

SECTEUR CENTRAL
DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE



MARS 2007



**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
DU SECTEUR CENTRAL DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE**

VERSION FINALE

Mars 2007



P006828

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
2. CONTEXTE DE PLANIFICATION.....	4
2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU	4
2.1.1 Localisation et positionnement stratégique	4
2.1.2 Désignation du site comme secteur central	5
2.1.3 Secteurs de planification	7
2.2 COMPOSANTES STRUCTURANTES	9
2.2.1 Parcs, espaces verts et milieux naturels	10
2.2.2 Infrastructures aéroportuares	14
2.2.3 Réseaux de transport.....	17
2.2.4 Infrastructures et équipements municipaux	20
2.2.5 Régime des propriétés.....	22
3. VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	25
3.1 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	25
3.1.1 Secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil	25
3.1.2 Secteur 1 : Secteur de revitalisation.....	27
3.1.3 Secteur 2 : Secteur de développement – Milieux de vie.....	31
3.1.4 Secteur 3 : Secteur de redéveloppement	34
3.1.5 Secteur 4 : Secteur aéroportuaire.....	38
3.1.6 Secteur 5 : Secteur de développement – Campus industriel	42
3.1.7 Secteur 6 : Zone agricole.....	44
3.2 CONCEPT ET BALISES D'AMÉNAGEMENT.....	46
3.2.1 Concept d'aménagement	46
3.2.2 Principes et balises d'aménagement	50
3.2.2.1 Secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil	50
3.2.2.2 Secteur 1 : Secteur de revitalisation.....	51
3.2.2.3 Secteur 2 : Secteur de développement – Milieux de vie.....	55
3.2.2.4 Secteur 3 : Secteur de redéveloppement	58
3.2.2.5 Secteur 4 : Secteur aéroportuaire.....	60
3.2.2.6 Secteur 5 : Secteur de développement – Campus industriel	62
3.2.2.7 Secteur 6 : Secteur agricole	65

4.	CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL.....	67
4.1	AFFECTATIONS ET DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL.....	67
4.1.1	Affectation « Résidentielle de faible densité »	68
4.1.2	Affectation « Résidentielle de moyenne densité »	69
4.1.3	Affectation « Résidentielle de forte densité »	70
4.1.4	Affectation « Mixte 1 »	71
4.1.5	Affectation « Mixte 2 »	72
4.1.6	Affectation « Commerciale et de services de quartier »	73
4.1.7	Affectation « Commerciale et de services »	74
4.1.8	Affectation « Pôle civique »	75
4.1.9	Affectation « Institutionnelle »	76
4.1.10	Affectation « Bureau et industrie de prestige »	77
4.1.11	Affectation « Industrielle légère »	78
4.1.12	Affectation « Activité industrielle ou aéroportuaire »	79
4.1.13	Affectation « Transport collectif structurant »	80
4.1.14	Affectation « Récréative »	81
4.1.15	Affectation « Milieu naturel d'intérêt »	82
4.1.16	Affectation « Agricole »	83
4.2	RÈGLES PARTICULIÈRES D'AMÉNAGEMENT	86
4.2.1	Interprétation générale	86
4.2.2	Interprétation des aires d'affectation, des fonctions autorisées et du tracé des voies de circulation	86
4.2.3	Études, attestations et autorisations requises.....	87
4.2.4	Modifications à la réglementation d'urbanisme	88
4.2.4.1	Zonage	88
4.2.4.2	Lotissement.....	88
4.2.4.3	Permis et certificats	88
4.2.4.4	Plans d'implantation et d'intégration architecturale.....	89
4.2.4.5	Plans d'aménagement agricole intégré.....	89
5.	MISE EN OEUVRE	91
5.1	PLAN D'ACTION	91
5.2	PROGRAMMES SPÉCIFIQUES DE MISE EN OEUVRE.....	104
5.2.1	Programme d'acquisition.....	104
5.2.2	Projets d'intervention de transport	104
5.2.3	Projets d'intervention en équipements et infrastructures municipaux.....	108
5.3	PHASES DE DÉVELOPPEMENT	111

ANNEXE

Annexe 1 :

Références architecturales.....	114
Survol des principes de développement et d'aménagement durable de collectivités viables.....	115

LISTE DES PLANS

Plan 1 - Localisation stratégique du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil.....	6
Plan 2 - Territoire à l'étude et secteurs de planification	8
Plan 3 - Parcs, espaces verts et milieux naturels	13
Plan 4 - Infrastructures aéroportuaires	16
Plan 5 - Réseaux de transport.....	19
Plan 6 - Équipements et infrastructures municipaux.....	21
Plan 7 - Régime des propriétés.....	23
Plan 8 - Concept et balises d'aménagement	49
Plan 9 - Affectations du sol	85
Plan 10 - Projets d'intervention en équipements et infrastructures municipaux	110
Plan 11 - Phases de développement	112
Planche 12 - Références architecturales	114
Planche 13 - Survol des principes de développement et d'aménagement durable de collectivités viables.....	115

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Potentiels et contraintes du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil.....	9
Tableau 2 - Affectation « Résidentielle de faible densité » (HA1)	68
Tableau 3 - Affectation « Résidentielle de moyenne densité » (HA2)	69
Tableau 4 - Affectation « Résidentielle de forte densité » (HA3)	70
Tableau 5 - Affectation « Mixte 1 » (MX1).....	71
Tableau 6 - Affectation « Mixte 2 » (MX2).....	72
Tableau 7 - Affectation « Commerciale et de services de quartier » (CSQ).....	73
Tableau 8 - Affectation « Commerciale et de services » (COM)	74
Tableau 9 - Affectation « Pôle civique » (CIV).....	75
Tableau 10 - Affectation « Institutionnelle » (INS)	76
Tableau 11 - Affectation « Bureau et industrie de prestige » (BIP).....	77
Tableau 12 - Affectation « Industrielle légère » (IND)	78
Tableau 13 - Affectation « Activité industrielle ou aéroportuaire » (AER).....	79
Tableau 14 - Affectation « Transport collectif structurant » (TCS)	80
Tableau 15 - Affectation « Récréative » (REC)	81
Tableau 16 - Affectation « Milieu naturel d'intérêt » (NAT)	82
Tableau 17 - Affectation « Agricole » (AGR).....	83
Tableau 18 - Impacts sur le réseau existant et interventions correctrices	107

INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

Cœur du Grand Longueuil à l'horizon 2020, le secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL) est reconnu comme lieu stratégique de haut potentiel de développement économique pour la Ville de Longueuil et la nouvelle agglomération de Longueuil. Situé à la croisée d'infrastructures de transport structurantes (aéroport régional, réseau routier et autoroutier, réseau ferroviaire, etc.) et présentant un grand potentiel de développement et de redéveloppement, le secteur central de la ZAL requiert une démarche de planification urbaine structurée, intégrée et de grande qualité. Pour ce, la Ville de Longueuil souhaite ainsi établir, dans la perspective d'une approche de **développement durable** et de **collectivité viable**, une vision et une planification intégrées du secteur à long terme afin de faire face, à la fois, aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux d'aujourd'hui et de demain, d'assurer une vitalité économique et de maximiser les investissements publics et privés.

Le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) résulte ainsi d'une démarche de planification de longue haleine reflétant les différentes phases qui ont jalonné la planification du site de la ZAL et de son environnement immédiat.

En 1999, le schéma d'aménagement révisé (SAR) de l'ancienne MRC de Champlain identifiait déjà la zone aéroportuaire comme **un secteur de planification particulière**. Dès 2001, l'ancienne Ville de Saint-Hubert adoptait un PPU pour ce secteur (qui englobait également la partie déstructurée du chemin de Chambly). Depuis les fusions municipales de 2002, trois documents relatifs à la zone aéroportuaire ont été réalisés, soit :

- Un **plan-image** : « **La zone aéroportuaire, cœur du Grand Longueuil à l'horizon 2020** » qui a permis de calibrer l'ampleur du développement rendu possible par les potentiels du site et de définir les conditions de succès du projet en terme d'aménagement. Dans ce document, la vision du devenir du site est supportée d'une synthèse de ses atouts en terme de positionnement dans l'environnement régional et local.
- Un **plan directeur d'aménagement de la zone aéroportuaire de Longueuil – Volume 1 : Rapport d'étape** dont l'essence était de constituer un document articulant la politique d'aménagement de l'ensemble de la zone aéroportuaire à long terme. Ce document décrit notamment les phases des réalisations en fonction des divers impératifs techniques et financiers et des objectifs de développement de la zone aéroportuaire. Il décrit par image et par texte les vocations par unité de planification, l'image recherchée du développement, les lieux prioritaires d'intervention, etc.
- Un **plan directeur d'aménagement de la zone aéroportuaire de Longueuil – Volume 2 : Plan de mise en œuvre** qui outille les organismes promoteurs en documentant adéquatement les deux dimensions clés de la mise en œuvre : savoir quoi faire, pourquoi, comment et quand et savoir convaincre les divers intervenants du bien-fondé du plan, de ses composantes et des investissements requis. Ce plan couvre, entre autres, les aspects suivants : programme d'investissement public en matière de circulation et d'infrastructures, définition du partenariat financier, outils de gestion du développement.

En parallèle, une prise de conscience collective pour les milieux naturels a mené la Ville de Longueuil à adopter une **politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels** et un **plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels** pour l'ensemble de son territoire. Les principes qui découlent de ce dernier ont été intégrés au schéma d'aménagement et de développement de Longueuil (SAD) lors de son actualisation en 2005 afin d'assurer une planification intégrée des diverses composantes du territoire. Pour certaines parties du territoire de l'agglomération, le schéma introduit d'ailleurs les principes des secteurs à aménagement adapté nécessitant l'adoption d'un PPU devant être validé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. De plus, la zone agricole permanente, dont une portion se trouve dans le secteur central de la ZAL, est l'un des secteurs de planification particulière inscrit au SAD afin de favoriser sa mise en valeur.

De plus, en 2003, la Ville de Longueuil a débuté l'élaboration de plans directeurs pour ses réseaux d'aqueduc et d'égout. Ces documents présentent, entre autres, un inventaire des réseaux d'aqueduc et d'égout actuels ainsi que des interventions requises pour leur optimisation et pour répondre aux projets de développement anticipés. Ces plans directeurs identifient des interventions requises dans le secteur central de la ZAL afin d'assurer tout développement de ce dernier mais également pour répondre aux besoins présents et futurs de certaines portions du territoire situées hors du secteur de la ZAL.

En cours d'élaboration du présent PPU, divers projets structurants se sont imposés et ont été intégrés à la planification du secteur : l'établissement d'un nouveau pôle civique au cœur de la zone aéroportuaire, la volonté de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'implanter une gare permanente de train de banlieue et la possibilité de relocaliser la gare de passagers de VIA Rail de Saint-Lambert en sont quelques exemples.

Le **schéma d'aménagement et de développement de Longueuil désigne la zone aéroportuaire comme territoire de planification particulière**. Son emplacement unique sur le territoire municipal et le rôle économique de ce pôle dans la grande région métropolitaine sont rappelés. De plus, le secteur est qualifié de site de choix pour doter la Ville d'un pôle civique d'importance majeure afin de consolider et de densifier la trame urbaine.

À la suite de la confection de ces outils de planification, la Ville de Longueuil en est maintenant à vouloir se doter de l'instrument d'urbanisme qui lui permettra de voir réaliser la gamme d'interventions requises pour supporter le développement du secteur central de la zone aéroportuaire, soit : le **programme particulier d'urbanisme**. En effet, les autorités municipales désirent que le PPU du secteur central de la ZAL constitue un instrument de **mise en oeuvre concret et mobilisant** pour l'ensemble des acteurs en cause. Le PPU doit permettre d'enchâsser la vision du devenir du lieu à long terme, le détail des vocations souhaitables et les grandes interventions structurantes du territoire. De plus, pour assurer une planification intégrée du secteur, les limites du PPU englobent, en plus des terrains de l'aéroport, les terrains du secteur déstructurés du chemin de Chambly, les futurs secteurs résidentiels ainsi que les terrains industriels entourant l'aéroport.

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Le PPU est un outil réglementaire qui vient préciser les objectifs du plan d'urbanisme. Il permet de réaliser une planification plus détaillée pour un secteur précis afin de mieux cerner les problèmes, de préciser les potentiels et les contraintes et de proposer des interventions d'aménagement détaillées et concrètes.

Le présent PPU se structure en quatre grandes sections. La première, le **contexte de planification**, constitue un bref portrait du secteur central de la zone aéroportuaire mettant en lumière son positionnement stratégique ainsi que sa structuration en six secteurs de planification. La deuxième section, la **vision d'aménagement et de développement**, précise les orientations et les objectifs pour le secteur central de la zone aéroportuaire ainsi que pour chacun des secteurs de planification qui le composent. Le concept d'aménagement et les balises d'aménagement y sont également présentés. Le **cadre de gestion de l'occupation du sol** compose la troisième section du PPU. Dans le cadre de celle-ci, les affectations et les densités d'occupation du sol sont présentées de même que les règles particulières d'aménagement. Enfin, la quatrième section concerne la **mise en oeuvre**. Elle énonce, entre autres, le plan d'action et les parties prenantes.

CONTEXTE DE PLANIFICATION

2. CONTEXTE DE PLANIFICATION

2.1 SECTEUR D'APPLICATION DU PPU

2.1.1 LOCALISATION ET POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE

Bien que la planification du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL) se soit réalisée à l'échelle des anciennes limites municipales de la Ville de Longueuil, qui correspondent aujourd'hui à celles de l'agglomération de Longueuil, le territoire d'intervention du programme particulier d'urbanisme (PPU) couvre les arrondissements du Vieux-Longueuil et de Saint-Hubert (voir **plan 1**). Représentant une superficie de plus de 1 620 ha, ce territoire offre un potentiel de développement précieux pour la Ville de Longueuil. Associé aux différents projets municipaux, telles la construction de l'hôtel de ville et l'implantation d'une gare de train de banlieue, cet espace représente une opportunité inestimable de réaliser un développement urbain d'envergure.

Selon le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales 2001-2021 du gouvernement du Québec, le pôle « Longueuil Nord/Boucherville » (comprenant le territoire du secteur central de la ZAL et offrant 25 160 emplois) figure parmi les six pôles majeurs présents sur le territoire métropolitain. Le secteur central de la ZAL bénéficie d'atouts et d'une situation avantageuse en vue d'accueillir des activités structurantes du développement économique à l'échelle métropolitaine. Toute planification de ce secteur doit se faire en respect de ces derniers.

- **Le secteur central de la ZAL et son environnement immédiat profitent d'un accès direct aux grandes infrastructures routières et de transport en commun.** Ce pôle est situé au cœur même de la trame urbaine de l'agglomération de Longueuil et à dix kilomètres du centre-ville de Montréal. Les autoroutes A-10, A-15, A-20 et A-30 assurent les liens nationaux et avec le nord-est de l'Amérique du Nord, alors que la route 116 (lien direct avec le centre-ville de Montréal) ainsi que les boulevards Roland-Therrien et Cousineau (R-112) et le chemin de Chambly, entre autres, supportent les liaisons locales et régionales. Le secteur central côtoie une voie ferrée du Canadien national donnant accès aux réseaux américain et canadien. Il est également un lieu de convergence des axes majeurs existants et souhaités de transport en commun : réseaux d'autobus et train de banlieue, éventuel SLR, etc. Le train de banlieue Montréal/Mont Saint-Hilaire assure une connexion directe et efficace entre la zone aéroportuaire et le centre névralgique de Montréal.
- **Le développement économique des activités aéroportuaires profite d'une vision claire et consensuelle de son devenir auprès des décideurs de la région, vision axée sur la consolidation des activités en place et sur la création d'un véritable parc d'entreprises associées à l'économie du XXI^e siècle.** Cette vision oriente une gamme d'actions normatives et incitatives sur le terrain. De plus, la zone aéroportuaire jouit déjà du prestige de la présence de grands acteurs, tels Pratt & Whitney Canada, l'Agence spatiale canadienne et l'École nationale d'aérotechnique.
- **La Rive-Sud s'appuie sur un pôle central, la nouvelle agglomération de Longueuil (386 000 habitants),** qui concentre 52 % de l'activité manufacturière et 56 % de l'activité tertiaire. Longueuil est un centre économique attractif puisqu'elle concentre 54 % des emplois alors qu'elle regroupe 45 % des résidents de la Rive-Sud¹.
- **Au sein de la métropole, la Rive-Sud constitue un environnement économique d'importance majeure au potentiel de développement encore élevé, notamment dans les secteurs types de la nouvelle économie.** La Rive-Sud représente le deuxième plus important bassin de population de la région métropolitaine avec près de

¹ Le territoire de la Rive-Sud comprend l'agglomération de Longueuil et les MRC de Lajemmerais, La Vallée-du-Richelieu, Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges (Source : Plan directeur de la zone aéroportuaire, Rapport d'étape, Juillet 2004, p. 43).

quart de la population, ce derrière Montréal et devant Laval et la Rive-Nord. Globalement, la Rive-Sud jouit d'une structure économique diversifiée même si elle offre proportionnellement plus d'activité industrielle et moins d'activité tertiaire que Montréal. Elle concentre ainsi un nombre significatif d'entreprises, notamment dans le domaine de la haute technologie, tandis que Montréal demeure le centre d'affaires à l'échelle métropolitaine et nationale.

- **La Rive-Sud, dans l'environnement métropolitain, est la plus naturellement vouée à assurer les liens de transport terrestre entre le nord-est des États-Unis, Montréal et les autres provinces canadiennes.** Le réseau de transport dont bénéficie la Rive-Sud a largement contribué à développer son économie. Au sein de la région, la Rive-Sud est ainsi devenue l'un des pôles de distribution les plus importants, c'est-à-dire que des fonctions d'entreposage, de logistique et de transbordement y sont concentrées. Les avantages stratégiques de la Rive-Sud à cet égard sont les suivants : position géographique avantageuse, présence d'un réseau d'autoroutes efficace et présence du port de Montréal (terminal de Contrecoeur).

2.1.2 DÉSIGNATION DU SITE COMME SECTEUR CENTRAL

Le territoire d'application du présent PPU est désigné à titre de secteur central de la ville de Longueuil, le tout, tel qu'illustré au **plan 2**. Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Loi sur les cités et villes* prévalant à cet effet, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le PPU pour un secteur désigné comme son secteur central.

Le site du PPU du secteur central de la ZAL constitue en soi un ensemble structurant étant donné sa localisation au cœur de l'agglomération de Longueuil et des éléments suivants :

- Il bénéficie d'une localisation géographique stratégique qui le désigne d'emblée pour accueillir le pôle civique de la Ville et de l'agglomération de Longueuil, au croisement de deux axes structurants des réseaux de transport, soit l'autoroute 30 et la route 116.
- Il se trouve à la convergence d'interventions majeures souhaitées au réseau de transport en commun, telles l'implantation d'une gare de train de banlieue permanente et d'une gare de passagers à proximité de l'échangeur Saint-Hubert ainsi que le prolongement des boulevards Moïse-Vincent et Roland-Therrien et l'instauration d'un corridor de transport collectif en site propre dans l'axe de ces derniers.
- Il constitue un pôle structurant pour le développement industriel et économique pour la Rive-Sud.
- Il offre un potentiel de développement et de redéveloppement inestimable permettant de densifier, de consolider et d'unifier la trame urbaine existante.
- Il est appelé, en définitive, à jouer un rôle multifonctionnel dans la trame urbaine, associant des activités résidentielles, commerciales, de bureau et d'affaires, industrielles, institutionnelles et agricoles.
- Il requiert une planification intégrée des infrastructures et équipements publics et privés afin de consolider les milieux de vie et secteurs d'emplois existants et ceux à venir.

Considérant cette mixité accrue et l'ampleur des travaux à réaliser, la planification particulière du secteur central de la ZAL doit se faire dans le cadre d'une démarche intégrée dotée d'outils légaux permettant sa pleine mise en œuvre. C'est donc dans ce contexte que la Ville de Longueuil a désigné le site de ce PPU à titre de secteur central, lui permettant, le cas échéant, de procéder à d'éventuelles acquisitions de terrain pour assurer la mise en œuvre de la planification retenue pour ce secteur stratégique.

Plan 1 - Localisation stratégique du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil

2.1.3 SECTEURS DE PLANIFICATION

La délimitation des secteurs de planification a été déterminée en tenant compte des vocations des terrains, de l'organisation des grandes voies d'accès et de l'environnement de la zone aéroportuaire (voir **plan 2**). Le territoire d'intervention du PPU du secteur central de la ZAL se scinde en six secteurs de planification, à savoir :

- Le **secteur 1 (revitalisation)**, d'une superficie de 55 ha, est compris à l'intérieur de la pointe formée par la route 116 et le chemin de Chambly.
- Le **secteur 2 (développement – milieux de vie)**, d'une superficie de 228 ha, correspond approximativement à l'aire d'affectation résidentielle vacante située à l'est du boulevard Roberval Est et à l'ouest du boulevard Vauquelin.
- Le **secteur 3 (redéveloppement)**, d'une superficie de 117 ha, fait référence à l'ancienne base militaire et à ses abords.
- Le **secteur 4 (zone opérationnelle)**, d'une superficie de 422 ha, consiste en la zone opérationnelle de l'aéroport.
- Le **secteur 5 (développement – campus industriel)**, d'une superficie de 158 ha, est délimité par le quadrilatère de la route 116, de la route de l'Aéroport, du boulevard Clairevue et des limites municipales entre Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville.
- Le **secteur 6 (zone agricole)**, d'une superficie de 640 ha, correspond à une partie de la zone agricole permanente située au nord de la zone aéroportuaire. Délimité par le boulevard Clairevue, la rue du R-100, le chemin de la Savane et les limites municipales de Longueuil avec Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville.

La section suivante définit de façon plus précise la problématique et les enjeux associés à chacun des secteurs, permettant ainsi de dresser un portrait plus complet de ceux-ci.

Plan 2 - Territoire à l'étude et secteurs de planification

2.2 COMPOSANTES STRUCTURANTES

Cette partie du PPU synthétise le portrait détaillé effectué dans le cadre du plan directeur de la ZAL en 2005 ainsi que les exercices complémentaires réalisés pour couvrir l'ensemble des secteurs ciblés par le secteur central de la ZAL. Ces informations sont donc issues des exercices de concertation et des observations effectuées sur le terrain. Ainsi, le PPU rappelle ci-après les potentiels et contraintes qui caractérisent globalement le territoire du secteur central de la zone aéroportuaire. Par la suite, les composantes relatives aux milieux naturels, aux infrastructures aéroportuaires, aux réseaux de transport, à la desserte en infrastructures municipales (station de pompage, aqueduc et égout, etc.) ainsi qu'au régime des propriétés sont détaillées de manière à préciser l'ensemble des éléments qui influenceront la planification des différents secteurs d'intervention.

Tableau 1 - Potentiels et contraintes du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil

POTENTIELS	CONTRAINTES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Activités et infrastructures existantes motrices de développement économique (aéroport, Pratt & Whitney Canada, Agence spatiale canadienne, École nationale d'aérotechnique (ÉNA), etc.) ▪ Secteur déstructuré le long du chemin de Chambly présentant un potentiel de revitalisation ▪ Secteur vacant à l'est du boulevard Roberval Est et des quartiers résidentiels bien établis ▪ Secteur de l'ancienne base militaire à la recherche d'une nouvelle vocation ▪ Secteur vacant à l'est des activités aéroportuaires à la jonction de l'autoroute 30 et de la route 116 ▪ Une zone agricole de plus de 640 ha ▪ Réseau régional d'infrastructures à proximité (R-112, R-116, A-10, A-20 et A-30) ▪ Vitrine routière et autoroutière à la croisée du site (chemin de Chambly, route 116 et autoroute 30) offrant un bon potentiel de développement pour les activités économiques de haute visibilité ▪ Présence de voies ferrées (transport de marchandises et de passagers) ▪ Terrains vacants ou déstructurés ayant un accès direct à des services aériens ▪ Absence de zone de mouvement de terrain, de glissement ou d'inondation ▪ Grande partie du site appartenant à la municipalité ou à un organisme paramunicipal ▪ Présence de composantes naturelles à l'intérieur du secteur et dans son environnement immédiat (boisé Du Tremblay et autres boisés, milieux humides, cours d'eau, etc.) pouvant optimiser la qualité des développements dans une perspective de développement durable ▪ Sentiers polyvalents traversant et ceinturant le secteur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enclavement de la partie sud-est du secteur en raison de la présence de la voie ferrée et, dans sa partie nord-ouest, par l'interruption du réseau artériel (Roland-Therrien, Béliveau) ▪ Discontinuité des activités aéroportuaires avec les activités urbaines adjacentes ▪ Problèmes de congestion au croisement des routes 112-116 et du chemin de Chambly ▪ Présence de secteurs déstructurés (chemin de Chambly, secteur Bachand et Viger, rue Industrielle) ▪ Bruit généré par les activités ferroviaires, aéroportuaires et autoroutières ▪ Secteur localisé à la jonction de deux bassins versants, ce qui complique la desserte en infrastructures d'aqueduc et d'égout ▪ Certains réseaux d'aqueduc et d'égout nécessitant des réfections majeures ▪ Capacité portante des sols variable et faible par endroits; roc difficile à atteindre à certains endroits nécessitant une évaluation ponctuelle pour toute forme d'implantation ▪ Présence de terrains contaminés nécessitant des études de caractérisation ponctuelle ▪ Restrictions quant à la limite des hauteurs et de l'orientation des structures, le bruit, le péril aviaire, etc. dues aux opérations aéroportuaires ▪ Multiples propriétaires indépendants quant à la tenure des terres

2.2.1 PARCS, ESPACES VERTS ET MILIEUX NATURELS

La Ville de Longueuil porte un intérêt certain à la qualité des milieux de vie, des espaces verts et des milieux naturels de son territoire. Les boisés du parc régional et du parc de la Cité, les herbiers de la pointe du Marigot et le réseau d'espaces verts et de parcs linéaires bien établi à l'intérieur des milieux de vie existants illustrent bien cette préoccupation marquée quant à la préservation des composantes naturelles du territoire et leur mise en valeur. À cet égard, la Ville de Longueuil a réalisé un inventaire complet des milieux humides sur l'ensemble de son territoire et une caractérisation des grands boisés d'intérêt. Pour faire suite à une entente intervenue avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le conseil municipal a adopté en 2005 une politique et un plan de protection et de mise en valeur des milieux naturels visant, entre autres, à préserver les milieux fragiles et d'intérêt et à caractériser davantage certaines parties du territoire.

