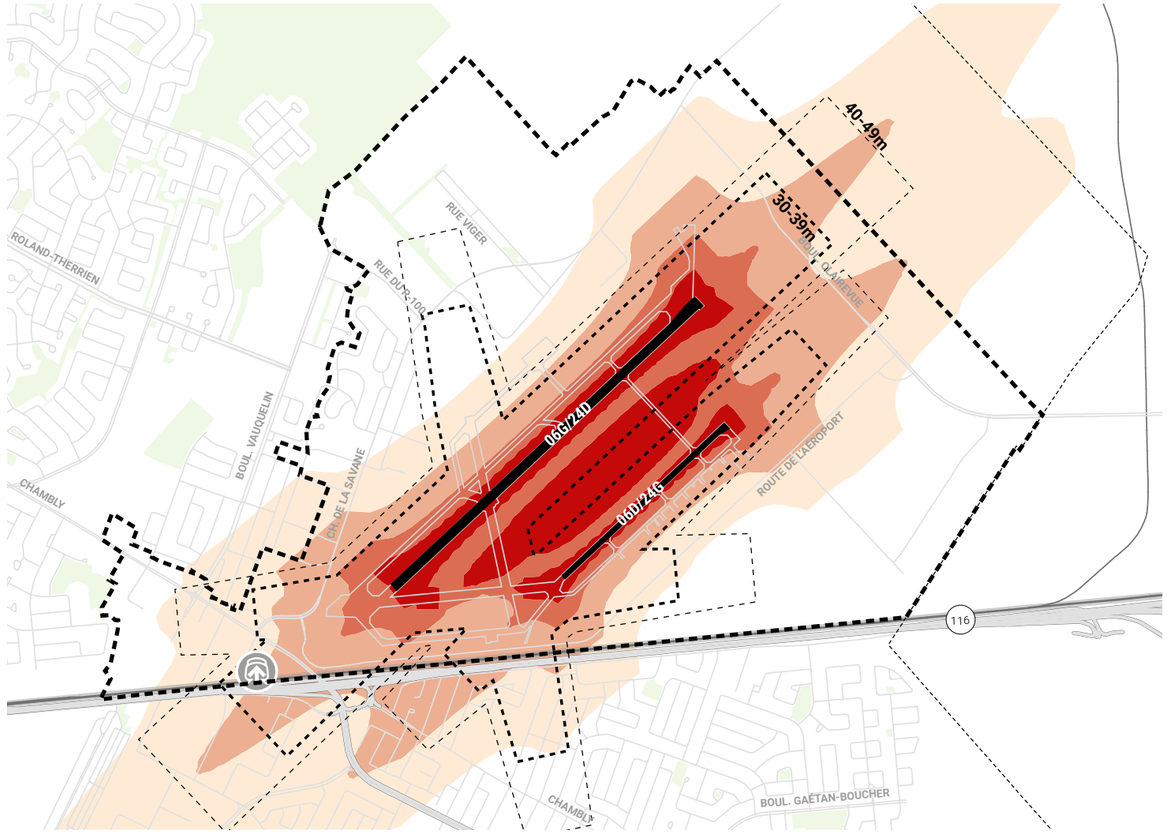
L'OPPL a publié son rapport sur le développement de l'aéroport Montréal Saint-Hubert à l'automne 2022. En tout, 9 066 personnes ont participé à la consultation publique. Plusieurs enjeux ont été soulevés, dont les principaux ont été le niveau de bruit et les implications environnementales liées au développement de l'aéroport.

Parmi les recommandations, il a été suggéré que YHU collabore avec la Direction de la santé publique pour réaliser des études sur le niveau de bruit, en plus de documenter en temps réel les sources et le niveau de bruit auxquels les riverains sont exposés.

CONTRAINTES PAR RAPPORT AUX LIMITES DE HAUTEUR

Le développement de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil nécessite de prendre en considération la présence de l'aéroport Montréal-Saint-Hubert, les servitudes et les hauteurs maximales de construction permises déterminées en fonction des cônes d'approche.

À l'instar des courbes de bruit, la fermeture définitive de certaines pistes de l'aéroport représente une opportunité de réduire les contraintes de limitations de hauteur dans les secteurs visés par ces changements. Des démarches auprès de Transports Canada ont été entamées en 2023 aux niveaux politique et administratif afin de lever les cônes d'approche liés aux pistes fermées, permettant ainsi de libérer des terrains pour le développement.



