

Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3435

Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement aux zones 36317Aa, 36318Ra et 36322Aa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3438

Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 36319Pa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.C.A.3V.Q. 392

Déposé au conseil municipal

2 juillet 2025

Dans le cadre de la Politique de participation publique, un rapport complet des activités de la démarche de participation publique est produit.

Dans ce document, les informations suivantes sont regroupées :

- Les étapes de la démarche de participation publique réalisées;
- Les principaux commentaires et recommandations formulés dans le cadre des activités de participation active et des mesures de consultation ainsi que ceux formulés par le conseil de quartier, le cas échéant;
- Les commentaires et recommandations qui ont induit les principales modifications apportées à l'acte soumis pour adoption au conseil, le cas échéant.

Description du projet

Secteur concerné

La zone visée est délimitée par l'aéroport Jean-Lesage au nord et le boulevard Wilfrid-Hamel au sud, le tout entouré de la route Jean-Gauvin à l'ouest et de la route de l'Aéroport à l'est. Compte tenu de l'influence potentielle du projet sur les secteurs résidentiels limitrophes, ces derniers seront considérés dans l'étude élargie du site.

Description du projet et principales modifications

Le développement du secteur localisé au sud de l'aéroport Jean-Lesage est souhaité afin d'accueillir certains usages industriels et technologiques afin de répondre aux besoins d'espaces à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Québec (PRMHH) cible d'ailleurs cette zone pour que le développement économique se fasse en conciliation avec la conservation des milieux naturels en place. La Ville souhaite ainsi s'assurer que le développement se fasse dans le respect des milieux humides d'intérêt.

Ainsi, à l'occasion de l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), les citoyens pourront participer à la réflexion afin d'aménager les espaces naturels à conserver, en plus des terrains industriels et technologiques à développer.

Démarche de participation publique

Étapes

Dialogue citoyen

- Présentation de la démarche de participation publique : 13 février 2024, 19 h, Centre communautaire Champigny
- Atelier participatif avec les acteurs en environnement : 22 février 2024, 9 h, Édifice Andrée-P.-Boucher
- Séance d'information et atelier participatif : 11 avril 2024, centre communautaire Champigny et en ligne
- Questionnaire en ligne : 12 au 19 avril 2024

Orientations préliminaires du plan particulier d'urbanisme (vision d'aménagement)

- Séance d'information et d'échanges : 4 novembre 2024, 19 h, en ligne
- Consultation écrite : 5 au 19 novembre 2024

Version préliminaire du plan particulier d'urbanisme (partie réglementaire)

- Consultation publique sur le projet de modification réglementaire – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) : 22 avril 2025, 19 h, centre communautaire Champigny
- Consultation écrite : du 23 avril au 6 mai 2025 (14 jours)
- Demande d'opinion au conseil de quartier de l'Aéroport : 13 mai 2025, 19 h, Centre communautaire de de Champigny

Rapports des différentes étapes

Rapports qui sont déjà publics et peuvent être consultés en ligne [sur la page web du projet](#)

- Compte-rendu de l'atelier d'échanges du 22 février 2024
- Compte-rendu de l'atelier participatif du 11 avril 2024 et du questionnaire en ligne du 12 au 19 avril 2024
- Compte-rendu de la séance d'information et d'échanges du 4 novembre 2024
- Rapport de la consultation écrite du 5 au 19 novembre 2024, incluant 3 mémoires

Rapports des consultations tenues sur la version préliminaire du plan particulier d'urbanisme qui peuvent être consultés à l'annexe I

- Rapport de la consultation publique sur le projet de modification réglementaire – Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) du 22 avril 2025
- Rapport de la demande d'opinion du conseil de quartier sur le projet de modification réglementaire (si tenue en dehors de la consultation publique LAU) du 13 mai 2025
- Rapport de la consultation écrite (14 jours) tenue du 23 avril au 6 mai 2025, incluant 2 mémoires

Rétroaction (voir les documents à l'annexe 2)

Résumé des commentaires et recommandations citoyennes qui ont induit les principales modifications apportées à l'avant-projet et à l'acte soumis pour adoption au conseil.

Annexe I : Rapports des différentes étapes

Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

- Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3435
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement aux zones 36317Aa, 36318Ra et 36322Aa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3438
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 36319Pa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.C.A.3V.Q. 392

Activité de participation publique

Consultation publique

Date et heure (ou période)

22 avril 2025, à 19 h

Lieu

Centre communautaire Champigny, 7519, boulevard Wilfrid-Hamel, Québec

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des personnes-ressources;
2. Présentation du déroulement de la rencontre;
3. Rappel du cheminement d'une demande de modification à la réglementation d'urbanisme et du processus de consultation prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de participation publique de la Ville de Québec;
4. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la tenue de la consultation publique;
5. Mention que la fiche synthèse présentant le projet de modification est disponible sur place et en ligne;
6. Présentation du projet de modification réglementaire par la personne-ressource;
7. Rappel de la tenue d'une consultation écrite dans les 14 jours qui suivent la consultation publique;
8. Période de questions et commentaires du public.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal et conseil d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Projet

Secteur concerné

La zone visée est délimitée par l'aéroport Jean-Lesage au nord et le boulevard Wilfrid-Hamel au sud, le tout entouré de la route Jean-Gauvin à l'ouest et de la route de l'Aéroport à l'est. Compte tenu de l'influence potentielle du projet sur les secteurs résidentiels limitrophes, ces derniers seront considérés dans l'étude élargie du site.

Description du projet et principales modifications

Le développement du secteur localisé au sud de l'aéroport Jean-Lesage est souhaité afin d'accueillir certains usages industriels et technologiques afin de répondre aux besoins d'espaces à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Québec (PRMHH) cible d'ailleurs cette zone pour que le développement économique se fasse en conciliation avec la conservation des milieux naturels en place. La Ville souhaite ainsi s'assurer que le développement se fasse dans le respect des milieux humides d'intérêt.

Ainsi, à l'occasion de l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), les citoyens pourront participer à la réflexion afin d'aménager les espaces naturels à conserver, en plus des terrains industriels et technologiques à développer.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=657>

Participation

Membres du conseil municipal :

- **Mélissa Coulombe-Leduc**, membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme et responsable de la démarche de participation publique pour le PPU du secteur Chauveau
- **Louis Martin**, conseiller municipal du district de Cap-Rouge-Laurentien

Personne-ressource de la Ville:

- **Judith Gagnon-Beaulieu**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **Catherine Perron**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **Nathalie Cournoyer**, conseillère en urbanisme, Gestion du territoire

Animation de la rencontre

- **Alexandra Mauger**, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Participation du public

En plus des personnes mentionnées ci-dessus, environ 100 personnes assistent à la rencontre, en ligne et en salle

Commentaires et questions du public

Intervention 1 – En salle

Le président du conseil de quartier de l'aéroport rappelle que les administrateurs ont participé à une rencontre de travail le 16 avril 2025 au cours de laquelle ils ont posé des questions et fait des recommandations quant à la présentation du PPU et des modifications réglementaires. Il explique que ce soir, le conseil de quartier est à l'écoute des citoyens et qu'il attend les citoyens au mois de mai pour entendre l'opinion du conseil de quartier.

Intervention 2 – en ligne

Un citoyen en ligne aimerait avoir accès à une modélisation depuis le secteur résidentiel, du côté de Champigny-Est, là où les hauteurs maximales seraient de 18 mètres. Il demande également pourquoi l'usage spécifique de centre de traitement d'hébergement de données et services connexes est restreint dans certaines zones.

Réponse de la Ville : *il sera possible de bonifier la proposition de modélisation pour montrer les hauteurs de 18 mètres. L'usage spécifique de centre de données est restreint en raison des nuisances sonores associées à ce type de bâtiment, ainsi, la Ville a cherché à les éloigner le plus possible des résidences et les concentrer dans les zones situées au nord du site, du côté de la route Jean-Gauvin.*

Intervention 3 – en salle

Une citoyenne soulève que le projet va créer un îlot de chaleur, que la bande tampon est insuffisante et que la décision des élu·es est déjà prise. Elle critique la distinction entre milieu humide et milieu humide d'intérêt. Elle est d'avis que les mœurs ont évolué quant à la protection des milieux humides et en matière d'acceptabilité sociale, cette dernière n'étant pas acquise dans ce dossier. Évoquant l'enjeu de la qualité de l'air, elle critique le fait que la Ville n'a pas présenté de données quant à l'augmentation du trafic dans le secteur en lien avec son projet. Elle voudrait que les mesures de mobilité active soient exemplaires, par exemple, que les usagers du parc industriel ne puissent s'y rendre qu'en transport en commun et qu'il n'y ait pas de cases de stationnement autorisées sur le site. Elle évoque la pollution sonore qui émane déjà du boulevard Wilfrid-Hamel qui sera augmentée par l'ajout de trafic, notamment de poids-lourds. Elle est d'avis que le projet enrichira seulement 2 ou 3 personnes et que la décision était prise d'avance, avant la consultation. Enfin, elle est d'avis que le projet, avec les usages qu'il propose d'autoriser, n'est pas à émission zéro.

Réponse de la Ville : *La Ville amène certaines précisions quant à la définition des milieux humides d'intérêt, qui est prévue par le [Plan régional des milieux humides et hydriques d'intérêt](#). Elle rappelle que le choix de mettre en conservation des secteurs au nord du site permet une protection importante de ces milieux humides d'intérêt. La planification de la desserte du transport en commun est à la charge du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Elle a des impératifs sur la desserte qu'elle met en place. La Ville est en échanges avec le RTC concernant le projet afin d'anticiper les besoins futurs, notamment pour les travailleurs. Elle précise que les activités industrielles proposées sont considérées de faible impact, ainsi, entre autres, les opérations doivent se dérouler à l'intérieur des bâtiments, être sans émanation de luminosité, de poussières ou de fumée. La Ville rappelle qu'elle est en démarche de planification du secteur et qu'elle doit répondre aux besoins en développement industriel sur son territoire. Elle souhaite garder des emplois sur le territoire de la Ville et les répartir sur l'ensemble du territoire, notamment pour réduire les déplacements vers le centre-ville. Les*

usages industriels ne concernent pas que de l'industriel lourd, mais également de l'industriel de faible impact, comme des cosmétiques.

Intervention 4 – en ligne

Le citoyen félicite la Ville pour son travail de planification, mais il rappelle qu'une fois le milieu humide détruit, le gouvernement pourrait revenir sur la planification et autoriser n'importe quelle entreprise ou bâtiment. Préserver la nature est fondamental, nous avons besoin des arbres maintenant. La nouvelle plantation ne remplace pas un écosystème brisé.

Réponse de la Ville : *La Ville rappelle que la protection des milieux humides d'intérêt est prévue par le [Plan régional des milieux humides et hydriques](#), un outil réglementaire au niveau de l'agglomération. Pour les milieux humides qui ne sont pas considérés d'intérêt, il existe tout de même des protections prévues par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). Il s'agit de compensations qui amènent des coûts supplémentaires de construction. S'il devait y avoir des modifications au zonage, les citoyens seraient alors consultés. Le règlement sur la plantation d'arbres a été bonifié récemment : 50 % des boisés sont conservés, ainsi que 70 % des milieux humides.*

Intervention 5 – en salle

Un citoyen souhaite rapporter certaines dates et faits obtenus par le biais de la Ville de Québec et le Registre foncier. En 2014, la Ville a lancé le processus d'expropriation des terrains à l'ouest du secteur qui va être développé. En 2015, contrairement à ce qui aurait été mentionné, la Ville avait déjà les résultats d'une étude environnementale incluant la caractérisation des sols et des milieux humides. En 2018, il existait 9 scénarios de développement du site, incluant leur cartographie. En 2021, il y avait deux plans dans lesquels le propriétaire était Immostar sur le lotissement du secteur est, ce qui est actuellement principalement le golf. En 2022, il y a des brouillons du schéma d'organisation spatiale qui sont déjà disponibles et la vente des lots à l'ouest du site est presque complétée à la société en commandite YC, sise à la même adresse qu'Immostar. En octobre 2022, il y a un plan de redéveloppement ou de requalification qui est à presque 90 % identique à ce qui a été présenté ce soir. En 2024, il y a un atelier participatif au cours duquel aucun document n'est présenté, on évoque au citoyen qu'on part d'une page blanche. Le citoyen aimerait savoir pourquoi une consultation publique en bonne et due forme n'a pas eu lieu avant dans le processus avant que tout ne soit réglé et qu'est-ce qui rendait nécessaire le manque de transparence lors de la consultation publique et qui empêchait de partager des documents partagés par Immostar.

Réponse de Mélissa Coulombe-Leduc : *vous m'apprenez les exercices de planification antérieurs à 2021 et je ne sais pas ce que vous insinuez. En cours de route la planification du site s'est précisée, car nous avons notamment une cartographie des milieux humides d'intérêt qui vient changer la donne. C'est un site qui était voué, tel qu'énoncé d'entrée de jeu, à un développement plus intense que ce qui est proposé ce soir, alors qu'il y a désormais la possibilité de venir en protéger et préserver une plus grande partie. Je ne suis pas d'accord avec la prémisse selon laquelle avant ce soir la population n'a jamais été consultée, et on est venus à plusieurs reprises consulter sur le futur de ce site-là. Les documents que vous mentionnez n'étaient pas publics, car ils n'étaient pas pertinents. La documentation à laquelle vous faites référence antérieure à 2021 s'inscrit dans des conditions de développement différentes auxquelles nous ne sommes plus contraints et ne sont plus sur la table actuellement. Je vous ramène donc à la consultation en cours, sur laquelle je vous invite à vous prononcer.*

Intervention 6 – en ligne

« Les chiffres de conservation sont décevants - seulement 51 % des secteurs boisés et 70 % des milieux humides. On attend que la Ville fasse mieux en 2025! Une solution pour augmenter les aires de conservation sera d'exiger des stationnements à l'étage ou au sous-sol. Pourquoi la Ville n'exige pas ces types de stationnement (plus denses) dans les aires développées afin de réduire la minéralisation des lieux et préserver plus? »

Réponse de la Ville : nous prenons note de la recommandation.