Le PPU met en relief les principales composantes naturelles du secteur central de la ZAL, c'est-à-dire les parcs et espaces verts, les boisés, les milieux humides et les cours d'eau. À cette fin, un inventaire détaillé des végétaux et des milieux naturels a été complété en janvier 2006, particulièrement pour le secteur de planification 2. Cette étude a été validée par le MDDEP.

Parcs, espaces verts et boisés d'intérêt

On observe dans le secteur central de la ZAL et son environnement immédiat trois principaux espaces verts d'intérêt, soit le boisé Du Tremblay, le parc Fonrouge et l'esplanade de l'hôtel de ville.

Bien que le boisé Du Tremblay, comme défini lors de l'entente intervenue avec le MDDEP et tel qu'identifié au SAD, ne soit pas inscrit à l'intérieur des limites d'application du présent PPU, ce dernier présente un énorme potentiel de mise en valeur permettant, en un premier temps, la protection des écosystèmes en place et, en un second temps, la valorisation des milieux de vie existants ou futurs qui s'établiront au sein du secteur central de la ZAL. Ce boisé, en raison de sa superficie de plus de 327 ha, dont 88 ha à Boucherville, occupe une place importante au sein des espaces naturels régionaux, voire métropolitains et provinciaux. À cet effet, le boisé Du Tremblay fera l'objet de mesures de préservation et d'un exercice de planification particulière. Le boisé adjacent au parc Fonrouge, d'une superficie de 2,3 ha, quoique de moindre importance lorsque comparé au boisé Du Tremblay, présente une richesse floristique et faunique justifiant sa conservation et mise en valeur.

Le parc Fonrouge et l'esplanade de l'hôtel de ville permettent, quant à eux, la pratique d'activités sportives telles que le soccer et le baseball.

Milieux naturels et rainettes faux-grillon de l'Ouest

Les principes de la politique et du plan de conservation et de mise en valeur des milieux naturels ont été intégrés au schéma d'aménagement et de développement de Longueuil lors de son actualisation en 2005. Les grands ensembles naturels d'intérêt du territoire identifiés se sont vus attribuer une affectation particulière (« forêt périurbaine » en zone agricole et « récréation et protection » en zone urbaine) tandis que certains secteurs ont été assujettis à la procédure des secteurs à aménagement adapté (nécessitant l'adoption d'un PPU) ou des milieux à documenter.

Les secteurs à aménagement adaptés de Longueuil font partie intégrante du présent PPU. Ils ont été identifiés puisqu'une analyse approfondie de leurs caractéristiques était requise avant de pouvoir statuer sur leur potentiel de préservation ou de développement. À cet effet, les inventaires réalisés jusqu'à ce jour ont été mis à contribution et des séances de travail ont été tenues avec des représentants du MDDEP et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Dans ces secteurs à aménagement adapté, les MDDEP et MRNF et la Ville de Longueuil reconnaissent le caractère exceptionnel de deux ensembles écologiques : le milieu naturel situé à l'arrière des rues du Châtelet et du Capricorne et les métapopulations de rainettes faux-grillon de l'Ouest situées en bordure du boisé

Du Tremblay. Quoique les secteurs à aménagement adapté comptent également d'autres éléments naturels pouvant présenter un certain intérêt, ils ne peuvent pas être retenus dans une optique de développement durable (pérennité de ces milieux dans un environnement bâti, rentabilité des infrastructures à construire, etc.). D'ailleurs, l'approche de la Ville de Longueuil a toujours été de favoriser les grands ensembles d'un seul tenant au lieu de plusieurs ensembles plus petits. Le succès du boisé urbain du Parc régional est un exemple probant de cette approche.

Le milieu humide situé derrière les rues du Châtelet et du Capricorne présente un intérêt par sa dimension, ses quatre strates (un étang entouré d'un cerne de marais, d'une zone de marécage arbustif et d'un marécage arboré dominé par le frêne noir) comportant plusieurs types d'habitats pour les oiseaux, les amphibiens et les micros mammifères et, compte tenu de sa morphologie, offre peu de morcellement permettant d'assurer une bonne protection à l'espace d'eau libre situé à l'intérieur. Malgré certains dépôts de déchets et quelques remblais partiels, ce milieu est essentiellement intègre et sa partie boisée est dense et en relativement bon état, et ce, même si certains arbres portent encore des marques du verglas de 1998. Selon les inventaires globaux réalisés par la Ville de Longueuil, de tels milieux sont rares au niveau de l'agglomération, ce qui accentue son statut particulier. Puisque ce milieu se trouve dans un point bas, les eaux de ruissellement s'y amassent naturellement. En assurant un écotone (zone de protection) adéquat, une superficie suffisante pourrait être créée afin d'assurer le maintien de ce milieu. Pour ce, il est proposé d'y intégrer le boisé du parc Fonrouge, d'une superficie de 2,3 ha afin d'augmenter sa superficie. Quelques métapopulations de rainettes faux-grillon de l'Ouest ont été répertoriées aux limites du milieu humide. D'autres habitats de reproduction pourront être aménagés afin de compenser les habitats ne pouvant pas être préservés et assurer la croissance des métapopulations en place.

Le MRNF recommande de prioriser la préservation des étangs de reproduction en réseau plutôt que ceux qui sont isolés. Ainsi, la préservation des habitats en lien avec la zone de conservation du boisé Du Tremblay représente la meilleure solution pour assurer la viabilité des métapopulations de rainettes faux-grillon de l'Ouest en place. En bordure du boisé Du Tremblay, deux regroupements de métapopulations ont été identifiés : un situé à proximité de l'intersection des boulevards Béliveau et Roberval Est et un à proximité du changement de direction de la branche 6 du ruisseau Massé. Pour assurer la préservation de ces deux regroupements, les limites du boisé Du Tremblay seront modifiées afin d'agrandir ce dernier (+ 8,2 ha). Le ruisseau Massé isolera ces métapopulations des secteurs construits, ce qui assurera leur protection et favorisera leur croissance.

Hors des secteurs à aménagement adapté de Longueuil, nous retrouvons un milieu naturel présentant un certain intérêt à des fins fauniques et floristiques. Quoique de nature anthropique, ce milieu, qui est situé à l'ouest du chemin de Chambly, entre la voie ferrée et le prolongement du boulevard Julien-Lord, se trouve en partie dans le territoire d'application du PPU. Puisqu'une bande tampon doit être aménagée entre la voie ferrée et les milieux de vie proposés afin de minimiser les nuisances sonores associées au transport routier et ferroviaire, et qu'aucune fonction urbaine ne peut être implantée si près du corridor ferroviaire, ce milieu naturel sera intégré à cette bande tampon.

Cours d'eau

Certains cours d'eau traversent le territoire d'étude (le plan 3 précise leur localisation). Le plus important est la branche 6 du ruisseau Massé qui traverse le secteur. Les MRNF et MDDEP recommandent de ne pas relocaliser ce cours d'eau, et ce, même si ce dernier prend la forme d'un simple fossé. Une bande de protection doit être prévue de part et d'autre de ce cours d'eau. Le ruisseau Massé reçoit les eaux de ruissellement d'une partie importante du secteur central de la ZAL.

Pour faire suite à une entente conclue au Bureau des délégués de la Ville de Longueuil et de la MRC de La Vallée-du-Richelieu, où la capacité hydraulique du ruisseau Massé a été fixée, il a été convenu que le débit maximal de rejet des eaux pluviales pouvant être rejetées dans ce ruisseau ne devait pas dépasser 7 l/s/ha. Le plan 3 précise leur localisation.

Milieux à documenter

Le schéma d'aménagement et de développement de Longueuil identifie certains milieux « à documenter ». Le territoire d'application du PPU compte un tel milieu, soit le canal Saint-Bruno dans le secteur de planification 6. Puisque ce canal se trouve en zone agricole permanente et qu'aucune intervention n'est planifiée pour ce secteur à court terme, il n'a pas été documenté dans le cadre de ce PPU. Cependant, il est prévu de le documenter à court terme, étant donné que ce canal jouxte le tracé projeté du futur boulevard Moïse-Vincent qui doit faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement dans le cadre de la Loi.

Plan 3 - Parcs, espaces verts et milieux naturels

2.2.2 INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

Le PPU précise dans cette section les composantes structurantes liées à la présence des infrastructures aéroportuaires afin de les intégrer à la planification urbaine.

Potentiels

À titre d'aéroport d'aviation générale de la région métropolitaine de Montréal, l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil accomplit une fonction d'aéroport satellite à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. L'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil représente aujourd'hui le seul aéroport régional de la région de Montréal situé à seulement 15 minutes du centre-ville de Montréal. Il peut accommoder plusieurs types d'appareils, du jet privé au moyen-porteur commercial. Par surcroît, il est l'un des plus achalandés au Canada en termes de mouvements d'aéronefs. La plupart de ses installations sont accessibles 24 heures par jour et 7 jours par semaine, grâce à ses aides à la navigation et à son équipe d'entretien aéroportuaire.

La vocation de l'aéroport est reliée à la formation de pilotes, de spécialistes en avionique et en entretien aéronautique. La présence de nombreuses écoles de pilotage permet aux futurs pilotes l'obtention de licences privées ou commerciales. Plusieurs firmes offrent également le service de nolisement d'aéronefs qui est parfaitement adapté aux voyages d'affaires et de tourisme puisqu'il permet une économie de temps, un horaire personnalisé et, bien souvent, des réductions de coûts lors de voyages en groupe.

Les services et infrastructures de l'aéroport sont les suivants :

- Trois pistes asphaltées et éclairées.
- Divers services afférents (tour de contrôle de la circulation aérienne exploitée par NAV Canada, dédouanement rapide; stationnements d'avions privés, vols réguliers, d'affrètement et récréatifs, ravitaillement, centre d'entretien d'aéronefs, transport en hélicoptères, entraînement au pilotage, publicité aérienne et vente d'aéronefs et d'accessoires).

Contraintes

Les aéroports, en raison de la spécificité de leurs activités, imposent des contraintes particulières et nécessitent des aménagements spécifiques. C'est à cet égard que le gouvernement fédéral a adopté une *Loi sur l'aéronautique*. L'article 5.1 (2) de cette loi stipule, en effet, que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements afin d'empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage :

- D'un aéroport fédéral ou d'une zone aéroportuaire incompatible, selon le ministre, avec l'exploitation de l'aéroport.
- D'un aéroport ou d'une zone aéroportuaire incompatible, selon le ministre, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports.

Le règlement de zonage de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil a été adopté en 1977 par l'autorité fédérale compétente et Transports Canada a la responsabilité d'administrer ledit règlement. Il a pour but d'assurer que l'espace aérien autour de l'aéroport soit libre de tout obstacle, en limitant la hauteur des arbres, des bâtiments, des antennes et de toute autre structure autour de l'aéroport. Il revient donc aux citoyens de se conformer aux exigences des règlements de zonage enregistrés.

Les surfaces de limitation d'obstacles

Les surfaces de limitation d'obstacles décrivent la hauteur maximale des biens-fonds situés sur le site et dans la périphérie d'un aéroport. Il existe trois types de surfaces :

- La surface d'approche et de départ, visant à circonscrire des couloirs d'atterrissage et de décollage sans obstacle. Elle constitue la plus restrictive des surfaces. Les surfaces d'approche de la piste principale munie d'instruments ont une pente de 2 % et une divergence de 15 %. Les deux autres pistes ont une pente de 2,5 % et une divergence de 10 %.
- La surface de transition, permettant à un avion de se déporter sans risquer de percuter un obstacle quelconque. Toutes les surfaces de transition doivent respecter une pente de 14,3 %.
- La surface extérieure, réglementant les élévations permises dans un « cylindre » de 45,72 m de hauteur au-dessus du niveau de l'aéroport et de 4 km de rayon autour de l'aéroport pour permettre les opérations aériennes.

Les surfaces de limitation d'obstacles décrivant une forme concave, plus on est proche du bout des pistes de l'aéroport, plus les constructions doivent être basses. Le calcul des hauteurs doit s'effectuer au cas par cas et requiert les services d'un arpenteur-géomètre puisque la hauteur permise est calculée en fonction du niveau du sol par rapport au niveau de référence de l'aéroport.

Par ailleurs, l'utilisation et l'aménagement des terrains au voisinage d'un aéroport doivent également prendre en compte le péril aviaire et le bruit des aéronefs.

Le péril aviaire

Le péril aviaire fait référence au risque que représente l'ingestion des oiseaux par les moteurs d'avion. Pour l'éviter, Transports Canada recommande de bannir tout élément susceptible d'attirer les oiseaux (plans d'eau, décharges alimentaires, certains produits agricoles, bassins de décantation, poissonneries, dépotoirs, etc.) pouvant attirer les oiseaux dans un rayon de 8 km à partir du centre de l'aéroport. Il faut préciser que les milieux naturels en place (boisés Du Tremblay et Fonrouge, ruisseau Massé) ne présentent pas de péril aviaire pour les opérations aéroportuaires.

Les nuisances sonores

D'autre part, les aéroports sont source de nuisances sonores. C'est pour cette raison que Transports Canada a déterminé des courbes isophoniques PBP (projection de bruit perçu) pour le territoire de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil en 1994. Ces courbes ont été établies à partir de l'achalandage des corridors aériens, des types d'avion, de l'orientation des pistes, de la période d'exploitation (jour ou nuit), des conditions météorologiques ainsi que des techniques de décollage et d'atterrissage. Elles représentent graphiquement l'impact sonore des activités de l'aéroport. Plus la valeur de la courbe est élevée et plus le bruit a une incidence néfaste sur l'environnement. Par exemple, une courbe d'indice 40 identifie un espace particulièrement sujet au bruit et se situe généralement dans le voisinage direct d'un aéroport. En revanche, les secteurs où les courbes isophoniques sont inférieures à 35 permettent l'usage résidentiel.

Les données présentées devront être validées par Transports Canada car, depuis 1994, le trafic, les types d'appareil et les trajectoires de vol ont changé. D'ici cette mise à jour, le schéma d'aménagement et de développement précise que des mesures de mitigation doivent être prises pour les nouveaux bâtiments résidentiels s'implantant dans un secteur de 35 PBP et plus. Transports Canada indique également qu'au-dessus de la courbe isophonique 30, des plaintes sporadiques peuvent être formulées car le bruit peut nuire à certaines activités des résidents. Les courbes isophoniques sont illustrées au **plan 4**.

Plan 4 - Infrastructures aéroportuaires

2.2.3 RÉSEAUX DE TRANSPORT

Le PPU précise dans cette section les composantes structurantes liées à la présence des réseaux de transport afin de les intégrer à la planification urbaine. Ces derniers sont indiqués au **plan 5**.

Réseau routier

Le secteur central de la ZAL est bien desservi en terme de réseau routier et compte plusieurs axes routiers majeurs qui le traversent du nord au sud et d'est en ouest.

Dans un axe nord-sud, à l'est du secteur central du PPU, nous retrouvons l'autoroute de l'Acier (A-30). Cette voie rapide relie, entre autres, l'autoroute des Cantons-de-l'Est (A-10) et l'autoroute Jean-Lesage (A-20). Par ailleurs, les prolongements prévus de l'autoroute 30 par le ministère des Transports du Québec permettront de faire de l'autoroute 30 la voie de contournement de la région métropolitaine.

Le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 116), dans un axe est-ouest, constitue la limite sud du PPU. Cette voie express, à la jonction du chemin de Chambly, constitue l'une des portes d'entrée au secteur. D'autre part, nous retrouvons également le chemin de Chambly, une importante artère à vocation commerciale, qui parcourt dans un axe nord-ouest, une partie du territoire à l'étude.

De plus, de nombreuses artères et collectrices desservent la circulation locale et régionale et permettent d'accéder à de nombreux quartiers résidentiels. Les principales artères du secteur sont : les boulevards Roland-Therrien, Clairevue, Béliveau, Vauquelin et Roberval Est, le chemin de la Savane, la rue du R-100 et la route de l'Aéroport. Les prolongements des boulevards Roland-Therrien, Moïse-Vincent et Julien-Lord devraient également faciliter l'accessibilité au secteur central de la ZAL.

Outre ces principaux axes de circulation, le secteur possède un vaste réseau de rues locales à caractère résidentiel.

Réseau de transport collectif

Le secteur est desservi par un service de transport en commun, assuré par le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Plusieurs trajets d'autobus du RTL, empruntant notamment les principaux axes tels le chemin de Chambly, le boulevard Roland-Therrien, le chemin de la Savane, le boulevard Roberval Est ainsi que la route de l'Aéroport, assurent une liaison vers le terminus Longueuil et la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke.

Le transport en commun par train de banlieue, opéré par l'AMT, assure une desserte du secteur vers le centre-ville de Montréal, par le biais de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire inaugurée en 2000. En fonction depuis 2003, la gare temporaire de Saint-Hubert, située à l'intersection du chemin de Chambly et de la route de l'Aéroport, assure la desserte du secteur central. Cette gare temporaire possède un stationnement incitatif de 225 places. L'aménagement d'une nouvelle gare permanente, en remplacement de la gare temporaire actuelle, fait l'objet d'une étude par l'AMT ainsi que de nombreux intervenants.

Outre la desserte de transport en commun existante, les axes Lepage/Moïse-Vincent, Clairevue, de la Savane et Roland-Therrien sont identifiés, au schéma d'aménagement et de développement, en tant que voies de transport en commun en site propre projetées (ex. type SLR).

Réseau de camionnage

Dans la ville de Longueuil, les camions circulent sur le réseau artériel et peuvent donc pénétrer à l'intérieur du secteur central de la ZAL par le chemin de Chambly et le boulevard Roland-Therrien. Toutefois, le boulevard Vauquelin est interdit aux camions entre le boulevard Roland-Therrien et le chemin de Chambly, ce tronçon étant résidentiel.

Il n'y a pas de règlement relatif à la circulation des véhicules lourds sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Hubert. Il n'y a pas de circuit balisé continu pour les camionneurs.

Les villes de Saint-Bruno-de-Montarville et de Boucherville possèdent des règlements relatifs à la circulation des camions sur leur territoire. De Boucherville, les camions peuvent pénétrer dans le secteur central de la ZAL par le boulevard De Montarville et par l'échangeur de l'autoroute 20. Toutefois, au sein même de la zone aéroportuaire, le chemin de Bretagne est interdit aux véhicules lourds. À Saint-Bruno-de-Montarville, il y a limitation de la circulation lourde sur le boulevard Clairevue, de telle sorte qu'un camion en provenance de Saint-Hubert ne pourrait pas emprunter le boulevard Clairevue à Saint-Bruno-de-Montarville pour rejoindre l'autoroute 30.

Il y a donc incompatibilité entre les différents règlements pour assurer un développement harmonieux de la zone aéroportuaire. Il est prévu qu'un plan de camionnage d'ensemble soit adopté pour faire suite au choix du réseau artériel de Longueuil.

Réseau ferroviaire

Le tronçon ferroviaire du Canadien national longeant la route 116 fait partie de la subdivision Saint-Hyacinthe et s'inscrit sur le réseau de l'Est, soit le corridor Halifax-Montréal-Toronto-Chicago. « La fonction première de cette subdivision est d'assurer le trafic de transit entre les grandes régions continentales de l'Amérique. Plus de 350 000 wagons par année circulent dans ce corridor, transportant principalement des produits chimiques, des céréales, des produits forestiers, des automobiles, ainsi que des marchandises générales en conteneurs et en semi-remorques »². Cette subdivision est également utilisée pour le transport des personnes (AMT et VIA Rail).

² Ministère des Transports du Québec, *Vers un Plan de transport de la Montérégie : Diagnostic et orientations – Chapitre 8*, p. 222, 2002.

Plan 5 - Réseaux de transport

2.2.4 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX

Le PPU précise dans cette section les composantes structurantes liées à la présence d'infrastructures et équipements municipaux afin de les intégrer à la planification urbaine.

En ce qui a trait aux équipements scolaires, suite à des discussions avec des représentants de la Commission scolaire Marie-Victorin, aucun nouvel établissement scolaire public de premier et second cycles n'est planifié dans le secteur central de la ZAL, et ce, même si de nouveaux milieux de vie sont proposés. Les établissements existants sur l'ensemble du territoire de Longueuil, dont plusieurs sont sous-utilisés, suffiront amplement à la demande anticipée. Les nouveaux élèves seront donc transportés vers ces établissements, solution plus économique que la construction de nouvelles écoles.

Les réseaux d'alimentation des infrastructures de services publics (aqueduc et égout) se retrouvent essentiellement le long des principaux axes de communication que sont la route 116, le chemin de Chambly, le chemin de la Savane, le boulevard Vauquelin et la route de l'Aéroport. Le **plan 6** illustre la localisation, la capacité actuelle des réseaux et leur état. Les données illustrées sur le plan sont issues de la Direction du génie et des infrastructures.

Le réseau d'aqueduc ceinture le site et en dessert chacune des rues. L'alimentation en eau potable est assurée par deux sources respectivement situées sur le boulevard Vauquelin et le long de la route 116.

Trois stations de pompage se trouvent sur le site. Il s'agit des stations de pompage numéro 4 (au bout du boulevard Vauquelin), numéro 7 (boulevard Clairevue) et numéro 8 (au coin du chemin de la Savane et de la rue De Tonnancour). Le réseau d'égout ceinture lui aussi le secteur. Il semble que des contraintes concernant la capacité hydraulique du réseau d'égout sur la route de l'Aéroport soient à signaler. L'implantation de nouveaux secteurs de développement (boulevard Vauquelin et Roland-Therrien) a été l'occasion de mettre en place un système de drainage combiné (sanitaire et pluvial).

La capacité de ces réseaux devra être évaluée en regard de la demande additionnelle anticipée qui sera générée par le développement du site.

L'état des réseaux est assez varié (passant de très bon à préoccupant) selon les secteurs du site. Les réseaux du secteur compris entre le boulevard Vauquelin et le chemin de la Savane répondent aux standards de la Ville, les travaux de réhabilitation datant de 1993.

Pour le site de l'aéroport lui-même, la situation exacte est inconnue, mais il semble que les infrastructures soient dans de bonnes conditions structurales puisqu'elles datent d'une dizaine d'années. Leur capacité est, toutefois, trop limitée pour répondre à d'éventuels développements futurs. Un investissement important s'imposerait donc à cet égard.

La situation est, en revanche, préoccupante pour le secteur situé entre le chemin de la Savane et l'aéroport où le réseau est privé et particulièrement vétuste puisqu'il a atteint sa vie utile. Ce cas pourrait s'avérer particulièrement problématique dans l'éventualité d'un bris puisque la Ville n'est pas propriétaire de ces réseaux.

Le secteur situé à l'ouest du chemin de Chambly est presque totalement dépourvu d'infrastructures. Seule la rue Desautels dispose d'un réseau d'égout et d'aqueduc.

Plan 6 - Équipements et infrastructures municipaux

2.2.5 RÉGIME DES PROPRIÉTÉS

De façon générale, la tenure des propriétés³ faisant partie du secteur central de la ZAL est très morcelée en raison des multiples propriétaires indépendants, le tout tel qu'apparaissant au **plan 7**. Au centre du secteur, nous observons une large partie du territoire, représentant environ le quart de celui-ci, qui est la propriété de Développement Aéroport de Saint-Hubert – Longueuil (DASH-L). L'Agence spatiale canadienne est, quant à elle, une propriété publique fédérale.

