

Orientations préliminaires du PPU (vision d'aménagement) Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme

Activité de participation publique

Consultation écrite

Période

5 au 19 novembre 2024

Lieu

En ligne (formulaire)

Activité réalisée à la demande de :

Conseil municipal

Projet

Secteur concerné

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

Description du projet

Le développement du secteur localisé au sud de l'aéroport Jean-Lesage est souhaité afin d'accueillir certains usages industriels et technologiques. 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. C'est dans un contexte de manque d'espace industriel et technologique à l'intérieur du périmètre d'urbanisation que ce site représente un bel environnement pour accueillir des terrains en forte demande dans l'agglomération de Québec. La Ville souhaite toutefois s'assurer que le développement se fasse dans le respect des milieux humides d'intérêt.

Les citoyens ont été invités à formuler des commentaires concernant les orientations préliminaires du Plan particulier d'urbanisme pour le secteur sud de l'aéroport, à l'aide d'un formulaire en ligne, à la suite de la séance d'information et d'échanges du 4 novembre 2024.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

[Participation citoyenne - Développement du secteur sud de l'aéroport - Plan particulier d'urbanisme](#)

Participation

Membres du conseil municipal

- **M^{me} Mélissa Coulombe-Leduc**, membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme et responsable de la démarche de participation publique pour le PPU sud de l'aéroport
- **M. Louis Martin**, conseiller municipal du district de Cap-Rouge–Laurentien

Personnes-ressources

- **M^{me} Judith Gagnon-Beaulieu**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **M^{me} Catherine Perron**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Coordination de la consultation

- **M^{me} Alexandra Mauger**, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Participation

- 9 citoyens ont soumis un commentaire
- [3 mémoires ont été soumis \(1 citoyenne et 2 organisations\) et sont disponibles en ligne](#)

Questions et commentaires du public

Citoyen 1 : À la minute 40:15 de la présentation du 4 novembre, M^{me} Gagnon a mentionné : « qu'on prévoit une modification du [Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec](#) (SAD). C'est encore en évaluation, mais il est possible que, dans les prochaines semaines, on revienne avec une consultation au niveau du schéma parce qu'on prévoit une grande partie de parcs et d'espaces verts, et comme on vient modifier la tenure de l'affectation, on n'est plus simplement dans l'industriel. Donc, on va peut-être devoir modifier l'affectation industrielle pour faire changer les limites de la zone industrielle ».

Je comprends qu'il s'agit d'une réduction des espaces industriels. Parmi les zones B, C, D, E ou F, pouvez-vous me dire de quelles zones parle-t-on?

Réponse de la Ville : Le secteur du Plan particulier d'urbanisme du sud de l'aéroport se trouve entièrement dans une aire de grande affectation du territoire "Industrie et commerce". Par principe de concordance entre les outils de planification et la réglementation en urbanisme, les

usages autorisés au zonage pour le secteur devraient être concordants avec les objectifs et orientations de l'affectation du territoire prévue au schéma. Le schéma d'aménagement énonce que l'affectation "Industrie et commerce" est d'abord destinée aux usages industriels, aux commerces de gros et de distribution ainsi qu'aux établissements commerciaux spécialisés. D'autres usages peuvent également y être autorisés, à certaines conditions.

Le plan préliminaire de développement présenté le 4 novembre prévoit des usages industriels pour 60 % du secteur de planification (secteurs B, C, D, E, F et G). Pour l'autre 40 %, aucun usage industriel n'est prévu, mais des usages en lien avec les parcs et les espaces verts. Afin d'assurer une concordance entre le zonage permettant uniquement des usages parcs et espaces verts (secteur A) et le schéma, il pourrait être nécessaire de modifier le schéma afin d'y prévoir une affectation du territoire qui cadre davantage avec cette utilisation projetée du territoire.