Intervention 7 – en salle

Une citoyenne s'inquiète de la fluidité de la circulation dans le secteur et rappelle que les gaz à effet de serre (GES) sont la principale cause des changements climatiques. Elle ne comprend pas pourquoi le RTC n'est pas impliqué davantage pour offrir le transport en commun, afin de réduire le nombre de véhicules qui se rendront vers ce territoire. Elle souhaite que les véhicules quittent rapidement le secteur et que les véhicules lourds n'empruntent pas les rues du quartier. Elle ne comprend pas pourquoi le stationnement sur rue serait permis sur la route centrale du secteur prévue au schéma d'organisation spatiale, considérant qu'il y aura suffisamment de stationnement au pourtour des bâtiments construits. Il faut préférer des mesures favorisant la mobilité active. Elle demande s'il serait possible d'imposer le transport en commun et restreindre l'accès de certains véhicules dans le périmètre à développer.

Réponse de la Ville : pour la planification du RTC, on est en communication rapprochée pour offrir une belle desserte dans les quartiers industriels. Plus il y aura de demande, plus il sera possible d'offrir un grand réseau. Le RTC doit desservir la population et offrir un service efficace. Comme la Ville est encore en planification, il n'est pas possible de prévoir pour le moment les besoins en desserte pour le secteur. La mobilité active, le transport en commun et la sécurité routière sont des éléments importants de la planification du secteur et la mobilité ne sera pas réservée qu'aux voitures. La route Jean-Gauvin est déjà interdite au camionnage et le restera. Nous prenons en note le commentaire concernant le stationnement sur rue. Dépendamment des usages développés, il n'y aura pas nécessairement une grande affluence.

Intervention 8 – commentaire écrit en ligne

« Vous permettez des usages jusqu'à 15/16 mètres dans la zone 36333la. Il y a plusieurs maisons de la rue Champigny Est qui sont très près de la zone tampon. À mon avis, c'est la zone où les maisons sont le plus près des nouveaux développements de toutes les zones... C'est inquiétant. »

Intervention 9 – en salle

Le directeur du Conseil de bassin de la rivière du Cap-Rouge a participé aux différentes étapes de la démarche de participation publique en lien avec le développement du secteur sud de l'aéroport, incluant un atelier d'échanges ciblé avec les experts en environnement en février 2024 et a déposé également des mémoires. Certaines de leurs recommandations ont été prises en compte.

Il rappelle que les développements auront des impacts sur les trois ruisseaux qui font partie du bassin versant de la rivière du Cap-Rouge. Il exprime que les milieux humides ne sont pas une science exacte et leurs frontières bougent avec le temps. Il veut savoir si les promoteurs peuvent remettre en question les lignes des milieux humides et les déplacer, et si un organisme comme le sien peut se prononcer sur les frontières de ces milieux. Son organisme voudrait faire partie des échanges concernant ces limites de milieux humides.

Réponse de la Ville : *les limites des milieux humides sont en partie déterminées par les experts engagés par les promoteurs. Ces limites peuvent bouger, mais ce ne sera pas selon le bon vouloir d'un promoteur, ce sera un professionnel qui proposera les limites selon sa connaissance du site. Les limites des zones présentées aujourd'hui ne bougeront pas quant à elles. Ce sont des zones mises en conservation qui protègent en grande partie les milieux humides présents, qui ne devraient pas trop en déborder dans les cinquante prochaines années. La cartographie a été réalisée en 2021 et 2022 et celles-ci doivent être révisées régulièrement, car le promoteur doit faire une demande de construction en milieu humide au MELCCCP. [Les étapes d'approbation par le ministère sont expliquées]. La Ville rappelle également qu'un RCI a été mis en place sur certains milieux humides d'intérêt qui prévoient une certaine zone tampon pour ces milieux-là. Ce sont des règlements sévères et difficiles à renverser. La Ville valide la méthodologie employée tant par ses professionnels que ceux du promoteur. La Ville a également l'obligation de réviser dans le temps son PRMHH, car les milieux humides sont vivants et évoluent dans le temps. Des contrôles d'ingénierie seront également mis en place pour prévenir que toute action ne vienne perturber davantage le milieu humide.*

Intervention 10 – en ligne

La citoyenne plaide en faveur d'une planification anticipée des besoins en matière de transport en commun. Le RTC devrait être partie prenante à la démarche. Elle reconnaît cependant que l'accès au site est nécessaire pour les véhicules, comme les voitures, camions de transport, pour plusieurs motifs comme attirer la main d'œuvre. L'offre de transport en commun sur le boulevard Wilfrid-Hamel doit être renforcée. Elle milite également pour que ce soit un vrai parc industriel avec des usages industriels, et non des commerces comme un bureau de syndic ou un bureau de psychologue. Elle avance également que la desserte en énergie doit être réfléchie à l'avance et pour que des gains en matière énergétique soient faits, au niveau des boucles thermiques, panneaux solaires, etc. Il faut diminuer l'empreinte écologique de ce développement. Il faut être exigeant en matière de verdissement et d'aménagement paysager, au niveau de la résilience pour la gestion des eaux pluviales. Il faut bonifier et soutenir la capacité des milieux naturels à rester pertinents. On ne peut pas s'opposer au développement industriel, mais il faut voir comment on peut bien le réaliser, pour ne pas déplorer demain en matière d'aménagement du territoire.

Intervention 11 – en salle

Un citoyen est plutôt d'avis que le secteur doit avoir une vocation claire – une base de plein air ou industriel. Il trouve qu'il est contradictoire que la Ville exprime ses besoins en espace pour le développement industriel, mais qu'elle dédie presque la moitié du site à faire une base de plein air.

Intervention 12 – commentaire écrit en ligne

« En page 14, on propose un axe de mobilité active qui traverse le terrain du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) au nord-ouest du secteur. Avez-vous des données sur les intentions du MTMD pour ce terrain? La proximité de cette potentielle nuisance avec les espaces verts adjacents projetés est à considérer. »

Réponse de la Ville : *la Ville rappelle que la flèche en page 14 au nord du site illustre plutôt un corridor écologique et non une voie de mobilité active projetée. La Ville ne peut se prononcer sur les intentions du MTMD, mais il a autorisé des servitudes à l'Ancienne-Lorette pour une voie de mobilité active pour les résidants. On peut assumer que leurs intentions en lien avec le projet (prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc) ne sont pas de court, moyen ou long terme.*

Intervention 13 – en salle

Une citoyenne remet en question la formulation des énoncés du PPU qu'elle trouve creux : stationnement écologique, limitation de la fragmentation des habitats, connectivité écologique, impératifs de faible impact. Il s'agit selon elle d'écoblanchiment, ce qui signifie, faire passer un projet industriel qui est destructeur de la nature pour un projet de conciliation avec la nature. Elle remet en question les priorités de la Ville à savoir s'il est préférable de protéger les terres agricoles de bonne qualité ou la construction de nouvelles routes, de nouveaux stationnements, de nouveaux bâtiments utilisés de façon sporadique ou jusqu'à ce qu'une industrie ferme ses portes et déménage.

Intervention 14 – commentaire écrit en ligne

« Avez-vous une idée de ce qui sera fait pour faciliter l'accès au nouveau parc ainsi que l'aéroport pour éviter les bouchons? Exemple le prolongement de l'autoroute de la capitale? »

Réponse de la Ville : *en ce qui a trait au prolongement de l'autoroute, c'est le MTMD qui est responsable de ce volet, cependant, il ne semble pas prévu à court ou moyen terme. Il y aura une connexion créée sur Jean-Gauvin depuis le boulevard Wilfrid-Hamel, ainsi que depuis la route de l'aéroport. Une analyse sera menée au niveau des entrées du parc industriel pour les voies de virage et les feux de circulation. La logique du schéma d'organisation spatiale est d'avoir deux entrées/sorties, de façon à ce que les camions passent strictement sur la route de l'aéroport et la 8^e Avenue. C'est un axe qui a la capacité de recevoir cette circulation. Il reste difficile de prévoir à ce stade comment cette circulation sera augmentée car cela dépend des usages qui seront développés sur le site.*

Intervention 15 – en salle

Une résidente de la rue Jacqueline-Auriol trouve que la bande tampon de 40 mètres n'est pas suffisante et que la hauteur de 16 mètres prévue pour les bâtiments de la zone adjacente est très élevée. Elle demande des précisions sur la composition de la bande tampon et sur la signification des différentes intensités industrielles (faible impact, etc.).

Réponse de la Ville : *la zone tampon prévue est de 40 mètres, dans laquelle rien ne peut être développé et où l'on imposerait un minimum de 20 mètres de bande végétale, incluant des arbres. À noter qu'il y a une végétation déjà en place qui pourrait être bonifiée si ce n'était pas aussi dense que ce qui est prévu à la réglementation. À ce calcul s'ajoute la marge arrière minimale de 6 mètres, donc en tout, les bâtiments seront à au moins 46 mètres de la limite de lot, en sus de la vingtaine de mètres de la voie ferrée. Au niveau de l'intensité des activités industrielles, la Ville a énoncé son intention dans le PPU de prévoir des usages moins intenses lorsqu'on se rapproche des résidences, cela se traduisant par des hauteurs plus faibles, des types d'usages à faible impact au niveau sonore et visuel. Cela s'est traduit dans le cadre réglementaire en interdisant certains usages comme l'entreposage qui génère de la manutention, des hauteurs plus faibles, éviter les centres de données, etc. Le stationnement en cours arrière, qui aurait donné face sud donc face aux résidences, est interdit.*

Intervention 16 – en ligne

« Avec la mauvaise qualité de l'air dans le secteur, est-ce que la Ville a comptabilisé l'impact de la coupe de 50 % des arbres dans le milieu sur la qualité d'air? »

Réponse de Mélissa Coulombe-Leduc : *je suis membre de la Commission sur la qualité de l'air avec Louis Martin et nous sommes conscients de la situation de la mauvaise qualité de l'air dans le secteur de l'aéroport.*

Réponse de la Ville : le calcul du nombre de microgramme capté par les arbres qui seraient éventuellement coupés n'a pas été fait.

Intervention 17 – en salle

Une résidante de la rue Watt est d'avis que son secteur n'a pas été bien planifié dans les années 80 en matière de transport en commun et qu'en 2025, il faut faire mieux. Elle est d'avis qu'il faudrait taxer les entreprises afin de favoriser le transport en commun. Elle est également d'avis que ce doit être la Ville qui planifie le transport en commun et non le RTC. Ensuite, elle exprime des inquiétudes face aux eaux de surface. Elle a fait une plainte au MELCCCD en lien avec des mauvaises odeurs qui émaneraient d'opérations de l'aéroport. Elle s'inquiète de la gestion de la qualité d'eau de surface des milieux humides avec les eaux pluviales afin qu'elle ne se dégrade davantage. Enfin, elle évoque des enjeux de pression de l'aqueduc à la suite des constructions sur Hamel comme quoi la pression serait changeante. Elle s'inquiète de l'alimentation en eau du quartier industriel et comment ce sera géré; elle a le sentiment que c'est géré n'importe comment.

Réponse de la Ville : la Ville réitère que le RTC est au courant de l'exercice de planification en cours et ce qui est projeté en type d'usage et que le futur site est pensé en fonction du transport en commun. En ce qui a trait aux eaux de surface, la Ville a l'intention de mettre des mesures de gestion durable des eaux de pluie, notamment pour leur maintien dans les milieux humides. Elle impose des mesures de gestion durable de l'eau, par exemple les noues, jardins de pluie et infrastructures vertes, où l'eau entre directement dans le sol. Cette orientation a été exprimée à l'intention du Service de l'ingénierie de la Ville, qui sont impliqués dans le projet. Il est en discussions avec les promoteurs et ils nous assurent que les infrastructures seront déployées pour maintenir la pression adéquate dans l'aqueduc du secteur, avec notamment des postes de pression si nécessaires. Des ouvrages de rétention d'eau seront implantés. Plusieurs éléments seront négociés au niveau du protocole d'entente, un contrat signé entre la Ville et le propriétaire.

Intervention 18 – intervention orale en ligne

Le citoyen rappelle la fréquentation des secteurs boisés par la population et qu'il s'agit d'un site d'observation des oiseaux et de différentes activités de plein air. Il recommande à la Ville de commencer à planifier l'harmonisation de ces différents usages. Également, alors qu'il a été question de mobilité et de piste cyclable sur le boulevard Wilfrid-Hamel, il souhaite sensibiliser la Ville aux dangers des pistes cyclables bidirectionnelles d'un seul côté de la rue, comme cela été fait sur Jean-Gauvin.

Réponse de la Ville : les intentions de la Ville pour le secteur dont le citoyen fait mention sont claires (secteur de sentiers), il est proposé un zonage de R1 Parcs et espaces verts, R2 Équipement et plein air et R4 Conservation. Cependant, pour permettre un accès public, il faudrait que les terrains soient de tenure publique mais qu'ils sont actuellement de tenure privée. Il sera nécessaire d'en arriver à une entente avec les propriétaires et éventuellement, des acquisitions devront être faites pour pérenniser un accès à la population.