On peut observer, près du chemin de la Savane, des terrains faisant partie de la base militaire de Saint-Hubert, notamment les entrepôts localisés en bordure des installations de l'aéroport ainsi que le quartier résidentiel pour les militaires. Ces ensembles sont la propriété de la Défense nationale canadienne.

Outre ces grandes propriétés, le territoire est également composé de plusieurs propriétés municipales appartenant à la Ville de Longueuil. Ces propriétés comprennent, entre autres, les parcs et espaces verts, les infrastructures routières municipales ainsi que d'autres terrains voués à des fins municipales. Finalement, le territoire compte de nombreuses propriétés privées, généralement de petites superficies, qui représentent plus de la moitié du territoire d'application du PPU. Ce morcellement complique le développement d'une partie importante du secteur central de la ZAL.

La répartition des propriétés est représentée au **plan 7**.

³ Base de données provenant de la Ville de Longueuil, 2006.

Plan 7 - Régime des propriétés

VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

3. VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

À la lumière des informations exposées aux sections précédentes, le programme particulier d'urbanisme (PPU) présente les problématiques, les enjeux et les orientations qui traduisent la vision d'aménagement et de développement du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL) et des secteurs de planification qui le composent. Les objectifs et interventions d'aménagement y sont également présentés.

3.1 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

3.1.1 SECTEUR CENTRAL DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE DE LONGUEUIL

Avant de déterminer les orientations pour chacun des secteurs composant le secteur d'intervention du PPU, rappelons les défis auxquels doivent répondre le développement et l'aménagement de l'ensemble du secteur central de la ZAL.

D'une part, la vision de développement élaborée pour le secteur limitrophe à l'aéroport repose en grande partie sur la présence, au sein du territoire d'étude, de **l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil** et **d'entreprises structurantes**, telles que Pratt & Whitney, l'École nationale d'aéronautique et l'Agence spatiale canadienne. Cette vision, axée sur la mise en œuvre d'un Parc aéro-technologie du Montréal métropolitain (Parc Aéro-Tech^{MM} – Longueuil), soit un site industriel spécialisé dans tous les aspects de l'aéronautique, l'aérospatiale et les technologies avancées de ces secteurs, commande de développer les activités aéroportuaires et industrielles et de les promouvoir au moyen d'une signature liée à la notion d'avant-garde associée au secteur aérotechnique. À cet égard, l'aménagement de l'Agence spatiale canadienne donne la voie à suivre. Le positionnement stratégique du Parc Aéro-Tech^{MM} – Longueuil est davantage précisé à l'intérieur du secteur de planification 4, soit le secteur aéroportuaire.

D'autre part, l'implantation d'un **pôle civique** regroupant l'hôtel de ville et divers services municipaux ainsi que le développement ou le redéveloppement de **milieux de vie** dans l'environnement immédiat du Parc Aéro-Tech^{MM} – Longueuil imposent un langage d'aménagement qui sache symboliser et distinguer la Ville de Longueuil. Ces fonctions et équipements structurants requièrent également l'amélioration de l'**accessibilité** du secteur central de la zone aéroportuaire et la consolidation de la **desserte en transport** à cet effet (infrastructures aéroportuaires, routières, de transport collectif, etc.). Par ailleurs, le développement d'un tel secteur ne peut être supporté que par une planification adéquate des équipements et infrastructures municipales.

En somme, neuf grands défis conditionnent le développement du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil, à savoir :

GRANDS DÉFIS	OBJECTIFS GÉNÉRAUX
<p>Défi 1 Établir une approche d'aménagement et de développement visant à intégrer, adapter et appliquer les valeurs et les principes fondamentaux du développement durable</p>	<p>Souscrire et traduire les principes du développement durable à l'intérieur des pratiques de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, du design urbain, de l'architecture, du développement socioéconomique, des transports et des autres domaines influençant le développement urbain</p> <hr/> <p>Assurer un développement urbain respectant les espaces naturels d'intérêt</p>

GRANDS DÉFIS	OBJECTIFS GÉNÉRAUX
<p>Défi 2 Mettre au point une stratégie intégrée de développement économique capable de cristalliser les forces économiques les plus structurantes de Longueuil</p>	<p>Consolider et intégrer les activités économiques en présence liées notamment à l'aéronautique et à l'aérospatiale</p> <p>Valoriser l'Agence spatiale canadienne comme moteur de développement économique de portée internationale</p> <p>Développer des créneaux scientifiques et académiques complémentaires aux secteurs stratégiques de la Rive-Sud, de la Montérégie et du Montréal métropolitain</p>
<p>Défi 3 Supporter la mise en valeur de l'aéroport par la mise en œuvre d'une vision économique et urbaine d'ensemble susceptible de mobiliser les divers intervenants publics et privés concernés et d'intégrer l'aéroport au contexte urbain environnant</p>	<p>Garantir, par une stratégie d'aménagement appropriée, la rentabilité et la mise en valeur de l'aéroport</p> <p>Attirer de nouvelles entreprises pouvant tirer profit de la présence d'un aéroport</p> <p>Moderniser les installations aéroportuaires dans le cadre d'un plan d'affaires réaliste de l'opération à long terme de l'aéroport</p> <p>Développer l'aviation d'affaires en complémentarité avec Aéroports de Montréal (ADM) et en partenariat avec les différents acteurs</p>
<p>Défi 4 Saisir à court terme les opportunités de développement associées à la mise en valeur immobilière des terrains les mieux situés dans le secteur central de la ZAL</p>	<p>Miser sur un développement immobilier à court terme des terrains les mieux situés au sein de la ZAL et développables rapidement</p> <p>Favoriser le développement industriel et technologique compatible avec les équipements structurants en place (Agence spatiale canadienne, École nationale d'aérotechnique, Pratt & Whitney)</p>
<p>Défi 5 Doter Longueuil d'un cœur apte à répondre aux besoins des citoyens d'une grande ville de la région métropolitaine et également à porter symboliquement cette vocation</p>	<p>Développer un pôle d'activités civiques intégrant des fonctions municipales et gouvernementales</p>
<p>Défi 6 Consolider et densifier la trame urbaine sur les terrains qui présentent de réelles opportunités à cet égard</p>	<p>Consolider et densifier la trame urbaine notamment dans la partie ouest du secteur central de la ZAL en planifiant des projets d'aménagement et de développement axés sur la haute qualité et le caractère novateur, notamment à des fins résidentielles (nouveaux milieux de vie)</p> <p>Améliorer et planifier la desserte adéquate en infrastructures municipales</p>
<p>Défi 7 Planifier un développement assurant une desserte efficace en transport collectif</p>	<p>Assurer que les développements proposés intègrent le transport collectif et soient économiquement rentables dans ces derniers (emprises, design, densités, emplois, etc.)</p>
<p>Défi 8 Améliorer l'accessibilité du secteur central de la ZAL couvrant les activités aéroportuaires et industrielles de sorte à favoriser son développement et sa mise en valeur sur les scènes métropolitaine et régionale</p>	<p>Renforcer et consolider la desserte routière et de transport collectif</p>
<p>Défi 9 Maximiser les investissements publics et privés</p>	<p>Planifier les équipements et infrastructures de desserte adéquatement</p>

3.1.2 SECTEUR 1 : SECTEUR DE REVITALISATION

Problématique

Le secteur 1 prend la forme d'une pointe enclavée à partir de l'échangeur Saint-Hubert, entre la voie ferrée du CN et le chemin de Chambly. Situé aux limites des arrondissements du Vieux-Longueuil et de Saint-Hubert, ce secteur témoigne d'une cohabitation difficile entre les commerces lourds (vente de véhicules entre autres) et les résidences de faible densité. La perte de vitesse des activités commerciales, particulièrement pressentie aux Halles de Longueuil, jumelée à la présence accrue de terrains sous-occupés et vacants, contribuent à la déstructuration du secteur. De plus, l'intensité de la circulation sur le chemin de Chambly génère d'importants problèmes de congestion à l'échangeur Saint-Hubert. La configuration actuelle du carrefour a atteint sa capacité et tout nouveau développement nécessitera une attention particulière.

Parmi les autres contraintes à l'utilisation du sol et au développement du secteur, mentionnons la délimitation des surfaces d'approche de l'aéroport, la présence potentielle de terrains contaminés, les nuisances de bruit associées à la circulation de la route 116, au transport ferroviaire, au trafic aérien ainsi que les précautions de sécurité publique requises en raison de la présence de la voie ferrée et du transport de matières dangereuses.

Par ailleurs, une zone humide boisée localisée aux abords du chemin de fer et de la route 116 est observée. Cette dernière se situe en partie dans l'emprise du ministère des Transports du Québec et en partie sur des propriétés privées.

ENJEUX

- La requalification de la vocation du secteur et des fonctions actuelles (résidentielle, commerciale et industrielle)
- Les restrictions édictées par le règlement de zonage enregistré de Transports Canada pour l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil (respect des normes applicables aux surfaces d'approche de l'aéroport)
- L'amélioration de l'encadrement urbain le long du chemin de Chambly
- La gestion du régime de propriétés (multipropriétaires indépendants)
- La préservation du milieu humide boisé
- L'atténuation des nuisances sonores (niveaux de perturbation liés aux activités routières, aéroportuaires et ferroviaires)
- La sécurité publique à proximité des contraintes anthropiques (ex. voie ferrée)
- L'amélioration des conditions de circulation au secteur (liaisons de transport collectif, véhiculaire, piétonnier et cyclable)
- L'amélioration de la desserte en infrastructures municipales (réseaux d'aqueduc et d'égout)
- La réhabilitation des terrains contaminés le cas échéant

ORIENTATION 1

FAVORISER LA REVITALISATION DU CHEMIN DE CHAMBLY ET DES TERRAINS ENVIRONNANTS

Le redéveloppement du secteur 1, en lien avec l'entrée au pôle civique et l'implantation d'une nouvelle gare de train de banlieue, est fortement préconisé. En dépit de certaines contraintes liées notamment à la cohabitation d'activités plus ou moins compatibles avec un milieu de vie, telles que les nuisances de bruit associées à l'aéroport et au transport ferroviaire et au transport de matières dangereuses, la planification du secteur selon les principes d'un TOD (*Transit-Oriented-Development*) permettra d'optimiser l'occupation du secteur et de créer un quartier à l'échelle

du piéton autour d'un équipement de transport collectif structurant. En ce sens, le développement de la fonction résidentielle, l'augmentation relative de la densité d'occupation du sol et l'identification de mesures de mitigation et de sécurité sont à privilégier pour créer un milieu de vie intéressant et distinctif.

Par ailleurs, l'encadrement urbain le long du chemin de Chambly doit être revu et amélioré afin de revitaliser l'activité commerciale. La conservation d'un pôle de desserte locale répondant aux besoins des quartiers résidentiels avoisinants, du pôle civique et des futurs utilisateurs de la gare est également proposée.

De plus, pour assurer une meilleure fluidité de la circulation sur le chemin de Chambly, il apparaît primordial d'intervenir sur la configuration du réseau de transport. À cet effet, des prolongements routiers doivent être privilégiés : boulevard Julien-Lord, chemin de la Savane (jusqu'au boulevard Julien-Lord) de même qu'un réaménagement des entrées charretières le long du chemin de Chambly. L'échangeur Saint-Hubert (chemin de Chambly/route 116) ayant atteint sa capacité opérationnelle, des interventions à court et moyen termes seront à définir, de concert avec l'AMT et le ministère des Transports du Québec, afin d'améliorer son efficacité puisque le développement retenu pour l'ensemble du secteur central de la ZAL générera un surplus de circulation non négligeable. L'aménagement d'accès supplémentaires au site depuis la route 116 (échangeurs Moïse-Vincent et Edna-Maricourt, par exemple) devra être analysé lors de la planification de ces futures artères afin de désengorger le seul lien est-ouest entre les arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil. En ce qui a trait au réseau de sentiers polyvalents, il est proposé de les prolonger à l'intérieur du secteur pour favoriser les parcours piétonniers et cyclables.

Le PPU préconise ainsi, pour le secteur 1, les objectifs et les interventions suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
<p>Objectif 1.1 Concevoir le développement urbain et l'implantation de la gare de train selon les principes du <i>Transit-Oriented-Development</i> (TOD⁴)</p>	<p>1.1.1 Planifier l'implantation de la gare de train de banlieue et de la gare pour passagers VIA Rail et faciliter son accessibilité pour tous les usagers (train, autobus, piétons, cyclistes et automobiles)</p> <p>1.1.2 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer une vision intégrée à l'ensemble du secteur - optimiser l'occupation du sol en favorisant l'émergence d'un pôle commercial et de services locaux à proximité de la gare et d'un quartier de moyenne et haute densité - offrir des aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste - favoriser le redéveloppement du site des Halles de Longueuil, du centre commercial adjacent et des commerces de vente automobile voisins et améliorer l'encadrement urbain des abords du chemin de Chambly - redévelopper le secteur résidentiel déstructuré de la rue Desautels - maintenir le milieu humide boisé aux limites sud-ouest du secteur comme zone tampon entre le réseau ferroviaire et les futurs développements résidentiels

⁴ Définition : Collectivité intégrée comprenant un mélange compact et plurifonctionnel d'usages urbains articulés autour d'une infrastructure lourde de transport collectif, dans un design favorisant l'activité piétonne, la convivialité, la protection de l'environnement, l'utilisation efficace des infrastructures et des services publics. Source : Agence métropolitaine de Transport (AMT).

OBJECTIFS	ACTIONS
	<p>1.1.3 Assujettir le redéveloppement du secteur au règlement relatif aux PIIA de manière à assurer la qualité des projets (lotissement, implantation, architecture, aménagement paysager et affichage)</p> <p>1.1.4 Évaluer l'opportunité d'établir et de mettre en œuvre un programme de remembrement des terrains et d'acquisition d'immeubles ainsi que de relocalisation des usages incompatibles</p> <p>1.1.5 Favoriser la mise en œuvre d'un programme de rénovation résidentielle pour le développement des secteurs déstructurés des rues Shirley, Roy et du parc de maisons mobiles</p> <p>1.1.6 Planifier et mettre en œuvre un programme d'acquisition des milieux humides et boisés d'intérêt devant être préservés ainsi que des terrains requis pour l'aménagement de bassins de rétention ou autres ouvrages, le cas échéant</p>
<p>Objectif 1.2 Gérer les contraintes de développement du secteur</p>	<p>1.2.1 Respecter les dispositions du règlement de zonage enregistré en vigueur pour l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil (corridors d'approche) et effectuer des représentations afin de le mettre à jour</p> <p>1.2.2 Intégrer des mesures de mitigation relatives à la protection sonore pour les nouveaux bâtiments résidentiels où l'on observe un niveau de 35 PBP</p> <p>1.2.3 Prévoir des mesures de mitigation (bruit et sécurité publique) à l'interface de la voie ferroviaire et de la route 116 (zone tampon ou fonctions urbaines de transition telles que stationnement, industries, etc.)</p>
<p>Objectif 1.3 Améliorer la fluidité de la circulation le long du chemin de Chambly</p>	<p>1.3.1 Appuyer le réaménagement de l'échangeur Saint-Hubert afin d'améliorer l'accessibilité et d'assurer une capacité de support adéquate de la circulation générée par les nouvelles composantes urbaines</p> <p>1.3.2 Prolonger le boulevard Julien-Lord jusqu'au boulevard Jacques-Cartier Ouest</p> <p>1.3.3 Prolonger le chemin de la Savane jusqu'au boulevard Julien-Lord</p> <p>1.3.4 Minimiser les impacts visuels des stationnements incitatifs depuis le chemin de Chambly, et ce, particulièrement à la porte d'entrée de la Savane</p> <p>1.3.5 Prolonger le réseau de sentiers polyvalents afin de faciliter l'accessibilité à la gare et aux nouveaux développements résidentiels</p>

OBJECTIFS	ACTIONS
	1.3.6 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL
Objectif 1.4 Planifier la desserte en infrastructures municipales	1.4.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements

3.1.3 SECTEUR 2 : SECTEUR DE DÉVELOPPEMENT – MILIEUX DE VIE

Problématique

Le secteur 2 constitue l'un des derniers grands secteurs vacants à vocation essentiellement résidentielle au sein de la municipalité. L'intégration des nouveaux développements aux secteurs environnants déjà établis ainsi que la préservation des composantes naturelles d'intérêt représentent les principaux défis d'aménagement et de développement du secteur. L'environnement bâti se trouve aux abords du chemin de Chambly (vocation commerciale) et des boulevards Vauquelin et Roberval Est (vocation résidentielle). Le parc Fonrouge représente le principal espace vert aménagé dans la partie sud du secteur. Dans sa partie nord, on observe un développement résidentiel plutôt déstructuré localisé à proximité de la limite de la zone agricole permanente, dans l'axe des rues Viger et Bachand. Diverses composantes naturelles caractérisent le secteur 2 (milieux humides, cours d'eau et boisés).

En matière d'infrastructures de transport, les boulevards Roland-Therrien, Vauquelin, Roberval Est et Béliveau ainsi que la rue R-100 représentent les axes structurants de circulation.

ENJEUX

- Le développement de nouveaux milieux de vie intégrant les composantes naturelles d'intérêt du site (milieux humides, cours d'eau, boisés, etc.) et situés à proximité d'un aéroport en opération et d'un parc industriel en développement
- L'optimisation de l'occupation du sol aux endroits stratégiques (axes de transport collectif, tel le boulevard Roland-Therrien)
- L'intégration des nouveaux développements aux secteurs construits (interface) et la requalification des secteurs résidentiels déstructurés
- L'intégration des réseaux de transport collectif et de sentiers polyvalents
- La consolidation de la desserte de services et d'équipements communautaires (parcs, plateaux sportifs, etc.) afin de répondre aux besoins des quartiers résidentiels existants avoisinants et des nouveaux quartiers à établir
- La gestion du régime de propriétés (multipropriétaires indépendants)
- L'amélioration de la desserte en infrastructures municipales (réseaux d'aqueduc et d'égout)

ORIENTATION 2

**DÉVELOPPER DES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ INTÉGRÉS AU CONTEXTE URBAIN ACTUEL
ET AUX COMPOSANTES NATURELLES DU SECTEUR**

Le secteur 2 est voué, dans l'ensemble, au développement résidentiel de manière à constituer de nouveaux milieux de vie en support, entre autres, au pôle d'emplois structurant en devenir de la zone aéroportuaire, en continuité avec les quartiers résidentiels existants et en favorisant l'intégration des composantes naturelles caractérisant le secteur. Dans l'optique d'une occupation optimale du territoire, les projets de développement devront favoriser l'établissement d'unités de voisinage distinctes, mais intégrées harmonieusement entre elles, ainsi que des typologies résidentielles variées répondant aux réalités sociodémographiques. Dans cette même perspective, une densification de l'occupation du sol est préconisée le long des axes de transport collectif et de certaines composantes structurantes. Une densification aux endroits clés du territoire permettra, notamment, de maximiser la préservation des milieux naturels de grand intérêt. D'ailleurs, les composantes naturelles tels que les milieux humides et les boisés d'intérêt qui seront préservés et intégrés à un grand réseau vert permettant de valoriser les différents quartiers résidentiels. D'autres éléments mineurs de valeur écologique pourront aussi être intégrés,

lorsque possibles, aux espaces verts ou aux aménagements privés (par réglementation) afin d'augmenter le bilan des éléments écologiques et fauniques conservés.

Pour améliorer l'accessibilité des quartiers résidentiels, certains prolongements routiers devront être planifiés. Désigné pour accueillir un corridor de transport collectif en site propre, le boulevard Roland-Therrien doit faire l'objet d'une attention particulière. Le réseau de la Route verte y est d'ailleurs déjà aménagé. Le prolongement du réseau de sentiers polyvalents à l'intérieur des nouveaux milieux de vie contribuera également à valoriser l'ensemble du secteur et de la zone aéroportuaire.

Le PPU préconise ainsi, pour le secteur 2, les objectifs et les interventions suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
<p>Objectif 2.1 Constituer des milieux de vie distinctifs en continuité avec les secteurs existants</p>	<p>2.1.1 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimiser l'occupation du sol en favorisant l'émergence d'unités de voisinage résidentielles diversifiées et une densification près des composantes structurantes (réseau artériel, milieux naturels, cours d'eau) - prévoir des typologies résidentielles variées - planifier des développements résidentiels par phase en regard de la disponibilité des services municipaux - favoriser l'aménagement de noyaux communautaires de services de proximité à l'échelle du piéton - consolider la desserte en équipements et parcs sportifs et favoriser les traverses piétonnes à l'intérieur des milieux de vie - favoriser l'intégration et la mise en valeur des composantes naturelles (milieux humides, cours d'eau, boisés, etc.) dans un réseau vert continu
	<p>2.1.2 Assujettir le développement du secteur au règlement relatif aux PIA de manière à assurer la qualité des projets (lotissement, implantation, architecture, aménagement paysager et affichage)</p>
	<p>2.1.3 Favoriser le remembrement des multiples propriétés vouées principalement au développement résidentiel</p>
	<p>2.1.4 Planifier des parcs récréatifs répondant à la demande des quartiers résidentiels existants et des milieux de vie proposés</p>
	<p>2.1.5 Planifier et mettre en œuvre un programme d'acquisition des milieux humides et des boisés d'intérêt devant être préservés ainsi que des immeubles requis pour l'aménagement des parcs, bassins de rétention ou autres ouvrages, le cas échéant</p>
<p>Objectif 2.2 Améliorer l'accessibilité des milieux de vie en favorisant la consolidation du réseau de transport</p>	<p>2.2.1 Prolonger les boulevards Béliveau, Roland-Therrien et Vauquelin</p>
	<p>2.2.2 Porter une attention particulière à l'aménagement de l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin, cœur et pôle de services du secteur</p>

OBJECTIFS	ACTIONS
	<p>2.2.3 Aménager une voie de circulation pour transport collectif en site propre dans l'axe du boulevard Roland-Therrien et minimiser, à cet effet, le nombre d'entrées charretières</p> <p>2.2.4 Planifier un réseau de sentiers polyvalents favorisant l'intégration des composantes naturelles, les différents pôles de services, les pôles d'emplois et les espaces récréatifs du secteur central de la ZAL et de l'agglomération de Longueuil</p> <p>2.2.5 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL</p>
<p>Objectif 2.3 Planifier la desserte en infrastructures municipales</p>	<p>2.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements</p>
<p>Objectif 2.4 Améliorer la qualité des secteurs résidentiels déstructurés</p>	<p>2.4.1 Mettre en œuvre un programme de rénovation résidentielle favorisant le redéveloppement des secteurs déstructurés</p>

3.1.4 SECTEUR 3 : SECTEUR DE REDÉVELOPPEMENT

Problématique

Le secteur 3 comporte de nombreux terrains construits, mais dont certains comptent des bâtiments à la recherche d'une nouvelle vocation. Une bonne partie du parc immobilier administratif de la base militaire se trouve dans cette situation. Ces bâtiments présentent une architecture des années 1950 et sont, dans de nombreux cas, en bonne condition. Dans un objectif de relance et de redéveloppement du secteur, des interventions structurantes ont été réalisées ou sont en voie de l'être. Les travaux de réaménagement de l'entrée de la zone aéroportuaire (chemin de la Savane) et la construction de l'hôtel de ville occupant le bâtiment principal de ce campus, soit l'ancien quartier général de la base militaire, en sont quelques exemples.

La présence dans la partie nord du quartier résidentiel des militaires représente une problématique en raison principalement de la faible qualité et valeur des habitations qui y sont établies. De plus, les typologies de basse densité ne favorisent pas l'optimisation de l'occupation du sol et l'exploitation du réel potentiel de redéveloppement de ces terrains situés dans l'axe du prolongement du boulevard Roland-Therrien.

Au chapitre du transport, le chemin de la Savane constitue la principale voie de circulation du secteur 3 puisque le boulevard Roland-Therrien est actuellement interrompu à l'angle du boulevard Vauquelin. Le chemin de la Savane permet de parcourir l'ensemble du site de la zone aéroportuaire en contournant la zone des opérations. Cependant, l'étroitesse de son emprise ne lui permet pas d'être suffisamment élargie pour jouer son rôle d'axe préférentiel de transport en commun tandis que la diversité des fonctions et la mauvaise qualité du cadre urbain ne favorisent pas l'établissement d'une image cohérente et intégrée.