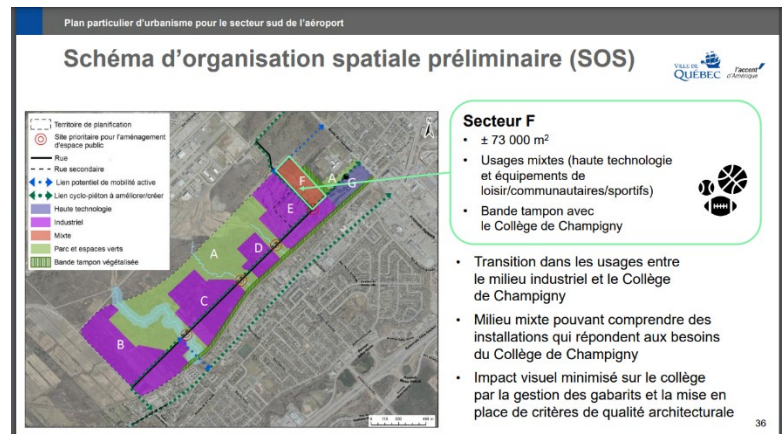


Figure 1 Extrait de la présentation du 4 novembre 2024 présentant une carte indiquant le Secteur F

Citoyen 2 : J'ai deux préoccupations. La première concerne la cohabitation avec la faune, particulièrement les chevreuils. Comme il existe des corridors de déplacement nord-sud pour les animaux, ils ne disparaîtront pas comme ceux du secteur Chaudière. La question se pose aussi pour les coyotes, et probablement pour d'autres animaux. L'autre préoccupation concerne la quasi-impossibilité de traverser une ligne de TGV. Si le projet de TGV se réalise, sera-t-il possible d'avoir un lien de mobilité active qui relie le sud à ce secteur?

Citoyen 3 : J'aimerais savoir de quelle façon les usines qui s'installeraient sur le site comptent être en mesure de produire sa propre énergie, de façon écoresponsable, pour ne pas mettre plus de pression sur le réseau d'Hydro-Québec.

Citoyen 4 : J'aimerais comprendre le but de ce développement. Lors de la soumission du plan préliminaire, j'ai constaté que très peu des demandes et commentaires effectués lors de notre rencontre ont été pris en compte. Tout ce développement est un enjeu majeur pour le quartier et va à l'encontre de la qualité de vie des citoyens qui résident autour. Je reviens donc avec les mêmes doléances, les problématiques adressées n'ayant pas été prises en compte jusqu'à maintenant. Voici un rappel des raisons allant à l'encontre de ce développement :

1) **Qualité de l'air préoccupante.** La TRÈS mauvaise qualité de l'air du quartier n'est plus à démontrer. Vous avez les chiffres à l'appui. Ce dossier est étudié depuis plus de 20 ans et la situation n'est toujours pas réglée. Notre qualité de l'air est une des pires de la Ville et de la province et vous faites fi de cette considération. Et, cette mauvaise qualité de l'air est, oui, le résultat de fumée provenant des poêles à bois l'hiver, mais aussi, et surtout le résultat de l'absence de vents dominants pouvant évacuer naturellement cet air. Notre quartier est situé entre le plateau de Sainte-Foy et le promontoire de l'aéroport. Rien de ce qui se fera lors du

développement annoncé ne pourra changer cette situation mise à part d'abattre des arbres qui sont actuellement utiles. Nous devons les conserver et prévoir de nouvelles plantations. Les arguments présentés lors de la présentation ne vont aucunement dans un sens de préservation, ce qui m'inquiète au plus haut point. Rien ne vaut la présence d'un arbre mature qui génère beaucoup d'oxygène et de photosynthèse qui aide la purification de l'air. Au cours des dernières années, nous avons perdu beaucoup trop de ces arbres que l'on pense au secteur du IKÉA et de ses alentours, aux milliers de frênes qui ont été coupés en raison de l'agrile, et que dire de la nouvelle école qui s'installera prochainement sur le terrain au coin de Le Gendre et qui nécessitera encore une fois le sacrifice d'arbres. Notre secteur doit être considéré dans son ensemble et non pas en pièces détachées.