Intervention 19 – en salle

Le citoyen demande si la zone tampon est incluse dans le calcul des aires vertes. Également, il souhaite savoir si ces aires vertes peuvent être gazonnées. Enfin, il se questionne sur l'occupation au sol des aires de stationnement, si le but est d'assurer que ces sols soient affectés à des usages productifs. Également, il souhaite savoir si les parcs prévus seront de type gazonné. Il souhaite éviter des îlots de chaleur sur le site.

Réponse de la Ville : *une zone tampon ne fait pas partie du calcul des aires vertes. Pour ce qui est du 15 % (norme minimale d'aires vertes), cela peut être en partie des zones gazonnées, cependant, en janvier 2025, un règlement a été adopté afin de bonifier la plantation d'arbres sur les terrains. Ainsi, des arbres doivent être ajoutés sur les terrains des industries. Les parcs et espaces verts prévus seront soit laissés à leur état naturel, soit des sentiers y seront aménagés. Il n'est pas prévu de couper les arbres. Au niveau du stationnement, une norme maximale est prévue, mais pas de norme minimale. Cela offre la possibilité au propriétaire de ne pas offrir de stationnement et d'encourager la mutualisation des stationnements. Le maximum dépend de l'usage et de la superficie du bâtiment. C'est environ 1 case par 95 m².*

Intervention 20 – commentaire écrit en ligne

« Bonjour, j'enseigne au Collège de Champigny. Je me rends au Collège en majorité à l'aide du transport en commun ou en transport actif, surtout à vélo. Je me demandais si l'accès à vélo au haut de la côte de l'Aéroport a été pensé. Pour l'instant nous sommes obligés de rouler sur le trottoir piéton et c'est dangereux, ou dans la côte de l'Aéroport très très proche des voitures, ce qui est encore plus dangereux. Je vois qu'il est prévu un accès au parc industriel environ à mi-chemin dans la côte, mais la piste cyclable ne semble pas s'y connecter. »

Réponse de la Ville : *il y aura un réaménagement de la route de l'Aéroport, qui est sous la juridiction du MTMD dans ce secteur. Pour ce type de projet, la Ville formule des commentaires et a exprimé le souhait que ce soit amélioré et mieux connecté. Elle a informé le ministère de la venue du nouveau parc industriel. Il y aurait possiblement une connexion cyclo-piétonne depuis la route de l'Aéroport vers la route du site, au sud du Collège, mais non routière.*

Intervention 21 – commentaire écrit en ligne

« Pour ce secteur, nous n'avons pas entendu parler d'acquisition de la part de la ville. Seulement 14 % de la surface du périmètre urbain de la ville est constituée de boisés. De plus, il ne reste que 2,4 % en milieux humides, majoritairement boisés. Chacun de ces milieux regorge de vie végétale et animale qui lui est propre. »

Intervention 22 – commentaire écrit en ligne

« La citation de Mme Coulombe-Leduc "C'était un site qui était voué à du développement donc partez avec l'idée qu'il va y avoir du développement" ... c'est quand même spécial à entendre en 2025 quand on parle d'un terrain qui est un des poumons du secteur, qui est celui qui en hiver a la 2^e pire qualité de l'air au Québec (secteur Champigny). Et ce, sans parler de l'acceptabilité sociale qui ne semble pas être au rendez-vous depuis le début du processus. »

Intervention 23 – commentaire écrit en ligne

« Considérant le contexte très particulier du quartier Champigny quant à la très mauvaise qualité de l'air, il serait pertinent d'avoir des données plus précises des impacts de la coupe de la moitié des zones boisées, combinée à l'ajout de véhicules lourds et de voitures, sur ladite qualité de l'air. Dans un quartier qui a une mauvaise qualité de l'air hors du commun,

il importe de faire des démarches hors du commun pour documenter les impacts du projet de développement. À mon sens, la présentation de ce soir n'a pas abordé cette question de façon satisfaisante. »

Réponse de Mélissa Coulombe-Leduc : *la Ville reconnaît que la qualité de l'air du secteur Champigny est parmi les pires au Québec. Elle serait entre autres due au chauffage au bois. La Ville a imposé une nouvelle réglementation qui a resserré les usages des poêles au bois. Cette mesure pourrait en partie contribuer à la situation de la qualité de l'air dans le secteur. La mauvaise qualité de l'air est également attribuable au transport. L'objectif est qu'à terme, le secteur de l'aéroport soit mieux desservi en transport en commun, en fonction de son développement.*

Intervention 24 – en salle

La citoyenne demande si la Ville a réfléchi à l'impact de la présence de citoyens sur les milieux humides, si les citoyens circulent dedans, cela va les détruire. Concernant le trafic lourd sur le boulevard Hamel, la Ville a autorisé la construction d'édifices à logement à trois mètres du trottoir, près desquels passeront désormais des milliers de poids lourds par jour. La Ville met la charrue avant les bœufs. La Ville doit se réveiller, maintenant en 2025, et s'inspirer d'autres modèles qui ont de bons transports en commun et de meilleurs aménagements. La Ville doit réviser les infrastructures existantes avant d'en ajouter d'autres. L'argument que la Ville n'a pas le choix de construire et de les détruire dans les milieux humides est inacceptable et impactera les citoyens du secteur.

Réponse de la Ville : *en ce qui a trait aux accès publics dans les espaces de parcs et espaces verts, il y a effectivement certains milieux qui ne se prêteront pas à des activités récréatives de haute fréquentation. Cela fera partie des choix à faire et peut-être que certains seront mis en « cloche de verre » à proprement parler, donc non accessibles aux citoyens.*

Intervention 25 – en salle

Le directeur général du Collège de Champigny apprécie que le collège soit un élément important du PPU, notamment au niveau des hauteurs de bâtiment proposées. Il avait été question d'un projet de développement d'un centre sportif et il rappelle les besoins des étudiants en ce sens et qu'il souhaite que sa communauté collabore à son développement. Il souhaite davantage d'interconnectivité au sud et à l'ouest du terrain du collège. Des plans sont en cours d'élaboration avec une firme d'architecture et il souhaite collaborer avec la Ville.

Réponse de la Ville : *il y a une volonté d'avoir une mitigation et une protection du collège et il est encore possible de modifier pour viser une interconnectivité avec le collège.*

Interventions 26 et 27 – deux commentaires écrits en ligne et connexes

« Pour la zone tampon, pourquoi ne pas forcer un aménagement (végétation) sur 35 à 40 mètres? Même si on aménageait au complet ce 40 m, la hauteur dans les zones près des maisons restent inquiétante. »

« Je partage également l'avis concernant la zone tampon. Étant donné la proximité des résidences, la largeur de 40 mètres me semble un peu insuffisante, d'autant plus que seulement 20 mètres seraient aménagés. Advenant qu'elle ne puisse être plus large, serait-il possible d'envisager l'aménagement complet de la zone tampon, notamment avec des plantations d'arbres, afin de mieux limiter la visibilité et les nuisances sonores pour les habitants? À cet égard, il y a un boisé situé à l'arrière de la rue Jacqueline-Auriol. Dans le cadre du projet de

développement, serait-il possible de couper les arbres existants sur la partie non aménagée de la zone tampon, ou bien la coupe des arbres sera-t-elle interdite sur l'ensemble de cette zone tampon? »

Réponse de la Ville : nous prenons note de la recommandation d'exiger de la plantation sur l'ensemble des 40 mètres de la bande tampon.

Intervention 28 – en salle

La citoyenne est du même avis concernant l'exigence de plantation sur l'ensemble des 40 mètres de bande tampon. Elle a des préoccupations par rapport à la modélisation de parcs telle que montrée dans la présentation – elle les trouve très minéralisées (de l'interbloc, du poids). On ne laisse pas beaucoup de place aux arbres et souhaite que la Ville les laisse plus verts et boisés. Elle est préoccupée par la coupe des arbres, alors que des arbres sont coupés dans le secteur et que les objectifs de la [Vision de l'arbre](#) ne seront pas rencontrés. Comment cette perte-là sera compensée et comme les objectifs de la Vision seront rencontrés? Au niveau du 15 % des aires vertes, ce n'est pas du gazon qui va permettre d'absorber le Co2 et les particules fines. Oui, la mauvaise qualité de l'air est en partie attribuable aux foyers, mais ce sont les arbres qui pourront absorber ces particules. Dans la diapositive 36, il est évoqué que la vente au détail sera autorisée, or, lors des consultations, les citoyens ont exprimé ne pas vouloir retrouver un Ikea numéro 2. Est-ce que cet usage le permettrait? Car cela aurait un impact sur la circulation dans le secteur.

Réponse de la Ville : les exigences en matière de plantation d'arbres ont été bonifiées; cela ne ressemblera pas aux parcs industriels plus anciens. Il y aura des bandes plantées sur les liens routiers pour amener de la végétation. Au niveau de la vente au détail, il s'agit d'un usage associé et non d'un usage principal, c'est-à-dire qu'il y aura une superficie maximale qui peut être utilisée et il faut que ce soit associé à l'industrie en place, c'est de façon complémentaire. Cela viendrait autoriser un usage comme, par exemple le magasin Womance dont la vente au détail est associée à l'entrepôt de vêtements. En somme, Ikea ne pourrait s'y installer.

Intervention 29 – commentaire écrit en ligne

« Sentiers boisés, ruisseaux, canards, chevreuils, lièvres, coyotes et beaucoup de mésanges et pic-bois. Quelqu'un entretient les sentiers l'hiver avec un skidoo. J'ai tout vu ces animaux sauf coyotes, mais mon chien a trouvé un panache et des fémurs de chevreuils. Il y a deux semaines, j'ai entendu des coups de carabines, j'ai eu peur... On m'a dit que c'était du tir à l'argile. Il y a aussi des pancartes "Attention chasseurs à l'affut" fais que je n'irais pas pendant la période de la chasse. Et en même temps c'est proche en titre des résidences mais bon c'est un terrain privé je peux comprendre le ou les propriétaires de ces terrains. Que pouvons-nous pour protéger la faune ? »

Réponse de la Ville : on veut conserver des corridors de biodiversité, donc des grands massifs connectés avec l'extérieur, parce que ça aide la faune pour la conservation des habitats, plutôt que des espaces fragmentés. La faune va naturellement se déplacer vers la zone agricole. Il y aura des perturbations pendant quelques années, mais elle trouvera refuge rapidement, au nord, dans l'emprise du MTMD.

Intervention 30 – en salle

Le citoyen est inquiet des nuisances sonores et propose trois pistes de solution. D'abord, orienter les portes de garage de façon à diriger le bruit vers le nord, par exemple pour les ateliers de carrosseries ou les laves-autos. Ensuite, s'il y a des industries avec des camions réfrigérés dont le système de réfrigération fonctionne au-dessus, demander à ne pas avoir ce

type d'industrie qui pourraient générer au moins autant de nuisance sonore qu'un centre de données. Enfin, pour les bâtiments qui font face au sud les plus proches du chemin de fer, ne pas orienter les portes vers le sud, avoir des angles diffractés. Ensuite, il entend bien la volonté de protéger les arbres et d'en planter des nouveaux, mais ces nouveaux arbres seront des petits arbres et leurs bienfaits prendront un certain temps à se manifester. Il souhaite savoir si cela a été calculé.

Réponse de la Ville : *le zonage a été réfléchi de façon à réduire les nuisances. Par exemple, le stationnement a été autorisé en façade (au-devant des bâtiments), contrairement aux autres secteurs industriels et commerciaux, justement pour ne pas nuire aux résidences. Même chose pour les débarcadères de chargement qui sont généralement en latéral ou à l'arrière. Il n'est malheureusement pas possible de planter des arbres matures, il faut planter des jeunes arbres pour assurer leur survie.*

Intervention 31 – commentaire écrit en ligne

« Qu'en est-il des usages autorisés sur le toit des bâtiments, vous avez parlé de toitures végétalisées, sera-t-il permis d'implanter (ou intéressant de permettre) des mesures d'agriculture urbaines à petite échelle ou même à grande échelle telle une serre complète (style fermes Luffa)? »

Réponse de la Ville : *les toitures végétalisées et les serres sur les toits sont autorisées sur tout le territoire de la Ville.*

Intervention 32 – en salle

La citoyenne n'est pas d'accord avec le projet, mais elle souhaite s'informer sur celui-ci. Elle demande des précisions sur la nature des différents projets de règlement présentés (PPU, règlements de concordance au niveau du conseil municipal et du conseil d'arrondissement). Ensuite, dans la version préliminaire du PPU, il y a des corridors de biodiversité pour assurer une connectivité écologique, mais ces corridors dirigent vers des terrains qui n'appartiennent pas à la Ville. Elle est d'avis que les moyens ne sont pas suffisants pour assurer la connectivité. Également, à la page 14, il y a une zone prioritaire pour de la restauration de milieux humides. Elle souhaite que la restauration de milieux humides empiétés soit à même le territoire du PPU. Également, elle aimerait que la Ville fournisse des données à la population pour la projection dans les prochaines décennies des besoins en agriculture urbaine. Le territoire du PPU a déjà été une terre mise en agriculture et il aurait pu servir en partie à remplir ces besoins.