CARTE 13.
RÉGLEMENTATION AUTOUR DE L'AÉROPORT

N
0 500m 1Km

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- 25 Pbp
- 30 Pbp
- 35 Pbp
- 40 Pbp
- Limites de hauteur

2.10
INFRASTRUCTURE

FAITS SAILLANTS

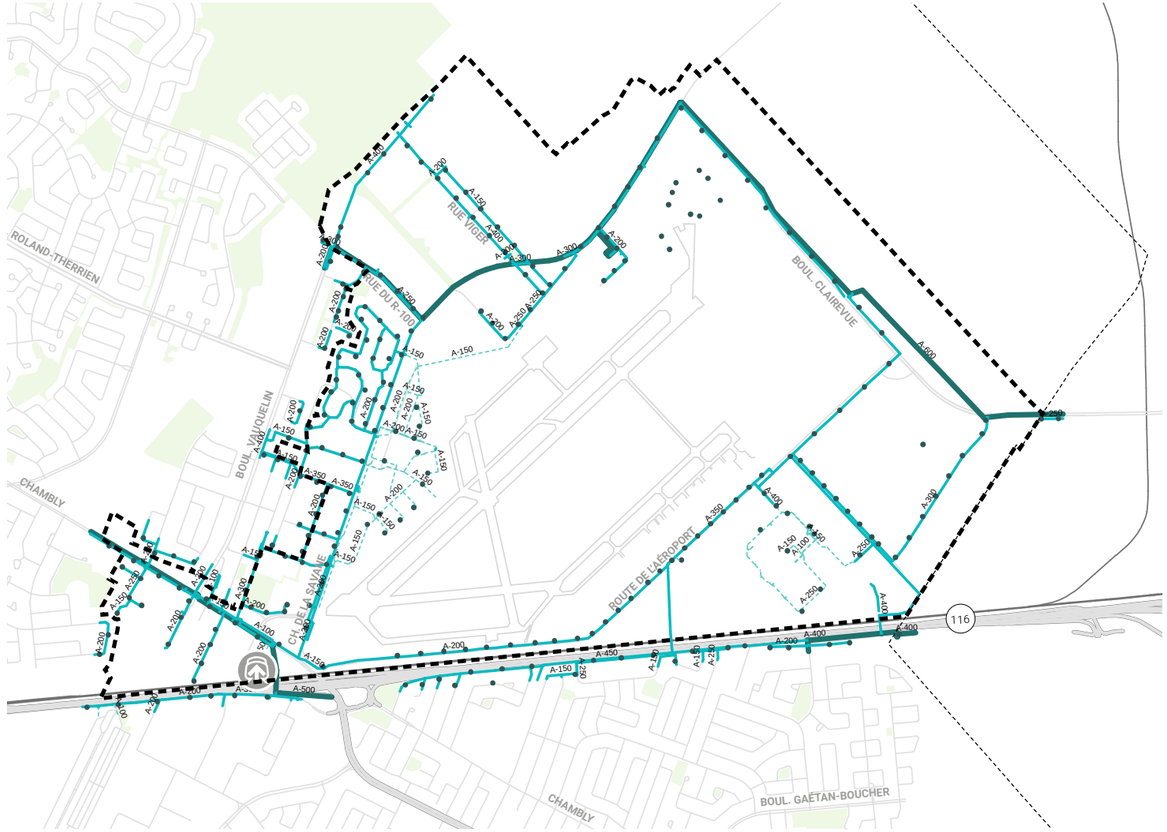
Le réseau d'infrastructures du secteur présente plusieurs enjeux importants à considérer dans le cadre du le Plan directeur de la zone d'innovation en aérospatiale de Longueuil. Les réseaux de desserte de services publics se trouvent en grande partie le long des axes principaux, dont la route 116, le chemin de Chambly, le chemin de la Savane, le boulevard Vauquelin et la route de l'Aéroport.

Cependant, certains tronçons du chemin de la Savane, de la rue Viger, de la rue de l'ÉNA et de la rue Eugène-Héroux nécessitent des prolongements d'infrastructures.

AQUEDUC

Le réseau d'aqueduc ceinture le site. Il n'y a pas de conduite d'eau potable locale disponible sur le chemin de la Savane, entre la rue Bachand et la rue du R-100. En effet, la conduite déjà présente est de compétence d'agglomération et les raccordements de services sont interdits en vertu du règlement CA-2021-359.

Des prolongements du réseau d'aqueduc sont nécessaires pour desservir les terrains ayant front sur le chemin de la Savane, entre les rues du R-100 et Viger, mais aussi ceux situés rue de l'ÉNA, entre le chemin de la Savane et la résidence pour étudiants.



