



Communauté métropolitaine
de Montréal

**Avis de la Communauté
Relocalisation de l'aéroport de Mascouche**

**Transmis à la Corporation de l'aéroport de Mascouche
et au ministre des Transports du Canada**

Avril 2016

ÉTAT DE LA SITUATION

Au printemps 2014, la Ville de Mascouche annonçait sa volonté de relocaliser les activités de son aéroport actuellement situé à l'intersection des autoroutes 25 et 640. Cette relocalisation permettrait à la Ville de récupérer les terrains pour procéder à leur redéveloppement de façon à en faire un pôle multifonctionnel.

Récemment, un projet de relocalisation a été évoqué sur des terrains situés à la fois sur les territoires des villes de Mascouche et de Terrebonne. Localisés en zone agricole protégée, ces terrains sont en grande partie couverts par des aires boisées situées à l'intérieur des bois et des corridors forestiers métropolitains identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

La construction du nouvel aérodrome nécessite une autorisation du gouvernement fédéral.

Le 4 mars 2016, le ministre des Transports du Canada a émis un arrêté interdisant l'aménagement d'un nouvel aérodrome dans les villes de Mascouche et de Terrebonne, estimant que celui-ci n'était pas dans l'intérêt public, à moins que les trois conditions suivantes ne soient respectées :

- a) La tenue d'une consultation respectant l'annexe de l'arrêté dont :
 - La transmission d'un avis aux parties « intéressées » définies par l'arrêté (le ministre, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, l'autorité responsable d'une aire de conservation fédérale concernée, les villes de Mascouche et de Terrebonne, l'exploitant d'un aérodrome situé à proximité, le propriétaire de tout terrain adjacent);
 - L'installation d'une pancarte sur le site comprenant les informations pertinentes à la consultation dont la période pendant laquelle les parties intéressées peuvent présenter leurs observations ou objections, laquelle doit être d'au moins 45 jours;
 - Dans les 30 jours suivant la fin de la période de consultation, la transmission au ministre d'un rapport sommaire comprenant notamment la liste des parties intéressées qui ont été avisées ainsi qu'un résumé des observations et des objections reçues, des mesures prévues pour en tenir compte et des objections qui n'ont pas été prises en compte.
 - Ce rapport doit être mis à la disposition des parties intéressées;
- b) Le dépôt au ministre des renseignements exigés pour évaluer les objections dont il n'a pas été tenu compte dans le rapport sommaire de consultation;
- c) L'avis du ministre en quoi l'aménagement de l'aérodrome projeté peut débiter.

L'avis ayant été donné aux personnes intéressées et la pancarte installée sur le site, la période de consultation est actuellement en cours et se termine le 27 avril 2016. Par conséquent, la transmission du rapport de consultation au ministre doit se faire au plus tard le 27 mai et à partir de cette date, le ministre pourrait émettre une décision.

Table des matières

1	DESCRIPTION DU PROJET	4
2	ANALYSE DU SECTEUR VISÉ	5
2.1	Orientation 1 : Des milieux de vie durables	5
2.1.1	Critères visant la localisation et l'aménagement des aires TOD	5
2.1.2	Critère visant la protection et l'augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine	10
2.2	Orientation 2 : Des équipements de transport performants et structurants	10
2.2.1	Critères visant l'identification d'un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation et la hausse de la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe d'ici 2021	10
2.2.2	Critères visant l'optimisation et le parachèvement du réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.....	11
2.3	Orientation 3 : Un environnement protégé et mis en valeur	11
2.3.1	Critère visant l'identification des aires protégées, des bois et des corridors forestiers	11
2.3.2	Critère visant l'identification et la caractérisation des milieux humides	12
3	CONCLUSION	14