Réponse de la Ville : *Le règlement de PPU introduit les intentions de la Ville qui sont ensuite traduites par des modifications au zonage. Certaines zones sont de la compétence du conseil municipal et d'autres, du conseil d'arrondissement, c'est pourquoi il y a deux règlements de zonage qui sont soumis à la consultation. Effectivement, les terrains au nord du site n'appartiennent pas à la Ville et tout terrain appartenant au gouvernement peut surseoir la réglementation de notre champ de compétence. Quand il y a empiètement sur des milieux humides, la loi provinciale offre deux avenues : la compensation financière ou la restauration de milieux humides, préférablement in situ. Sur le territoire du PPU, deux secteurs ont été ciblés pour faire de la restauration.*

Intervention 33 – en salle

Le citoyen fait référence au projet de forêt Marie-Victorin sur la rive-sud qui comprenait des caractéristiques similaires au projet de PPU pour le sud de l'aéroport, qui n'a pas été rentable et a été racheté par des promoteurs. Désormais, la percée visuelle sur le Saint-Laurent est affreuse. Il fait également référence au projet de la Cité-Verte dans le quartier Saint-Sacrement,

qui avait été idéalisé il y a une vingtaine d'années, qui était très beau, vert. Cela n'a pas été rentable et le projet final ne correspond pas à ce qui avait été présenté. Le projet de PPU tel que présenté va coûter très cher aux promoteurs, en raison des actions de conservation et l'ouverture d'une rue, si celui-ci doit répercuter ces coûts dans la valeur des terrains, il arrivera le même problème qu'avec les deux projets susmentionnés.

Réponse de Mélissa Coulombe-Leduc : *les intentions du PPU présenté sont sur un horizon de 15 ans, mais il pourrait effectivement y avoir des modifications dans le futur. Mais nous reconnaissons les flous que vous mentionnez. Nous pensons qu'il s'agit d'obligations que nous devons avoir en 2025.*

Intervention 34 – en salle

La citoyenne s'interroge sur la portée légale du PPU dans le temps, elle est inquiète que, pour accommoder un propriétaire, la Ville doive rouvrir le PPU comme c'est le cas présentement pour le PPU Saint-Roch, dans un contexte où les citoyens font des compromis importants.

Précisions de la Ville : *le PPU Saint-Roch est différent, car il s'agit d'un PPU élaboré alors qu'il n'y avait pas encore de projet structurant de transport sur la table, de plus, il s'agit d'un secteur résidentiel pour lequel une densification est opportune avec le projet de tramway. Un PPU est un document avec une valeur légale, il est obligatoire d'ailleurs lorsque celui-ci est modifié de consulter la population.*

Intervention 35 – en ligne, qui n'a pas été lu par manque de temps

« Vous semblez tenir pour acquis que le golf va fermer prochainement. Avez-vous déjà une entente avec le propriétaire ou avez-vous eu avec lui des discussions à ce sujet? Et aussi, est-ce que le golf pourrait être vendu à un acheteur qui voudrait préserver le golf dans le temps? »

Intervention 35 – en ligne, qui n'a pas été lu par manque de temps

« On comprend le besoin de développement industriel. On planifie à l'envers - transport en premier, aménagement en deuxième temps, usage étape 3. Si on parle de parc industriel, cela veut dire qu'on ne laisse pas des emplois de bureaux s'installer là (on le voit dans St-Malo ou sur Pierre-Bertrand, secteur St-Sacrement avec des bureaux comptables, assurance, bureaux gouv., firme d'arpentage, bureaux de consultant, clinique psyco, syndic de faillite, etc.)

je n'ai aucune confiance envers le ministère de la voirie, si c'est possible de négocier une servitude sur le terrain privé pour aménager une servitude de mobilité pour installer la piste cyclable séparée de la circulation automobile pour plus de sécurité. Sinon, ajouter un funiculaire :P pour gravir la côte »

Nombre d'interventions

35 interventions

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, à la Division de la gestion territoriale, à la Direction de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, à la direction générale, au conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et au conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

12 mai 2025

Réalisé par

Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

- Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3435
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement aux zones 36317Aa, 36318Ra et 36322Aa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3438
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 36319Pa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.C.A.3V.Q. 392

Activité de participation publique

Consultation écrite

Date et heure (ou période)

Du 23 avril au 6 mai 2025, inclusivement

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du : conseil municipal et conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

Projet

Secteur concerné

La zone visée est délimitée par l'aéroport Jean-Lesage au nord et le boulevard Wilfrid-Hamel au sud, le tout entouré de la route Jean-Gauvin à l'ouest et de la route de l'Aéroport à l'est. Compte tenu de l'influence potentielle du projet sur les secteurs résidentiels limitrophes, ces derniers seront considérés dans l'étude élargie du site.

Description du projet et principales modifications

Le développement du secteur localisé au sud de l'aéroport Jean-Lesage est souhaité afin d'accueillir certains usages industriels et technologiques afin de répondre aux besoins d'espaces à l'intérieur de périmètre d'urbanisation. Le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Québec (PRMHH) cible d'ailleurs cette zone pour que le développement économique se fasse en conciliation avec la conservation des milieux naturels en place. La Ville souhaite ainsi s'assurer que le développement se fasse dans le respect des milieux humides d'intérêt.

Ainsi, à l'occasion de l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), les citoyens pourront participer à la réflexion afin d'aménager les espaces naturels à conserver, en plus des terrains industriels et technologiques à développer.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=657>

Participation

Membres du conseil municipal :

- **Mélissa Coulombe-Leduc**, membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme et responsable de la démarche de participation publique pour le PPU du secteur Chauveau
- **Louis Martin**, conseiller municipal du district de Cap-Rouge-Laurentien

Personne-ressource de la Ville:

- **Judith Gagnon-Beaulieu**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **Catherine Perron**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **Nathalie Cournoyer**, conseillère en urbanisme, Gestion du territoire

Coordination de la consultation :

Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Participation sur la page web du projet

9 personnes ont apporté des commentaires ou posé des questions. Deux mémoires ont également été soumis et [sont disponibles en ligne](#) :

1. Conseil de quartier de l'Aéroport
2. Céline Plante

Questions et commentaires du public

Intervention 1 :

Dans un monde idéal, ce milieu naturel ne devrait pas être minéralisé. Il constitue un « poumon » entre l'aéroport et le quartier Champigny, où la qualité de l'air médiocre a vraiment besoin d'une grande zone tampon. D'autant plus que l'autre « poumon » entre le quartier Champigny et l'autoroute 40, le parc linéaire de la rivière Cap-Rouge, a subi des coupes importantes dans sa population de frênes. J'espère donc que la ville de Québec fera en sorte de conserver un maximum de verdure existante et de compenser les pertes par des aménagements « verts » dans les deux « poumons » cités. Mes questions :

1. La Ville de Québec a-t-elle un plan à long terme pour gérer les zones boisées dans le secteur du PPU, et dans un périmètre élargi de ce PPU qui sera aussi impacté par une diminution de la biodiversité sur le territoire?
2. Une autre façon de soigner nos « poumons » réside dans le contrôle de la circulation de véhicules lourds en transit sur les principales artères du quartier. Comme je réside sur la route Jean Gauvin, je considère que la Ville de Québec ne réussit pas à faire respecter l'interdiction aux camions d'y circuler. Je comprends que le camionnage y est autorisé pour la livraison locale. Mais à voir, à entendre, et à respirer le nombre de véhicules lourds et de véhicules outils qui passent impunément dans ce secteur résidentiel, je doute de l'efficacité de la réglementation en place. Quelles mesures concrètes la ville de Québec entend mettre en œuvre afin de trouver une solution permanente à ce problème persistant? Merci de considérer ces éléments que je considère comme étant des facteurs de protection pour la qualité de vie des citoyens de la ville de Québec.
3. Concernant la circulation de véhicules lourds sur la route Jean Gauvin, entre le boulevard Hamel et l'avenue Jules-Verne. L'interdiction de circuler est très bien signifiée par de nombreux panneaux dans le secteur. Un de ces panneaux indique: « (logo) interdit au camion et EXCEPTÉ LIVRAISON LOCALE » Un autre panneau indique les directions permises pour le « TRANSIT ». QUESTION : qu'est-ce qui définit le concept de « LOCALE »? Existe-il une réglementation claire? Un périmètre permis pour la livraison dans le quartier Champigny via Jean Gauvin par exemple? Merci de m'éclairer dans ce dossier.

Réponses de la Ville :

1. *Les zones proposées avec la dominante Rb, soit les zones 36336Rb, 36340Rb et 36339, sont de zones qui prévoient uniquement des usages récréatifs et de conservation. Ces usages ont été retenus puisqu'ils sont sans impact ou peu impactant*

sur les milieux dans lesquels ils se déploient. Ainsi, une conservation des milieux naturels est assurée sur ces portions de territoire. Autrement, la Ville n'est pas propriétaire des zones boisées situées dans le secteur du PPU. Ainsi, il revient aux propriétaires d'en assumer la gestion dans le respect des règlements municipaux encadrant les l'abatage d'arbres.

2. *Dans l'éventualité où le développement industriel aurait des impacts significatifs dans le secteur, la Ville ferait des analyses de la circulation (relevé de vitesse, comptage). En fonction de ceux-ci, les mesures nécessaires seraient mises en place. Cela dit, dans un premier temps, une reconfiguration des voies à l'intersection Jean-Gauvin et Wilfrid-Hamel est prévue pour assurer la fonctionnalité de l'intersection et protéger certains mouvements de virage. Une modification au temps de feux de circulation est également prévue afin de prendre en compte les nouveaux débits engendrés par le projet tout en assurant un niveau de service adéquat. Comme pour les autres projets majeurs ou de développement sur le territoire de la ville de Québec, la municipalité va collaborer avec tous les partenaires pour planifier des déplacements sécuritaires pour l'ensemble des usagers, en conformité avec sa Stratégie de sécurité routière. Lorsque la planification sera dans une phase plus avancée, une analyse de la circulation sera effectuée et au besoin, les mesures appropriées seront mises en place. De plus, les liens routiers, cyclables et piétons à intégrer dans le projet sont réfléchis et adaptés au secteur et de la demande projetée. Le PPU fait mention dans ses stratégies sur la mobilité et le déplacement qu'il faut éviter le transit des camions au cœur des quartiers résidentiels limitrophes au secteur. Le souhait est de diriger la circulation qui proviendrait du développement vers les grands axes, évitant ainsi la circulation dans les secteurs résidentiels. Il est d'ailleurs prévu de maintenir l'interdiction de camionnage sur la section de Jean-Gauvin entre Wilfrid-Hamel et l'autoroute Félix-Leclerc. Nous visons donc que le camionnage se fasse par le boulevard Wilfrid-Hamel et la route de l'aéroport à terme.*
3. *« Les panneaux « Excepté livraison locale », permettent à un conducteur de camion ou de véhicule outil de circuler sur un chemin visé par une interdiction afin d'y effectuer une livraison locale. On entend par « Livraison locale » : « [...] pour permettre de se rendre à un endroit où on ne peut accéder qu'en pénétrant dans la zone de circulation interdite afin d'y prendre ou d'y livrer un bien, d'y fournir un service, d'y exécuter un travail, d'y faire réparer le véhicule ou le conduire à son point d'attache. » (art. 291.1, C-24.2). Par exemple, le quartier Champigny est ceinturé d'interdictions de camionnage, mais l'exception pour livraison locale permet aux camions d'y effectuer une livraison, car l'adresse de destination ne peut être atteinte autrement. À l'inverse, un camion qui passerait du boulevard Wilfrid-Hamel à l'avenue Jules-Verne par la route Jean-Gauvin sans s'arrêter pour effectuer de livraison (locale) commettrait une infraction. Les panneaux « Transit » indiquent aux conducteurs de véhicules circulant en transit l'obligation de suivre le sens indiqué par les flèches. Un véhicule est en transit lorsqu'il passe par un lieu où il n'y a pas de livraison locale à effectuer. Dans le cas qui nous occupe, le panneau indique aux conducteurs de camion que le transit doit obligatoirement s'effectuer sur le boulevard Wilfrid-Hamel, cela en raison de l'interdiction de circuler en vigueur sur la route Jean-Gauvin (Annexe X, du règlement R.C.A.3V.Q.*

144). » Référence utile : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/circulation-vehicules-lourds/Documents/aide-memoire-signalisation.pdf>

Intervention 2 : Laurier Côté

Concernant le tracé et la délimitation des milieux humides, la figure 10 de la version préliminaire du PPU présente les milieux naturels. Quant à elle, la figure 21 présente les affectations du sol proposées. J'aimerais obtenir une carte détaillée où l'on verrait clairement les limites de la zone PEV_CMN_11 « Récréation, parc et espace vert » reportées sur la figure 10.

Réponse de la Ville : *Concernant la question sur la délimitation des milieux humides, celle-ci peut varier dans le temps. Cependant, il n'est pas prévu que les limites des zones « parc et espaces verts » ou « industriels » soient modifiées à court ou moyen terme en fonction des modifications possibles des limites des milieux humides. Il demeure que le RCI sur les milieux humides s'appliquera sur le milieu humide d'intérêt (réf : Plan régional des milieux humides et hydriques), lequel est entièrement localisé dans l'affectation « parc et espace vert », tandis que les milieux humides localisés dans les secteurs « industriels » devront faire l'objet d'une autorisation ministérielle, en plus de se conformer au zonage prévu. C'est lors de cette démarche que le MELCCFP pourra exiger certaines mesures de mitigation ou de protection supplémentaires, ou des mises à jour des limites de ces milieux. La Ville de Québec travaillera également avec le promoteur pour favoriser une implantation respectant le milieu. [la carte demandée a été ajoutée en pièce-jointe au courriel].*

Par la suite, le CBCR a soumis la recommandation suivante en lien avec la connectivité des milieux naturels.