CARTE 14.
INFRASTRUCTURES - AQUEDUC

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES

RÉSEAU D'AQUEDUC

- COMPÉTENCE D'AGGLOMÉRATION
- COMPÉTENCE LOCALE
- PRIVÉ
- BORNE D'INCENDIE

RÉSEAU SANITAIRE

Le réseau sanitaire ceinture le site d'étude. Il se draine majoritairement vers le poste de pompage SP4, dont la capacité résiduelle reste à valider, de même que vers les postes intermédiaires SP7 et SP742.

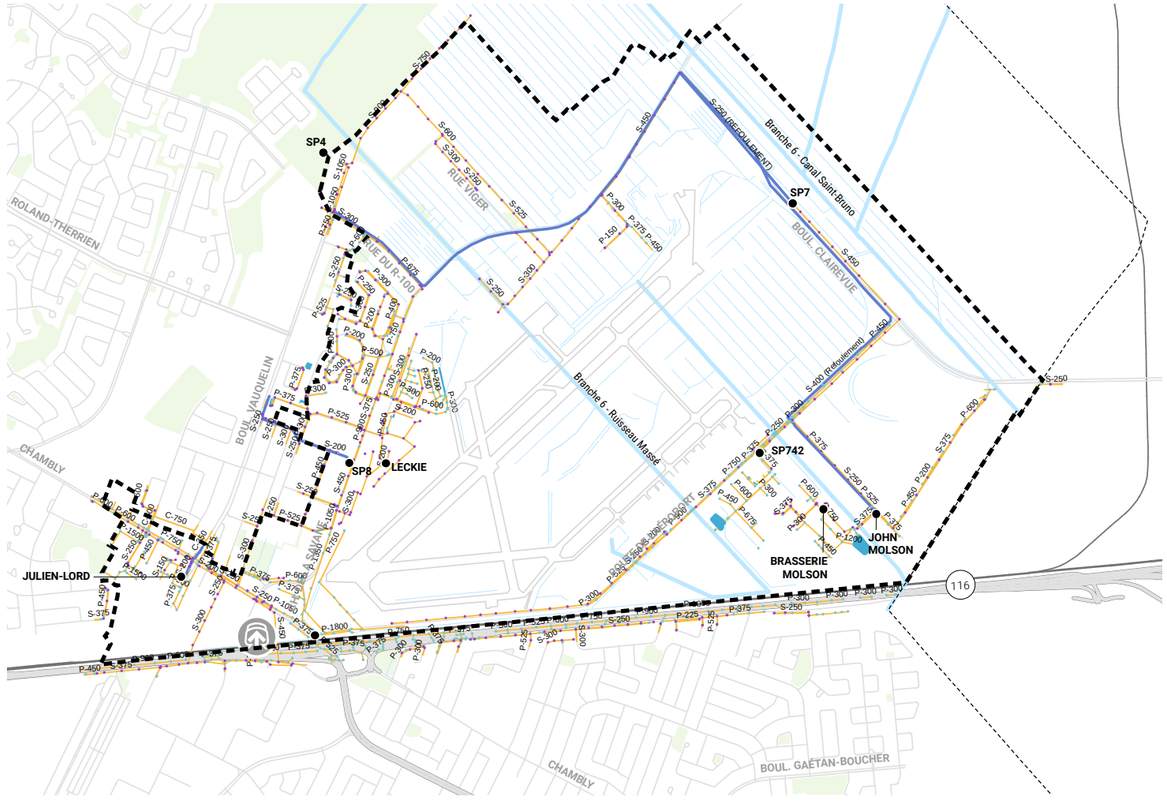
De nouvelles conduites sanitaires sont requises afin de raccorder les terrains faisant front au chemin de la Savane, entre les rues du R-100 et Viger, certains terrains de la rue de l'ÉNA ainsi que de la rue Viger.

RÉSEAU PLUVIAL

L'un des enjeux majeurs concerne le réseau pluvial. En effet, toute la zone se draine vers la branche 6 du ruisseau Massé et la branche 1A du canal Saint-Bruno. Compte tenu de la nature plate du terrain et du fait que la branche 6 soit peu profonde, la gestion des eaux de ruissellement présente certains enjeux, notamment en période de dégel au printemps.