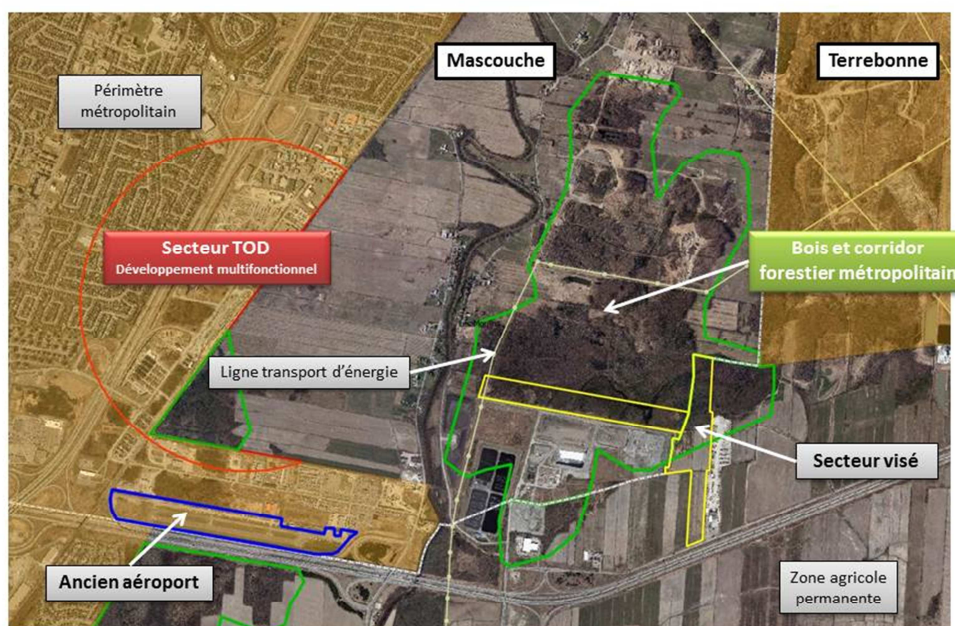
1 DESCRIPTION DU PROJET

Situé un peu plus à l'est de l'aéroport actuel, le projet vise à relocaliser les activités de l'aéroport de Mascouche sur des terrains situés à la fois sur les territoires des villes de Mascouche et de Terrebonne.

Localisés en zone agricole protégée, ces terrains se divisent en deux parties soit l'axe est-ouest et l'axe nord-sud et se situent dans le voisinage d'un développement multifonctionnel (Aire TOD).

L'axe est-ouest et la partie nord de l'axe nord-sud sont majoritairement couvert par des aires boisées situées à l'intérieur des bois et des corridors forestiers métropolitains identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Quelques milieux humides sont présents. Quant à la portion sud de l'axe nord-sud, des terres sont cultivées.

Secteur visé par le nouvel aéroport de Mascouche



MRC concernée	Les Moulins
Villes concernées	Mascouche et Terrebonne
Superficie totale déboisée sur le territoire de la Communauté	20,68 hectares
Aires boisées touchées à l'intérieur d'un bois et corridor forestier métropolitain	20,68 hectares
Perte de milieux humides	6,94 hectares
Perte de terres en culture	7,85 hectares

2 ANALYSE DU SECTEUR VISÉ

Le secteur visé se situe sur des terrains localisés au nord de l'autoroute 640 et du chemin des Quarante-Arpents, près de l'entreprise Saramac à Terrebonne.

Le secteur est analysé en fonction des orientations, des objectifs et des critères définis au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

2.1 Orientation 1 : Des milieux de vie durables

Afin de répondre à l'orientation 1 : Des milieux de vie durables, plusieurs critères sont définis au PMAD et l'aménagement du nouvel aéroport iront à l'encontre de certains d'entre eux.

2.1.1 Critères visant la localisation et l'aménagement des aires TOD

(Critères 1.1.1, 1.1.2 et 1.1.3)

Le PMAD a notamment pour objectif d'assurer un meilleur arrimage entre le développement immobilier et l'offre en transport collectif dans un souci de développement durable du Grand Montréal. Pour ce faire, le PMAD identifie des aires TOD (transit-oriented development) où doivent être dirigée une partie de la croissance.