« Dans notre précédent mémoire, nous avons requis une marge de 60 mètres le long du ruisseau ouest pour tenter d'éliminer l'effet de lisière. Le PPU propose plutôt une bande de 40 mètres, ce qui n'est pas suffisant. Il n'empêche que la bande de 40 mètres proposé a un effet néfaste sur une zone limitée, soit la zone encerclée en rouge ci-bas. La construction de bâtiments dans la zone encerclée en rouge vient briser l'effet de connectivité. Il ne faut pas oublier que le ruisseau est fortement encaissé à ce niveau, ce qui crée une barrière entre la rive droite et la rive gauche du ruisseau. Y aurait-il moyen d'augmenter la bande riveraine de la rive droite pour l'amener à un équivalent de 60 mètres minimum, y compris dans la zone marquée en rouge ci-bas ? »

Réponse de la Ville : *Merci pour votre commentaire. Effectivement, l'efficacité d'un corridor écologique dépend très largement de la largeur de celui-ci. Tout dépendant des espèces présentes, la largeur recommandée peut varier grandement. Généralement, on estime qu'une largeur de 30 m est le minimum requis, tandis qu'une largeur entre 50 et 100 m est généralement acceptée comme bonne pratique. Mais plus la largeur est grande, plus les bénéfices sont importants pour les espèces fauniques et floristiques. Dans ce projet, la bande de 40 m en rive du cours d'eau ouest, largeur à laquelle on additionne la largeur du cours d'eau et la rive opposée, nous amène à un corridor total d'environ 100 m dans la portion la plus étroite que vous identifiez. En considérant les besoins de conciliation, cette largeur nous semble adéquate pour limiter autant que possible les effets néfastes de l'effet lisière, et pour permettre le déplacement des espèces fauniques. Malheureusement, élargir la rive à 60 m n'a pas été retenue dans la démarche. Rappelons que bien qu'au-delà du 40 m de rive, on se retrouve en zonage industriel, cela ne signifie pas qu'un bâtiment ira s'implanter à la limite du zonage. Des*

marges de recul, des besoins en espaces verts pourront venir élargir ce 40 m de rive. Nous allons d'ailleurs travailler à encourager les entreprises à adosser leurs espaces verts sur les zones "parc et espaces verts" afin d'améliorer les bénéfices écologiques de ces espaces.

Intervention 3

Vers 2050 et possiblement bien avant, il va y avoir une augmentation de la population dans la ville de Québec. Ces gens vont vouloir travailler, il est donc important de développer de nouvelles entreprises et industries. Faite aussi la promotion pour des coopératives et l'économie circulaire entre les entreprises, si possible. Il faut planifier en pensant au développement durable.

Intervention 4

Je propose d'utiliser la zone tampon pour y implanter une micro-forêt. Il s'agit d'une méthode de plantation innovante qui se base sur la plantation intensive de petits arbres très serrés. En se faisant compétition pour la lumière, les arbres se battent pour pousser plus vite et plus haut. Ça peut aider à booster la zone boisée si on peut assurer une préservation d'une bonne partie des friches boisées existantes. Pour avoir du succès, il faudra prévoir des mesures de protection contre les chevreuils gourmands qui peuvent grignoter les jeunes arbres.

<https://centdegres.ca/ressources/les-microforets-nouvelle-tendance-en-verdissement-urbain>

Pour la piste cyclable le long de la côte, si c'est possible de négocier une servitude avec le propriétaire du terrain pour installer l'infrastructure qui soit séparée de la route du MTQ, ça éviterait de dépendre d'eux pour créer un corridor de déplacements actifs sécuritaires.

Dernier point, ça va prendre une ligne de bus sur Hamel est-ouest. Le 80 fait beaucoup de virages et ça prend un temps de fou. En ce moment, il passe dans St-Roch et St-Vallier avant de rejoindre Hamel. Vanier est encore enclavé alors qu'on prévoit ajouter 6000-8000 logements d'ici 2040 le long de Hamel... Un peu de prospective

Les commentaires étaient intéressants, diversifiés et nuancés sur les enjeux, c'est plaisant de voir du monde se mobiliser.

Très intéressant aussi le directeur de Champigny pour l'infras sportive partagée. Quand ma sœur étudiait là, les parents étaient nombreux à attendre dans le parking et ça créait un peu de congestion pour en sortir.

Intervention 5

Je partage pleinement le commentaire à contre-courant qu'un citoyen a formulé [lors de la consultation publique] à savoir que ce projet est en train de se faire diluer en un quasi-équivalent de base de plein air. Il y a des secteurs qui sont à vocation industrielle, alors construisons de l'industriel. Avec la bande tampon déjà prévue, il n'est pas nécessaire d'ajouter des contraintes au projet. Par ailleurs, il aurait pu être mentionné que ce développement ajoutera des revenus de taxes qui, indirectement, auront un effet favorable pour les citoyens. Je veux aussi souligner un élément qui me semble une erreur. Il a été expliqué que les zones 36327lb et 36328lb permettaient des constructions jusqu'à 21 mètres de hauteur contrairement aux zones 36330la et 36331la qui sont limitées à 16 mètres. La raison mentionnée qui soutient cette différence est la proximité des zones 36330la et 36331la aux résidences côté sud. Ceci implique que la zone 36332la devrait aussi permettre 21 mètres étant donné qu'elle est à la même distance des résidences que les zones 36327lb et 36328lb. J'imagine que l'ajustement sera fait pour permettre 21 mètres dans la zone 36332la. Sinon, veuillez expliquer la logique.

Réponse de la Ville : L'objectif est de diminuer la hauteur près de résidences au sud pour les zones 36330la, 36331la et 36331la mais aussi de faire une gradation d'ouest à est afin d'assurer une intégration avec le collègue de Champigny. Par ailleurs, dans les secteurs à l'est la dénivelée topographique est plus importante et l'impact visuel est plus fort dû à la proximité avec la route de l'aéroport, la hauteur de 16 mètres vise à répondre à ces contraintes particulières.

Intervention 5

Une citoyenne a soumis plusieurs questions :

1. Plusieurs zones ont été planifiées dans les PPU. Qu'est-ce qui fait que les zones Ha, Hc, Pa, Mb, etc, se situent à un endroit plutôt qu'à un autre et qu'elles ont telle étendue, telles limites? Les lignes entre les zones préfigurent-elles de futures rues?

Réponse de la Ville : Dans le secteur sud de l'aéroport, la localisation des zones de développement et leurs étendues ont été fortement influencées par la présence de milieux naturels. En effet, l'un des grands objectifs poursuivis par la planification visait à limiter l'impact du développement projeté sur les milieux naturels tels que les milieux humides ou les boisés matures. Aussi, les besoins importants en espaces pour certaines activités ont été considérés dans l'étendue des zones proposées. La Vision de développement des espaces industriels et d'innovation 2022-2032 de la Ville de Québec énonce un manque d'un million de mètres carrés en nouvelles superficies industrielles à l'échelle de la Ville pour répondre aux besoins. Ainsi, les zones de développement proposées au sud de l'aéroport veillent à répondre adéquatement à une part de ce besoin tant par leur superficie que les activités qu'elles autorisent. Autrement, pour établir un choix de localisation des zones industrielles (Ib) ou mixtes (Mb), une attention particulière a été accordée à assurer une intégration adéquate de nouvelles activités aux milieux existants. Finalement, les limites plus précises des zones suivent parfois le tracé de rue projeté pour le secteur, mais peuvent également correspondre à des limites de lots ou une limite permettant d'éviter l'empiètement dans un milieu naturel.

2. Qui construira et qui paiera pour les aqueducs, égouts, routes, bassins de rétention et autres ouvrages pour le PPU sud de l'aéroport?

Réponse de la Ville : Généralement, les infrastructures (réseaux d'aqueduc et d'égouts, ainsi que les équipements municipaux imputables au projet) bénéficiant uniquement à un projet de développement sont payées entièrement par le promoteur. Toutefois, selon le projet et les besoins de la Ville, un partage des coûts est déterminé dans une entente qui est balisée par le [Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux \(chapitre E-2\)](#). La construction des infrastructures reliées au projet de développement sera réalisée par un entrepreneur sélectionné par le promoteur. Les infrastructures devront être conçues et construites selon les normes de la Ville avant qu'elles ne lui soient cédées.

3. Prenons comme préalable que toutes les décisions politiques ont été prises avant juillet : qu'est-ce qui sera développé en premier, où exactement, comment se fera ce choix et par qui?

Réponse de la Ville : Le choix de la séquence de développement revient aux propriétaires des terrains et de leur volonté de réaliser des travaux sur leurs terrains. Au sud de l'aéroport, il demeure plus simple, dans un premier temps, de développer les terrains aux abords de la route de Jean-Gauvin au nord de Wilfrid-Hamel puisqu'il s'agit des seuls terrains accessibles par une voie véhiculaire présentement.

4. Est-ce que les promoteurs du secteur aéroport planifient de vendre les lots ou de les développer eux-mêmes?

Réponse de la Ville : *Il s'agit d'un choix à la discrétion des propriétaires de terrain. La Ville n'a pas d'influence ou de droit de regard sur cette question.*

Intervention 6

Je vous écris ici à titre de directrice générale du bureau coordonnateur Pitchounette, garde en milieu familial INC. Je souhaite exprimer une préoccupation importante concernant l'annonce potentielle de nouveaux projets de garderies sur le territoire de la Ville de l'Ancienne-Lorette. En effet, notre secteur compte déjà un nombre significatif de services de garde, incluant plusieurs centres de la petite enfance (CPE), garderies privées ainsi qu'un vaste réseau de milieux familiaux. À l'heure actuelle, notre bureau coordonnateur supervise plus de 50 milieux familiaux actifs dans la région. Ce sont des femmes dévouées qui ont fait le choix d'offrir un service de garde de qualité dans le confort et la chaleur de leur foyer. Toutefois, l'ajout de nouvelles installations sur ce même territoire soulève une inquiétude légitime : celle de voir diminuer la clientèle de ces milieux familiaux, qui risquent de perdre plusieurs enfants au profit de ces nouveaux établissements. Nous faisons déjà face à un enjeu majeur : il est difficile de maintenir l'engagement de ces responsables en service de garde. Le recrutement et la rétention dans ce domaine sont particulièrement fragiles. L'annonce de nouvelles installations pourrait malheureusement accentuer cette fragilité, en démotivant davantage les responsables déjà en poste, qui pourraient éprouver de la difficulté à combler les places disponibles dans leur milieu. Mon intention n'est pas de freiner les initiatives visant à améliorer l'accès aux services de garde, mais plutôt de sensibiliser à l'importance d'une planification équilibrée et concertée, qui prend en compte la réalité et la capacité actuelle du territoire. Nous devons préserver la diversité de l'offre en services de garde, et surtout, valoriser et soutenir les milieux familiaux qui jouent un rôle essentiel dans notre communauté. Je vous remercie de prendre en considération ces enjeux dans l'analyse des projets à venir.

Réponse de la Ville : *Le cadre réglementaire proposé dans le secteur du Plan particulier d'urbanisme pour le sud de l'aéroport de Québec permettrait l'implantation d'une garderie ou d'un centre de la petite enfance sur l'ensemble du secteur illustré sur la carte ci-bas. Cependant, bien qu'il soit prévu d'autoriser ces usages à la réglementation d'urbanisme pour le secteur, il n'y a pour l'instant aucun projet de garderie connu ou prévu dans ce secteur. Il faut comprendre que d'autoriser l'usage "garderie" par exemple dans un secteur du territoire n'entraîne pas nécessairement la réalisation d'un projet de cette nature. Dans le secteur sud de l'aéroport, des usages industriels seront vraisemblablement priorités puisqu'ils constituent les principaux usages proposés pour le secteur.*

À la suite des précisions apportées par la Ville, la citoyenne a réécrit : « Étant donné que ce sera des usages industriels, il pourrait y avoir une possibilité que les entreprises puissent adhérer à des projets pilotes pour un service de garde éducatifs en communauté et en entreprise. [Notre premier projet pilote en entreprise](#) débutera en juillet prochain dans une entreprise de la région de Québec. C'est un beau projet pour attirer de la main-d'œuvre.

Intervention 7

La création d'un parc industriel et la destruction d'un milieu naturel comportant des plantes, des arbres et des marais va contribuer à augmenter la mauvaise qualité de l'air (émissions industrielles, incluant des camions pour le transport des marchandises, diminution de la canopée), sans parler de la destruction de l'habitat de plusieurs animaux sauvages (ex : chevreuils et autres mammifères, oiseaux) et l'augmentation de la pollution sonore

(augmentation du transport par camions) dans un secteur qui est déjà l'un des plus pollués au Québec (secteur Champigny). Cela va à l'encontre de la stratégie actuelle de la Ville de Québec qui vise à améliorer la qualité de l'air dans ce secteur, via notamment la réduction de la pollution liée à la combustion du bois. De plus, il y a aussi un projet de créer un parc industriel près du IGA Les Sources à Cap-Rouge et de l'écocentre de Saint-Augustin-de-Desmaures. Pour les résidents du secteur Champigny, cela voudrait dire qu'ils résideraient maintenant entre deux parcs industriels dans l'un des quartiers les plus pollués de la province. Le secteur Champigny comporte des enfants (garderie et école primaire Les Primevères) et plusieurs personnes âgées qui sont des populations particulièrement vulnérables aux effets néfastes de la pollution de l'air. Il est demandé à la Ville de Québec de reconsidérer son projet de créer un parc industriel dans le secteur sud de l'aéroport et de plutôt préserver dans son entièreté ce milieu naturel servant notamment pour les sports de plein air (marche, randonnée, raquettes et ski de fond) afin de promouvoir la santé et la qualité de vie des résidents du secteur Champigny. Chaque citoyen de la Ville de Québec mérite de résider dans un milieu de vie favorisant la santé durable.

Intervention 8

À première vue, les images semblent maintenir une barrière de végétaux entre le développement industriel et la zone résidentielle. Par contre, il me semble que la zone tampon n'est pas suffisamment large. Le secteur est déjà très bruyant en raison du train. Sans compter le bruit environnemental que causera le développement industriel. Il ne faudrait pas vivre des situations dramatiques comme ça se voit dans d'autres régions en raison d'une mauvaise planification du développement.