ENJEUX

- La requalification du parc immobilier administratif et résidentiel de l'ancienne base militaire :
 - La création d'un pôle civique et institutionnel fort
 - Le développement et l'établissement de fonctions urbaines complémentaires
 - La restructuration et la requalification du quartier résidentiel des militaires
- La requalification, le traitement architectural et paysager ainsi que l'intégration des fonctions aux interfaces du chemin de la Savane
- La préservation et mise en valeur des bâtiments patrimoniaux du chemin de la Savane
- L'amélioration de l'accessibilité à la zone aéroportuaire et l'aménagement des entrées :
 - Le prolongement du boulevard Roland-Therrien
 - La qualification des abords du prolongement du boulevard Roland-Therrien
 - La planification et l'intégration d'un réseau de sentiers polyvalents

ORIENTATION 3

ÉTABLIR UN QUARTIER MULTIFONCTIONNEL AU CŒUR DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE

L'établissement d'un pôle civique structurant ainsi que de fonctions complémentaires aux activités administratives (hôtel de ville) favorisera la création d'un **quartier urbain mixte** (résidentiel, institutionnel et d'affaires) au cœur du secteur central de la zone aéroportuaire. Le PPU privilégie ainsi la préservation de la trame urbaine, des bâtiments de bonne qualité rappelant le passé militaire des lieux ainsi que l'intégration des quartiers résidentiels avoisinants. Les

projets de (ré)affectation des bâtiments d'intérêt ainsi que les nouvelles fonctions et implantations devront être compatibles et respecter le caractère d'ensemble recherché de manière à créer un véritable quartier urbain.

La localisation du secteur 3, entre les milieux de vie projetés à l'ouest du boulevard Vauquelin et les fonctions industrielles de la zone aéroportuaire, nécessite une attention particulière quant à l'aménagement des interfaces. Du côté ouest, le prolongement de la trame résidentielle est privilégié à l'intérieur du secteur 3 alors que, du côté est, une requalification des fonctions et de certains bâtiments est à prévoir de manière à améliorer l'encadrement urbain de part et d'autre du chemin de la Savane (fonctions compatibles et complémentaires, implantation, gabarit et volumétrie, qualité architecturale, etc.).

Le prolongement du boulevard Roland-Therrien ouvrira une perspective sur la zone aéroportuaire et son futur terminal. Ses abords présenteront ainsi un potentiel pour l'établissement d'activités et d'entreprises de services en support aux activités aéroportuaires et aux milieux de vie avoisinants. Une attention particulière doit être portée à l'intersection structurante des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin puisqu'elle se situe à la croisée des nouveaux milieux de vie et des activités associées au pôle aéroportuaire. Il est proposé de soigner l'implantation et l'architecture des bâtiments ainsi que l'aménagement des domaines publics et privés. De plus, le prolongement du nouveau tronçon Roland-Therrien implique une révision complète de la vocation du quartier existant des militaires. L'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel dédié en partie aux militaires est privilégié davantage au nord du prolongement du boulevard Roland-Therrien dans la continuité des milieux de vie environnants.

En ce qui a trait aux terrains à vocation industrielle le long du chemin de la Savane, le PPU favorise une consolidation du tissu industriel, notamment en y accueillant les diverses entreprises du secteur de l'aérotechnique et de l'aérospatiale et une densification puisque ces bâtiments n'occupent actuellement qu'une faible superficie des terrains sur lesquels ils sont implantés.

Le PPU préconise, pour le secteur 3, les objectifs et les interventions suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
<p>Objectif 3.1 Créer un important pôle de fonctions civiques, institutionnelles et d'affaires afin de créer un quartier urbain mixte, densément utilisé et devenant le moteur du redéveloppement du secteur central de la zone aéroportuaire</p>	<p>3.1.1 Créer un quartier urbain mixte autour du pôle de l'hôtel de ville en privilégiant l'implantation d'activités compatibles et complémentaires (administratives, institutionnelles, d'affaires, culturelles et résidentielles) de manière à créer un pôle d'emplois, de services à la population et aux travailleurs ainsi qu'un quartier habité</p>
	<p>3.1.2 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintenir le caractère du secteur en termes de densité, de volumétrie et de gabarit des bâtiments existants de l'ancienne base militaire - assurer une harmonisation des usages mixtes
	<p>3.1.3 Assujettir le redéveloppement du secteur 3 aux règlements relatifs aux PIIA</p>
	<p>3.1.4 Mettre en valeur le parc existant et favoriser l'intégration d'aires de sport afin de créer une esplanade à l'hôtel de ville faisant office de vaste lieu de rencontre</p>
	<p>3.1.5 Encourager l'implantation d'équipements communautaires structurants (musée, salle de spectacles, bibliothèque, etc.) à proximité de l'hôtel de ville</p>

OBJECTIFS	ACTIONS
	<p>3.1.6 Maintenir la zone résidentielle implantée le long du boulevard Vauquelin</p> <p>3.1.7 Aménager un axe à caractère piétonnier et récréatif nord/sud entre le pôle de l'hôtel de ville et les milieux de vie dans la partie nord</p>
<p>Objectif 3.2 Faire du boulevard Roland-Therrien et de son intersection avec le chemin de la Savane une adresse de prestige</p>	<p>3.2.1 Prolonger le boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane afin d'améliorer les liaisons entre les nouveaux milieux de vie et le pôle aéroportuaire (pôle d'emplois)</p> <p>3.2.2 Mettre en valeur l'intersection Roland-Therrien/Vauquelin en favorisant un aménagement urbain distinctif (implantation des bâtiments, aménagement des traverses piétonnes et cyclables, intégration des infrastructures de transport collectif, mobilier urbain, etc.)</p> <p>3.2.3 Favoriser, à la fois, l'implantation d'habitations multifamiliales ou mixtes, la création d'un pôle de services de quartier en support aux milieux de vie (fonctions commerciales locales, configuration de la chaussée à l'échelle du piéton, mobilier urbain, aménagement paysager, etc.) et l'implantation d'entreprises de service et d'activités d'affaires en support aux activités aéroportuaires, aéronautiques ou aérospatiales.</p> <p>3.2.4 Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielles et commerciales et favoriser une transition cohérente sur le territoire</p> <p>3.2.5 Mettre en valeur la perspective visuelle vers le futur terminal aéroportuaire</p>
<p>Objectif 3.3 Planifier un nouveau milieu de vie intégrant, entre autres, des habitations pour militaires</p>	<p>3.3.1 Concevoir un secteur résidentiel de moyenne densité répondant aux nouvelles tendances d'urbanisme et d'architecture en bordure du boulevard Vauquelin et de la rue du R-100 et prévoir l'intégration de logements voués aux militaires</p> <p>3.3.2 Entreprendre des négociations avec le ministère de la Défense nationale pour le redéveloppement des habitations des militaires afin de favoriser le prolongement du boulevard Roland-Therrien</p>
<p>Objectif 3.4 Améliorer l'encadrement urbain le long du chemin de la Savane</p>	<p>3.4.1 Favoriser la requalification des abords du chemin de la Savane :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consolider les activités aéroportuaires, aéronautiques et aérospatiales - optimiser l'occupation du sol et favoriser une densification des activités industrielles - prévoir des marges avant plus grandes afin d'éviter que des bâtiments soient trop près de la voie de circulation - réserver les terrains donnant accès aux pistes à des entreprises susceptibles de profiter véritablement d'un tel avantage - améliorer la qualité architecturale des bâtiments industriels - planifier la réfection de la voie de circulation et privilégier l'aménagement des domaines publics et privés

OBJECTIFS	ACTIONS
	<p>3.4.2 Assurer une emprise et des marges suffisantes pour permettre l'aménagement de bandes tampons, des aménagements paysagers ainsi que l'implantation de modes de transport collectif lourd et planifier l'acquisition de l'emprise</p>
<p>Objectif 3.5 Planifier la desserte en infrastructures municipales</p>	<p>3.5.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements</p>
	<p>3.5.2 Planifier, le cas échéant, l'aménagement de réservoirs et de bassins de rétention</p>
	<p>3.5.3 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL</p>

3.1.5 SECTEUR 4 : SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Problématique

Ce secteur est celui où l'on retrouve les opérations aéroportuaires proprement dites et les entreprises offrant des services d'entretien, de réparation et de révision de même que tous les services au sol (*FBO* et *MRO*⁵).

Dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur d'aménagement de la zone aéroportuaire, une analyse du positionnement de la zone aéroportuaire et une appréciation détaillée de l'environnement de développement industriel au sein du Montréal métropolitain ont été réalisées⁶. À titre indicatif, le PPU reprend les principaux éléments de l'exercice afin d'établir les atouts majeurs que procurent les installations de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil, les espaces vacants disponibles au développement ainsi que les activités existantes qui gravitent dans l'environnement immédiat, telles la présence de Pratt & Whitney Canada, de l'École nationale d'aérotechnique, de l'Agence spatiale canadienne et des Forces armées canadiennes.

L'analyse des parcs industriels dans le Montréal métropolitain a permis de mettre en lumière que l'offre de terrains avec services adéquats et accès stratégiques est fort limitée. En effet, les banlieues industrielles « de première génération » sur l'île comme à sa périphérie sont relativement pleines. Un inventaire rapide démontre que les parcs industriels traditionnels de l'ère moderne (Saint-Laurent, Dorval, Lachine, Mont-Royal, Montréal-Est, Montréal-Nord, Saint-Léonard, etc.) comme ceux de « deuxième génération » (reste de l'ouest de l'île, Laval, Verchères, Boucherville, Sainte-Thérèse, Longueuil, Brossard, Châteauguay, etc.) ne peuvent offrir que des terrains en redéveloppement ou des superficies limitées ou difficilement utilisables à court terme.

Parallèlement aux parcs industriels traditionnels qui ont constitué l'épine dorsale de l'offre montréalaise de terrains industriels, il y a eu le développement de parcs industriels **à vocation déterminée**. Ces parcs se sont développés pour capitaliser sur le concept des grappes industrielles, et ce, particulièrement dans le domaine de la haute technologie.

Dans ce contexte, la zone aéroportuaire de Longueuil réunit des éléments qualitatifs répondant aux besoins de la région aussi bien en matière d'espaces industriels traditionnels que d'un point de vue des parcs à vocation déterminée.

Avec plus de 422 ha de terrain, le site de l'aéroport peut offrir ainsi de vastes possibilités d'implantation d'activités industrielles et de services, avec ou sans accès aux pistes. Par ailleurs, les réseaux d'infrastructures desservant l'aéroport peuvent supporter le développement y étant prévu.

Le potentiel de cette infrastructure est donc majeur et demande un positionnement approprié, soit une mission complémentaire à celle des autres aéroports de la région et une offre de service conséquente avec les forces en présence sur le site.

⁵ FBO : *Fixed-Base Operator* (opérateurs de services au sol de première classe pour l'aviation d'affaires).

MRO : *Maintenance, Repair and Overhaul* (activités d'entretien, de réparation et de révision).

⁶ Analyse issue d'Innovitech, Plan directeur d'aménagement de la zone aéroportuaire, Rapport d'étape, Juillet 2006, p. 46.

ENJEUX

- Le positionnement stratégique de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil dans l'espace métropolitain et la consolidation ou la réfection des infrastructures existantes
- Le développement des activités aéroportuaires, aérospatiales et aéronautiques et d'activités connexes dans un contexte urbain (présence de milieux de vie à proximité)
- La requalification des propriétés de la Défense nationale (hangars)
- L'optimisation de l'occupation du sol aux abords de l'aéroport et dans l'environnement immédiat
- L'amélioration du cadre bâti et l'embellissement des domaines privés et publics
- La réhabilitation des terrains contaminés le cas échéant

ORIENTATION 4

CONSTITUER ET DÉVELOPPER LE PARC AÉRO-TECHNOLOGIE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (PARC AERO-TECH^{MM} – LONGUEUIL)

Compte tenu des atouts, du positionnement géographique unique et des actifs sectoriels de la zone aéroportuaire, il devient essentiel de valoriser le secteur dans un cadre technologique et économique plus large. Aussi, à l'échelle de l'agglomération de Longueuil, plusieurs regroupements de forces émergent-ils et constitueront-ils, dans les années à venir, les bases de véritables grappes stratégiques. Parmi les grappes stratégiques de l'agglomération, mentionnons l'aéronautique, le spatial, le transport terrestre, les sciences de la vie et l'agroalimentaire.

Déjà, les éléments de logistique associés au transport et aux matériaux apparaissent comme des secteurs névralgiques par leur portée ou leur nombre. Plusieurs de ces secteurs se retrouvent d'ailleurs au cœur de la zone aéroportuaire. Il apparaît donc essentiel que le développement de la zone aéroportuaire vise une intégration maximale des intérêts et marchés des acteurs actuels et potentiels. **Le Parc aéro-technologie du Montréal métropolitain de Longueuil (Parc Aéro-Tech^{MM} – Longueuil) sera un parc désigné multifonctionnel, soit un pôle international de produits, services et technologies associés à l'aviation d'affaires.**

Les principaux axes de développement doivent donc viser :

- Le développement scientifique et académique complémentaire aux secteurs stratégiques de la Rive-Sud, de la Montérégie et du Montréal métropolitain.
- Le développement industriel valorisant les emplacements disponibles sur et hors pistes.
- La modernisation des installations aéroportuaires dans le cadre d'un plan d'affaires réaliste de l'opération à long terme de l'aéroport.
- La valorisation de l'Agence spatiale canadienne comme moteur de développement économique de portée internationale.
- Le développement du trafic aérien régional en complémentarité avec ADM.
- La création d'une spécialité de services en aviation d'affaires en partenariat avec les acteurs industriels actuels et potentiels avec accès aux pistes.
- La valorisation de la base militaire et de l'activité formation technique en MRO pour le personnel militaire.

Le PPU favorise ainsi le développement économique et scientifique du secteur aéroportuaire. À cet effet, les secteurs de planification 3, 4 et 5 du secteur central de la zone aéroportuaire sont particulièrement visés. Pour le secteur 4, les objectifs et les interventions spécifiques sont les suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
<p>Objectif 4.1 Favoriser une organisation spatiale supportant le développement de la vocation de l'aéroport, soit notamment les vols d'affaires</p>	<p>4.1.1 Réserver l'espace nécessaire pour implanter un terminal aéroportuaire dans l'axe du boulevard Roland-Therrien</p>
	<p>4.1.2 Réserver les terrains donnant accès aux pistes à des entreprises susceptibles de profiter véritablement d'un tel avantage</p>
	<p>4.1.3 Favoriser l'implantation d'entreprises liées aux services au sol dans les hangars de la base militaire lorsque ceux-ci seront disponibles (<i>FBO</i>) et préserver le caractère patrimonial des hangars de qualité</p>
	<p>4.1.4 Consolider et densifier les activités aéroportuaires liées à la réparation, à l'entretien et à la révision en bordure de la route de l'Aéroport (<i>MRO</i>)</p>
	<p>4.1.5 Favoriser des interventions visant l'amélioration esthétique de l'enveloppe architecturale des bâtiments longeant la route de l'Aéroport et aménager des bandes paysagères de chaque côté de la voie de circulation de manière à rehausser son image</p>
	<p>4.1.6 Renforcer les activités industrielles autour de la place de la Savane et améliorer l'encadrement urbain (implantation, architecture, aménagement, etc.)</p>
	<p>4.1.7 Encourager l'implantation d'entreprises de sous-traitance</p>
	<p>4.1.8 Planifier l'implantation d'une plate-forme technologique de l'École nationale d'aéronautique</p>
<p>Objectif 4.2 Consolider la desserte de transport terrestre afin d'améliorer l'accessibilité de la zone aéroportuaire</p>	<p>4.2.1 Compléter les prolongements routiers et renforcer la desserte de transport collectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolonger le boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane - élargir le chemin de la Savane et le boulevard Clairevue pour l'implantation éventuelle d'un réseau de transport en commun en site propre (ex. : de type SLR)
	<p>4.2.2 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL</p>

OBJECTIFS	ACTIONS
Objectif 4.3 Planifier la desserte en infrastructures municipales	4.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements
	4.3.2 Planifier, le cas échéant, l'aménagement de réservoirs et de bassins de rétention

3.1.6 SECTEUR 5 : SECTEUR DE DÉVELOPPEMENT – CAMPUS INDUSTRIEL

Problématique

Mise à part la présence de l'Agence spatiale canadienne, le secteur 5 est actuellement vacant. Il bénéficie d'une accessibilité et d'une visibilité accrues à partir du réseau routier supérieur. Cet avantage de localisation se concrétisera davantage avec le parachèvement de l'autoroute 30, devenant ainsi la voie de contournement de Montréal. Comme le stipule le schéma d'aménagement et de développement de Longueuil, les rives de l'autoroute 30 deviendront des aimants aussi bien pour le développement industriel que commercial et résidentiel. De plus, ce site d'une superficie approximative de 160 ha, constitue l'un des seuls sites vacants du territoire de la ville voué au développement industriel.

Le secteur 5 couvre ainsi les terrains vacants localisés entre les activités d'opérations aéroportuaires et les limites municipales des villes de Longueuil et de Saint-Bruno-de-Montarville.

Le boulevard Clairevue représente le principal accès routier au secteur à partir de l'autoroute 30. Parmi les éléments structurants, indiquons le réseau ferroviaire longeant la route 116, le cours d'eau Massé et ses branches ainsi qu'une servitude d'aqueduc traversant d'est en ouest ce secteur.

ENJEUX

- Le développement d'un pôle économique de haute technologie et de prestige
- La mise en valeur de la vitrine technologique le long des réseaux routiers structurants
- La recherche et la qualité architecturale des projets de développement et d'aménagement
- L'amélioration de l'accessibilité et de la circulation :
 - l'intégration d'un mode de transport collectif lourd
 - la gestion du réseau de camionnage, particulièrement sur le boulevard Clairevue
 - l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents

ORIENTATION 5

ÉTABLIR UN SECTEUR INDUSTRIEL À L'IMAGE D'AVANT-GARDE RECHERCHÉE POUR LA ZONE AÉROPORTUAIRE

La présence et la proximité de trois modes de transport, soit aérien, ferroviaire et routier, favorisent l'émergence d'un pôle économique structurant tant pour l'agglomération de Longueuil que pour l'ensemble de la communauté métropolitaine. Le PPU vise ainsi à optimiser le potentiel et le caractère unique du secteur vacant en favorisant le développement d'un campus industriel de prestige et de grande qualité. Il est d'ailleurs tenu pour acquis que ce secteur réservera la plus grande partie de son espace disponible à des projets immobiliers et des aménagements compatibles avec l'image d'avant-garde recherchée pour l'ensemble de la zone aéroportuaire. L'implantation d'entreprises préférablement à caractère technologique et de prestige, d'espaces à bureaux, de laboratoires de recherche ou d'entreprises de fabrication légère est préconisée. Leur répartition spatiale s'appuiera sur les potentiels de développement du secteur.

De plus, afin d'assurer un environnement de qualité, l'aménagement des domaines publics et privés visera la création d'une image de marque et prendra exemple des aménagements privilégiés sur le site de l'Agence spatiale canadienne.

Le PPU préconise, pour le secteur 5, les objectifs et les interventions suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
<p>Objectif 5.1 Développer un campus industriel de prestige tout en optimisant l'occupation des terrains vacants</p>	<p>5.1.1 Diversifier les activités industrielles et planifier une grille de rues favorisant une organisation d'ensemble par sous-secteurs détenant chacun une image spécifique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - bureaux et industries de prestige le long des boulevards Clairevue et Moïse-Vincent et à proximité de l'Agence spatiale - industries légères le long des voies ferrées (vibrations)
	<p>5.1.2 Établir, de concert avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, une charte ou un devis de performance commun afin d'encadrer le développement du secteur industriel, de favoriser la création d'emplois et d'établir une image de prestige (PIIA et autres)</p>
<p>Objectif 5.2 Améliorer l'accessibilité</p>	<p>5.2.1 Effectuer des représentations, de concert avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, auprès du ministère des Transports du Québec pour le réaménagement de l'échangeur A-30/boulevard Clairevue</p>
	<p>5.2.2 Planifier la reconfiguration du boulevard Clairevue pour y intégrer un axe de transport en commun lourd</p>
	<p>5.2.3 Planifier et retenir les emprises pour l'aménagement du futur boulevard Moïse-Vincent</p>
	<p>5.2.4 Procéder à la révision du réseau de camionnage lourd à l'échelle intermunicipale et réaliser une entente sur le camionnage avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville afin d'assurer un lien entre la zone aéroportuaire et l'autoroute 30</p>
	<p>5.2.5 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL</p>
<p>Objectif 5.3 Planifier la desserte en infrastructures municipales</p>	<p>5.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements</p>

3.1.7 SECTEUR 6 : ZONE AGRICOLE

Le secteur 6 est compris à l'intérieur de la zone agricole permanente. Selon le schéma d'aménagement et de développement de Longueuil, ce secteur désigné comme zone prioritaire d'aménagement agricole, mais également d'aire potentielle d'expansion urbaine, fait l'objet d'importantes spéculations foncières. En effet, les terres provisoirement louées à des producteurs agricoles subissent de multiples pressions de développement. Le secteur est occupé pour des fins de grandes cultures et comporte des espaces boisés de même que des cours d'eau.

L'accessibilité aux terres agricoles se fait essentiellement par le chemin de la Savane et le boulevard De Montarville. Le chemin de la Savane traverse le secteur dans l'axe nord-sud. Cette voie de circulation accueille, en plus des fermes, quelques activités non agricoles à caractère industriel. Le camionnage y est particulièrement important.

ENJEUX

- Le maintien à court et moyen termes d'activités agricoles extensives
- Le développement de projets agroalimentaires et leur localisation optimale
- Les restrictions édictées par le règlement de zonage enregistré de Transports Canada pour l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil (respect des normes applicables aux surfaces d'approche de l'aéroport)
- L'amélioration de la circulation :
 - l'élargissement du boulevard Clairevue
 - l'intégration d'un mode de transport collectif lourd
 - l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents
 - la gestion du réseau de camionnage, particulièrement sur le chemin de la Savane
- La gestion des cours d'eau

ORIENTATION 6

ASSURER, À COURT ET MOYEN TERMES, LA MISE EN VALEUR DE LA ZONE AGRICOLE LIMITROPHE À LA ZONE AÉROPORTUAIRE ET PLANIFIER, À LONG TERME, SA REQUALIFICATION

Le secteur agricole localisé au nord du boulevard Clairevue pourrait représenter, un jour, une zone optimale de consolidation urbaine en support au pôle aéroportuaire. Ce secteur devra faire l'objet d'une caractérisation détaillée du milieu agricole. L'élaboration d'un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI) permettra d'améliorer les connaissances et d'établir également les opportunités et menaces de développement et de mise en valeur. Le PAAI doit viser, entre autres, les dispositions suivantes :

- L'inventaire des caractéristiques du secteur.
- L'établissement des potentiels et contraintes dans le contexte du secteur central de la zone aéroportuaire.

- L'évaluation du développement potentiel de projets agroalimentaires visant à rassembler sur un même site diverses entreprises de distribution et de transbordement afin de contribuer à l'importation et à l'exportation de produits maraîchers pour le marché de l'est du Canada. Nécessitant de grandes superficies d'implantation, ce type d'activités génère de la circulation lourde, d'où l'importance de prendre en compte la capacité du réseau routier actuel et de considérer les améliorations qui devront y être apportées.
- La détermination des enjeux et des objectifs relatifs au développement, à l'aménagement, à l'environnement et au paysage.
- La définition d'une stratégie de mise en valeur.

D'ici l'élaboration du PAAI, la préservation d'un paysage agricole extensif est visée. Le PPU préconise, pour le secteur 6, les objectifs et les interventions suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS
Objectif 6.1 Maintenir à court et moyen termes la vocation agricole extensive du secteur	6.1.1 Affecter les terres agricoles principalement à la grande culture
	6.1.2 Élaborer, de concert avec les villes de Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville, un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI) relevant l'ensemble des composantes structurantes du secteur et de son environnement dans l'optique d'une possible requalification urbaine des lieux à long terme
	6.1.3 Assurer la gestion des cours d'eau
Objectif 6.2 Planifier éventuellement le développement ultime du secteur	6.2.1 Développer des projets agroalimentaires et préciser leur localisation optimale
	6.2.2 Planifier et évaluer les travaux d'infrastructures

3.2 CONCEPT ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

3.2.1 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement de l'ensemble du secteur central de la ZAL repose sur une volonté d'intégration et d'harmonisation des composantes structurantes caractérisant le secteur d'étude et de l'environnement urbain voisin.

À cette fin, la Ville de Longueuil a élaboré le PPU du secteur central de la ZAL dans l'esprit d'établir et de tendre vers une **collectivité viable**. « Les collectivités viables ne sont plus uniquement associées à des impératifs de qualité de vie aux plans social et environnemental. Dans un contexte de plus en plus global et concurrentiel, il s'agit désormais d'un facteur d'attrait, de compétitivité, de vitalité économique et de maximisation des investissements publics et privés »⁷.

Cette approche vise principalement à intégrer, adapter et appliquer les valeurs et les principes fondamentaux du **développement durable** à la pratique de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire, du design urbain, de l'architecture, du développement socioéconomique, des transports et des autres domaines influençant le développement urbain. Parmi les éléments soutenant les principes d'une collectivité viable, mentionnons : la morphologie de la collectivité, les transports, la conservation des ressources et autres aspects environnementaux, les aspects socioéconomiques, la vie démocratique et le processus de développement.