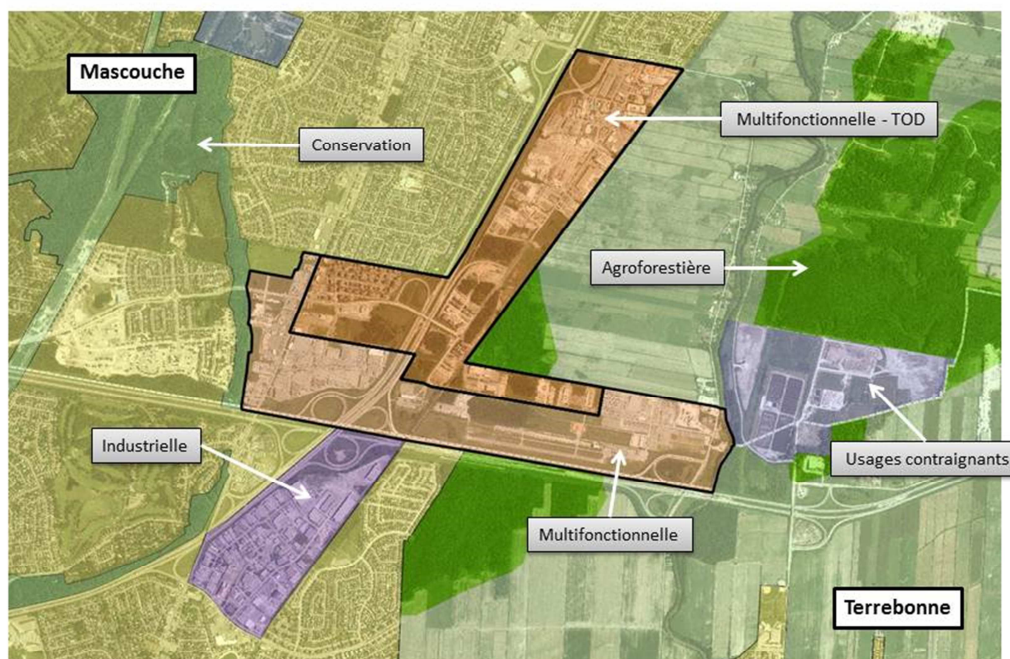
En fonction du PMAD, les aires TOD doivent faire l'objet d'une démarche de planification détaillée aménagement/transport qui doit notamment viser à :

- moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès au transport collectif de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant les particularités du milieu;
- favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu).

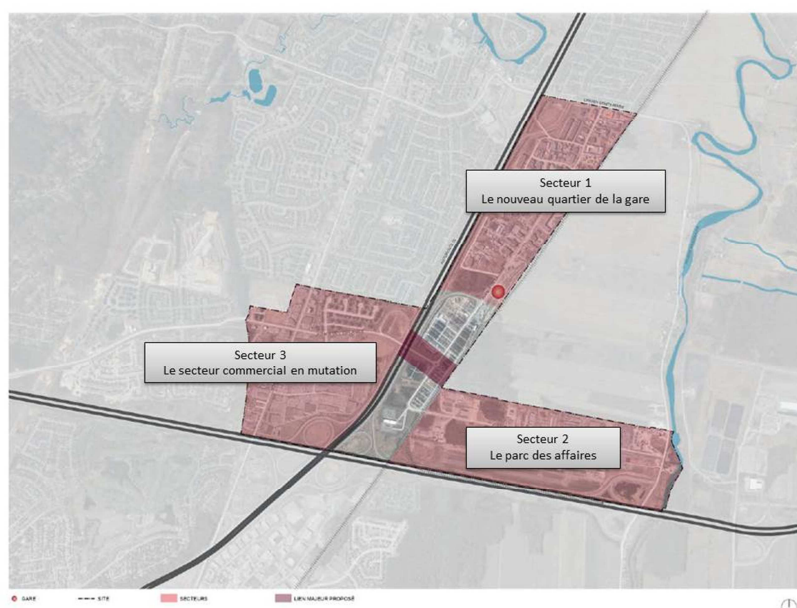
Or, le secteur visé par cette relocalisation se situe dans le voisinage d'une gare de train de banlieue où se planifie actuellement un développement multifonctionnel de type TOD. Par conséquent, des contraintes de bruit et de hauteur pourraient nuire à ce développement. À terme, près de 2 000 nouveaux logements pourraient être construits dans cette aire TOD.

Conformément au PMAD, le schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins attribue pour le TOD de Mascouche, deux aires d'affectation du territoire soient « *Multifonctionnelle-TOD* » et « *Multifonctionnelle* ». La MRC demande à la Ville de Mascouche que ces secteurs respectent une densité minimale de 60 log./ha et fassent l'objet d'une planification détaillée.