Intervention 9

Voici deux questions concernant le PPU sud de l'aéroport

1. Agriculture urbaine et mise en marché de proximité. Dans la Stratégie en faveur de la biodiversité-version préliminaire de la Ville de Québec, p.77, il est noté que : "La Ville poursuit ses efforts pour créer de nouveaux jardins (municipaux) alors que les terrains propices se font de plus en plus rares." Déjà dans le "Plan d'action en agriculture urbaine 2020-2025", la Ville visait l'augmentation de l'offre en espaces de jardinage (2.1) par la "poursuite des investissements concernant l'agrandissement et la création de nouveaux jardins")2.1.2. Également dans le "Plan d'action en agriculture urbaine 2020-2025", la Ville compte soutenir les initiatives de marché de proximité. Qu'est-ce que la Ville fera pour profiter du fait que ce terrain non construit deux terrains non construits est une ancienne terre agricole, sur laquelle on retrouve de nombreux arbres fruitiers qui n'attendent qu'à être remis en production. Si elle ne compte pas profiter de cette occasion unique de mettre en valeur son potentiel pour l'agriculture urbaines, malgré le fait que Ville affirme rechercher de telles occasions, pourriez-vous m'indiquer quels sont les outils, réglementaires ou autres, lui permettant de prévoir un jardin urbain d'envergure sur ce terrain ou à même un éventuel quartier industriel.

Réponse de la Ville : *Nous ne prévoyons pas l'usage agriculture sur le site, donc il n'y aura pas de jardins d'envergure. Il y a l'option d'aménager des jardins partagés sur les terrains publics si la demande est là. Vous pouvez vous informer davantage sur la question sur cette page Appel de projets – Aménagement de jardins partagés. Il est également possible d'associer l'usage culture agricole à tous les usages sur le territoire donnant ainsi la possibilité aux*

propriétaires de réaliser des potagers sur les terrains et même les toits des bâtiments industriels.

2. Noyers cendrés. Voici les coordonnées géographiques d'autant de spécimens de noyers cendrés déclarés, essence à statut au Québec, Ils sont situés entre le 2e et le 3e ruisseaux, en dénombant la succession de ruisseaux à partir de la route Jean Gauvin. Sur la rive Est du 3e ruisseau, autant de noyers cendrés sont visibles sans qu'il fut possible de les localiser. Est-ce que la Ville a elle-même dénombré et localisé les spécimens présents sur le terrain faisant l'objet de nouveaux zonages? Et qu'est-ce que la Ville a prévu de faire pour les protéger? Cette essence vulnérable a disparu du domaine Maïzeret dans les dernières années. La pente du territoire faisant l'objet d'un PPU, inclinée au Sud, semble leur être favorable tout autant qu'aux vieux pommiers.

Réponse de la Ville : *Des inventaires floristiques ont été réalisés sur le site. 89 individus de noyer cendré ont été identifiés sur l'ensemble du territoire de planification, majoritairement à proximité du 1er cours d'eau depuis Jean-Gauvin, mais également près du 3e cours d'eau. L'état de santé de la majorité de ceux-ci a été relevé par un ingénieur forestier, et malheureusement, la vaste majorité est visée par le chancre du noyer cendré, un champignon qui attaque cette espèce et entraîne le dépérissement. Toutefois, nous prenons bonne note de vos observations. Nous pourrions retourner réévaluer l'état de santé des noyers cendrés et recueillir les recommandations des professionnels sur les individus qui sont propices à être protégés. Le noyer cendré possède le statut d'espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au niveau provincial, tandis qu'il possède le statut en voie de disparition au fédéral. Nous transmettrons les observations aux autorités gouvernementales afin que lors de l'analyse environnementale du projet, la présence de cette espèce soit prise en compte. Sachez que la majorité des individus observés se retrouvent dans les zones non visées par le développement, principalement près des cours d'eau. Cela dit, nous portons une attention particulière à la présence de cette espèce.*

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, à la Division de la gestion territoriale, à la Direction de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, à la direction générale, au Conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et au Conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

16 mai 2025

Rédigé par

Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Mémoire du Conseil de quartier de l'Aéroport

Développement du secteur sud de l'aéroport — Plan particulier d'urbanisme (PPU) Soumis dans le cadre de la consultation écrite — mai 2025

Introduction

Le Conseil de quartier de l'Aéroport (CQA) tient à remercier la Ville de Québec pour la démarche de participation publique entourant le développement du secteur sud de l'aéroport Jean-Lesage. Ce projet, bien qu'il réponde à un besoin réel d'espaces industriels et technologiques dans l'agglomération de Québec, soulève plusieurs préoccupations dans notre milieu de vie. À travers ce mémoire, nous souhaitons formuler des recommandations concrètes et mettre en lumière les attentes des citoyens et citoyennes de notre quartier.

À noter : Le présent mémoire a été rédigé dans le cadre d'une consultation menée par la Ville de Québec. Le mandat du Conseil de quartier ne consiste pas à se prononcer sur la pertinence du projet en soi, mais à faire valoir les préoccupations des citoyens en lien avec les orientations d'aménagement proposées et leurs effets sur le milieu de vie.

1. Respect et mise en valeur des milieux naturels existants

Nous saluons l'intention exprimée dans le PPU de concilier développement économique et préservation des milieux naturels. Toutefois, nous sommes d'avis que les mesures actuellement proposées sont insuffisantes pour protéger adéquatement l'environnement naturel déjà présent, notamment :

- **Définition des « aires vertes » :** Il est inacceptable, dans un secteur boisé, que la simple présence de gazon soit comptabilisée comme surface verte. Le PPU devrait **exiger des aires vertes de qualité**, composées d'arbres, d'arbustes et d'une biodiversité végétale adaptée au site.
- **Préservation des arbres matures :** Nous recommandons que la Ville impose la **conservation maximale des arbres existants**, plutôt que d'encourager uniquement la plantation d'arbres après déboisement. Une cartographie des arbres d'intérêt à conserver devrait être réalisée et intégrée à la réglementation.
- **Zone tampon insuffisante :** Les 40 mètres prévus entre les habitations et les futures constructions industrielles devraient inclure **une bande végétalisée intégrale**, non seulement de 20 mètres, afin de véritablement atténuer les impacts visuels, sonores et environnementaux pour les résidents.

2. Qualité de l'air et santé publique

Le quartier de l'Aéroport est déjà confronté à **des enjeux de qualité de l'air préoccupants**. Le PPU n'inclut **aucune étude d'impact** sur la qualité de l'air découlant de la déforestation partielle du site et de l'arrivée de nouvelles activités industrielles.

Nous recommandons :

- La **réalisation d'une étude d'impact sur la qualité de l'air** dans le secteur, en tenant compte de la coupe d'arbres, des activités industrielles envisagées et de la proximité avec les quartiers résidentiels.
 - Que cette étude soit **rendue publique** avant l'adoption finale du PPU, et qu'elle puisse **guider les décisions réglementaires** en matière de zonage et de normes environnementales.
-

3. Mobilité active et sécurité

Le tronçon du boulevard Wilfrid-Hamel, entre les limites ouest de la ville et la route de l'Aéroport, représente un **milieu désorganisé**, peu sécuritaire et peu accueillant pour les piétons et cyclistes. La transformation de ce secteur ne peut faire abstraction du besoin de repenser les déplacements.

Nous demandons que le PPU soit accompagné d'un plan d'action concret pour :

- **Sécuriser les traversées piétonnes**, réduire la largeur excessive des voies de circulation actuelles et réduire le nombre de ces dernières pour repartager l'espace avec les différents modes (élargissement des trottoirs, bandes cyclables avec zone tampon, refuges piétons, verdissement) ;
 - **Compléter, bonifier et sécuriser les aménagements piétons**, notamment aux endroits où les citoyens doivent actuellement circuler sur la chaussée ou dans des sentiers improvisés ;
 - Assurer une **cohérence avec les principes de la Vision de la mobilité active** de la Ville et ses engagements en matière de sécurité urbaine.
-

4. Intégration au tissu urbain et vision d'ensemble

Le PPU se concentre exclusivement sur la zone ciblée pour le développement industriel, sans tenir compte de l'ensemble du contexte urbain environnant. Or, une **vision élargie** est essentielle pour une intégration réussie.

Nous recommandons :

- Que le PPU tienne compte **de l'ensemble du secteur**, incluant les zones résidentielles adjacentes, les commerces, les infrastructures de transport et les corridors écologiques ;
- Que le projet s'intègre à une **stratégie globale de requalification du boulevard Wilfrid-Hamel**, afin de faire de cette ancienne route régionale un milieu de vie mixte, sécuritaire et structurant ;

- Que la **distribution des hauteurs maximales** soit revue afin d'assurer une gradation cohérente et équitable, fondée sur la proximité des zones résidentielles. Plus particulièrement, nous recommandons :
 - De **limiter les hauteurs maximales** de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire, en évitant de privilégier certains secteurs comme les abords du Collège de Champigny ou les axes d'entrée dans la ville ;
 - De fonder les choix réglementaires sur une **logique d'aménagement axée sur la cohabitation et la qualité de vie des résidents**, plutôt que sur des considérations d'image ou d'intérêts institutionnels ;
 - Que les **effets de la pollution lumineuse** générée par les bâtiments industriels, particulièrement ceux de grande hauteur, soient pris en compte et atténués afin de préserver la qualité de vie des quartiers environnants.
-

5. Mobilité durable et arrimage avec les partenaires

Lors des consultations, les préoccupations liées au transport collectif ont souvent été écartées sous prétexte qu'elles relèvent du Réseau de transport de la Capitale (RTC). Or, la planification de la mobilité durable — incluant le transport en commun, les services partagés et la mobilité active — doit être intégrée dès la conception du projet, sans quoi il sera trop tard pour influencer les habitudes de déplacement.

Nous recommandons :

- **D'arrimer dès maintenant le développement du PPU avec les plans du RTC ;**
 - **D'offrir des options concrètes de mobilité durable dès l'implantation des premières entreprises** — notamment des services de transport collectif, de voitures ou vélos en libre-service — pour attirer une main-d'œuvre diversifiée et réduire la dépendance à l'automobile.
-

6. Juste retour pour les citoyens

La venue d'un parc industriel de cette ampleur aura des **impacts directs** sur la qualité de vie des citoyens du quartier : circulation accrue, bruit, perte de milieux naturels, etc. Il est impératif que des **mesures de compensation** soient mises en place.

Nous demandons :

- Des engagements concrets pour **améliorer les milieux de vie avoisinants** (verdissement, aménagements publics, équipements collectifs) ;
- Que les aménagements réalisés dans le cadre du projet (ex. : places publiques, aires de détente, sentiers, aires vertes aménagées) soient **accessibles à**

l'ensemble des citoyennes et citoyens du quartier, peu importe que ces terrains soient publics ou privés ;

- Un **suivi citoyen** transparent tout au long de l'implantation du PPU, avec des mécanismes de reddition de comptes.

Conclusion

Le Conseil de quartier de l'Aéroport croit au potentiel d'un développement industriel innovant et respectueux du milieu. Toutefois, cela exige une **planification plus exigeante, davantage arrimée aux réalités du quartier, et conçue avec une vision à long terme**. Le succès de ce projet repose sur la capacité de la Ville à écouter et à intégrer les préoccupations légitimes des citoyens, et à faire preuve d'audace pour créer un secteur véritablement exemplaire.

Nous restons disponibles pour poursuivre les échanges à ce sujet.

Le conseil d'administration du conseil de quartier de l'Aéroport

6 mai 2025

Consultation

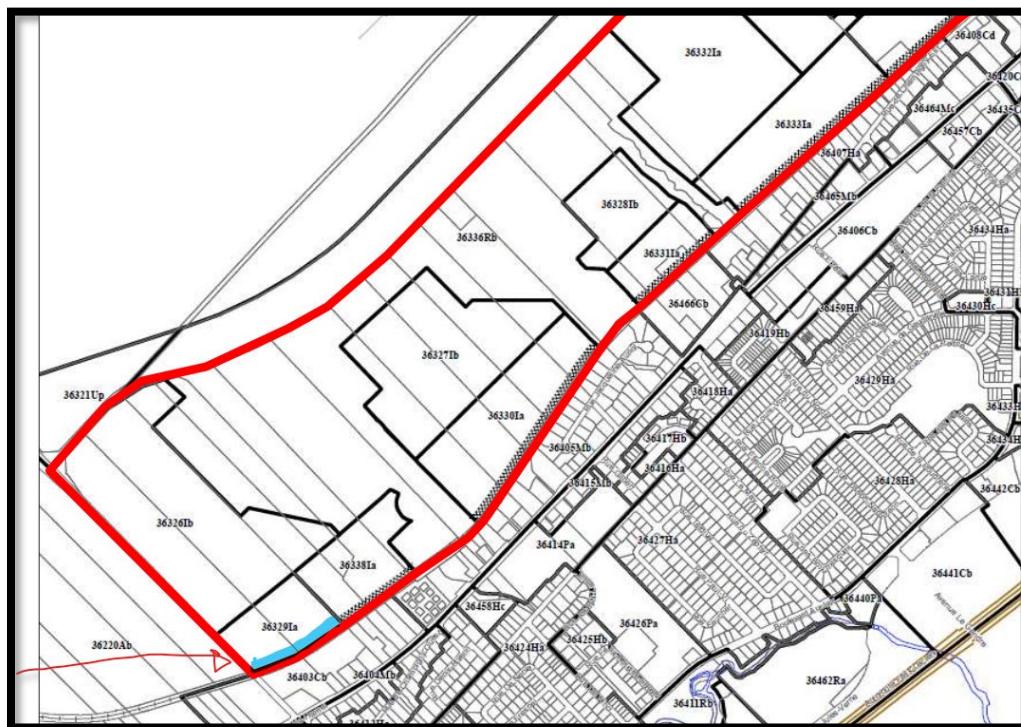
Secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

Bonjour,

Je suis résidente du secteur et j'ai assisté en personne à l'assemblée publique de consultation sur le PPU pour le secteur sud de l'aéroport le 22 avril mais je n'ai pas eu l'occasion de vous soumettre mes suggestions oralement. Je vous envoie donc par écrit mes 4 suggestions.