Selon le règlement municipal CO-2021-1141 :

- Le taux de rejet est de 7L/s/ha pour ce secteur ;
- Des ouvrages de rétention de récurrence 1/100 ans sont requis ;
- Puisque le rejet se fait dans un cours d'eau, il sera nécessaire de prévoir des ouvrages de traitement qualitatif à 80 % des matières en suspension pour les emprises publiques et privées.



CARTE 15.
INFRASTRUCTURES - ÉGOUT ET PLUVIAL

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- AUTOROUTES
- AUTRE RÉSEAU ROUTIER
- VOIES FERRÉES
- CONDUITE GRAVITAIRE
- CONDUITE SOUS-PRESSION
- STATION DE POMPAGE SANITAIRE
- REGARD SANITAIRE
- REGARD PLUVIAL
- RUISSEAU
- FOSSÉ
- BASSIN DE RÉTENTION

2.11
SYNTHÈSE

POTENTIELS

PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION

- Le secteur d'étude est identifié dans les documents de planification en tant qu'aire TOD, devant respecter le seuil de densité minimale requise dans le PMAD.
- La planification particulière de la gare de train Exo Longueuil–Saint-Hubert encourage le développement d'un milieu mixte qui se structure en faveur de la mobilité durable.

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

- La zone aéroportuaire et l'arrondissement de Saint-Hubert ont connu une forte croissance de la population durant les cinq dernières années.
- La plus grande augmentation enregistrée pour le type de ménages concerne les ménages familiaux monoparentaux et les personnes vivant seules, ce qui engendre un potentiel pour les unités résidentielles de taille modeste dans des milieux denses et supportant une mixité d'usage.

MOBILITÉ

- Secteur très bien desservi par le réseau routier de par sa localisation à l'intersection de la route 116 et de l'autoroute 30 et son encadrement par des artères principales, notamment le chemin de Chambly, le chemin de la Savane et le boulevard Clairevue.
- Présence d'une gare et de lignes d'autobus pouvant desservir certaines entreprises et potentiel d'optimisation du transport collectif pour favoriser la mobilité durable dans la zone aéroportuaire (diminution de la dépendance automobile).
- Présence d'un réseau cyclable le long du chemin de la Savane et de la route de l'Aéroport.

ENVIRONNEMENT

- Présence d'un milieu avec un grand potentiel écologique sur la partie au nord du chemin de la Savane qui peut être conçu dans la continuité du boisé Du Tremblay.
- Création d'espaces de conservation autour des cours d'eau, notamment la branche 6 du ruisseau Massé, dans une optique de création d'espaces verts dans ce secteur.
- Occasion de créer un corridor faunique pour accroître la connectivité écologique entre le boisé Du Tremblay et les terrains à potentiel écologique de la zone aéroportuaire.
- La présence de milieux humides, de cours d'eau et d'espèces menacées (rainette faux-grillon) offre une occasion unique de les prendre en considération lors de l'aménagement et du développement de la zone aéroportuaire.

CADRE BÂTI

- Le site abrite des institutions aéroportuaires de grande importance. Leur présence est bénéfique pour la mise en valeur de l'industrie aérospatiale et la mise en place d'un secteur de recherche et de développement.
- Arrivée de Molson et d'autres grands joueurs stimulant la demande de redéveloppement de terrains.
- La présence de terrains vacants augmente le potentiel de développement du secteur aéroportuaire.
- Présence d'un pôle civique et d'un marché public à proximité.