Affectations du territoire à proximité

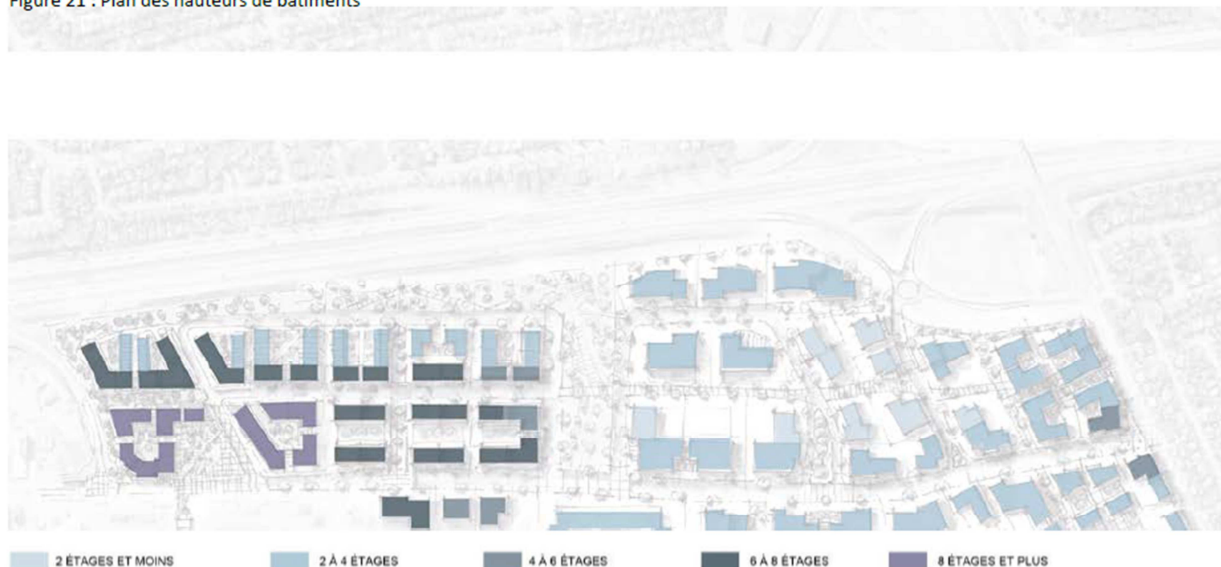


En avril 2015, la Ville de Mascouche a d'ailleurs adopté un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le quartier de la gare et prévoit le réaménagement de 3 secteurs clés : le nouveau Quartier de la Gare, le Parc d'affaires et le secteur Commercial.



Le nouveau Quartier de la gare offre un grand potentiel de redéveloppement. La Ville prévoit à long terme la construction d'habitations de moyenne à haute densité, l'implantation de liens piétons et l'aménagement d'une place publique centrale. Le seuil minimal de densité est fixé à 60 log/ha, sauf pour les premiers 500 mètres de la gare où elle est chiffrée à 100 log/ha. Les hauteurs prévues sont inscrites au plan suivant :

Figure 21 : Plan des hauteurs de bâtiments



La fermeture de l'aéroport de Mascouche représente également une opportunité de redéveloppement des terrains dans le secteur sud du Parc des Affaires. La Ville souhaite y voir implanter de nouveaux bâtiments à vocation multifonctionnel d'affaires, sièges d'entreprises et bureaux/concessionnaires automobiles. Le PPU prévoit également un usage mixte : résidentiel/commercial/bureaux où la densité serait du 60 log/ha.