Considérant l'immense potentiel du secteur central de la ZAL, tant en termes social, économique qu'environnemental, les grands principes qui soutiennent le concept d'aménagement et l'établissement d'une collectivité viable sont les suivants :

- Le **Parc aéro-technologie du Montréal métropolitain de Longueuil (Parc Aéro-Tech^{MM} – Longueuil)** permettra de relancer les forces déjà présentes dans les domaines de l'aviation (vols d'affaires), de l'aéronautique, l'aérospatiale et les technologies avancées de ces secteurs, de valoriser la friche industrielle au pourtour de l'aéroport (chemin de la Savane, rue Industrielle et route de l'Aéroport) et de privilégier une image recherchée similaire à celle de l'Agence spatiale canadienne, tant dans la stratégie d'implantation des bâtiments (l'approche dite « campus ») que dans le choix du langage architectural. La **planche 12**, présentée en annexe 1, illustre la qualité architecturale recherchée.
- Le **campus industriel de prestige et de grande qualité** à l'est de la zone d'opération aéroportuaire réservera également la plus grande partie de son espace disponible à des projets immobiliers et des aménagements compatibles avec l'image d'avant-garde recherchée pour l'ensemble de la zone aéroportuaire.
- Le **pôle civique** permettra l'établissement de fonctions complémentaires, telles que les activités administratives et institutionnelles au cœur du secteur central de la zone aéroportuaire.

Concept général d'une collectivité viable

Une collectivité viable tente activement d'intégrer, et ce, de manière sincère et formelle, les valeurs et les principes du développement durable dans tous ses processus touchant la prise de décision, sa gestion et son fonctionnement ainsi que dans ses outils de planification et ses actions de développement.

⁷ VIVRE EN VILLE, Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, *Vers des collectivités viables, Guide 1 – De la théorie à l'action*, 2004.

- Les nouveaux **milieux de vie** s'établiront dans le prolongement de la trame urbaine existante et favoriseront l'intégration des composantes et milieux naturels au sein d'un réseau naturel et récréatif intégré (chapelet vert), offrant ainsi des quartiers résidentiels attractifs et de grande qualité. De plus, les axes majeurs de circulation ainsi que les corridors de transport collectif, tel que le boulevard Roland-Therrien, permettront de densifier l'occupation du territoire à des endroits clés.
- La revitalisation du **chemin de Chambly**, artère commerciale en mutation, et l'établissement d'un quartier résidentiel selon les principes du **Transit-Oriented-Development** (TOD), principes visant essentiellement à optimiser l'occupation du sol (densification) autour d'un équipement de transport collectif et à faciliter l'accessibilité par des aménagements conviviaux à l'échelle du piéton, favoriseront une occupation optimale de ce secteur actuellement déstructuré et sous-utilisé.
- La mise en valeur et la préservation des **éléments naturels d'intérêt** par l'ajout d'une superficie d'environ 8,2 ha au boisé Du Tremblay existant (239 ha à Longueuil et 88 ha à Boucherville); par la création d'un ensemble naturel de plus de 8,3 ha incorporant le boisé du parc Fonrouge et le milieu naturel situé à l'arrière des rues du Châtelet et du Capricorne; par la création d'un corridor naturel, d'une largeur pouvant atteindre 40 m, dans certains cas, le long de la branche 6 du ruisseau Massé d'une superficie de plus de 6 ha et, finalement, par la création d'une bande tampon d'une superficie de 4 ha intégrant la portion du milieu naturel du secteur de revitalisation se trouvant dans le territoire d'application du PPU. Ces interventions permettront la préservation, la mise en valeur et, dans certains cas, l'amélioration des écosystèmes en place. De plus, d'autres éléments de valeur écologique de moindre intérêt pourront être intégrés, lorsque possibles, aux espaces verts publics (parcs, réseau récréatif) ou aux aménagements privés (par réglementation) afin d'augmenter le bilan des éléments écologiques et fauniques conservés dans le secteur central de la ZAL.
- La consolidation de la **desserte de transport** (routier, collectif, ferroviaire) se traduira en diverses interventions afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité urbaine, à savoir :
 - L'optimisation de la desserte de transport collectif notamment par l'implantation de la gare de train de banlieue, de la gare de passagers (train de banlieue et VIA Rail) et la consolidation des réseaux de transport en commun existants.
 - La création d'une troisième entrée véhiculaire par le prolongement du boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane, le tout formant désormais une boucle avec le chemin de Chambly et le boulevard Vauquelin.
 - L'intégration du futur boulevard Moïse-Vincent liant le secteur central de la ZAL et l'ensemble de la municipalité au pôle commercial régional des Promenades St-Bruno et l'aménagement éventuel d'un système de transport collectif en site propre de type SLR ou autres.
 - L'élargissement du chemin de la Savane et du boulevard Clairevue de manière à améliorer la qualité de l'infrastructure et supporter le développement à venir.
- La planification et la consolidation de la **desserte en infrastructures municipales** (aqueduc et égout) afin d'améliorer l'offre actuelle et supporter le développement à venir.
- Enfin, l'élaboration d'un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI) permettra d'améliorer les connaissances de la **zone agricole permanente** ou de la **zone ultime de développement** formant cette portion du territoire et d'établir également les opportunités et contraintes de développement et de mise en valeur. Ce secteur possède une localisation stratégique puisqu'il est desservi au nord par l'autoroute 20 et à l'est par l'autoroute 30.

SECTEUR CENTRAL DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE DE LONGUEUIL

« L'établissement d'une collectivité viable! »

Le programme particulier d'urbanisme du secteur central de la ZAL traduit les actions et solutions mises de l'avant afin d'assurer un développement durable et intégré de ce secteur stratégique de la Ville de Longueuil, à la fois pôle civique, milieu de vie, pôle d'emplois, secteur de services, milieu naturel et milieu récréatif. La **planche 13**, présentée en annexe 1, illustre certains des principes de développement durable.

Aménagement de la collectivité

- Un développement territorial ordonné et organisé de façon cohérente (six unités de planification et des vocations précises).
- Une utilisation judicieuse de l'espace et des mesures de contrôle du développement (lotissement et densification résidentielle à proximité des composantes structurantes telles que le réseau de transport collectif et les milieux naturels).
- Une mixité d'usages favorisant une occupation optimale du territoire et du cadre bâti et répondant aux besoins de première nécessité.
- Une création de milieux de vie complets à distance de marche raisonnable du transport collectif, des services et d'une certaine densité réduisant l'étalement urbain.

Transport et mobilité

Une planification favorisant l'accessibilité et la mobilité urbaine :

- L'aménagement d'un TOD et d'un réseau piétonnier convivial (traverses piétonnes et cyclables sécurisées, piétons vers arrêts du transport collectif, etc.).
- La planification d'un système de transport en commun en site propre de type SLR (emprises du corridor retenues) desservant l'ensemble des pôles économiques.
- La consolidation du réseau d'autobus de surface.
- La planification d'un réseau de sentiers polyvalents continu permettant d'accéder aux secteurs d'emplois et aux milieux de vie.
- Mise en place d'un plan de transport (camionnage) intégré évitant les milieux de vie.
- Le renforcement des activités aéroportuaires et des vols d'affaires.

Conservation des ressources et de l'environnement

- La préservation et l'intégration des milieux naturels aux milieux de vie et au réseau vert.
- Une protection des cours d'eau et leur valorisation à l'intérieur des milieux de vie et des secteurs d'emplois.
- La gestion écologique des eaux de pluie par l'aménagement de bassins et de fossés de rétention.
- La définition de mesures privilégiant la qualité architecturale (architecture verte) du cadre bâti et l'aménagement des domaines publics et privés.
- Des objectifs d'efficacité énergétique, de qualité de l'air et de réduction de gaz à effet de serre, notamment, par la planification d'un système de transport en commun en site propre.
- La réhabilitation des sols contaminés.

Aspects socioéconomiques

- Une diversité des typologies résidentielles accessibles pour tous types de revenus.
- L'optimisation des investissements publics par la maximisation des infrastructures en place et l'établissement d'une stratégie de mise en œuvre et l'évaluation des retombées immobilières et fiscales.

Vie démocratique et processus de développement

- La concertation de divers partenaires.
- La tenue d'une consultation publique auprès de la population.

Plan 8 - Concept et balises d'aménagement

3.2.2 PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

Cette section du PPU présente les principes et les balises qui devront guider le développement et l'aménagement du secteur central de la ZAL. Ces critères d'encadrement ont été établis en fonction des potentiels et des contraintes relevés dans chacun des secteurs de planification ainsi que dans un contexte de développement durable du milieu. Ces derniers devront être intégrés à la réglementation d'urbanisme. De plus, le PPU identifie certains mécanismes obligatoires, tels que l'élaboration de règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), en soutien aux balises d'aménagement.

3.2.2.1 Secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil

L'image urbaine d'ensemble recherchée

Le PPU propose certaines balises d'aménagement guidant l'ensemble des choix d'aménagement, dont certains sont étroitement liés à ce qu'il est convenu d'appeler le « **nouvel urbanisme** ». Ces principes sont :

- La consolidation et la densification du tissu urbain afin de maximiser l'utilisation du sol.
- La recherche d'une certaine mixité des usages et des typologies.
- L'adoption d'un langage architectural de qualité.
- La réutilisation des infrastructures, installations et bâtiments existants.
- La conservation et la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager.
- L'intégration du réseau récréatif à l'échelle de l'ensemble du territoire et la création d'amples espaces verts, à l'aménagement soigné.
- Un soin tout particulier apporté à l'aménagement de l'espace public et privé.

La stratégie d'intégration urbaine établie

L'adoption d'une image d'ensemble mise formellement sur les composantes structurantes du secteur central et des différents secteurs de planification qui le composent. Les principes et balises d'aménagement ont été déterminés selon les six secteurs de planification et sont présentés à la section suivante.

3.2.2.2 Secteur 1 : Secteur de revitalisation

L'implantation d'une gare ferroviaire, d'une gare de train de banlieue et d'un développement urbain selon les principes d'un TOD ainsi que la revitalisation des activités commerciales conditionnent grandement l'aménagement de ce secteur. **Le secteur 1 devra être assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).** Les objectifs et critères de ce règlement devront respecter les balises d'aménagement déterminées ci-après. Par ailleurs, certaines dispositions réglementaires complémentaires devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme appropriée (zonage, lotissement, permis et certificats, etc.).

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer un milieu convivial à l'échelle du piéton articulé autour de la présence des installations de transport collectif et l'aménagement d'espaces à caractère public ▪ Viser un lotissement optimisant la densité d'occupation du sol de sorte à favoriser un caractère urbain à l'intérieur du secteur ▪ Retenir les emprises requises pour le raccordement du chemin de la Savane et du boulevard Julien-Lord ▪ Minimiser les accès routiers depuis le chemin de Chambly ▪ Optimiser et aménager des liens (passages) piétons et cyclables ▪ Prévoir des aménagements sécuritaires et distinctifs pour les traverses du réseau récréatif sur le boulevard Julien-Lord et les chemins de Chambly et de la Savane ▪ Planifier l'aménagement d'une zone tampon ou l'implantation de mesures de mitigation entre la voie ferrée et les secteurs résidentiels afin de minimiser les contraintes de bruit et de sécurité publique associées au transport ferroviaire et au transport aérien ▪ Prendre en considération, dans la proposition de lotissement, les impératifs liés à la présence des servitudes de hauteur de l'aéroport et les servitudes d'utilités publiques ▪ Requalifier le parc de maisons mobiles et des secteurs déstructurés des rues Roy, Shirley, etc. ▪ Exiger l'enfouissement des utilités publiques et prévoir les projets de servitudes en conséquence 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en œuvre un programme d'acquisition et de remembrement des terrains

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prévoir une densification du tissu urbain selon les principes d'un TOD (densité accrue à proximité de la gare, lorsque possible) ■ Privilégier une implantation assurant la plurifonctionnalité des usages (habitation, espace vert, équipement communautaire, commerce) articulés autour de la présence d'un équipement de transport collectif ■ Adopter une approche urbaine dans le développement du pôle commercial et de services (implanter le bâtiment sur rue et prévoir, de préférence, le stationnement en arrière-lot ou en marge latérale) ■ Privilégier des typologies résidentielles plus denses (multifamiliales, plex, etc.) et, pour les densités plus faibles, des structures de bâtiments de type jumelé ou contigu ■ Prendre en considération, dans l'implantation des bâtiments, les impératifs liés à la présence des servitudes de hauteur de l'aéroport, des servitudes d'utilités publiques et des contraintes de bruit et de sécurité publique associées au transport ferroviaire et aérien 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Respecter les servitudes et limites de hauteur exigées au règlement de zonage de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil de Transports Canada (CP 1977-1616, 9 juin 1977) ■ Exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction pour la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment, un plan d'implantation réalisé par un arpenteur-géomètre identifiant le bâtiment ou l'agrandissement proposé ainsi que les limites de hauteur édictées par le règlement de zonage de Transports Canada pour l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil.
ARCHITECTURE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer la qualité architecturale des bâtiments commerciaux le long du chemin de Chambly ■ Privilégier une volumétrie et une composition architecturale recherchée en définissant un langage et une signature urbaine distinctive pour le TOD (traitement architectural contemporain, aires libres communes, etc.) ■ Assurer la conception de projets de qualité supérieure en termes d'architecture des bâtiments, de qualité des matériaux, des détails de conception et d'ornementation ■ Privilégier la dominance de matériaux de maçonnerie et le traitement des quatre façades afin de contribuer à la convivialité des lieux ■ Promouvoir le développement d'une architecture « verte et durable » préservant l'environnement ■ Assurer une harmonie architecturale entre les phases de développement et les différents bâtiments implantés 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Se référer à la section 4.1 « Affectations du sol et densités de son occupation » (volumétrie, hauteur, nombre d'étages, etc.) ■ Introduire des dispositions relatives à la qualité des constructions aux règlements d'urbanisme

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
<p>AMÉNAGEMENT DES TERRAINS</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Privilégier des aménagements des domaines publics et privés contribuant à l'image et à la qualité humaine du secteur (mobilier urbain, éclairage décoratif et intégré, plantation d'arbres, etc.) ■ Assurer l'intégration et la continuité des aménagements avec le pôle civique et sécuriser les intersections et traverses structurantes ■ Assurer l'intégration des modes de transport (train de banlieue, réseau d'autobus et réseau polyvalent) ■ Aménager les espaces laissés libres (ex. : aucun entreposage extérieur de produits primaires, aménagement de clôture opaque intégrée à l'architecture du bâtiment principal, etc.) ■ Prévoir l'aménagement des aires de stationnement incitatif du pôle de la gare afin de les rendre conviviaux et sécuritaires pour les usagers et aménager leurs interfaces avec le chemin de Chambly ou toute autre voie de circulation ■ Aménager l'interface entre les espaces privés et publics ■ Planifier l'aménagement de liens piétons et cyclables s'intégrant au réseau existant et aux nouveaux milieux de vie et favorisant l'accessibilité à la gare ■ Concevoir des aménagements favorisant la mise en valeur des liens piétons et cyclables (plantation, mobilier urbain, éclairage, etc.) ■ Procéder à la réalisation d'interventions paysagères favorisant la convivialité et la mise en valeur des lieux ■ Préserver, le cas échéant, la végétation existante, prévoir des plantations sur les domaines privés (minimiser les entrées charretières et les allées pour maximiser les plantations) et publics (alignements d'arbres le long des grands axes et le long des rues) ■ Privilégier l'aménagement d'une zone tampon entre la route 116/voie ferrée et le secteur résidentiel pour minimiser les nuisances de bruit et optimiser la sécurité publique des lieux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Élaborer et mettre en œuvre un programme de plantation

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
AFFICHAGE	<ul style="list-style-type: none">▪ Concevoir l'affichage des éléments commerciaux comme une composante architecturale du bâtiment à l'échelle du piéton▪ Les enseignes murales ou sur socle devront être privilégiées.	<ul style="list-style-type: none">▪ Aucune enseigne sur poteau n'est autorisée

3.2.2.3 Secteur 2 : Secteur de développement – Milieux de vie

Le secteur 2 présente une grande superficie disponible au développement résidentiel. La présence de quartiers résidentiels déjà bien établis dans la partie ouest du secteur, l'axe Roland-Therrien menant à l'entrée du pôle aéroportuaire ainsi que les composantes naturelles (boisé, milieux humides, cours d'eau) constituent des éléments structurants qui doivent être intégrés à la planification du secteur. Les projets de développement devront viser notamment la création d'unités de voisinage résidentielles intégrées harmonieusement, la diversification des typologies résidentielles, la densification de l'occupation du sol aux endroits stratégiques (milieux boisés, cours d'eau, réseau de transport structurant) ainsi que la mise en place d'un corridor vert continu favorisant l'intégration des milieux naturels et l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents.

En raison de sa grande superficie et des caractéristiques environnementales, **le développement du secteur 2 devra être assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)**. Les objectifs et critères de ce règlement devront respecter les balises d'aménagement déterminées ci-après. Par ailleurs, certaines dispositions réglementaires complémentaires devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme appropriée (zonage, lotissement, permis et certificats, etc.).

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planifier des unités de voisinage résidentielles diversifiées (typologies et densités) ▪ Concevoir une grille de rue qui favorise l'intégration des composantes naturelles présentes à l'intérieur du secteur (milieux humides, boisés, cours d'eau, etc.) et qui favorise l'utilisation du transport collectif et son accessibilité ▪ Harmoniser la trame de rue proposée aux secteurs bâtis existants de sorte à ne pas les enclaver et accéder aux nouveaux milieux de vie par le prolongement des réseaux routiers existants ▪ Minimiser le nombre d'entrées charretières le long des grands axes (Roland-Therrien, Vauquelin, Béliveau, etc.) et encourager des entrées communes afin de maximiser les espaces pour la plantation d'arbres ▪ Prévoir un lotissement tenant compte de la proximité des milieux naturels d'intérêt afin d'assurer leur pérennité ▪ Assurer la visibilité des espaces verts structurants depuis les voies de circulation ▪ Prévoir des passages piétonniers dans chacune des phases de développement résidentiel en continuité avec le réseau récréatif de manière à faciliter l'accessibilité au réseau de transport collectif et à améliorer la sécurité des milieux résidentiels ▪ Exiger l'enfouissement des utilités publiques et prévoir les projets de servitudes en conséquence 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaborer et mettre en œuvre un programme d'acquisition et de remembrement des terrains

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir des aménagements sécuritaires et distinctifs pour les traverses du réseau récréatif ▪ Maintenir une bande verte (plantations, modulation de terrain, etc.) entre les milieux de vie et le chemin de la Savane ▪ Prévoir, le cas échéant, l'aménagement de bassins de rétention 	
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distinguer, par l'implantation des bâtiments et la qualité de l'architecture et des aménagements paysagers, l'intersection Roland-Therrien/Vauquelin ▪ Prévoir un développement par phases en continuité avec les quartiers existants et une répartition de la densité d'occupation du sol en fonction du réseau artériel et des corridors de transport collectif ainsi que des composantes naturelles (milieux humides, boisés, cours d'eau) ▪ Assurer l'intégration des nouveaux projets résidentiels aux milieux de vie existants en périphérie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se référer à la section 4.1 « Affectations du sol et densités de son occupation » (usage, volumétrie, hauteur, nombre d'étages, etc.)
ARCHITECTURE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des quartiers résidentiels homogènes et distinctifs offrant une variété de typologies, de volumétries et de compositions architecturales (signature particulière) ▪ Promouvoir le développement d'une architecture « verte et durable » préservant l'environnement ▪ Favoriser un traitement architectural particulier de l'entrée Aéro-Tech^{MM} – Longueuil et des bâtiments commerciaux à l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin 	
AMÉNAGEMENT DES TERRAINS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier des aménagements des domaines publics et privés contribuant à l'image et à la qualité humaine du secteur (mobiliers urbains, éclairage décoratif et intégré, plantation d'arbres, etc.), particulièrement à l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin ▪ Favoriser des aménagements paysagers structurants sur les terrains commerciaux le long du boulevard Roland-Therrien et assurer une bande tampon entre ces usages et les usages résidentiels avoisinants 	

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
AMÉNAGEMENT DES TERRAINS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préserver, le cas échéant, la végétation existante, prévoir des plantations sur les domaines privés (minimiser les entrées charretières et les allées pour maximiser les plantations) et publics (alignements d'arbres le long des grands axes et des rues) ▪ Aménager un réseau de sentiers polyvalents continu qui favorise l'intégration des composantes naturelles (milieux humides, cours d'eau, boisé) et des milieux de vie ▪ Consolider les équipements et parcs sportifs existants et en prévoir de nouveaux ▪ Assurer l'accès facile au réseau de transport collectif par l'aménagement de passages pour piétons et cyclistes 	
AFFICHAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir l'affichage commercial le long du boulevard Roland-Therrien et au pôle de desserte locale comme une composante architecturale du bâtiment à l'échelle du piéton ▪ Les enseignes murales ou sur socle devront être privilégiées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des dispositions normatives d'encadrement de l'affichage

3.2.2.4 Secteur 3 : Secteur de redéveloppement

Le secteur de redéveloppement accueille une mixité de fonctions structurantes dont l'hôtel de ville. Les principaux enjeux qui conditionnent la vision de redéveloppement du secteur sont les suivants : l'implantation de fonctions complémentaires autour de l'hôtel de ville s'intégrant au secteur résidentiel existant afin de créer un pôle civique; la création d'un quartier résidentiel autour du pôle civique; la requalification des activités et l'aménagement du chemin de la Savane; le prolongement du boulevard Roland-Therrien et l'aménagement d'un pôle de services connexes aux activités aéroportuaires, aux milieux de vie et au pôle civique; l'intégration, au sein du secteur, de logements pour la Défense nationale et, la requalification de ses propriétés adjacentes à l'aéroport (hangars).

Ainsi, pour favoriser les opportunités d'aménagement et de développement et assurer l'intégration harmonieuse des divers projets, le secteur 3 devra être assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Les objectifs et critères de ce règlement devront respecter dans l'ensemble les balises d'aménagement déterminées ci-après. Par ailleurs, certaines dispositions réglementaires complémentaires devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme appropriée (zonage, lotissement, permis et certificats, etc.).

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolonger et intégrer la trame des quartiers résidentiels établis dans l'environnement immédiat du pôle civique ▪ Mettre en valeur l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin par la création d'un pôle de services répondant à celui du secteur 2 ▪ Consolider la trame industrielle autour de la place de la Savane et de la plate-forme technologique de l'école nationale d'aérotechnique ▪ Prévoir, dans l'axe nord-sud, l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents intégrant les fonctions principales du secteur (hôtel de ville, quartier des officiers, etc.) ▪ Prévoir des liens piétons entre les secteurs résidentiels et les fonctions commerciales du secteur des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin ▪ Exiger l'enfouissement du réseau des utilités publiques et prévoir les projets de servitudes en conséquence 	
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier une insertion de bâtiments rehaussant le caractère urbain du lieu et adopter une stratégie d'implantation du bâti favorisant un espace urbain convivial ▪ Prévoir une intensification des densités et de la volumétrie le long du boulevard Roland-Therrien ▪ Marquer l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin par l'implantation de bâtiments similaires et des aménagements particuliers répondant au secteur 2 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se référer à la section 4.1 « Affectations du sol et densités de son occupation » (volumétrie, hauteur, nombre d'étages, etc.) ▪ Privilégier, aux abords du chemin de la Savane, des entreprises de haut de gamme et des usages complémentaires à l'image d'un parc d'affaires

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Donner une signature distinctive au quartier des officiers en favorisant une mixité de typologies résidentielles et assurer l'intégration et l'harmonisation des unités de logements pour militaires avec les milieux résidentiels environnants 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer au pourtour de la place de la Savane et de l'école nationale d'aérotechnique des activités industrielles légères
ARCHITECTURE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rechercher une image de qualité sur l'ensemble du secteur et rappeler le passé militaire des lieux (préservation du patrimoine militaire) ▪ Privilégier un langage architectural inspiré des bâtiments existants, réinterprétés à l'aide des archétypes contemporains ▪ Favoriser un traitement architectural particulier des bâtiments à l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin répondant au secteur 2 	
AMÉNAGEMENT DES TERRAINS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier des aménagements des domaines publics et privés contribuant à l'image et à la qualité humaine du secteur (mobilier urbain, éclairage décoratif et intégré, plantation d'arbres, etc.) ▪ Aménager une esplanade face à l'hôtel de ville intégrant les terrains de sports existants ▪ Distinguer et aménager les portes d'entrée ▪ Mettre en valeur la perspective visuelle vers le terminal aéroportuaire dans l'axe du boulevard Roland-Therrien (ex. élément de repère) ▪ Favoriser l'unification des diverses activités (pôle civique, pôle d'affaires, pôle du cégep, quartier des officiers) par l'aménagement d'un réseau de sentiers polyvalents ▪ Établir une signature distinctive des parcours significatifs (chemin de la Savane et boulevard Roland-Therrien) ▪ Aménager les espaces laissés libres (ex. : aucun entreposage extérieur de produits primaires, aménagement de clôture opaque intégrée à l'architecture du bâtiment principal, etc.) 	
AFFICHAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir l'affichage des éléments commerciaux et industriels comme une composante architecturale du bâtiment à l'échelle du piéton ▪ Les enseignes murales ou sur socle devront être privilégiées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des dispositions normatives d'encadrement de l'affichage

3.2.2.5 Secteur 4 : Secteur aéroportuaire

Zone principale des opérations aéroportuaires, les interventions d'aménagement doivent viser à consolider et optimiser les activités en place et à redorer l'image et l'encadrement urbain aux abords. La mise en valeur du chemin de la Savane et de la route de l'Aéroport est donc spécifiquement visée.