AÉROPORT

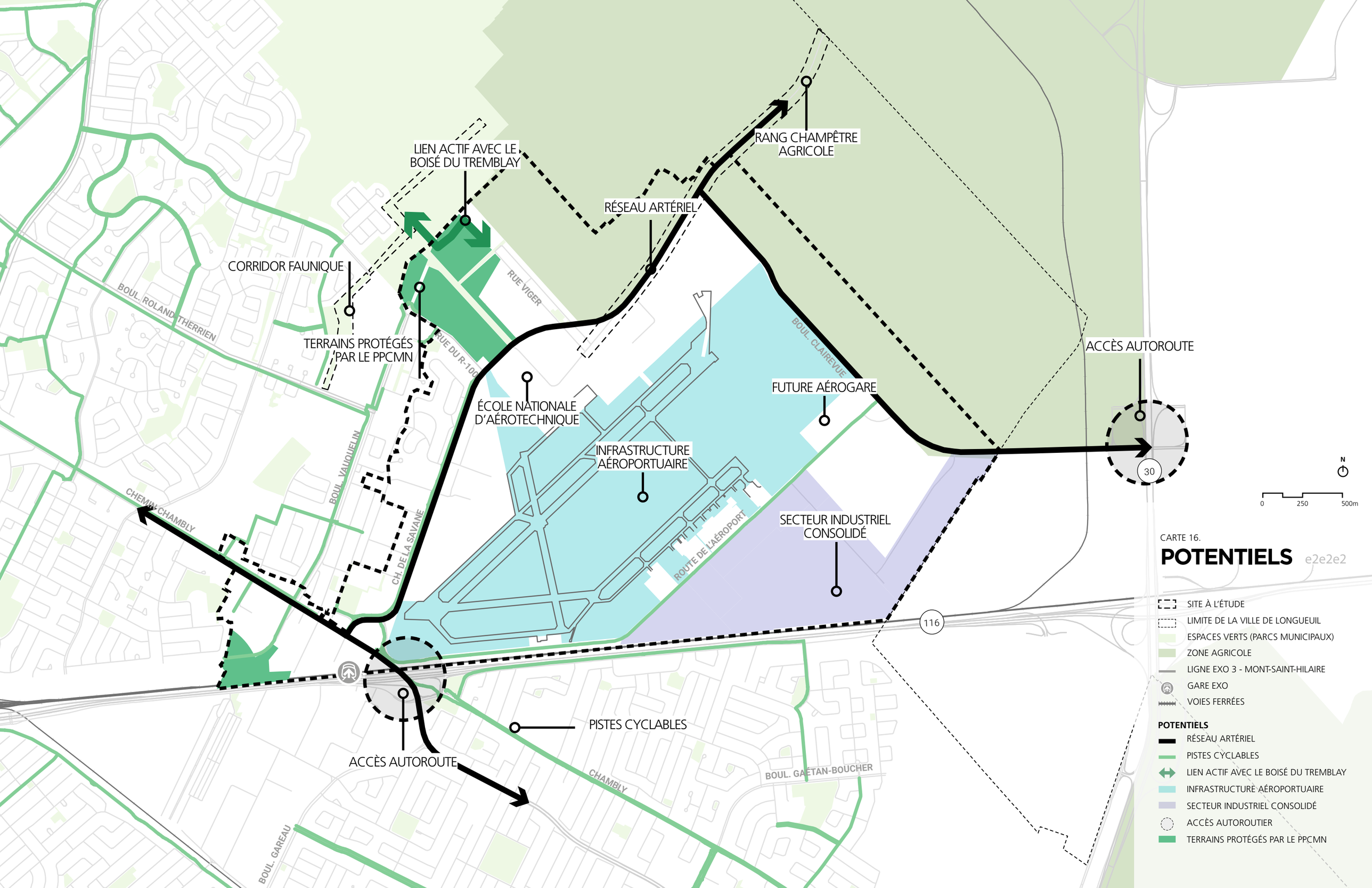
- La présence de l'infrastructure aéroportuaire représente un grand potentiel et pourrait servir d'outil pour la création d'une zone de recherche et de développement en aérospatiale.
- La présence d'un aéroport représente un vecteur d'attractivité pour les entreprises avec un potentiel d'optimisation.
- Arrivée prochaine d'une nouvelle aérogare.

INFRASTRUCTURES

- La présence d'une infrastructure d'aqueduc et d'égout sanitaire qui contourne le secteur d'étude peut être étendue pour desservir les nouveaux terrains à développer.

PATRIMOINE

- Présence de bâtiments d'intérêt patrimonial dans le secteur.
- Patrimoine paysager au long du chemin de la Savane et du boulevard Clairevue. Nommément, le chemin de la Savane est identifié comme chemin champêtre un peu après la rue du R-100.



CARTE 16.

POTENTIELS

e2e2e2

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- ZONE AGRICOLE
- LIGNE EXO 3 - MONT-SAINT-HILAIRE
- GARE EXO
- VOIES FERRÉES

POTENTIELS

- RÉSEAU ARTÉRIEL
- PISTES CYCLABLES
- LIEN ACTIF AVEC LE BOISÉ DU TREMBLAY
- INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE
- SECTEUR INDUSTRIEL CONSOLIDÉ
- ACCÈS AUTOROUTIER
- TERRAINS PROTÉGÉS PAR LE PPCMN

- CONTRAINTES

PLANIFICATION ET RÉGLEMENTATION

› La rareté des espaces destinés au développement industriel nécessite l'optimisation des terrains industriels existants et leur densification pour offrir une capacité supplémentaire d'emploi.