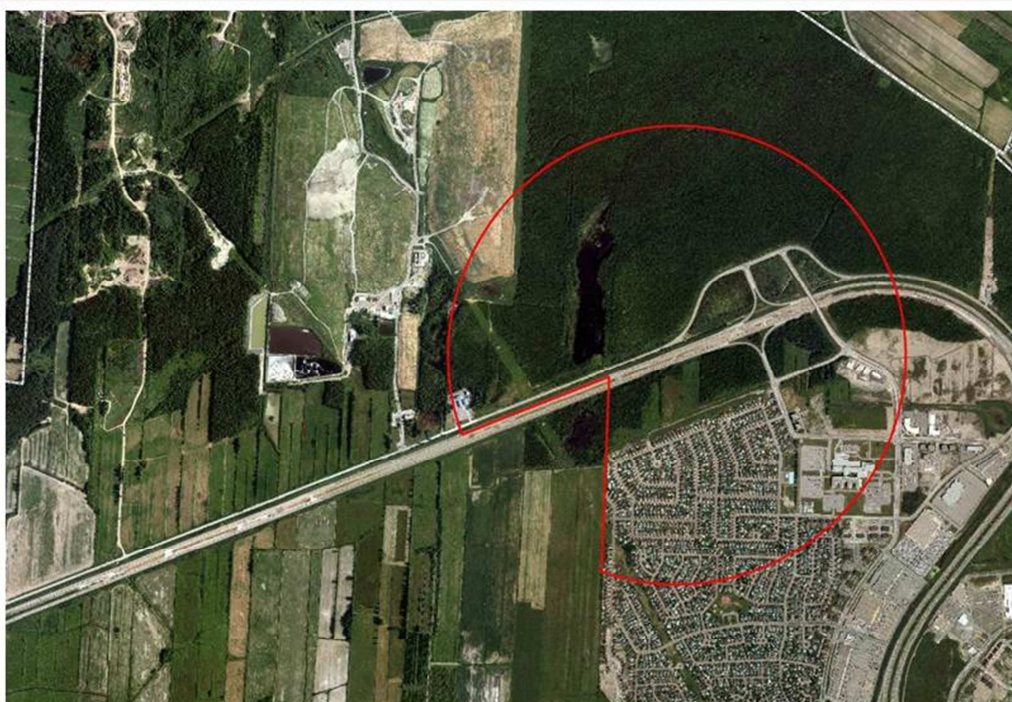
Figure 41 : Principaux usages



La conception de ce projet novateur bénéficie actuellement d'une aide financière de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Une deuxième aire TOD, située plus à l'est sur le territoire de la ville de Terrebonne, est également identifiée au PMAD. Dans les prochaines années, celle-ci pourrait accueillir plus de 2 200 nouveaux logements.

TOD - Terrebonne



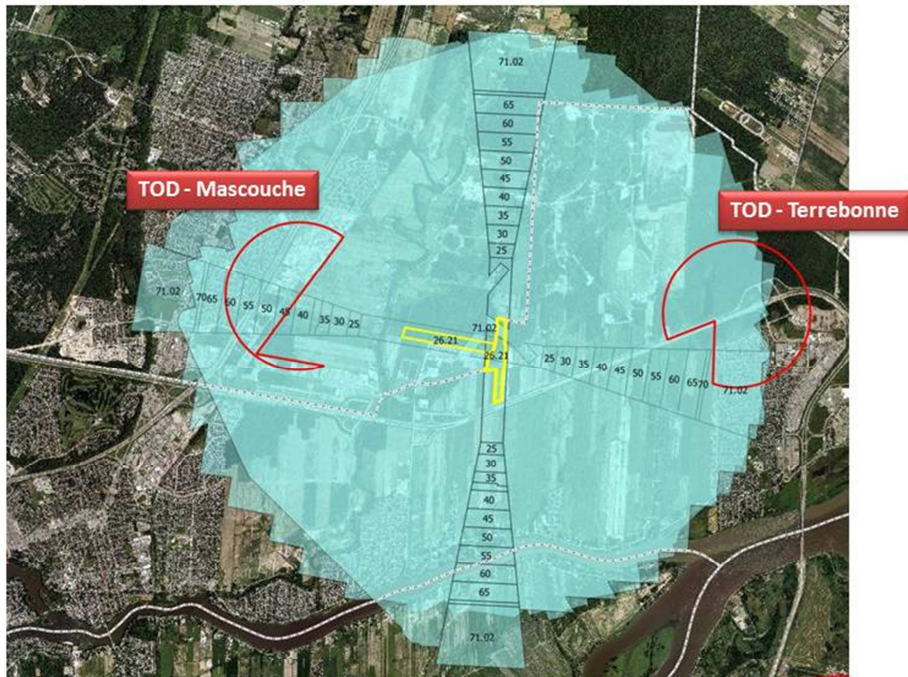
Or la relocalisation du projet d'aéroport sur le site visé pourrait nuire à ces développements par des contraintes de bruit et de hauteur.