Le secteur 4 devra être assujéti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Les objectifs et critères de ce règlement devront respecter dans l'ensemble les balises d'aménagement déterminées ci-après. Par ailleurs, certaines dispositions réglementaires complémentaires devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme appropriée (zonage, lotissement, permis et certificats, etc.).

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintenir des lots de grande superficie aux abords des pistes dédiées aux activités aéroportuaires notamment pour la propriété actuelle de la Défense nationale ▪ Requalifier les abords de la route de l'Aéroport de manière à rehausser les activités et l'encadrement urbain ▪ Exiger l'enfouissement du réseau des utilités publiques et prévoir les projets de servitudes en conséquence 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'élaboration d'un projet de développement d'ensemble le long de la route de l'Aéroport (remembrement des propriétés, entrées charretières communes, etc.)
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier l'insertion de bâtiments de manière à densifier l'implantation du bâti, de façon à contrer l'impression d'étalement actuelle ▪ Adopter un langage architectural raffiné à l'image des bâtiments de haute technologie et de volumétries importantes ▪ Requalifier les activités industrielles le long de la zone d'opérations et exiger l'implantation d'entreprises nécessitant l'usage des pistes aux abords de la zone d'opération aéroportuaire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se référer à la section 4.1 « Affectations du sol et densités de son occupation » (volumétrie, hauteur, nombre d'étages, etc.) ▪ Viser à resserrer les usages et les normes d'encadrement du secteur de manière à optimiser l'image et la valeur des projets au pourtour de la zone d'opération : <ul style="list-style-type: none"> - Exiger l'implantation d'entreprises requérant l'usage des pistes - Privilégier des entreprises de types FBO et MRO générant des vols corporatifs et régionaux - Interdire de nouveaux garages privés pour l'entreposage et l'entretien des avions - Exiger une superficie minimale d'implantation de bâtiment principal - Interdire l'entreposage extérieur, sauf pour les véhicules liés aux activités aéroportuaires
ARCHITECTURE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rechercher une image de qualité, tant dans l'architecture des bâtiments industriels que du paysage, particulièrement le long du chemin de la Savane 	

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
AMÉNAGEMENT DES TERRAINS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'aménagement des domaines privés et publics afin d'implanter dans ce secteur une image compatible à celle des autres secteurs de la ZAL ▪ Aménager les espaces laissés libres (ex. : aucun entreposage extérieur de produits primaires, aménagement de clôture opaque intégrée à l'architecture du bâtiment principal, etc.) 	
AFFICHAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir l'affichage comme une composante architecturale du bâtiment ▪ Les enseignes murales ou sur socle devront être privilégiées 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir des dispositions normatives d'encadrement de l'affichage

3.2.2.6 Secteur 5 : Secteur de développement – Campus industriel

Ce secteur présente un grand potentiel de développement en raison de sa localisation stratégique aux abords du réseau autoroutier, des superficies disponibles, des activités aéroportuaires, de la présence de l'Agence spatiale canadienne et des industries de prestige déjà établies dans l'environnement immédiat du site. Les projets immobiliers et les aménagements devront favoriser l'établissement d'une image d'avant-garde.

Le développement du campus industriel de prestige devra être assujéti à l'élaboration d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Les objectifs et critères de ce règlement devront respecter les balises d'aménagement déterminées ci-après. Par ailleurs, certaines dispositions réglementaires complémentaires devront être intégrées à la réglementation d'urbanisme (zonage, lotissement, permis et certificats, etc.).

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
LOTISSEMENT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir une trame de rues à l'image d'un campus industriel de prestige, tout en privilégiant la rentabilité économique du développement du secteur ▪ Planifier et offrir différentes superficies de terrain en créant des îlots ou des unités de planification homogènes pouvant être développés par phase ▪ Prévoir un lotissement favorisant l'aménagement de façades principales le long des axes de circulation importants (route de l'Aéroport, boulevards Moise-Vincent et Clairevue, etc.) ▪ Privilégier des lots de plus grande superficie le long des axes de circulation de grande visibilité, tels que le futur boulevard Moise-Vincent et au pourtour de l'Agence spatiale canadienne ▪ Optimiser l'occupation du sol à l'intérieur du secteur et le long de la route 116 en offrant des lots de plus petite superficie ▪ Prévoir au lotissement l'aménagement d'espaces verts de détente publics contribuant au caractère de campus industriel de prestige ▪ Retenir les emprises requises pour le prolongement du futur boulevard Moise-Vincent (voie de contournement et axe de transport collectif projeté de type SLR) et l'aménagement du viaduc R-116 ▪ Faciliter l'accessibilité au transport collectif et favoriser l'aménagement d'aires d'attente ▪ Exiger l'enfouissement du réseau d'utilités électriques et prévoir les projets de servitudes en conséquence 	

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
IMPLANTATION	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'un grand nombre d'emplois ▪ Autoriser des usages connexes et complémentaires aux activités aéroportuaires, de recherche et développement et des typologies industrielles tout en assurant l'intégration des projets à l'échelle du campus industriel ▪ Le long des axes de circulation de grande visibilité, adopter une approche d'implantation et un langage architectural inspirés de l'Agence spatiale canadienne : implantation pavillonnaire au cœur d'un terrain paysager; marges de recul généreuses intégrant sinon dissimulant l'espace véhiculaire; localisation des fonctions de services à l'arrière du bâti; aires paysagères au pourtour des terrains, etc. ▪ Éviter les espaces résiduels et le cas échéant privilégier leur aménagement et la plantation d'arbres 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se référer à la section 4.1 « Affectations du sol et densités de son occupation » (volumétrie, hauteur, nombre d'étages, etc.) ▪ Favoriser l'implantation d'industries légères le long du réseau ferroviaire/route 116 (contraintes de vibration) pouvant bénéficier de l'usage des voies ferrées ▪ Évaluer l'opportunité d'aménager un quai commun de chargement et d'expédition le long du réseau ferroviaire ▪ Établir la superficie d'implantation au sol maximale des lots industriels et définir des marges avant minimales ▪ Exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction pour la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment, un plan d'implantation réalisé par un arpenteur-géomètre identifiant le bâtiment ou l'agrandissement proposé ainsi que les limites de hauteur édictées par le règlement de zonage de Transports Canada pour l'aéroport. de Saint-Hubert – Longueuil.
ARCHITECTURE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rechercher une image de qualité, tant dans l'architecture du bâtiment que du paysage ▪ Insister sur le traitement architectural des façades du bâtiment notamment pour les constructions adjacentes au réseau routier de grande visibilité et utiliser uniquement des matériaux de qualité ▪ Adopter un langage architectural de type « haute technologie » et des volumétries importantes mettant en valeur la modulation des plans verticaux et horizontaux des bâtiments (utilisation d'avancés, de retraits, de changements d'angle et de reliefs) ▪ Assurer l'harmonisation des projets d'architecture entre les phases de construction (qualité et homogénéité des matériaux, traitement architectural des quatre façades, etc.) ▪ Assurer une homogénéité entre les matériaux du bâtiment principal et ceux des constructions accessoires ▪ Dissimuler les aires de chargement/déchargement et d'entreposage par la composition architecturale des bâtiments 	

	PRINCIPES ET BALISES D'AMÉNAGEMENT	AUTRES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES
AMÉNAGEMENT DES TERRAINS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Affirmer la vocation aéroportuaire du territoire, notamment dans l'aménagement de l'espace public (mobilier urbain, plantation, éclairage décoratif et harmonisé à l'architecture et au secteur, etc.) ▪ Aménager les principales portes d'entrée du campus industriel de prestige (Clairevue et R-116/Moise-Vincent) ▪ Porter une attention particulière à l'aménagement du domaine public notamment le long du futur boulevard Moise-Vincent et de la route de l'Aéroport ▪ Préserver, le cas échéant, la végétation existante, prévoir des plantations sur les domaines privés (minimiser les entrées charretières et les allées pour maximiser les plantations) et publics (alignements d'arbres le long des grands axes et des rues) ▪ Privilégier des aménagements de qualité en façade (espace dégagé et gazonné, plantation, aménagement paysager, variation topographique, etc.) ▪ Aménager les espaces laissés libres (ex. : aucun entreposage extérieur de produits primaires, aménagement de clôture opaque intégrée à l'architecture du bâtiment principal, etc.) ▪ Prévoir, pour les aires de stationnement visibles depuis les voies de circulation, des îlots d'aménagement de manière à subdiviser les grandes surfaces ▪ Aménager un réseau de sentiers polyvalents et planifier son intégration au réseau existant ▪ Rehausser l'encadrement urbain des abords de la route de l'Aéroport par l'aménagement des domaines privés et publics 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir le pourcentage minimal d'aires extérieures aménagées à 10 % pour l'ensemble des lots
AFFICHAGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concevoir l'affichage des éléments industriels comme une composante architecturale intégrée au bâtiment ▪ Les enseignes murales ou sur socle devront être privilégiées ▪ Interdire l'affichage sur les façades arrière ou latérales visibles depuis la route 116 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privilégier la réalisation d'un PIIA sur l'affichage afin d'orienter les actions dans le temps et créer une harmonisation dans le style des enseignes, la localisation, les matériaux et les couleurs

3.2.2.7 Secteur 6 : Secteur agricole

Ce secteur devra faire l'objet d'un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI). D'ici l'élaboration du PAAI, la préservation d'une foncatio extensive est visée.

CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

4. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL

4.1 AFFECTATIONS ET DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL

Les orientations et principes d'aménagement se concrétisent également par la délimitation d'aires d'affectation et par la spécification de fonctions dominantes et de fonctions complémentaires.

Nomenclature des aires d'affectation :

Chacune des aires d'affectation est identifiée par trois lettres ou deux lettres et un chiffre indiquant la fonction dominante ainsi que par un chiffre (par exemple HA1). Par ailleurs, les aires d'affectation sont identifiées au **plan 9** du présent PPU.

	AFFECTATIONS
HA1	Résidentielle de faible densité
HA2	Résidentielle de moyenne densité
HA3	Résidentielle de forte densité
MX1	Mixte 1
MX2	Mixte 2
CSQ	Commerciale et de services de quartier
COM	Commerciale et de services
CIV	Pôle civique
INS	Institutionnelle
BIP	Bureau et industrie de prestige
IND	Industrielle légère
AER	Activité industrielle et aéroportuaire
TCS	Transport collectif structurant
REC	Récréative
NAT	Milieu naturel d'intérêt
AGR	Agricole

Densité d'occupation du sol :

La gestion de la densité de l'occupation du sol repose sur six indicateurs, à savoir :

- Nombre de logements à l'hectare brut pour les aires d'affectations autorisant l'habitation.
- Typologie d'habitation autorisée.
- Mode d'implantation des bâtiments (isolé, jumelé, contigu).
- Nombre d'étages hors sol.
- Coefficient d'occupation du sol pour les aires d'affectation résidentielle : rapport entre la superficie totale des planchers hors sol du bâtiment principal et la superficie totale du terrain.
- Rapport espace bâti/terrain pour les fonctions commerciales, institutionnelles et industrielles : rapport entre la superficie au sol des bâtiments et la superficie totale du terrain.

4.1.1 AFFECTATION « RÉSIDENTIELLE DE FAIBLE DENSITÉ »

Tableau 2 - Affectation « Résidentielle de faible densité » (HA1)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none">▪ Habitation unifamiliale, bifamiliale ou trifamiliale
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none">▪ Bureau et service professionnel compatible, tels un bureau à domicile, un service de garde en milieu familial, un salon de coiffure, etc. L'usage se fait à l'intérieur et ne cause aucune nuisance (bruit, achalandage excessif, etc.) sur le voisinage▪ Équipement ou service communautaire de proximité tels une garderie, un CPE, une maison de quartier, une école primaire ou secondaire, etc.▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc.▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : 18▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : 0,3▪ Nombre d'étages hors sol : 1 à 3▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.2 AFFECTATION « RÉSIDENIELLE DE MOYENNE DENSITÉ »

Tableau 3 - Affectation « Résidentielle de moyenne densité » (HA2)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation multifamiliale de 4 à 16 logements
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bureau et service professionnel compatible, tels un bureau à domicile, un service de garde en milieu familial, un salon de coiffure, etc. L'usage se fait à l'intérieur et ne cause aucune nuisance (bruit, achalandage excessif, etc.) sur le voisinage ▪ Équipement ou service communautaire de proximité tels une garderie, un CPE, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, une maison de quartier, une école primaire ou secondaire, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : 30 ▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : 0,5 ▪ Nombre d'étages hors sol : 2 à 6 ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.3 AFFECTATION « RÉSIDENIELLE DE FORTE DENSITÉ »

Tableau 4 - Affectation « Résidentielle de forte densité » (HA3)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation multifamiliale de plus de 16 logements
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support à l'habitation multifamiliale, tels un dépanneur, un salon de coiffure, un comptoir de nettoyage à sec, etc., pourvu qu'il occupe une partie de l'habitation multifamiliale et qu'il ne cause aucune nuisance (bruit, achalandage excessif, etc.) sur le voisinage. Les postes d'essence et les stations service ne peuvent pas être autorisés. ▪ Résidence pour personnes âgées autonomes ou semi-autonomes ▪ Équipement ou service communautaire de proximité tels une garderie, un CPE, une maison de quartier, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, une école primaire ou secondaire, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : 40 ▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : 0,5 ▪ Nombre d'étages hors sol : minimum de 2 ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.4 AFFECTATION « MIXTE 1 »

Tableau 5 - Affectation « Mixte 1 » (MX1)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Résidence de forte densité ▪ Résidence pour personnes âgées autonomes ou semi-autonomes ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Commerce et service structurant et non structurant, excluant les postes d'essence et les stations-service
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Équipement ou service communautaire non structurant tels un centre communautaire, une maison de quartier, une garderie, un CPE, une école primaire ou secondaire, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, etc.) ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : 40 ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : bâtiment non résidentiel, résidentiel ou mixte ▪ Nombre d'étages hors sol : minimum de 2 étages ou volumétrie minimale d'un tel bâtiment si immeuble non résidentiel, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.5 AFFECTATION « MIXTE 2 »

Tableau 6 - Affectation « Mixte 2 » (MX2)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Résidence de forte densité ▪ Résidence pour personnes âgées autonomes ou semi-autonomes <p><u>Est et ouest du boulevard Vauquelin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support aux fonctions résidentielles tels un dépanneur, une épicerie, un service de restauration, un salon de coiffure, une institution financière, un cabinet de médecins, une garderie, etc. Les hôtels, motels, postes d'essence et stations-service ne peuvent pas être autorisés <p><u>Est du boulevard Vauquelin</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support aux fonctions institutionnelles, de bureaux et industrielles tels un dépanneur, un service de restauration, une institution financière, un centre de photocopies, etc. L'usage doit se faire à l'intérieur, sauf une terrasse pour un service de restauration, et ne cause aucune nuisance sur le voisinage. Les hôtels, motels, postes d'essence et stations-service ne peuvent pas être autorisés. ▪ Bureau structurant et non structurant
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Équipement ou service communautaire non structurant tels une garderie, un CPE, une école primaire ou secondaire, un centre communautaire, un centre d'hébergement et de soins de longue durée, une maison de quartier, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Équipement de transport collectif structurant ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : 40 ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : <ul style="list-style-type: none"> <u>Intersection Roland-Therrien/Vauquelin</u> Bâtiment mixte avec commerces, services ou bureaux aux étages inférieurs (au plus les deux premiers) et logements aux étages supérieurs <u>Autres terrains</u> Bâtiment résidentiel ou mixte ▪ Nombre d'étages hors sol : minimum de 4 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.6 AFFECTATION « COMMERCIALE ET DE SERVICES DE QUARTIER »

Tableau 7 - Affectation « Commerciale et de services de quartier » (CSQ)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none">▪ Commerce et service de support aux quartiers avoisinants, tels une épicerie, un dépanneur, un salon de coiffure, un comptoir de nettoyage à sec, etc., à l'exception de la vente d'essence ou de stations service. L'usage doit occuper un bâtiment respectant l'échelle du quartier et ne causer aucune nuisance (bruit, achalandage excessif, etc.)▪ Équipement ou service communautaire de proximité tels une garderie, un CPE, une maison de quartier, une école primaire ou secondaire, etc.
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none">▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc.▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o.▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20▪ Typologie : bâtiment commercial, communautaire ou mixte▪ Nombre d'étages hors sol : 2 étages ou volumétrie minimale d'un tel bâtiment▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.7 AFFECTATION « COMMERCIALE ET DE SERVICES »

Tableau 8 - Affectation « Commerciale et de services » (COM)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<p>Secteur de revitalisation *</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support à la fonction résidentielle du <i>TOD</i>, de bureau, et industrielle de la zone aéroportuaire et des usagers de la gare et du pôle civique, excluant l'hôtellerie, les postes d'essence et les stations-service ▪ Bureau structurant et non structurant <p>Secteur de redéveloppement *</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support à la fonction industrielle de la zone aéroportuaire et du pôle civique tels un dépanneur, un service de restauration, une institution financière, un service d'hébergement (hôtellerie), etc. Les postes d'essence et les stations-service ne peuvent pas être autorisés. ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Centre de conférences
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Équipement ou service communautaire non structurant tels une garderie, un CPE, un centre communautaire, une maison de quartier, un organisme communautaire, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : Superficie maximale de 2 000 m² pour les commerces, sauf l'hôtellerie ▪ Nombre d'étages hors sol : volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

* Se référer au plan 2 intitulé « Territoire à l'étude et secteurs de planification ».

4.1.8 AFFECTATION « PÔLE CIVIQUE »

Tableau 9 - Affectation « Pôle civique » (CIV)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Équipement communautaire structurant et non structurant tels un hôtel de ville et ses services connexes, une bibliothèque, une salle de spectacle, un musée, un centre sportif, une institution d'enseignement primaire, secondaire et postsecondaire, etc. ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Centre de conférences
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support aux fonctions dominantes tels un centre de photocopies, la vente de produits de bureaux, une garderie, un CPE, etc., pourvu qu'il occupe une partie de bâtiment comportant une fonction dominante autorisée. Les postes d'essence, stations-service et les services d'hébergement (hôtellerie) ne peuvent pas être autorisés ▪ Activité récréative intensive et extensive; ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : s. o. ▪ Nombre d'étages hors sol : 2 étages et plus, ou volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.9 AFFECTATION « INSTITUTIONNELLE »

Tableau 10 - Affectation « Institutionnelle » (INS)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Équipement communautaire structurant et non structurant tels, une institution d'enseignement secondaire ou postsecondaire, un musée, un centre sportif, etc.) ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Activité récréative intensive et extensive ▪ Industrie de haute technologie, de recherche et de développement ▪ Industrie de haute performance. Les critères de haute performance régissant les usages autorisés se définissent par de faibles émanations de bruit, fumée, vapeur, odeur, poussière, etc., et des opérations d'entreposage extérieur (aucune matière brute) visuellement protégées des grands axes de circulation et des fonctions périphériques sensibles (autres qu'industrielles)
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support aux fonctions dominantes tels une cafétéria, une librairie, un centre sportif, une garderie, un CPE, etc., pourvu qu'il occupe une partie du bâtiment comportant une fonction dominante autorisée. Les stations-service, les postes d'essence et les services d'hébergement (hôtellerie) ne peuvent pas être autorisés ▪ Résidence étudiante ▪ Activité reliée aux expositions tels un centre de conférences, une halle d'exposition, un centre de foires, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : s. o. ▪ Nombre d'étages hors sol : 2 étages et plus ou volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé, jumelé ou contigu

4.1.10 AFFECTATION « BUREAU ET INDUSTRIE DE PRESTIGE »

Tableau 11 - Affectation « Bureau et industrie de prestige » (BIP)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bureau structurant et non structurant ▪ Industrie de haute technologie, de recherche et de développement ▪ Industrie de haute performance. Les critères de haute performance régissant les usages autorisés se définissent par de faibles émanations de bruit, fumée, vapeur, odeur, poussière, etc., et des opérations d'entreposage extérieur (aucune matière brute) visuellement protégées des grands axes de circulation et des fonctions périphériques sensibles (autres qu'industrielles)
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ École de formation professionnelle privée ou publique, de niveau secondaire ou postsecondaire ▪ Équipement communautaire structurant et non structurant ▪ Service de support aux fonctions dominantes tels un centre sportif, une garderie, un CPE, etc. ▪ Activité reliée aux expositions tels un centre de conférences, une halle d'exposition, un centre de foires, etc. ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,25 ▪ Typologie : s. o. ▪ Nombre d'étages hors sol : 2 étages et plus ou volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé

4.1.11 AFFECTATION « INDUSTRIELLE LÉGÈRE »

Tableau 12 - Affectation « Industrielle légère » (IND)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Industrie légère ▪ Industrie de haute technologie, de recherche et de développement ▪ Industrie de haute performance. Les critères de haute performance régissant les usages autorisés se définissent par de faibles émanations de bruit, fumée, vapeur, odeur, poussière, etc., et des opérations d'entreposage extérieur (aucune matière brute) visuellement protégées des grands axes de circulation et des fonctions périphériques sensibles (autres qu'industrielles) ▪ Centres <i>MRO</i> et <i>FBO</i>, sauf hangars personnels, pour les terrains limitrophes à la route de l'Aéroport
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Service de support aux fonctions dominantes tels un centre sportif, une garderie, un CPE, etc. ▪ Équipement communautaire structurant et non structurant ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,20 ▪ Typologie : s. o. ▪ Nombre d'étages hors sol : 2 étages et plus ou volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé

4.1.12 AFFECTATION « ACTIVITÉ INDUSTRIELLE OU AÉROPORTUAIRE »

Tableau 13 - Affectation « Activité industrielle ou aéroportuaire » (AER)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Activité aéroportuaire, militaire et civile tels une aérogare, centres <i>MRO</i> et <i>FBO</i>, etc. (la construction de nouveaux hangars personnels non associés aux <i>MRO</i> et <i>FBO</i> n'est plus autorisée) ▪ Industrie de haute technologie, de recherche et de développement ▪ Industrie de haute performance. Les critères de haute performance régissant les usages autorisés se définissent par de faibles émanations de bruit, fumée, vapeur, odeur, poussière, etc., et des opérations d'entreposage extérieur (aucune matière brute) visuellement protégées des grands axes de circulation et des fonctions périphériques sensibles (autres qu'industrielles) Pour tout usage industriel autorisé, la présence des pistes devra être requise pour son opération ▪ Activité reliée aux expositions tels un centre de conférences, une halle d'exposition, un centre de foires, etc. ▪ Bureau structurant et non structurant
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commerce et service de support aux activités aéroportuaires tels un service de restauration, de location de voiture, de taxis et de limousines, une librairie, une garderie, un CPE, etc. mais excluant l'hôtellerie ▪ École de formation professionnelle secondaire et postsecondaire ▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc. ▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o. ▪ Rapport espace bâti/terrain minimum : 0,15 ▪ Typologie : s. o. ▪ Nombre d'étages hors sol : volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur ▪ Mode d'implantation : isolé

4.1.13 AFFECTATION « TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT »

Tableau 14 - Affectation « Transport collectif structurant » (TCS)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none">▪ Équipement de transport collectif structurant tels une gare de trains de banlieue, une gare de trains passagers, un terminus intermodal de transport collectif, un stationnement incitatif, etc.
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none">▪ Commerce et service connexes aux équipements de transport collectif tels un casse-croûte, un kiosque à journaux, un service de taxis, etc.▪ Équipement et service communautaire non structurant tels une garderie, un CPE, un organisme communautaire, etc.▪ Place publique, parc, sentier polyvalent, etc.▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o.▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : s. o.▪ Typologie : s. o.▪ Nombre d'étages hors sol : volumétrie minimale d'un bâtiment de 2 étages, sauf si les dispositions relatives aux cônes d'approche n'autorisent pas une telle hauteur▪ Mode d'implantation : isolé, jumelée ou contiguë

4.1.14 AFFECTATION « RÉCRÉATIVE »

Tableau 15 - Affectation « Récréative » (REC)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none">▪ Activité récréative intensive et extensive▪ Sentier polyvalent et place publique
Fonctions complémentaires	<ul style="list-style-type: none">▪ Commerce et service connexes aux pratiques de la récréation tels un casse-croûte, la location d'équipements récréatifs légers, etc.▪ Équipement communautaire non structurant tels un centre communautaire, une maison de quartier, une garderie, un CPE, un organisme communautaire, une école primaire ou secondaire, etc.▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o.▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : s. o.▪ Typologie : s. o.▪ Nombre d'étages hors sol : s. o.▪ Mode d'implantation : s. o.