1. Protéger au moins 40 m au bas du lot 3629Ia par l'ajout d'une bande tampon.

Je suggère que la zone tampon de 40 mètres soit allongée jusqu'à la route Jean Gauvin. Alors que les cartes du milieu naturel identifient cette section comme une zone prioritaire pour de la restauration des milieux humides, le PPU semble indiquer cette section comme industriel 3629Ia sans aucune zone protégée.



2. Protéger le terrain marécageux situé dans lot 36326lb particulièrement la section au bout du ruisseau qui passe sous Jean Gauvin et éviter une zone industrielle continue du côté Est de Jean Gauvin qui réduirait la connectivité écologique avec les milieux avoisinants.

Afin d'assurer la connectivité écologique du site avec les milieux environnants et limitant la fragmentation des habitats, je suggère de protéger au moins en partie le terrain marécageux situé dans le lot 36326lb. Le PPU propose au contraire la zone industrielle la plus haute et une zone industrialisée continue sans arrêt sur tout le long de Jean Gauvin entre la voie ferrée et le chemin Trait Carré de la Plaine. Je trouve important d'assurer la connectivité écologique du site avec les milieux environnants en limitant la fragmentation des habitats. Le développement industriel intensif, sans zone de connectivité pour la faune et plus en hauteur aux abords de la route Jean Gauvin me semble un enjeu autant pour la faune que pour les résidents car nous sommes nombreux à prendre des marches sur la route de terre de Jean Gauvin pour profiter de la nature.

Les cartes des milieux humides [Environnement, Lutte contre les changements climatiques, Faune et Parcs](#), du PRMHH, 2024 et la carte interactive des milieux humides de la ville de Québec montre un milieu humide marécageux. Mes observations sur place (vue Google map plus bas) et plusieurs autres cartes montrent un ruisseau qui passe sous Jean Gauvin pour aller se jeter dans la rivière du Cap Rouge vers l'ouest. En effet, pour avoir pris plusieurs marches dans le secteur, j'ai pu observer de nombreuses pistes et plusieurs animaux (coyotes et chevreuil) traversant Jean Gauvin. D'ailleurs les photos historiques montrent que le secteur est resté un marécage arbustif à travers les années, même lorsque le reste du site était occupé par des terres cultivées. Probablement que les terrains saturés d'eau empêchaient l'accès aux champs au printemps pour l'implantation des cultures. Il est d'ailleurs difficile (voire impossible) de marcher dans ce secteur au printemps tellement le sol est imprégné d'eau et bouetteux.

Map of the Saguenay region showing potential wetlands (MH) and their detailed characteristics (MH_DETAIL). The map includes a legend on the right with categories like 'Eau peu profonde', 'Prairie humide', 'Marais', 'Marécage', 'Tourbière boisée', 'Tourbière ouverte indifférenciée', 'Tourbière ouverte minérotrophe', 'Tourbière ouverte ombrotrophe', 'Complexe palustre', and 'Milieu humide indifférencié'. The map also shows roads like 'Rue Jean-Guyon' and 'Tr. Carrière de la Prairie'. A scale bar indicates 200m.

L'Ancienne-Lorette

27

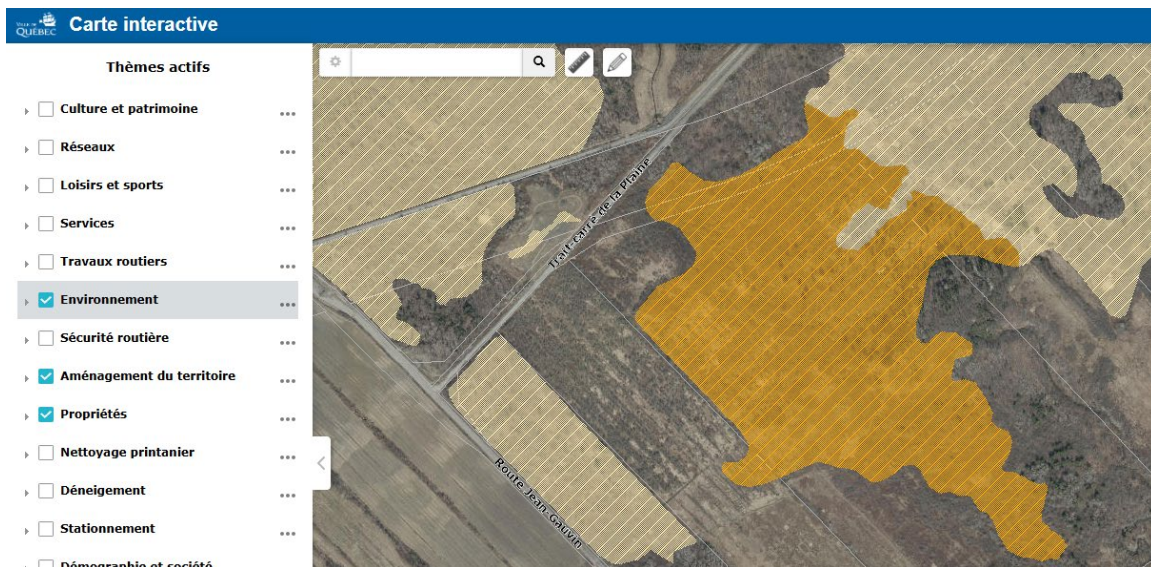
J

B

Grande affectation du territoire

- Milieu humide d'intérêt
- Autre milieu humide
- Milieu humide sur les terres du domaine de l'État
- Campus technologique
- Industrie et commerce
- Cours d'eau
- Périmètre urbain

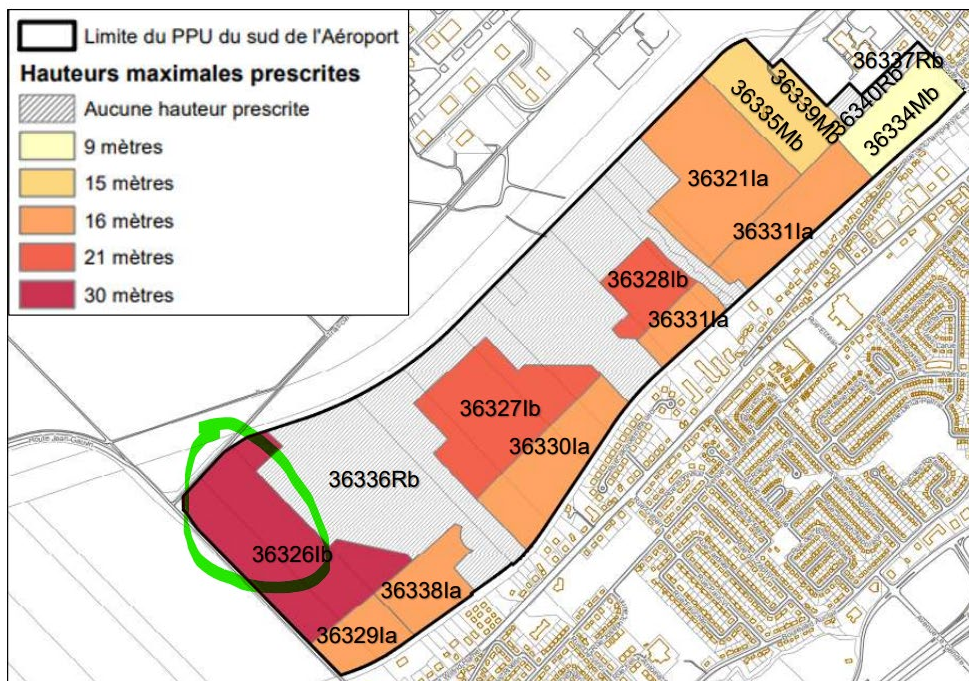
www.ville.quebec.qc.ca/docs/fichiers/Plan-regional-des-milieux-humides-et-hydriques.pdf



Source : carte interactive des milieux humides

<https://carte.ville.quebec.qc.ca/carteinteractive/?cid=MilieuHumide>

Carte des hauteurs



Géoportail de Santé publique Open Street MAP Ruisseau #198372028



Source : Google map Image ©2025 Airbus, Communauté métropolitaine de Québec, Maxar Technologies, Données cartographiques © 2025 Google



Source : Google map, août 2022 © 2025 Google

Contexte historique

1948



1995



Figure 3: Orthophotographies anciennes, en vert le périmètre du secteur de planification

Source : Consultation PPU Ville de Québec

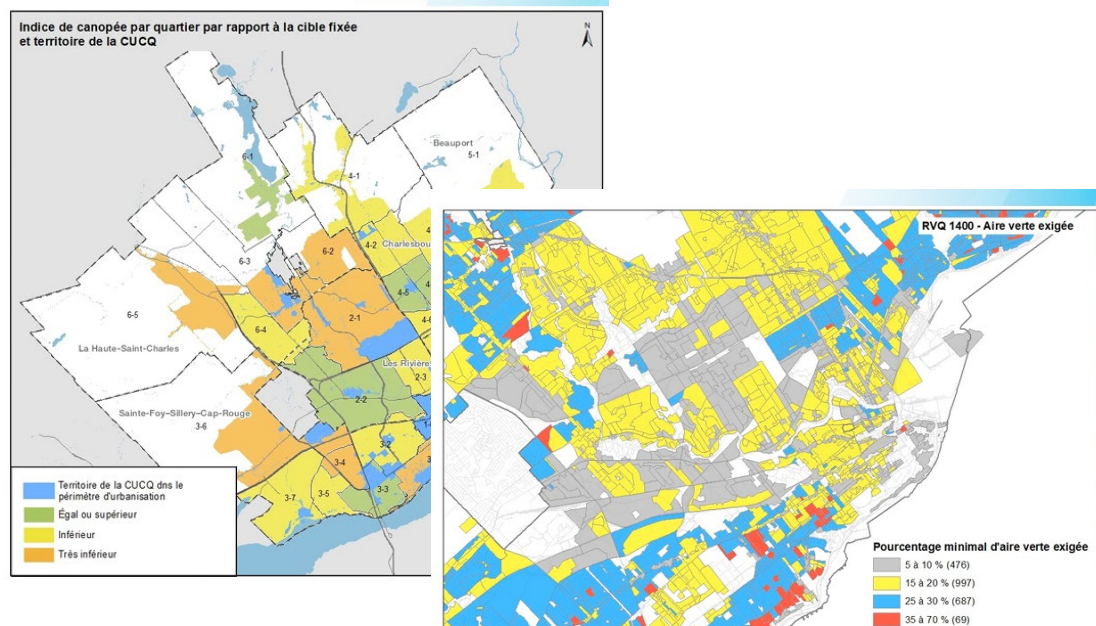
3. Mixité des usages et faciliter l'accès aux résidents du quartier

Je propose d'améliorer l'accès aux milieux naturels pour les résidents en aménageant un accès par en sentier en nature à partir de Jean Gauvin. D'ailleurs comme résidente je préférerais des aménagements permettant la marche en sentier en pleine nature plutôt que les pistes cyclo-piétonnes près des zones industrielles bétonnées asphaltées, sans âme, ni ombre proposées pour la mobilité active dans le PPU. Des lieux couverts (ex : gazébo) pour se protéger lorsqu'on se fait prendre par la pluie lors d'une marche seraient aussi utiles.

Finalement, pour la mixité des usages, je propose un parc à chien car les lieux étaient déjà utilisés par les résidents pour faire courir leur chien sans laisse dans les champs laissés en friche.

4. Hausser à 20 % le pourcentage d'aire verte minimale sur les terrains industriels

Cela améliorerait la perméabilité des sols près des milieux humides et permettrait une meilleure harmonie avec le milieu environnant. Il faudrait inciter les propriétaires privés à maintenir la végétation en place lorsque possible et favoriser la plantation d'arbres plutôt que les surfaces gazonnées puisque l'indice de canopée est très inférieur à la cible dans le quartier. Le pourcentage minimal d'aire verte dans la plupart des secteurs avoisinants de Cap-Rouge et Sainte-Foy est de 25% à 30%.



Merci pour cette consultation. En espérant que mes propositions pourront être prises en considération pour réviser le PPU préliminaire pour un développement plus harmonieux pour la faune, la flore et les résidents avoisinants le projet.

Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

- Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3435
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement aux zones 36317Aa, 36318Ra et 36322Aa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.V.Q. 3438
- Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 36319Pa afin d'assurer sa concordance au Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, R.C.A.3V.Q. 392

Activité de participation publique

Demande d'opinion au conseil de quartier de l'Aéroport

Date et heure

13 mai 2025, à 19 h

Lieu

Centre communautaire Champigny, 7519, boulevard Wilfrid-Hamel (salle polyvalente)

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des personnes-ressources;
2. Présentation du déroulement;
3. Rappel du cheminement d'une demande de modification à la réglementation d'urbanisme et du processus de consultation prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de participation publique de la Ville de Québec;
4. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la consultation publique et de la demande d'opinion au conseil de quartier;
5. Mention que la fiche synthèse présentant le projet de modification réglementaire est disponible sur place et en ligne;
6. Présentation du projet de modification à la réglementation d'urbanisme par la personne-ressource;
7. Période de questions et commentaires du conseil de quartier;
8. Recommandation du conseil de quartier.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal et conseil d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Projet

Secteur concerné

Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge, secteur sud de l'Aéroport

Description du projet et principales modifications

La Ville de Québec invite les citoyens à des activités de participation publique en lien avec le développement futur du secteur sud de l'aéroport.