Aucune information n'est disponible pour déterminer si la hauteur maximale des bâtiments aux environs du nouvel aéroport deviendrait un enjeu (un frein) à l'atteinte des seuils de densité. Il en est également ainsi des nuisances acoustiques.

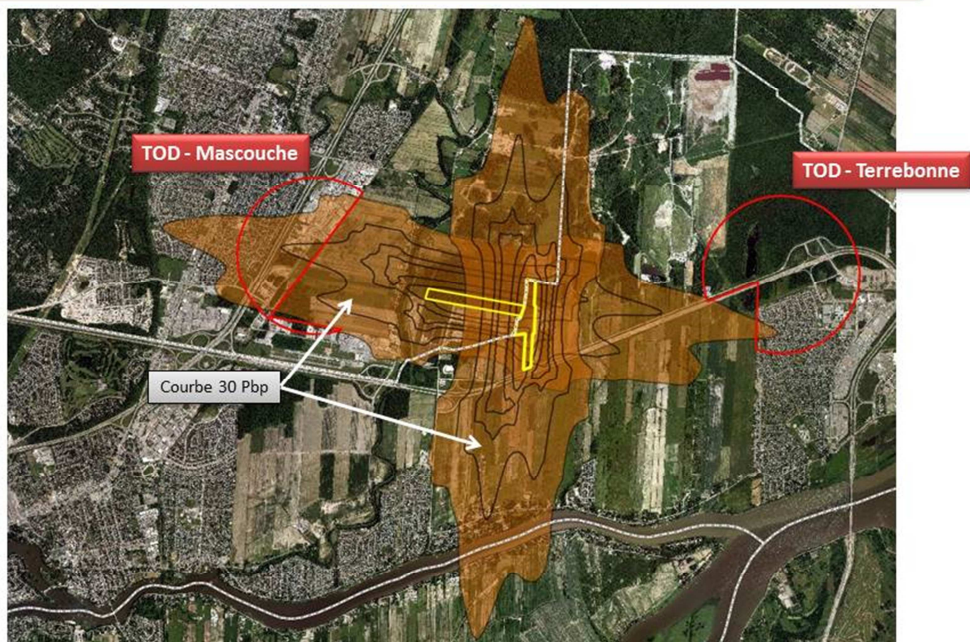
Si nous utilisons les informations connues entourant un autre aéroport situé sur le territoire du Grand Montréal, à savoir celui de Saint-Hubert, et les transposons à ce projet de relocalisation, il est néanmoins possible d'imaginer qu'il y aurait potentiellement des impacts négatifs.

En ce qui a trait aux contraintes de bruit, notons que Transport Canada considère que les secteurs caractérisés par des projections de bruit perçu (PBP) supérieures à 30 sont moins compatibles avec une occupation résidentielle.

Hauteurs d'approche en transposant les données disponibles de l'aéroport St-Hubert



Courbes de bruit en transposant les données disponibles de l'aéroport St-Hubert



2.1.2 Critère visant la protection et l'augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine

(Critères 1.3.1)

Près de 7,85 hectares des terres en culture seront perdues par l'implantation du nouvel aéroport. Ces sols offrent un bon potentiel puisqu'ils sont de classe 3.

Or, considérant l'importance de la mise en valeur de l'agriculture et de l'agroalimentaire sur le territoire métropolitain, la Communauté favorise plutôt, dans son PMAD, une augmentation de 6 % de la superficie globale des terres en culture, d'ici 2031, à l'échelle métropolitaine.

2.2 Orientation 2 : Des équipements de transport performants et structurants

L'aérodrome actuel de Mascouche est un aéroport certifié par Transport Canada compte tenu des enjeux présents de sécurité aérienne et de nuisances. L'aéroport fait l'objet de procédures particulières publiées dans le «Supplément de vol Canada».