4.1.15 AFFECTATION « MILIEU NATUREL D'INTÉRÊT »

Tableau 16 - Affectation « Milieu naturel d'intérêt » (NAT)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none">▪ Activités de préservation, de conservation et de mise en valeur d'un milieu naturel▪ Activité récréative et interprétative extensive de type réseau linéaire (sentier pédestre, cyclable, d'interprétation, de ski de randonnée, etc.) ne comportant aucune contrainte pour la préservation du milieu naturel
Fonction complémentaire	<ul style="list-style-type: none">▪ Aucune
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o.▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : s. o.▪ Typologie : s. o.▪ Nombre d'étages hors sol : s. o.▪ Mode d'implantation : s. o.

4.1.16 AFFECTATION « AGRICOLE »

Tableau 17 - Affectation « Agricole » (AGR)

	DESCRIPTION
Fonctions dominantes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Agriculture au sens de la LPTAA ▪ Activité d'élevage au sens de la LPTAA, pourvu que le projet d'élevage respecte les paramètres établis en vertu de l'article 4.3.9 du schéma d'aménagement et de développement, sans toutefois avoir un coefficient d'odeur supérieur à 0,7 ▪ Activité artisanale de transformation de produit agricole liée aux pratiques de l'exploitant (valeur ajoutée), pourvu que : <ol style="list-style-type: none"> a) les produits utilisés proviennent ou sont générés directement de la ferme ou de l'aire agricole où l'usage est exercé, dans le sens que, majoritairement, aucun produit n'est acheté à l'extérieur de la ferme ou de l'aire agricole en cause b) l'usage ne crée pas de nuisances, lesquelles se définissent par de faibles émanations de bruit n'excédant pas 55 dBA, fumée, vapeur, odeur, poussière, vibrations, et ce, mesuré ou évalué au périmètre d'urbanisation le plus rapproché de l'usage c) une entreprise artisanale ne peut occuper plus de 50 % de la superficie de plancher d'un bâtiment résidentiel d) l'activité peut être tenue à l'extérieur du bâtiment résidentiel aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - la superficie d'occupation de cet usage, incluant l'aire d'entreposage, ne doit pas dépasser le taux maximum d'implantation indiqué. Cette superficie doit toutefois demeurer inférieure à celle occupée par le bâtiment principal - le taux d'implantation au sol est d'un maximum de 10 % calculé sur la superficie réelle du terrain ou sur une superficie maximale de 0,25 ha si la superficie réelle est supérieure e) Malgré les critères énoncés précédemment en a), b) et c), les activités visant l'acériculture greffée à une érablière et la production du compost sont autorisés, et ce, même si la matière première provient de l'extérieur de la ferme ou de l'aire agricole en cause
Fonctions complémentaires	<p>Lorsque autorisée par la CPTAQ :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Résidence associée aux activités agricoles, au sens de la LPTAA, pourvu que le projet de résidence soit assujéti à la procédure d'un PIIA ▪ Commerce de support aux fonctions dominantes, soit les commerces de gros ou de commerce de détail connexes aux pratiques de l'agriculture, pourvu que : <ol style="list-style-type: none"> a) Les matières premières des produits vendus proviennent ou sont générés directement de la ferme ou de l'aire agricole où l'activité commerciale est exercée, dans le sens que, majoritairement, aucun produit vendu n'est acheté à l'extérieur de la ferme ou de l'aire agricole en cause b) Les constructions et aménagements associés à ces usages doivent être assujéti à la procédure d'un PIIA <p>Malgré ces critères, une table champêtre, un gîte du passant, un centre d'interprétation, un centre équestre, un établissement vétérinaire pour animaux de ferme, un marché public relié à la commercialisation des produits de la ferme ou des jardins communautaires peuvent être autorisés</p>

	DESCRIPTION
	<ul style="list-style-type: none">▪ Activité récréative extensive de type réseau linéaire ne comportant pas de contrainte pour les activités agricoles périphériques▪ Aménagement d'habitats fauniques▪ Service d'utilité publique (équipement ou corridor, bassin de rétention, station de pompage, etc.)
Indicateurs de densité	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre minimum de logements à l'hectare brut : s. o.▪ Coefficient d'occupation au sol minimum : s. o.▪ Typologie : s. o.▪ Nombre d'étages hors sol : s. o.▪ Mode d'implantation : s. o.

Plan 9 - Affectations du sol

4.2 RÈGLES PARTICULIÈRES D'AMÉNAGEMENT

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL) définit les règles particulières d'aménagement du territoire d'étude en respect des orientations du plan directeur d'aménagement de la ZAL et des dispositions normatives du document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement de Longueuil.

4.2.1 INTERPRÉTATION GÉNÉRALE

Le présent PPU propose une planification plus détaillée du secteur central de la ZAL que celle apparaissant au plan d'urbanisme de la Ville dont il fait partie intégrante. Les dispositions du présent PPU ont donc préséance sur toute disposition du PU touchant la planification de ce secteur. Ainsi, en cas d'incompatibilité entre une disposition du PPU (affectation du sol, fonctions autorisées, dispositions réglementaires, etc.) et une disposition du *Règlement 01-4500 adoptant le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Longueuil* ou du *Règlement 1405 adoptant le plan d'urbanisme de l'ancienne Ville de Saint-Hubert*, la première prévaut.

4.2.2 INTERPRÉTATION DES AIRES D'AFFECTATION, DES FONCTIONS AUTORISÉES ET DU TRACÉ DES VOIES DE CIRCULATION

Le PPU présente, au **plan 9**, les aires d'affectation ainsi que le tracé des voies de circulation et, au chapitre 4, les affectations applicables pour l'ensemble du secteur central de la ZAL. Ces derniers représentent la synthèse des orientations, objectifs, concepts et balises d'aménagement élaborés pour l'ensemble et à l'échelle du territoire du secteur central de la ZAL. Lors de la mise en application de ces derniers à l'échelle locale, des règles d'interprétation doivent être prévues au PPU afin d'assurer sa flexibilité d'application.

Limite des aires d'affectation

Les limites des aires d'affectation apparaissent au **plan 9**. La limite d'une aire d'affectation peut faire l'objet d'une règle d'interprétation, tel que déterminée au plan d'urbanisme, aux fins de l'analyse de la conformité des règlements d'urbanisme.

Puisque le tracé des voies de circulation peut faire l'objet d'une certaine interprétation, il en est de même pour les limites des aires d'affectation dictées par ces dernières. Dans l'analyse de conformité des règlements d'urbanisme, la concordance sera établie en fonction du respect des principes indiqués au plan des affectations (hiérarchie des densités résidentielles, types d'affectation, etc.). Cette disposition s'applique également aux espaces récréatifs (affectation « récréative ») correspondant à des passages piétonniers, des îlots de verdure, des sentiers polyvalents ou des parcs. Dans certains cas, ces derniers pourraient être déplacés, modifiés ou remplacés par d'autres fonctions urbaines afin de tenir compte, entre autres, du nouveau tracé des voies de circulation, des impératifs associés aux infrastructures ou au lotissement retenu. Dans un tel cas, la concordance sera faite en fonction du respect des principes illustrés (présence d'un réseau de sentiers polyvalents continu, passages piétonniers localisés stratégiquement, fonctions urbaines, etc.).

Fonctions autorisées, indicateurs de densité, orientations et objectifs d'aménagement et de développement et concept et balises d'aménagement

Le chapitre 3 présente les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement ainsi que le concept et les balises d'aménagement de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL. Le chapitre 4, quant à lui, présente, pour chacune des affectations proposées, les fonctions dominantes et complémentaires autorisées ainsi que les indicateurs de densités associés exigés.

Le PPU du secteur central de la ZAL représente un exercice de planification à long terme intervenant sur de vastes espaces non construits, mais également sur des immeubles construits dont la vocation devra changer. Si l'objectif visé est de voir un jour se réaliser l'ensemble des orientations avancées, une certaine reconnaissance à court et moyen termes des fonctions ou aménagements existants et non conformes aux orientations du PPU doit être possible. Ainsi, pour l'ensemble des secteurs de revitalisation, de redéveloppement et aéroportuaire (secteurs de planification 1, 3 et 4), la réglementation d'urbanisme devra obligatoirement prévoir les nouvelles dispositions du PPU mais pourra également contenir des dispositions autorisant des constructions ou usages existants non conformes aux dispositions du présent PPU (et éventuellement d'autres usages similaires), pourvu qu'elle n'autorise pas l'agrandissement ou la reconstruction d'un bâtiment dérogatoire, ou accueillant un usage dérogatoire, au-delà de sa superficie existante au moment de l'entrée en vigueur du PPU ou la construction d'un bâtiment pour accueillir un tel usage.

Pour les autres secteurs de planification, la réglementation d'urbanisme devra obligatoirement prévoir les nouvelles dispositions du PPU.

Tracé des voies de circulation

Le tracé des voies de circulation apparaissant au **plan 9** est approximatif et illustre les grands principes de développement retenus pour le territoire du secteur central de la ZAL. Si certains principes devront être respectés (tracé des prolongements du boulevard Béliveau jusqu'à la rue du R-100, du boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane, du boulevard Julien-Lord et du chemin de la Savane à l'ouest du chemin de Chambly et du boulevard Moïse-Vincent jusqu'au boulevard Clairevue, alignement des voies de circulation aux intersections, etc.), dans l'ensemble, le tracé des voies de circulation locales pourra faire l'objet d'une interprétation lors de l'analyse des plans de lotissement déposés. Dans l'analyse de concordance, le respect des principes élaborés par le PPU sera considéré, notamment ceux relatifs à la hiérarchie routière.

4.2.3 ÉTUDES, ATTESTATIONS ET AUTORISATIONS REQUISES

Préalablement à la réalisation de tous travaux de construction ou d'aménagement, toute partie du secteur du PPU visé aux fins des présentes devra faire l'objet de toute étude (environnementale, géotechnique et caractérisation préliminaire des sols, etc.) jugée nécessaire en raison d'un potentiel environnemental particulier, de la nature particulière du sol à certains endroits, etc. Le présent PPU pourra donc être révisé au terme des conclusions issues de ces études.

Parmi les ouvrages faisant l'objet d'une attention particulière, mentionnons :

- La préservation des milieux humides et des habitats fauniques sensibles.
- Le détournement d'un cours d'eau.
- La réhabilitation des sols contaminés.
- Etc.

Toutes les attestations ou autorisations nécessaires devront avoir été fournies à la Ville de Longueuil avant le début des travaux dans les secteurs du PPU visés par de telles interventions.

Ceci étant, les travaux pourront toutefois être effectués dans les secteurs du PPU non visés par de telles études, selon les phases de travaux approuvées.

4.2.4 MODIFICATIONS À LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

4.2.4.1 Zonage

Dans le cadre de la mise en œuvre du PPU, il est possible que des modifications soient à apporter aux règles de zonage de manière à traduire adéquatement le concept retenu pour l'ensemble du secteur visé aux fins des présentes. À cet égard, le PPU précise certaines dispositions normatives devant être intégrées à la réglementation d'urbanisme :

- Les règles de zonage doivent être établies en concordance avec les dispositions du règlement de zonage de l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil de Transports Canada (CP 1977-1616, 9 juin 1977) notamment quant à la hauteur d'un édifice, d'un ouvrage ou tout objet et de la végétation. Compte tenu de la complexité de gestion des dispositions normatives du règlement de zonage de l'aéroport, il pourrait s'avérer opportun d'exiger, comme condition préalable à l'émission d'un permis de construction, la réalisation d'un relevé d'arpentage dans les surfaces d'approches édictées au règlement.
- Les usages pouvant causer un péril aviaire doivent être limités à la réglementation d'urbanisme. Le péril aviaire fait référence au risque que présente l'ingestion des oiseaux par les moteurs d'avion. Pour éviter les accidents qui y sont reliés, Transports Canada recommande de bannir tout élément susceptible d'attirer les oiseaux (plans d'eau, décharges alimentaires, certains produits agricoles, bassins de décantation, poissonneries, dépotoirs) dans un rayon de 8 km à partir du centre de l'aéroport.
- Afin de minimiser les contraintes liées au bruit aérien, le PPU limite la fonction résidentielle à l'intérieur des courbes isophoniques de 35 PBP. Dans l'éventualité de l'implantation de fonctions résidentielles à l'intérieur de cette courbe, des mesures de mitigation devront être appliquées. Ces dispositions normatives relatives aux courbes isophoniques PBP sont inscrites au schéma d'aménagement et de développement de Longueuil.

Outre ces dispositions normatives, pourraient également, mais de façon non limitative, faire l'objet de modifications :

- Les limites de certaines zones.
- Les usages autorisés à l'intérieur des zones.
- Les différentes marges de recul applicables à l'érection de bâtiments.
- Des normes diverses d'implantation (stationnement hors rue, etc.).
- La hauteur des bâtiments.

4.2.4.2 Lotissement

Les règlements de lotissement applicables devront respecter et intégrer les balises d'aménagement et les dispositions réglementaires identifiées à la section 3.3 du présent PPU.

4.2.4.3 Permis et certificats

Les règlements relatifs à l'émission des permis et certificats applicables devront intégrer les balises d'aménagement et les dispositions réglementaires identifiées à la section 3.3 du présent PPU.

4.2.4.4 Plans d'implantation et d'intégration architecturale

Afin de réaliser des ensembles harmonieux et intégrés au contexte particulier de la zone aéroportuaire, le PPU retient le recours aux règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les secteurs 1, 2, 3, 4 et 5.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet à la municipalité de rendre l'émission des permis de lotissement et de construction conditionnelle à l'approbation de plans par le conseil. Cet outil devra permettre de contrôler notamment les aspects suivants : le lotissement, l'implantation et l'architecture des bâtiments et leur harmonisation, les matériaux de revêtement et les aménagements.

Les objectifs et critères du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale devront respecter les balises d'aménagement élaborées à la section 3.3 pour chacun des secteurs.

4.2.4.5 Plans d'aménagement agricole intégré

Le secteur 6 fera l'objet d'un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI) de manière à caractériser les potentiels et contraintes de ce secteur.

MISE EN ŒUVRE

5. MISE EN OEUVRE

5.1 PLAN D'ACTION

Le plan d'action synthétise l'ensemble des actions ciblées à l'intérieur du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur central de la zone aéroportuaire de Longueuil (ZAL). Il est présenté par secteur de planification et selon le type d'interventions, à savoir : aménagement, équipement, infrastructure et circulation, études et programmes.

Note au lecteur : La numérotation des différentes actions indiquées ci-après correspond à la numérotation identifiée à la section 3.1 du présent document. Elle n'est donc pas inscrite dans une séquence numérique logique puisque les actions ont été catégorisées selon le type d'interventions (ex. aménagement, équipement, infrastructure et circulation, étude et programme).

Tableau 18 - Plan d'action

SECTEUR 1 – SECTEUR DE REVITALISATION

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	<p>1.1.2 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer une vision intégrée à l'ensemble du secteur - optimiser l'occupation du sol en favorisant l'émergence d'un pôle commercial et de services locaux à proximité de la gare et d'un quartier de moyenne et haute densité - offrir des aménagements conviviaux et sécuritaires à l'échelle du piéton et du cycliste - favoriser le redéveloppement du site des Halles de Longueuil, du centre commercial adjacent et des commerces de vente automobile voisins et améliorer l'encadrement urbain des abords du chemin de Chambly - redévelopper le secteur résidentiel déstructuré de la rue Desautels - maintenir le milieu humide boisé aux limites sud-ouest du secteur comme zone tampon entre le réseau ferroviaire et les futurs développements 	Réglementation d'urbanisme Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
	<p>1.1.3 Assujettir le redéveloppement du secteur au règlement relatif aux PIIA de manière à assurer la qualité des projets (lotissement, implantation, architecture, aménagement paysager et affichage)</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
	1.2.2 Intégrer des mesures de mitigation relatives à la protection sonore pour les nouveaux bâtiments résidentiels l'on observe un niveau de 35 PBP	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
	1.2.3 Prévoir des mesures de mitigation (bruit et sécurité publique) à l'interface de la voie ferroviaire et de la route 116 (zone tampon ou fonctions urbaines de transition telles que stationnement, industries, etc.)	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	1.3.4 Minimiser les impacts des stationnements incitatifs depuis le chemin de Chambly et ce, particulièrement à la porte d'entrée de la Savane	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert			
ÉQUIPEMENT, INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION	1.1.1 Planifier l'implantation de la gare de train de banlieue et de la gare pour passagers VIA Rail et faciliter son accessibilité pour tous les usagers (train, autobus, piétons, cyclistes et automobilistes)	Partenariat public	Ville de Longueuil Partenaires publics (AMT) et privés	•		
	1.2.1 Respecter les dispositions du règlement de zonage enregistré en vigueur pour l'aéroport de Saint-Hubert – Longueuil (corridor d'approche) et effectuer des représentations afin de le mettre à jour	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil DASH-L Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
	1.3.1 Appuyer le réaménagement de l'échangeur Saint-Hubert afin d'améliorer l'accessibilité et d'assurer une capacité de support adéquate de la circulation générée par les nouvelles composantes urbaines	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil MTQ, CN et RTL	•	•	•
	1.3.2 Prolonger le boulevard Julien-Lord jusqu'au boulevard Jacques-Cartier Ouest	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•		
	1.3.3 Prolonger le chemin de la Savane jusqu'au boulevard Julien-Lord	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•		
	1.3.5 Prolonger le réseau de sentiers polyvalents afin de faciliter l'accessibilité à la gare et aux nouveaux développements résidentiels	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	
	1.4.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
ÉTUDE ET PROGRAMME	1.1.4 Évaluer l'opportunité d'établir et de mettre en œuvre un programme de remembrement des terrains et d'acquisition d'immeubles ainsi que de relocalisation des usages incompatibles	Stratégie de redéveloppement (programmes d'acquisition d'immeubles, etc.)	Ville de Longueuil	•	•	•
	1.1.5 Favoriser la mise en œuvre d'un programme de rénovation résidentielle pour le développement des secteurs déstructurés des rues Shirley, Roy et du parc de maisons mobiles	Programme de rénovation	Ville de Longueuil	•	•	•
	1.1.6 Planifier et mettre en œuvre un programme d'acquisition des milieux humides et boisés d'intérêt devant être préservés ainsi que des terrains requis pour l'aménagement de bassins de rétention ou autres ouvrages, le cas échéant	Programme d'acquisition	Ville de Longueuil	•		
	1.3.6 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte des secteurs de planification 1 et 2	Étude de circulation	Ville de Longueuil	•		

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

SECTEUR 2 – SECTEUR DE DÉVELOPPEMENT – MILIEUX DE VIE

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	<p>2.1.1 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimiser l'occupation du sol en favorisant l'émergence d'unités de voisinage résidentielles diversifiées et une densification près des composantes structurantes (réseau artériel, milieux naturels, cours d'eau) - prévoir des typologies résidentielles variées - planifier des développements résidentiels par phase en regard de la disponibilité des services municipaux - favoriser l'aménagement de noyaux communautaires de services de proximité à l'échelle du piéton - consolider la desserte en équipements et parcs sportifs et favoriser les traverses piétonnes à l'intérieur des milieux de vie - favoriser l'intégration et la mise en valeur des composantes naturelles (milieux humides, cours d'eau, boisés, etc.) dans un réseau vert continu 	Réglementation d'urbanisme Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
	<p>2.1.2 Assujettir le développement du secteur au règlement relatif aux PIIA de manière à assurer la qualité des projets (lotissement, implantation, architecture, aménagement paysager et affichage)</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
ÉQUIPEMENT, INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION	<p>2.1.4 Planifier des parcs récréatifs répondant à la demande des quartiers résidentiels existants et des milieux de vie proposés</p>	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•		
	<p>2.2.1 Prolonger les boulevards Béliveau, Roland-Therrien et Vauquelin</p>	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	
	<p>2.2.2 Porter une attention particulière à l'aménagement de l'intersection des boulevards Roland-Therrien et Vauquelin, cœur et pôle de services du secteur</p>	Étude de circulation et d'aménagement	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
	2.2.3 Aménager une voie de circulation pour transport collectif en site propre dans l'axe du boulevard Roland-Therrien et minimiser, à cet effet, le nombre d'entrées charretières	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil RTL Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•	•	•
	2.2.4 Planifier un réseau de sentiers polyvalents favorisant l'intégration des composantes naturelles, les différents pôles de services, les pôles d'emplois et les espaces récréatifs du secteur central de la ZAL et de l'agglomération de Longueuil	Programme d'acquisition et d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil Partenaires privés	•	•	•
	2.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	•
ÉTUDE ET PROGRAMME	2.1.3 Favoriser le remembrement des multiples propriétés vouées principalement au développement résidentiel	Stratégies de remembrement	Ville de Longueuil Partenaires privés	•	•	•
	2.1.5 Planifier et mettre en œuvre un programme d'acquisition des milieux humides et des boisés d'intérêt devant être préservés ainsi que des immeubles requis pour l'aménagement des parcs, bassins de rétention ou autres ouvrages, le cas échéant	Programme d'acquisition	Ville de Longueuil	•	•	•
	2.4.1 Mettre en œuvre un programme de rénovation résidentielle favorisant le redéveloppement des secteurs déstructurés	Programme de rénovation	Ville de Longueuil		•	•
	2.2.5 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification	Étude de circulation	Ville de Longueuil	•		

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

SECTEUR 3 – SECTEUR DE REDÉVELOPPEMENT

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	<p>3.1.1 Créer un quartier urbain mixte autour de l'hôtel de ville en privilégiant l'implantation d'activités compatibles et complémentaires (administratives, institutionnelles, d'affaires, culturelles et résidentielles) de manière à créer un pôle d'emplois, de services à la population et aux travailleurs ainsi qu'un quartier habité</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissements de Saint-Hubert et du Vieux-Longueuil	•		
	<p>3.1.2 Établir un encadrement réglementaire adéquat de manière à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintenir le caractère du secteur en termes de densité, de volumétrie et de gabarit des bâtiments existants de l'ancienne base militaire - d'assurer une harmonisation des usages mixtes 	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.1.3 Assujettir le redéveloppement du secteur 3 aux règlements relatifs aux PIIA</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.1.6 Maintenir la zone résidentielle implantée le long du boulevard Vauquelin</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.1.7 Aménager un axe à caractère piétonnier et récréatif nord/sud entre le pôle de l'hôtel de ville et les milieux de vie dans la partie nord</p>	Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil Partenaires privés			
	<p>3.2.2 Mettre en valeur l'intersection Roland-Therrien/Vauquelin en favorisant un aménagement urbain distinctif (implantation des bâtiments, aménagement des traverses piétonnes et cyclables, intégration des infrastructures de transport collectif, mobilier urbain, etc.)</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•	•	

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	<p>3.2.3 Favoriser, à la fois, l'implantation d'habitations multifamiliales ou mixtes, la création d'un pôle de services de quartier en support aux milieux de vie (fonctions commerciales locales, configuration de la chaussée à l'échelle du piéton, mobilier urbain, aménagement paysager, etc.) et l'implantation d'entreprises de service et d'activités d'affaires en support aux activités aéroportuaires, aéronautiques ou aérospatiales</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.2.4 Assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielles et commerciales et favoriser une transition cohérente sur le territoire</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil- Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.2.5 Mettre en valeur la perspective visuelle vers le futur terminal aéroportuaire</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil- Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	<p>3.3.1 Concevoir un secteur résidentiel de moyenne densité répondant aux nouvelles tendances d'urbanisme et d'architecture en bordure du boulevard Vauquelin et à l'ouest de la rue R-100 et prévoir l'intégration de logements voués aux militaires</p>	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil- Arrondissement de Saint-Hubert Partenaire privé	•		
	<p>3.4.1 Favoriser la requalification des abords du chemin de la Savane :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consolider les activités aéroportuaires, aéronautiques et aérospatiales - optimiser l'occupation du sol et favoriser une densification des activités industrielles - réserver les terrains donnant accès aux pistes à des entreprises susceptibles de profiter véritablement d'un tel avantage - améliorer la qualité architecturale des bâtiments industriels - prévoir des marges avant plus grandes afin d'éviter que des bâtiments soient trop près de la voie de circulation - planifier la réfection de la voie de circulation et privilégier l'aménagement des domaines publics et privés 	Réglementation d'urbanisme Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•	•	•