› La mise en valeur de l'aéroport doit être une ligne directrice pour l'aménagement et le développement de la zone aéroportuaire.

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

› L'arrondissement de Saint-Hubert et la zone aéroportuaire, plus précisément, ont connu une grande croissance de la population menant à l'augmentation de la demande pour les produits résidentiels dans ce secteur, plus particulièrement les logements abordables.

› La plus grande augmentation est enregistrée pour la population âgée de 65 ans et plus, ce qui nécessite d'intégrer des aménagements et des usages intergénérationnels.

MOBILITÉ

› Faible perméabilité :
- du réseau routier existant, particulièrement entre le boulevard Vauquelin et le chemin de la Savane ;
- des liens piétonniers et cyclables (insécurité, espace indéfini et limité pour les piétons) entre la gare et les quartiers de l'autre côté du chemin de Chambly.

› Étroitesse et géométrie déficiente (intersections à angle) de certaines rues et discontinuité des infrastructures de mobilité active.

› Problématique de congestion routière.

› Enjeux de desserte (fréquence, lien continu, desserte au sein de la zone et vers les autres destinations) de l'offre de transport collectif.

ENVIRONNEMENT

› Les îlots de chaleur associés aux grands stationnements et autres surfaces minéralisées devront être considérés dans les aménagements futurs.

CADRE BÂTI

› La composante résidentielle est peu présente dans le secteur et sa création est conditionnée par la disponibilité de terrains pouvant accueillir les usages résidentiels en raison de la présence de l'aéroport Montréal Saint-Hubert.

› On trouve plusieurs bâtiments industriels dans le secteur sur des terrains de grandes dimensions. L'introduction d'une nouvelle typologie industrielle peut aider à optimiser l'espace voué à l'industrie et la création d'emplois.

AÉROPORT

› Le développement urbain autour de l'aéroport est contraint par la présence des limites de hauteur des construction dues aux cônes d'approche.

› Les nuisances sonores engendrées par les aéronefs limitent le développement des terrains pour des usages sensibles, notamment le résidentiel.

INFRASTRUCTURES

› L'absence d'une infrastructure municipale (aqueduc et égout sanitaire) sur des segments de rues aux alentours des intersections du chemin de la Savane et des rues Viger, du R-100 et de l'ÉNA.

› Les eaux pluviales sont drainées vers la branche 6 du ruisseau Massé. Compte tenu du faible relief du terrain et de la profondeur restreinte du cours d'eau, la gestion des eaux de ruissellement devra être améliorée.

› La capacité du réseau sanitaire devra être analysée en fonction des opportunités de développement.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

› Les préoccupations environnementales, y compris le bruit, sont une préoccupation majeure pour la communauté locale. Il est attendu que des mesures pour minimiser les répercussions du bruit sur les résidents soient entreprises, incluant la réalisation d'études sur le bruit.

› Les futurs usages sensibles, tels que le résidentiel, devront être pensés et implantés selon les résultats des études de bruit afin de minimiser l'impact de la proximité de l'aéroport sur les futurs résidents.

DÉVELOPPEMENT LIMITÉ

COURBE NEF 30

RÉSEAU VÉHICULAIRE DISCONTINU

40-49m

30-39m

DISCONTINUITÉ DU RÉSEAU ACTIF

ÉCHANGEUR À CAPACITÉ LIMITÉE

LIMITES DE HAUTEUR

BOUL. ROLAND-THERRIEN

RUE VIGER

RUE DU R-10

BOUL. VAUQUELIN

CHAMBLY

CH. DE LA SAVANE

ROUTE DE L'AÉROPORT

BOUL. CLAIREVUE

BOUL. GAÉTAN-BOUCHER

BOUL. GAREAU

30

116

N

0 250 500m

CARTE 17.

CONTRAINTES

- SITE À L'ÉTUDE
- LIMITE DE LA VILLE DE LONGUEUIL
- ESPACES VERTS (PARCS MUNICIPAUX)
- ZONE AGRICOLE
- LIGNE EXO 3 - MONT-SAINT-HILAIRE
- VOIES FERRÉES

CONTRAINTES

- DÉVELOPPEMENT LIMITÉ
- COURBE NEF 30 (BRUIT)
- LIMITES DE HAUTEUR
- ÉCHANGEUR À CAPACITÉ LIMITÉE
- RÉSEAU VÉHICULAIRE DISCONTINU
- DISCONTINUITÉ DU RÉSEAU ACTIF
- SECTEUR DÉSTRUCTURÉ ET DÉVITALISÉ