2.2.1 Critères visant l'identification d'un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation et la hausse de la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe d'ici 2021

(Critères 2.1.1 et 2.2.1)

Le PMAD identifie un réseau de transport en commun structurant qui sert de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent au niveau de la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement.

Le futur aéroport de Mascouche est, tout comme l'aéroport actuel, situé à proximité de la ligne de train de banlieue Mascouche-Montréal (Train de l'Est). Cette ligne de train de banlieue est située directement dans l'axe de la piste principale (nord-sud) de l'aéroport projeté. La ligne de train de banlieue Mascouche-Montréal est identifiée au PMAD à la carte 15 – Réseau de transport en commun structurant.

Or, l'information actuellement disponible ne permet pas de déterminer si les modalités d'exploitation de l'aéroport auront un impact sur l'exploitation (fréquence des trains, horaire des trains, sécurité de l'exploitation, etc.) actuelle ou future de la ligne de train de banlieue citée.

2.2.2 Critères visant l'optimisation et le parachèvement du réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.

(Critères 2.3.1 et 2.3.4)

Le futur aéroport de Mascouche est, tout comme l'aéroport actuel, situé à proximité de l'autoroute 640. Cette autoroute est située directement dans l'axe de la piste principale (nord-sud) de l'aéroport projeté. L'autoroute 640 est identifiée au PMAD à la carte 18 – Réseau routier métropolitain.

L'information disponible ne permet pas de déterminer si les modalités d'exploitation de l'aéroport auront un impact sur l'exploitation actuelle ou future de cette autoroute, notamment en matière de sécurité des déplacements routiers.

En outre, les activités de l'aéroport actuel de Mascouche, bien que générant un chiffre d'affaires total de 10M\$ et une masse salariale de 2,6M\$ (en 2010), constituent des activités relativement isolées par rapport à l'ensemble des activités de transport et de logistique sur le territoire de la région de Montréal.

En effet, l'aéroport ne comporte aucune activités régulières tarifées de transport de personnes ni de marchandises, et ne s'inscrit pas dans une dynamique de transport intermodale ou multimodale à l'échelle tant régionale que métropolitaine¹. Il n'existe donc pas de synergie significative entre cet aéroport et les grands équipements et infrastructures stratégiques de transport identifiées au PMAD.

2.3 Orientation 3 : Un environnement protégé et mis en valeur

Dans son PMAD, la Communauté s'est donné des objectifs de protection et de mise en valeur des milieux naturels et des paysages d'intérêt métropolitain.

2.3.1 Critère visant l'identification des aires protégées, des bois et des corridors forestiers

(Critère 3.1.1)

Le PMAD identifie des bois et corridors forestiers métropolitains à protéger et demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal de régir les usages et l'abattage d'arbres dans une perspective de protection de ces milieux naturels.

Le projet est situé dans un bois et corridor forestier et entraîne près de 20,68 ha de déboisement. Le principal peuplement en milieu terrestre est une érablière à sucre à feuillus tolérants (âge JIN, jeune inéquien, moins de 80 ans).