Le développement du secteur localisé au sud de l'aéroport Jean-Lesage est souhaité afin d'accueillir certains usages industriels et technologiques afin de répondre aux besoins d'espaces à l'intérieur de périmètre d'urbanisation. Le Plan régional des milieux humides et hydriques de l'agglomération de Québec (PRMHH) cible d'ailleurs cette zone pour que le développement économique se fasse en conciliation avec la conservation des milieux naturels en place. La Ville souhaite ainsi s'assurer que le développement se fasse dans le respect des milieux humides d'intérêt.

Ainsi, à l'occasion de l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme (PPU), les citoyens pourront participer à la réflexion afin d'aménager les espaces naturels à conserver, en plus des terrains industriels et technologiques à développer.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=657>

Participation

Membres du conseil d'administration du conseil de quartier :

- Patrick Auclair, trésorier
- Sébastien Deveau
- Aline Dumont, secrétaire
- Angélique Fortin
- Maxime Le Pluart, vice-président
- Patrick L'Heureux
- Réjean Martel, président
- Jean-François Perreault
- Constant Pilote

Membres du conseil municipal

- Mélissa Coulombe-Leduc, membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme et responsable de la démarche de participation publique pour le PPU du secteur Chauveau (*présence virtuelle*)
- David Weiser, conseiller du district du Plateau (*présence virtuelle*)
- Louis Marton, conseiller du district de Cap-Rouge–Laurentien

Personne-ressource de la Ville

- Judith Gagnon Beaulieu, conseillère en urbanisme

Animation de la rencontre

- Maxime Thibeault, conseiller en consultations publiques

Participation du public

En plus des personnes mentionnées plus haut, 6 personnes assistent à la rencontre, dont quatre en salle et deux en ligne.

Recommandation du conseil de quartier

À majorité, le conseil de quartier de l'Aéroport recommande au conseil municipal d'approuver les projets de Règlement suivants :

- *Projet de Règlement R.V.Q. 3435*
- *Projet de Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme R.V.Q. 3438*
- *Projet de Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 36319PA*

En complément, le conseil de quartier formule la recommandation particulière suivante :
« Que la Ville modifie les normes proposées afin de réduire la hauteur maximale permise dans la zone 36326Ib à 21 mètres, fixer à un minimum de 30 mètres la profondeur minimale de la bande végétale dans les zones tampons, rendre obligatoire le stationnement en façade principale du côté sud de l'artère principal et l'aménagement en cour avant d'une aire de chargement ou de déchargement pour les zones 36329Ia, 36338Ia, 36330Ia et 36331Ia, en plus de prendre compte des enjeux de circulation, de mobilité et de stationnement dans le secteur. »

Options soumises au vote		Description des votes
Options	Nombre de votes	
A.	0	Accepter la demande Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
B.	3	Refuser la demande Recommander au conseil d'arrondissement de ne pas approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
C.	6	Accepter la demande, avec proposition d'ajustement Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme, mais avec une demande particulière
Abstention	0	
TOTAL	9	

Questions et commentaires du conseil de quartier

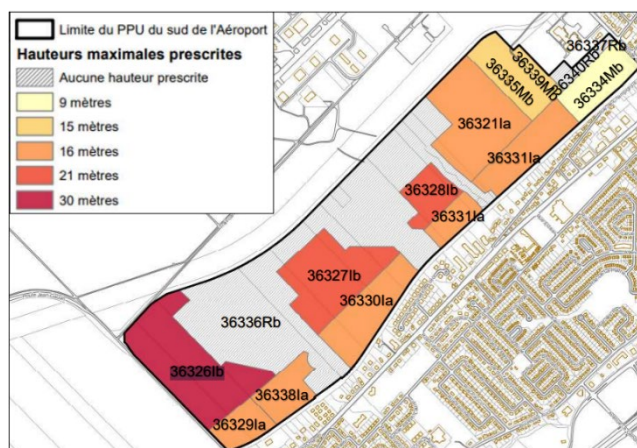
- **Intervention 1** : Un administrateur souhaite savoir quels seront les modes de transport privilégiés pour desservir le nouveau secteur. La Ville a-t-elle évalué l'impact de ce développement sur la circulation dans les axes routiers avoisinants, tels que le boulevard Wilfrid-Hamel et la route Jean-Gauvin ?

Réponse de la Ville : Afin de favoriser la mobilité active et l'utilisation du transport en commun, le développement du secteur prévoit l'ajout de liens cyclo-piéton et d'axes de transport en commun. L'objectif est de répartir la part modale des transports afin d'offrir d'autres accès que la voiture. Il est néanmoins trop tôt pour prévoir l'ajout d'une ligne d'autobus.



- **Intervention 2** : Un administrateur mentionne que la hauteur maximale de 30 mètres permise dans certaines zones semble élevée. Est-ce qu'il y a des raisons particulières motivant ce choix de hauteur maximale ?

Réponse de la Ville : La hauteur maximale de 30 mètres a été choisie pour prendre en compte certaines nouvelles tendances dans le milieu industriel et afin d'optimiser les parcs industriels. D'ailleurs, les zones à hauteur maximale plus élevée se situent plus près de l'aéroport et donc plus loin des résidences.



- **Intervention 3 :** Un administrateur s'interroge si la Ville envisage de réaménager le boulevard Wilfrid-Hamel.

***Réponse de la Ville :** Considérant le développement futur du secteur, un réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel sera nécessaire afin de répondre aux enjeux de circulation et à la hausse des déplacements.*

- **Intervention 4 :** Plusieurs administrateurs se questionnent sur la profondeur exigée de la bande végétale dans les zones tampon. Est-il possible d'augmenter la profondeur minimale de la bande végétale ? Est-ce une norme appliquée à l'ensemble de la Ville ?

***Réponse de la Ville :** La norme proposée de 20 mètres de profondeur minimale de la bande végétale dans les zones tampons est spécifique au Plan particulier d'urbanisme. Plusieurs citoyens ont fait des demandes similaires et l'augmentation est l'une des modifications présentement envisagées.*

- **Intervention 5 :** Un administrateur demande des précisions sur l'espace réservé pour le chemin de fer traversant le secteur.

***Réponse de la Ville :** L'emprise totale du chemin de fer est de 20 mètres de largeur. Les zones tampons de 40 mètres s'ajoutent à cette emprise. De plus, la Ville de Québec impose des contraintes à la construction à proximité d'un chemin de fer afin d'en réduire les nuisances, particulièrement pour des groupes d'usages résidentiels.*

- **Intervention 6 :** Un administrateur souhaite savoir s'il est exigé d'aménager des stationnements et des aires de chargement en cours avant pour les zones adjacentes au chemin de fer. L'aménagement à l'avant des stationnements et des aires de chargement limiterait le bruit tel que mentionné lors de l'assemblée publique de consultation du 22 avril 2025.

***Réponse de la Ville :** En raison des contraintes imposées par la forte pente et la topographie particulière du secteur, le stationnement devant façade et les aires de chargement ou de déchargement en cours avant sont autorisés sous certaines conditions. La norme proposée autorise cette particularité, mais ce n'est pas une obligation.*

- **Intervention 7 :** Un administrateur s'étonne de l'exclusion de certains usages spécifiques liés à la haute technologie.

***Réponse de la Ville :** Les usages spécifiques exclus sont réservés au quartier de Saint-Roch. La concentration d'une industrie permet la création d'un créneau et contribue à la vitalité du milieu.*

- **Intervention 8 :** Un administrateur s'interroge sur les groupes d'usages inclus dans la zone mixte 36334Mb. Il souhaite savoir quels types d'établissements sont autorisés dans le groupe d'usages C3 Lieux de rassemblement.

***Réponse de la Ville :** Ce groupe d'usages permet généralement des centres d'escalade ou des centres de sport, qui s'intègrent bien dans des parcs industriels.*

- **Intervention 9 :** Un administrateur souhaite savoir si la Ville prévoit d'aménager un parc sur les zones 36336Rb, 36337Rb et 36340Rb, sachant que certains des lots y étant situés appartiennent à des particuliers.

***Réponse de la Ville :** Les usages autorisés permettent l'aménagement d'un futur parc dans les zones ciblées. Cette modification doit être faite avec l'autorisation des propriétaires. La Ville souhaite y aménager des espaces publics et est présentement en discussion avec les propriétaires des terrains à ce sujet. Certaines sections des zones pourraient demeurer privées.*

Nombre d'interventions

9 interventions

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, à la Direction de l'Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de et au conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

20 mai 2025

Rédigé par

Maxime Thibeault, conseiller en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Approuvé par :

Réjean Martel, président du conseil de quartier de l'Aéroport

Annexe II : Rétroaction

Annexe 2 - Tableau de rétroaction

Milieux naturels		
Sujet	Demande	Modification
Conservation	• Conserver l'entièreté du milieu naturel	• Aucune modification
	• Prévoir des mesures pour minimiser les impacts potentiels des activités récréatives dans les milieux naturels	• Aucune modification
	• Mettre en place des mesures supplémentaires de protection des noyers cendrés près du cours d'eau numéro 3	• Aucune modification
	• Protéger le milieu humide situé dans la zone 363261b	• Aucune modification
	• Mettre en place une zone de connectivité écologique entre le milieu humide d'intérêt et les milieux naturels à l'ouest de Jean-Gauvin	• Aucune modification
	• Inclure les organismes de bassins versants dans les études sur les limites des milieux humides	• Aucune modification
Plein air urbain	• Autoriser les activités de plein air urbain et prévoir un accès public, en prévoyant une cohabitation viable avec les milieux naturels	• Aucune modification
	• Prévoir un accès public aux milieux naturels depuis la route Jean-Gauvin	• Aucune modification
Bande riveraine	• Augmenter la bande riveraine protégée à 60 m de part et d'autre du cours d'eau 1	• Aucune modification
Qualité de l'air	• Documenter les impacts du projet de développement sur la qualité de l'air du secteur et rendre ladite étude publique avant le début des travaux	• Aucune modification
Mobilité et déplacements		
Sujet	Demande	Modification
Transport en commun	• Planifier le réseau de transport en commun du secteur avant l'adoption finale du PPU	• Aucune modification
Réseau routier	• Interdire l'accès au parc industriel pour les voitures et restreindre certains véhicules pour que les déplacements vers le site ne soient faits qu'en transport en commun et mobilité active	• Aucune modification

Annexe 2 - Tableau de rétroaction

	Ne pas autoriser le stationnement sur la rue centrale	Aucune modification
Stationnement	Exiger des stationnements étagés et en souterrain	Aucune modification
Mobilité active	Prévoir des interventions d'aménagement pour améliorer les infrastructures de mobilité active sur le boulevard Wilfrid-Hamel, entre la route de Jean-Gauvin et la route de l'Aéroport, en cohérence avec les principes de la Vision de la mobilité active	Aucune modification
Activités et vocations		
Sujet	Demande	Modification
Aires vertes	Hausser à 20 % le pourcentage d'aire verte minimale sur les lots privés	Aucune modification
	Modifier la définition « d'aire verte » pour qu'elle ne se limite plus à un espace gazonné et corresponde à « des aires vertes de qualité, composées d'arbres, d'arbustes et d'une biodiversité végétale adaptée au site »	Aucune modification
Vocation industrielle	Ne pas autoriser les usages industriels nécessitant des camions réfrigérés	Aucune modification
	Dédier plus d'espace aux affectations industrielles pour répondre aux besoins en superficie à l'échelle de la ville	Ajout de superficies industrielles dans le secteur du golf
Zone tampon	Augmenter à 40 m la bande végétalisée située dans la zone tampon	Augmentation de la bande végétalisée à 30 m dans la zone tampon de 40 m
	Ajouter une zone tampon entre la zone 363291a et la zone 36403Cb	Aucune modification
	Exiger la plantation d'une micro forêt dans la bande végétalisée de la zone tampon	Aucune modification
Vocation agricole	Encourager la remise en production des arbres fruitiers sur le site	Aucune modification
Cadre bâti		
Sujet	Demande	Modification
Implantation industrielle	Exiger l'orientation des portes de garage vers le nord	Aucune modification

Annexe 2 - Tableau de rétroaction

	Autoriser une hauteur maximale à 21 m au lieu de 16 m dans la zone 363321a	Réduction de la hauteur à 15 m dans la zone 363321a
	Réduire la hauteur maximale permise dans l'affectation zone 363261b à 21 m	Aucune modification
	Rendre obligatoire le stationnement en façade dans les zones, 363291a, 363381a, 363301a, 363311a, 363331a et 36334Mb	Aucune modification
	Rendre obligatoire l'aménagement en cours avant d'une aire de chargement ou déchargement pour les zones 363291a, 363381a, 363301a et 363311a	Aucune modification
	Ajouter des normes pour limiter la pollution lumineuse liée aux activités industrielles	Augmentation de la bande végétalisée à 30 m dans la zone tampon de 40 m
Densité industrielle	Diminuer la hauteur maximale prévue pour les zones industrielles au sud du lien central	Aucune modification
Verdissement	Bonifier les exigences en matière de plantation d'arbres et de protection des arbres matures sur les lots privés	Aucune modification
Aménagement du domaine public		
Sujet	Demande	Modification
Espaces publics	Prévoir un espace canin	Aucune modification
	Prévoir des lieux couverts	Aucune modification
	Maximiser le verdissement et limiter la minéralisation des espaces publics projetés	Modification du visuel proposé pour l'espace public près du secteur mixte
Autres		
Sujet	Demande	Modification
Participation citoyenne	Prévoir un mécanisme de reddition de compte auprès de la population pendant l'implantation du PPU	Aucune modification