2) Cohabitation de la faune. J'aimerais vous rappeler que nous sommes le dernier quartier aux confins de la ville. Pour ce qui est de la faune, elle subit déjà une forte pression urbaine, développer encore plus ne fera qu'accentuer cette cohabitation forcée. En plus de la faune spécifique des lieux (chevreuils, oiseaux, batraciens, flore particulière, etc.), il y a des enjeux de perturbation de l'habitat de nos visiteurs habituels qui sortent déjà de leurs repères à savoir les rats laveurs, mouffettes, et maintenant même des coyotes aperçus en pleine rue. Cette faune sera grandement affectée par ce développement et deviendra une nuisance pour les quartiers adjacents habités.

3) Accès limité pour ce secteur et secteur ouest sous haute pression. Dans votre plan, vous parlez de compromis pour le secteur ouest. Or, ce secteur sera soumis aux plus grands bouleversements. Il n'y a aucune limite ne déterminant la hauteur, ni même la nature des industries qui pourraient s'y établir. Le contraire avait pourtant été annoncé en février dernier dans un article du Journal de Québec : « On vise plutôt de l'entreposage ou des centres de distribution. « Il n'y aura pas d'usine. » La conseillère membre du comité exécutif et responsable de l'urbanisme, Mélissa Coulombe-Leduc, a renchéri que « "industriel" ne veut pas dire "industrie lourde" ». La Ville veut aussi conserver des zones tampons entre le parc industriel et les résidences au sud. » La route Jean Gauvin ne peut soutenir cet afflux de circulation. Aucun poids lourd ne peut passer sur le pont qui enjambe la rivière du Cap Rouge. Elle ne pourra soutenir non plus une augmentation d'affluence de voitures. Et, cette route est le seul accès à l'autoroute. La Ville ne réussit déjà pas à faire respecter le règlement de l'interdiction des camions lourds dans ce secteur comme le pourra-t-elle si le développement se fait? Nous avons été plus de deux ans sans pont, lors de son effondrement il y a quelques années. Nous connaissons la précarité de cette voie de circulation. Vos promesses de transports actifs et en commun restent à être démontrées. Le secteur a une basse densification et la pente de la côte d'aéroport est très abrupte, je vois mal des gens allant travailler à pied.

4) Proposition d'utilisation du territoire. Je réitère ma demande que la Ville prenne possession de ce terrain et qu'elle le transforme en parc urbain, protégeant ainsi réellement le territoire, les milieux humides, la source de la rivière Lorette. Je ne comprends même pas qu'un tel projet de développement industriel soit encore envisagé en 2024, bientôt 2025, avec tout ce que nous savons sur les impacts humains sur la faune et la flore et sur l'état particulier de ce milieu. On parle ici de milieux humides, qui doivent être protégés par la loi. 40 % de protection est nettement insuffisant. De plus, la base de plein air est un réel succès de fréquentation et est

saturée. Nous avons besoin d'un nouvel aménagement naturel et protégé. Soyons avant-gardistes, visionnaires. Pensons aux générations futures, maintenant nous connaissons les impacts irréversibles de tels développements.

En conclusion, voici deux articles provenant d'experts qui démontrent les bienfaits des forêts et de limiter les nouvelles routes sans la ville de Québec, deux actions qui seront faites si le développement se réalise :

- [La santé publique veut moins de routes dans la ville de Québec](#)
- [Prescription de marcher en forêt](#)

**À noter qu'après une relecture attentive, la Ville a contacté l'auteur du commentaire et a rappelé certains faits concernant les limites de hauteur et la nature des industries dans la portion ouest du site :*

Les usages souhaités pour le secteur demeurent les mêmes qu'en avril dernier. C'est à dire, des usages industriels de faible impact (les activités ne sont reliées à aucune émanation de poussières, bruit, vibrations, etc.).