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
ÉQUIPEMENT, INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION	3.1.4 Mettre en valeur le parc existant et favoriser l'intégration d'aires de sport afin de créer une esplanade à l'hôtel de ville faisant office de vaste lieu de rencontre	Programme d'aménagement du domaine public	Ville de Longueuil	•		
	3.1.5 Encourager l'implantation d'équipements communautaires structurants (musée, salle de spectacles, bibliothèque, etc.) à proximité de l'hôtel de ville	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil Partenaires publics et privés		•	•
	3.2.1 Prolonger le boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane afin d'améliorer les liaisons entre les nouveaux milieux de vie et le pôle aéroportuaire (pôle d'emplois)	Programme d'infrastructures Protocole d'entente	Ville de Longueuil Partenaires publics (Défense nationale)	•	•	
	3.4.2 Assurer une emprise et des marges suffisantes pour permettre l'aménagement de bandes tampons, des aménagements paysagers ainsi que l'implantation de modes de transport collectif lourd et planifier l'acquisition de l'emprise	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	•
	3.5.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	•
	3.5.2 Planifier, le cas échéant, l'aménagement de réservoirs et de bassins de rétention	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	
ÉTUDE ET PROGRAMME	3.3.2 Entreprendre des négociations avec le ministère de la Défense pour le redéveloppement des habitations des militaires afin de favoriser le prolongement du boulevard Roland-Therrien	Entente de partenariat	Ville de Longueuil Partenaires publics (Défense)	•	•	
	3.5.3 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil Partenaires privés	•		

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

SECTEUR 4 – SECTEUR AÉROPORTUAIRE

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	4.1.1 Réserver l'espace nécessaire pour implanter un terminal aéroportuaire dans l'axe Roland-Therrien	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	4.1.2 Réserver les terrains donnant accès aux pistes à des entreprises susceptibles de profiter véritablement d'un tel avantage	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DAHS-L, DEL	•		
	4.1.3 Favoriser l'implantation d'entreprises liées aux services au sol dans les hangars de la base militaire lorsque ceux-ci seront disponibles (FBO) et préserver le caractère « patrimonial » des hangars de qualité	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion Programme de sensibilisation	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DASH-L, DEL Défense	•		
	4.1.4 Consolider et densifier les activités aéroportuaires liées à la réparation, à l'entretien et à la révision en bordure de la route de l'Aéroport (MRO).	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DASH-L, DEL	•	•	
	4.1.5 Favoriser des interventions visant l'amélioration esthétique de l'enveloppe architecturale des bâtiments longeant la route de l'Aéroport et aménager des bandes paysagères de chaque côté de la voie de circulation de manière à rehausser son image	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	4.1.6 Renforcer les activités industrielles autour de la place de la Savane et améliorer l'encadrement urbain (implantation, architecture, aménagement, etc.)	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	4.1.7 Encourager l'implantation d'entreprises de sous-traitance	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DASH-L, DEL	•	•	•
	4.1.8 Planifier l'implantation d'une plate-forme technologique de l'École nationale d'aéronautique	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DASH-L, DEL	•	•	•

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
ÉQUIPEMENT, INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION	<p>4.2.1 Compléter les prolongements routiers et renforcer la desserte de transport collectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prolonger le boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane - élargir le chemin de la Savane et le boulevard Clairevue pour l'implantation éventuelle d'un réseau de transport en commun en site propre (ex. de type SLR) 	Réglementation d'urbanisme Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•	•	
	<p>4.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements</p>	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	•
	<p>4.3.2 Planifier, le cas échéant, l'aménagement de réservoirs et de bassins de rétention</p>	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•	•	•
ÉTUDE ET PROGRAMME	<p>4.2.2 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL</p>	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•		

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

SECTEUR 5 – SECTEUR DE DÉVELOPPEMENT – CAMPUS INDUSTRIEL

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	5.1.1 Diversifier les activités industrielles et planifier une grille de rues favorisant une organisation d'ensemble par sous-secteurs détenant chacun une image spécifique : - bureaux et industries de prestige le long des boulevards Clairevue et Moïse-Vincent et à proximité de l'Agence spatiale - industries légères le long des voies ferrées (vibrations)	Réglementation d'urbanisme Plan de promotion	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert DASH-L, DEL	•		
	5.1.2 Établir, de concert avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, une charte ou un devis de performance commun afin d'encadrer le développement du secteur industriel, de favoriser la création d'emplois et d'établir une image de prestige (PIIA et autres)	Réglementation d'urbanisme Charte ou devis de performance	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
ÉQUIPEMENT, INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION	5.2.2 Planifier la reconfiguration du boulevard Clairevue pour y intégrer un axe de transport en commun lourd	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil		•	•
	5.2.3 Planifier et retenir les emprises pour l'aménagement du futur boulevard Moïse-Vincent	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil	•		
	5.3.1 Optimiser la desserte actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout afin de répondre aux nouveaux développements	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil Partenaires privés	•	•	•
ÉTUDE ET PROGRAMME	5.2.1 Effectuer des représentations, de concert avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, auprès du ministère des Transports du Québec pour le réaménagement de l'échangeur A30/boulevard Clairevue	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil Ville de Saint-Bruno-de-Montarville Partenaires publics (MTQ)		•	•
	5.2.4 Procéder à la révision du réseau de camionnage lourd à l'échelle intermunicipale et réaliser une entente sur le camionnage avec la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville afin d'assurer un lien entre la zone aéroportuaire et l'autoroute 30	Plan de circulation	Ville de Longueuil Ville de Saint-Bruno-de-Montarville Partenaires publics (MTQ)	•	•	

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
	5.2.5 Mettre à jour l'étude de circulation réalisée pour le pôle aéroportuaire de manière à tenir compte de l'ensemble des secteurs de planification du secteur central de la ZAL	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil	•		

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

SECTEUR 6 – SECTEUR AGRICOLE

TYPE D'INTERVENTIONS	ACTIONS	MOYENS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCIER		
				Court terme	Moyen terme	Long terme
AMÉNAGEMENT	6.1.1 Affecter les terres agricoles principalement à la grande culture	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil Arrondissement de Saint-Hubert	•		
	6.1.2 Élaborer, de concert avec les villes de Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville, un plan d'aménagement agricole intégré (PAAI) relevant l'ensemble des composantes structurantes du secteur et de son environnement dans l'optique d'une possible requalification urbaine des lieux à long terme	PAAI	Villes de Longueuil, Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville Arrondissement de Saint-Hubert Partenaires publics (Agriculture)		•	
	6.1.3 Assurer la gestion des cours d'eau	Réglementation d'urbanisme	Ville de Longueuil	•		
	6.2.2 Planifier et évaluer les travaux d'infrastructures	Programme d'infrastructures	Ville de Longueuil		•	•
ÉTUDE ET PROGRAMME	6.2.1 Développer des projets agroalimentaires et préciser leur localisation optimale	Plan de développement	Ville de Longueuil DEL Partenaires publics (MDEEI) Partenaires privés	•	•	

Court terme : 0-3 ans

Moyen terme : 5 ans

Long terme : 5 ans et plus

5.2 PROGRAMMES SPÉCIFIQUES DE MISE EN OEUVRE

5.2.1 PROGRAMME D'ACQUISITION

Le secteur visé par le présent PPU est désigné à titre de secteur central de la Ville de Longueuil. Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Loi sur les cités et villes* prévalant à cet effet, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le PPU pour un secteur désigné comme son secteur central.

La Ville de Longueuil établira les stratégies d'acquisition en fonction des interventions proposées identifiées au PPU. Parmi ces dernières, le PPU privilégie les suivantes :

- Entreprendre des négociations avec le ministère de la Défense pour le prolongement du boulevard Roland-Therrien et le redéveloppement des habitations des militaires.
- Définir une stratégie de redéveloppement du site occupé par les Halles de Longueuil et le centre commercial adjacent et ceux adjacents à la future gare.
- Favoriser le remembrement des multiples propriétés vouées principalement au développement résidentiel.
- Établir et mettre en œuvre des programmes d'acquisition pour les fins suivantes :
 - Acquisition des emprises requises pour le prolongement du boulevard Moïse-Vincent et l'élargissement du chemin de la Savane.
 - Acquisition des milieux humides et boisés d'intérêt devant être préservés.
 - Acquisition des immeubles requis pour l'aménagement des bassins de rétention, des stations de pompage, parcs, etc.

5.2.2 PROJETS D'INTERVENTION DE TRANSPORT

La présente section du PPU reprend les principales recommandations et interventions formulées en matière de transport dans le plan directeur de la zone aéroportuaire. Puisque les secteurs de planification 1 et 2 n'ont pas été considérés dans l'étude de transport effectuée dans le cadre du plan directeur de la zone aéroportuaire, une mise à jour de l'étude de circulation s'impose afin d'évaluer les impacts sur l'ensemble des secteurs de planification composant le secteur central de la ZAL.

Le secteur central de la ZAL et son environnement détiennent le potentiel d'accueillir une large gamme de fonctions, offrant ainsi l'opportunité de consolider la trame sociale, économique et urbaine longueuilloise au cours des deux prochaines décennies et d'offrir ainsi à Longueuil un véritable pôle de développement d'envergure métropolitaine. La réponse adéquate à un tel défi repose largement sur une meilleure intégration de ce territoire en bonne partie enclavé à son environnement urbain.

Aussi, le succès du développement du secteur central de la ZAL repose-t-il largement sur la mise en œuvre d'interventions clés visant notamment à favoriser la synergie entre les divers secteurs de la zone aéroportuaire et l'environnement urbain immédiat, notamment le tissu urbain de Longueuil et la zone commerciale des Promenades St-Bruno.

Certaines hypothèses ont été soumises à la firme Dessau-Soprin qui a eu pour mandat de réaliser un diagnostic de la situation actuelle en matière de circulation au sein de la zone aéroportuaire, ainsi que de vérifier l'impact des déplacements générés à terme par le développement projeté au sein du plan directeur. Rappelons qu'il est requis de procéder à la mise à jour de l'étude de circulation puisque ces conclusions et recommandations ne

couvrent pas l'ensemble du secteur central faisant l'objet du présent PPU. Les grandes conclusions de l'exercice réalisé par Dessau-Soprin sont donc rappelées ci-après :

L'analyse effectuée a démontré que le développement de la zone aéroportuaire comportera les impacts suivants dans l'hypothèse du maintien du réseau routier actuel :

- Le chemin de Chambly verra une augmentation du nombre de véhicules en direction sud le matin et en direction nord l'après-midi. Actuellement, la direction nord est près de la capacité ou sursaturée aux deux heures de pointe et la direction sud est sursaturée à l'heure de pointe de l'après-midi.
- Le développement aura un impact important aux carrefours du chemin de Chambly/bretelles de la route 116, du chemin de Chambly/chemin de la Savane, du chemin de Chambly/boulevard Vauquelin, du chemin de la Savane/route de l'Aéroport et boulevard Roland-Therrien/boulevard Vauquelin. Là où cela est possible, il faudra réaménager les carrefours pour augmenter la capacité et modifier le contrôle de la circulation en installant des feux de circulation. Pour l'échangeur chemin de Chambly/route 116, la planification de sa reconfiguration ou la recherche de solutions alternatives (échangeurs Moïse-Vincent ou Edna-Maricourt, par exemple) devront être réalisées, de concert avec le ministère des Transports du Québec, afin d'améliorer la capacité de ce lien majeur.
- Dans le secteur est, les carrefours rue Marie-Victorin/boulevard Clairevue et rue Jean-Talon/boulevard Clairevue (situés à Saint-Bruno-de-Montarville) seront plus sollicités. Présentement, ils sont contrôlés par des arrêts et la géométrie actuelle semble suffisante pour satisfaire les débits supplémentaires. Toutefois, il faudrait y installer des feux de circulation.
- Le nombre de véhicules sur l'autoroute 30 entre les échangeurs de la rue Clairevue et de la route 116 devrait augmenter d'environ 1 200 véhicules autant aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Toutefois, il semble que ces augmentations se fassent en sens contraire de la pointe dans ce secteur.

Diverses interventions correctrices sont donc à envisager. Ces dernières sont identifiées ci-après :

- La consécration du boulevard Roland-Therrien, du boulevard Clairevue (à l'intersection de l'autoroute 30) et de l'intersection chemin de Chambly/route 116 comme principaux points d'entrée au site.
- L'extension des boulevards Roland-Therrien, Béliveau et Julien-Lord ainsi que l'aménagement d'une voie de circulation locale jusqu'au chemin de la Savane afin de mieux desservir le nouveau pôle administratif et institutionnel du secteur de redéveloppement et de soulager le boulevard Vauquelin et le chemin de Chambly.
- La création de liaisons véhiculaires et piétonnes entre les secteurs de la zone, avec les Promenades St-Bruno et avec les secteurs urbains voisins (via le chemin de la Savane et les boulevards Moïse-Vincent et Clairevue).
- La pleine intégration de la fonction ferroviaire au site, notamment, à des fins de transport collectif.
- La consécration de la route de l'Aéroport comme voie secondaire de desserte interne du secteur industriel de la ZAL.

Le prolongement du boulevard Moïse-Vincent jusqu'au sein de la zone aéroportuaire est un élément important susceptible de contribuer à faire de ce boulevard une voie de ceinture interne en milieu urbanisé longeant l'autoroute 30 et assurant une liaison interne entre la ville de Brossard, l'arrondissement de Saint-Hubert et la ville de Saint-Bruno-de-Montarville. La création de cette voie de desserte permettra de :

- Faciliter les communications nord-sud à l'intérieur de la ville et de franchir la barrière de la route 116 et de la voie ferrée.
- Lier divers secteurs en développement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation le long de l'autoroute 30 en créant une nouvelle artère municipale.

- Créer une zone tampon entre des fonctions peu compatibles (industrie et habitation).
- Décongestionner le pôle des Promenades St-Bruno et permettre une meilleure desserte des commerces régionaux et des zones industrielles le long de l'autoroute 30.⁸

Par ailleurs, le prolongement du boulevard Roland-Therrien jusqu'au chemin de la Savane aura comme conséquence principale de réduire le nombre de déplacements s'effectuant sur le boulevard Vauquelin.

Le prolongement du boulevard Julien-Lord permettra de répartir les déplacements venant de l'ouest entre le boulevard Julien-Lord, le chemin de Chambly et le boulevard Roland-Therrien. Il faudra s'assurer que les carrefours chemin de Chambly/boulevard Vauquelin et chemin de Chambly/chemin de la Savane ont une réserve de capacité suffisante pour accueillir les nouveaux débits.

À noter que toutes les analyses excluent les impacts supplémentaires associés au redéveloppement immobilier envisagé autour de la gare de train de banlieue, équipement qui sera relocalisé dans le triangle compris entre le chemin de Chambly, la voie ferrée et l'emprise du futur boulevard Julien-Lord ainsi qu'au développement des milieux de vie dans le secteur de planification 2. Ces nouveaux développements amèneront une pression supplémentaire sur le réseau routier.

De plus, la demande estimée sur les prolongements routiers est une demande minimale puisque ces prolongements, en plus d'accommoder une partie des nouveaux déplacements générés par la zone aéroportuaire, vont permettre de soulager le réseau actuel (surtout le chemin de Chambly et l'autoroute 30) d'une partie des véhicules qui l'empruntent actuellement faute de chemins alternatifs.

De ces analyses découlent les propositions d'interventions complémentaires suivantes :

- Élargissement à quatre voies du boulevard Clairevue et du chemin de la Savane.
- Réfection de la route de l'Aéroport.
- Réaménagement du carrefour chemin de la Savane/boulevard Clairevue.
- Ajout de feux de circulation. Le tableau 19 identifie les carrefours problématiques et les interventions ciblées.

En plus des modifications à apporter au réseau routier et aux modes de contrôle de la circulation, il sera important de :

- Définir un plan de camionnage pour assurer une bonne accessibilité aux véhicules lourds se destinant à la zone aéroportuaire.
- Revoir la desserte en transport collectif en fonction des modifications au réseau routier, de la nouvelle demande générée par la zone aéroportuaire et du futur emplacement de la gare permanente de train de banlieue.

La Ville de Longueuil verra à établir les priorités d'interventions et les modes de financement et de partenariats via son programme triennal d'immobilisation et des partenariats à envisager.

⁸ Ville de Longueuil, Document préparatoire – Programme particulier d'urbanisme / Autoroute 30, 2002, page 30.

Tableau 18 - Impacts sur le réseau existant et interventions correctrices

Zone problématique	Interventions à envisager
Échangeur R-112/R-116	Améliorations majeures à envisager (reconfiguration).
Carrefour chemin de Chambly/boulevard Vauquelin	Prévoir un aménagement du carrefour qui ne limite pas la capacité de la circulation.
Carrefour chemin de Chambly/chemin de la Savane	Prévoir un aménagement du carrefour qui ne limite pas la capacité de la circulation.
Carrefour boulevard Roland-Therrien/boulevard Vauquelin	Prévoir un feu de circulation. Compléter le boulevard Vauquelin par l'ajout des voies manquantes entre la rue Châteaufort et la rue du R-100 avec voies de refuge pour virage à gauche au carrefour.
Carrefour chemin de la Savane/boulevard Clairevue	Prévoir un îlot de virage à droite pour le mouvement de l'ouest vers le sud. Prévoir une voie de virage à gauche pour le mouvement du sud vers l'ouest. Faire une analyse de capacité pour vérifier la nécessité d'installer un feu de circulation.

Source : Ville de Longueuil, Plan directeur d'aménagement de la zone aéroportuaire, Rapport final, février 2006, p. 127.

5.2.3 PROJETS D'INTERVENTION EN ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

Le PPU synthétise, dans cette partie, les analyses préliminaires réalisées par la Ville de Longueuil et les informations tirées des rapports d'analyse effectués par les firmes SNC-Lavalin et Les Consultants SM dans le cadre du plan directeur de la zone aéroportuaire. Cette section, qui reflète une approche possible de desserte en égout et aqueduc, est présentée à titre indicatif et n'a aucune portée réglementaire. Ainsi, une toute autre approche pourrait être retenue sans modification du présent PPU.

Égout sanitaire

La zone aéroportuaire compte deux points de rejets sanitaires : un dans le collecteur Roland-Therrien (vers le centre d'épuration de la Rive-Sud ou CERS) et l'autre vers le réseau de Saint-Bruno-de-Montarville (étangs aérés de Saint-Basile-le-Grand). Or, la capacité de l'intercepteur vers Saint-Basile-le-Grand est déjà atteinte. Des surverses au ruisseau Massé sont observées et l'augmentation des débits sanitaires aurait pour effet de les amplifier, une perspective inacceptable d'un point de vue environnemental. De plus, le traitement de rejets industriels par des étangs aérés n'est pas aussi efficace que celui réalisé par un procédé physico-chimique (CERS). Par conséquent, tous les rejets produits par le développement du secteur central de la ZAL devront être évacués au moyen du collecteur Roland-Therrien. Cet impératif nécessite :

- La construction d'une nouvelle station de pompage (SP10) pour permettre le développement du secteur industriel situé à l'est des pistes.
- Le développement en réseau séparatif avec rétention pluviale du secteur résidentiel au sud de l'arrondissement du Vieux-Longueuil, ce afin de respecter la capacité du collecteur Roland-Therrien.
- La reconstruction et la municipalisation des infrastructures de la rue Industrielle, incluant la construction d'une nouvelle station de pompage (SP4.2) afin de soulager la SP8 et permettre la densification du secteur institutionnel.
- La réalisation de mesures de débits pour quantifier le volume d'eaux parasites affectant le réseau actuel dans le secteur du chemin de la Savane et vérifier, s'il y a lieu, d'effectuer des travaux de réhabilitation.

Égout pluvial

Le secteur central de la ZAL se trouve à la limite de deux bassins versants. Une partie importante du secteur central de la ZAL est drainé par le ruisseau Massé et ses embranchements. La capacité de ces cours d'eau est cependant très limitée et la situation actuelle est déjà problématique. En effet, les simulations hydrauliques effectuées pour une pluie de récurrence 1 : 25 ans montrent que des volumes d'eau importants sont déjà refoulés dans certains secteurs, notamment, à l'intersection des branches 2 et 3 avec le canal Saint-Bruno ainsi qu'autour de la branche 6 derrière les Promenades St-Bruno. Puisqu'il s'agit actuellement de secteurs agricoles ou en friche, l'impact de ces refoulements à ce jour est peu problématique. Pour ce secteur, des bassins de rétention avec stations de pompage seront requis. Pour le secteur faisant partie du bassin versant du fleuve Saint-Laurent, compte tenu que le collecteur Roland-Therrien est à capacité, des bassins de rétention avec stations de pompage seront également requis.

De la rétention à la source devra également être imposée sur tous les lots industriels ou de grands projets commerciaux, résidentiels, mixtes ou institutionnels. Un ou des bassins de rétention sectoriels devront aussi être prévus pour contenir les eaux de ruissellement.

Aqueduc

Le réseau d'aqueduc actuel offre une protection incendie de 12 300 l/min, soit 85 % de ce qui est requis par les opérations industrielles existantes du secteur central de la ZAL. L'augmentation des débits de consommation engendrée par la desserte de nouvelles entreprises ne fera qu'aggraver cette situation. Par ailleurs, en période de pointe estivale, le réseau d'aqueduc régional peut difficilement accommoder les besoins de Saint-Bruno-de-Montarville. Aussi, la construction d'un nouveau réservoir est-elle nécessaire.

Soulignons que ce réservoir contribuera à la desserte régionale, puisqu'en plus de satisfaire en tout temps les besoins en eau potable de Saint-Bruno-de-Montarville et d'assurer la protection incendie du secteur central de la ZAL, il permettra d'améliorer la desserte du secteur industriel de Boucherville situé dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur des autoroutes 20 et 30.

Plan 10 - Projets d'intervention en équipements et infrastructures municipaux

5.3 PHASES DE DÉVELOPPEMENT

Déterminer le phasage de développement d'un territoire aussi vaste n'est pas simple puisque plusieurs facteurs le dicteront : infrastructures requises, produit offert, vitalité économique, concurrence, etc. Malgré ces variables, dont certaines sont encore inconnues, le **plan 11** présente un phasage de développement pour le secteur central de la ZAL basé sur quatre périodes, soit le court terme (0 à 5 ans), le moyen terme (6 à 10 ans), le long terme (11 à 20 ans) et le très long terme (21 ans et plus). Ce phasage est illustré à titre indicatif puisque toute partie du secteur central de la ZAL pourra, malgré ce qui est indiqué au plan 11, être développée plus, ou moins, rapidement si les conditions sont, ou ne sont pas, en place pour assurer sa mise en œuvre.

Le plan 11 identifie également cinq sous-secteurs dont le développement de l'ensemble des terrains les composant est conditionné par l'aménagement préalable d'infrastructures municipales majeures (bassins de rétention, stations de pompage, conduites de refoulement, etc.).

L'ensemble du sous-secteur A pourra être développé lorsque les ouvrages de rétention (branche 6 du ruisseau Massé), la station de pompage pluvial (chemin de la Savane) et l'augmentation de la station de pompage sanitaire no 4 (boulevard Vauquelin) auront été aménagés ou améliorés. L'absence de morcellement foncier dans ce sous-secteur explique, pour ce dernier, un phasage de développement essentiellement à court et moyen termes.

Pour le sous-secteur B, l'aménagement de bassins de rétention (parc Fonrouge et nouveau parc central au nord du boulevard Roland-Therrien), d'une conduite pluviale entre ces derniers et d'une station de pompage pluvial sont essentiels pour permettre sa mise en œuvre. Compte tenu du morcellement foncier, dont le remembrement risque d'être long et complexe, le développement des terrains composant ce sous-secteur devrait normalement avoir lieu après celui du sous-secteur A, à moins que les investissements en infrastructures soient moins importants et justifient le remembrement à court terme des terrains le composant.

Le développement du sous-secteur C, principalement les terrains situés au sud du chemin de Chambly (Halles de Longueuil, centre commercial voisin, etc.) ne pourra pas se faire sans l'aménagement d'un bassin de rétention, de la construction d'une nouvelle station de pompage sanitaire et d'une station de pompage (à l'est du boulevard Julien-Lord) et d'un exutoire pluvial vers le boulevard Jacques-Cartier Ouest (emprise du boulevard Julien-Lord). Le site de la gare du train de banlieue de l'AMT pourra cependant être développé à court terme si des bassins de rétention privés sont aménagés à même les aires de stationnement.

La revitalisation et l'optimisation du sous-secteur D est conditionné par la municipalisation des infrastructures aménagées sous la rue Industrielle.

La mise en valeur du sous-secteur E sera possible lorsque la station de pompage sanitaire, la conduite de refoulement sanitaire vers le boulevard Roland-Therrien (l'ensemble des rejets sanitaires de ce parc industriel devant être dirigé vers le CERS), les bassins de rétention et, finalement, le réservoir d'eau potable (intersection du chemin de la Savane et du boulevard Clairevue) auront été aménagés. Une fois ces infrastructures en place, le développement de ce sous-secteur devrait débiter par les terrains longeant le boulevard Clairevue et la route de l'Aéroport, à proximité de l'Agence spatiale canadienne.

Les terrains situés hors de ces cinq sous-secteurs, soit ceux essentiellement situés dans le secteur de planification no 3 ceinturant l'hôtel de ville, ne requièrent pas d'investissements majeurs en infrastructures municipales. Ils pourront être mis en valeur individuellement en fonction des investissements privés réalisés.

Plan 11 - Phases de développement

ANNEXE 1

Planche 12 - Références architecturales

Planche 13 - Survol des principes de développement et d'aménagement durable de collectivités viables