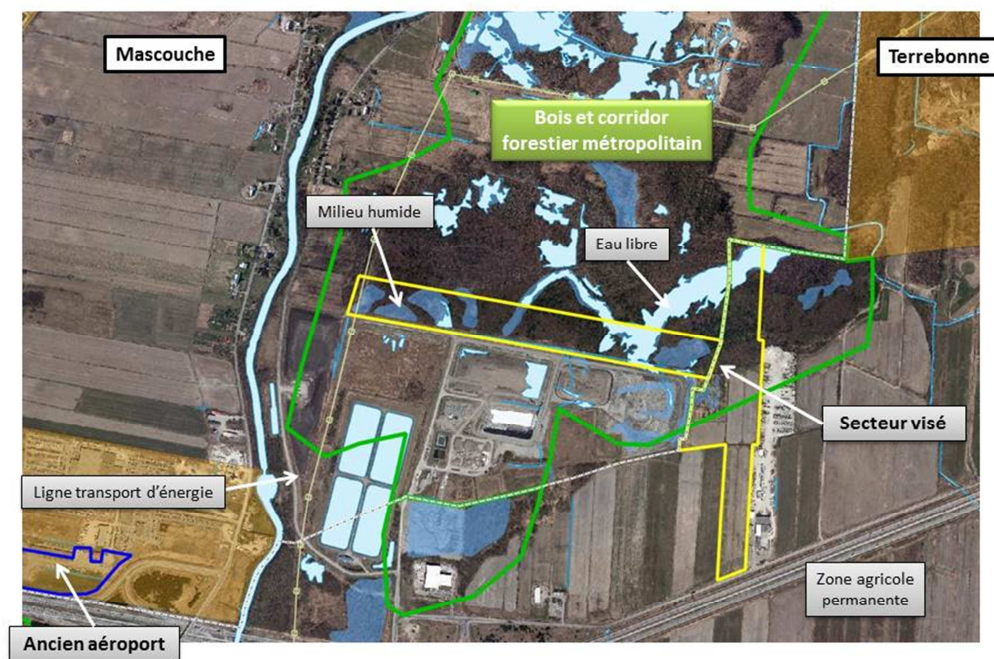
¹ L'aéroport accueillait, en 2010, 145 appareils monomoteurs et bimoteurs, et se compose essentiellement d'une quinzaine d'unités de hangars-condo et d'une douzaine de hangars en T privés. Les entreprises associées aux installations aéroportuaires (directement sur le site ou à proximité) sont quatre école de pilotages (avions et hélicoptères, une entreprise d'épandage, et deux entreprises de réparation d'aéronef, une entreprise de finition d'intérieur d'avions, un spécialiste dans les communications radio, un spécialiste en équipement avionique (radios-instrumentations), un spécialiste en photographie aérienne et un restaurant.



Six milieux humides sont présents dans les limites du projet. Il s'agit de deux marais (eau libre) et quatre marécages. Les marécages sont composés des peuplements forestiers tels qu'érablières rouges (âge 30 ans) et feuillus intolérants à peupliers (âge 30). Les milieux humides sont en majorité reliés par des cours d'eau. Les cours d'eau dans la partie ouest du projet sont des tributaires de la rivière Mascouche. Les cours d'eau ailleurs sur le projet sont des tributaires du ruisseau Saint-Charles (à l'est du projet) qui se déverse dans la rivière des Mille-Îles. Ce type de cours d'eau constitue des aires d'alevinage pour de nombreuses espèces de poissons.

L'alose savoureuse, le méné d'herbe, deux espèces fauniques désignées vulnérables ont été répertorié dans la rivière des Mille-Îles dans le secteur de l'embouchure du ruisseau Saint-Charles. Le méné d'herbe (*Notropis bifrenatus* Cope, 1867) est un poisson de petite taille appartenant à la famille des Cyprinidés. Il est connu pour exploiter les petits cours d'eau en zone agricole tels que présents sur le site du projet.

Secteur visé par le nouvel aéroport de Mascouche



3 CONCLUSION

En vertu du PMAD, ce projet de relocalisation irait directement à l'encontre des critères 1.3.1 visant l'augmentation de la superficie des terres cultivées, 3.1.3 visant la protection des bois et corridors forestiers métropolitains et 3.1.4 visant la conservation des milieux humides.

Rappelons que le projet de relocalisation de l'aéroport de Mascouche occasionnera le déboisement de 20 ha dans les bois et corridors forestiers métropolitains, la perte de près de 8 ha de terres cultivées et la perte d'une superficie approximative de 7 ha de milieux humides.

Par ailleurs, bien qu'actuellement nous ne possédions pas toute l'information nécessaire, ce projet de relocalisation pourrait apporter des contraintes de bruit et de hauteur qui nuiraient au développement des aires TOD situées à proximité dont principalement celle localisée sur le territoire de Mascouche. Dans les prochaines années, ces aires TOD pourraient recevoir plus de 4 000 nouveaux logements. Ce projet de relocalisation apparaît donc non conforme aux critères 1.1.2 et 1.1.3 du PMAD.

Enfin, l'information disponible ne permet pas de déterminer si les modalités d'exploitation de l'aéroport auront un impact en matière de sécurité des déplacements routiers sur les routes situées à proximité et sur l'exploitation (fréquence des trains, horaire des trains, sécurité de l'exploitation, etc.) actuelle ou future de la ligne de train de banlieue.