Les industries de « faible impact » peuvent correspondre à des établissements de haute technologie, de logistique et des manufactures. Les opérations reliées à l'usage ne produisent pas de vibration, gaz, odeur, éclat de lumière non continue, chaleur, fumée ou poussière. Toutes les activités reliées à l'usage, à l'exception de l'entreposage extérieur et des stationnements, s'effectuent à l'intérieur du bâtiment.

En ce qui concerne les hauteurs, ces dernières sont encore à déterminer et seront objet à consultation au moment du dépôt du projet de plan particulier d'urbanisme. Cependant, une orientation préliminaire d'aménagement pour le secteur indique "Intégrer harmonieusement les futures constructions avec les milieux naturels et milieux urbains avoisinants en assurant une transition dans les gabarits et des espaces de dégagement". Afin de traduire cette orientation, le futur cadre réglementaire pourrait, par exemple, autoriser des hauteurs plus importantes pour les constructions implantées au nord, plus éloignées des quartiers, et moins importantes pour celles qui se trouvent plus près de la voie ferrée.

Citoyen 5 : On est contre toute destruction des milieux verts dans notre quartier. Vous faites tout pour que le développement soit profitable à des riches, la sacro-sainte ligue des "investisseurs ", toujours au détriment des habitants du quartier. La construction d'une zone industrielle ne ferait qu'augmenter la pollution dans un quartier dans lequel la qualité de l'air est la moindre de toute la ville. De surcroît, vous ne prenez point en compte la pollution engendrée pour les milliers d'automobiles, de camions, etc. Non moindre, ce sera la pollution phonique provenant du boulevard Hamel, qui est déjà élevée et contre laquelle vous n'offrez aucun remède. Lorsqu'on a acheté la maison, nous avons accepté les inconvénients liés à la proximité de l'aéroport, mais nous ne sommes pas d'accord avec vos approches qui violent notre quiétude au nom de l'argent. Tout ne s'achète pas. Nous considérons que vous nuisez aux citoyens pour

le bien desquels vous êtes censés travailler. Vous devez améliorer notre qualité de vie. Vous la détruisez.

Citoyen 6 : Dans un contexte de changement climatique, il serait mieux de développer un parc industriel dans un secteur déjà développé et de maintenir la forêt et les champs autour de l'aéroport.

Citoyen 7 : Le secteur bordant la route Jean-Gauvin ne devrait pas être développé pour maintenir un caractère naturel le long de ce chemin. Il faudrait ajouter dans la réglementation une bande tampon de 50 à 100 m où aucune entrée ni construction ne sont possibles dans cette zone. Les rues et les entrées doivent se faire par la nouvelle rue projetée parallèle au chemin de fer. L'objectif de préservation de l'ensemble du secteur devrait être de 60 % plutôt que de 40 %, notamment afin de réduire la pression sur les espèces en péril qui fréquentent le secteur.

Citoyen 8 : Je crois que dans un monde idéal, on ne ferait pas de développement dans ce secteur pour préserver l'intégralité d'un milieu naturel. Cependant, comme mentionné par les responsables du développement du secteur industriel à la Ville, pour répondre à des besoins d'expansions d'entreprises privées, il faut explorer des solutions. La présentation du 4 novembre dernier démontre tout de même un souci de préserver une bonne partie du secteur en espaces verts et surtout d'accueillir des industries soucieuses de leur impact environnemental. J'habite à proximité de ce secteur depuis 50 ans et comme ancien conseiller municipal de 2005 à 2009 dans le quartier Laurentien de l'époque, nous avons déjà examiné un projet de développement pour ces espaces. Ce qui inquiétait le plus les gens du voisinage c'est l'augmentation probable de la circulation de véhicules lourds.

Pour avoir vécu l'expérience de conseiller municipal à deux reprises (la 1^{re} fois étant dans l'ancienne Ville de Sainte-Foy de 1997 à 2001), j'aime faire confiance aux dirigeants de notre Ville et je souhaite qu'ils puissent prendre les meilleures décisions pour le bien-être de l'ensemble des résidents(es) du quartier concerné.

Citoyen 9 : Voici mes points en rafale :

- La « bande » de forêt devrait être de 45 mètres au lieu de 40. Ce n'est pas grand-chose, mais ça serait un bel entre-deux entre 40 et 50.
- La « bande » de forêt devrait être tout le long du tracé incluant jusqu'à la route Jean-Gauvin. J'habite à la limite de l'arrêt de la bande et nous verrons quand même de biais à partir de chez moi les futurs édifices près du chemin de fer. De plus, des lumières et possibles bruits seront générés par les industries. Même si la concentration de résidences est moins importante dans cette partie, reste qu'un zonage résidentiel est présent sur Wilfrid-Hamel dans cette zone.
- Inquiétude par rapport à la vibration que pourrait engendrer plusieurs industries. Chez moi, il y a plusieurs tremblements d'édifice qui n'ont jamais été « résolus ». J'imagine que c'est généré par les pistes d'aéroport et ça ne se rend jusqu'à chez moi, mais parfois, aucune vibration de la journée. Bref, il ne faudrait pas ajouter davantage de vibrations, surtout avec celles des trains qui sont déjà régulières.

- Les lampadaires de rue ET lumière extérieure des industries devraient avoir l'obligation d'utiliser une DEL ambrée 2000 K et moins. La 2000 K est : plus esthétique, plus douce et moins agressive pour l'œil, moins d'effet perturbateur sur la santé publique en tant que lumière intrusive, moins dommageable pour les coraux, la flore et la reproduction des animaux/insectes comme le parc industriel sera tout près du milieu humide, moins perturbateur sur le halo lumineux que produira les lumières dans le ciel étoilé.
- Inquiétude par rapport au trafic déjà rapide face aux 7560 à 7582, boul. Wilfrid-Hamel. J'avais fait une demande à la Ville concernant la vitesse dans ce secteur. Quelques semaines plus tard, la limite de vitesse a augmenté à 60 km/h! Dans le projet, il y a un passage d'accès piéton à droite du 7560, Wilfrid-Hamel. Je doute de la fiabilité avec une limite de vitesse à 60 km/h. Allez-vous mettre un passage piéton sur Wilfrid-Hamel? Est-ce qu'il y a des mesures prises à cet effet?
- Inquiétude par rapport à l'augmentation de trafic qui sera généré sur la route 138 à Saint-Augustin-de-Desmaures. Les poids lourds/automobiles arrivant de Portneuf, la Mauricie, Montréal, etc. qui voudront se rendre au parc industriel sortiront en majorité à la sortie « Wilfrid-Hamel » sur l'autoroute 40. La portion de la route 138 (qui devient W-Hamel) est à 2 voies à partir de l'autoroute 40 à Saint-Augustin jusqu'à environ le 7945, W-Hamel à Québec. La portion à 2 voies risque d'être plus difficile à supporter l'ajout de véhicules. Voilà. Merci pour votre travail et merci beaucoup pour votre temps de lecture!

Dépôt de mémoires

Des lettres et des mémoires ont été déposés par des citoyens ou des organismes, dans l'ordre suivant :

- Marie-Ève Martel
- Conseil de quartier de l'Aéroport
- Conseil de bassin de la rivière du Cap Rouge (CBRCR)

Ils sont disponibles en ligne, à l'adresse suivante :

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/developpement-secteur-sud-aeroport-ppu>

Réalisation du rapport

Date

6 décembre 2024

Réalisé par :

M^{me} Alexandra Mauger, conseillère en consultations publiques
Service des relations citoyennes et des communications