

Dialogue citoyen

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

Activité de participation publique

Atelier participatif

Date et heure

Jeudi 11 avril 2024, 19 h

Lieu

Centre communautaire Champigny, 7519, boulevard Wilfrid-Hamel

Activité en mode hybride – en salle et en ligne

La séance d'information et l'atelier d'échanges ont eu lieu en mode hybride afin de permettre au plus grand nombre de personnes intéressées d'assister à la présentation faite par le Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement (SPAÉ). Lors de l'atelier d'échanges, les participants en ligne ont pu émettre leurs commentaires à l'aide d'un questionnaire en ligne.

Nombre de personnes présentes :

142 participants, dont 110 personnes en salle et 32 personnes en ligne.

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.

Diffusion de la démarche de participation publique

- ✓ Communiqué de presse
- ✓ Plus de 3 500 avis en porte-à-porte
- ✓ Invitations ciblées
- ✓ Visuel sur le réseau d'écran de la Ville (arrondissement concerné)
- ✓ Actualité d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge
- ✓ [Page web](#)

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

Animation

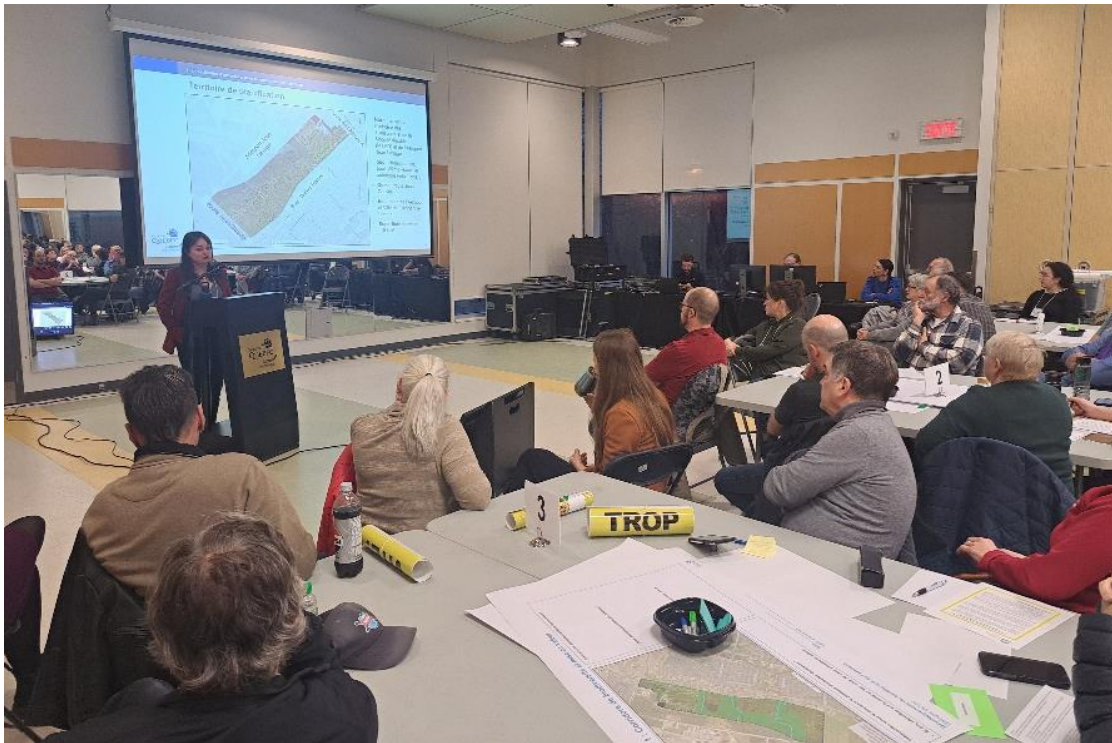
- **M^{me} Priscilla Lafond**, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Personnes-ressources

- **M^{me} Judith Gagnon-Beaulieu**, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- **M. Charles-André Vachon**, conseiller en environnement, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Objectifs de la rencontre

- Identifier les milieux naturels à conserver.
- Proposer des aménagements de milieux industriels.
- Amorcer la réflexion sur l'appropriation citoyenne du site pour la pratique d'activités récréatives et des milieux industriels innovants et de qualité.





Méthodologie

Lors de l'atelier d'échanges, les participants ont été divisés en sous-groupes d'environ 8 à 10 personnes pour échanger et discuter sur les questions posées. L'animation de chaque sous-groupe a été assurée par un professionnel afin de stimuler les échanges et atteindre les objectifs visés de l'activité. À la suite des ateliers, les participants ont été invités à faire un bref résumé des points discutés en sous-groupe.

L'atelier d'échanges était divisé en deux thématiques comprenant plusieurs questions.

Activité 1 - Corridors de biodiversité et mise en valeur

1. Fréquentez-vous le site pour la pratique d'activités récréatives?
2. Identifier un lieu coup de cœur sur la carte.
3. Quels sont les éléments positifs de la proposition?
4. Quels éléments pourraient être améliorés?
5. Avez-vous des préoccupations en lien avec la proposition?

PARTICIPATION citoyenne Je m'informe Je m'exprime		Activité 1 : Corridors de biodiversité et mise en valeur	
		<ul style="list-style-type: none">• Quels sont les éléments positifs de la proposition? • Quels éléments pourraient être améliorés? • Avez-vous des préoccupations en lien avec la proposition?	
<ul style="list-style-type: none">• Fréquentez-vous le site pour la pratique d'activités récréatives? • Si oui, identifiez sur la carte un lieu coup de cœur à mettre en valeur.			
Développement du secteur sud de l'aéroport Dialogue citoyen		Date : _____ Table animée par : _____	

Activité 2 - Milieux industriels innovants

1. Quelle stratégie pourrait être mise en place afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les quartiers environnants et le futur milieu industriel? Butte-écran, plantation d'arbres, distance séparatrice, contrôle de l'éclairage, etc.
2. Parmi les propositions suivantes, lesquelles vous inspirent pour l'aménagement du secteur sud de l'aéroport? Pourquoi? Chaque participant était invité à coller 2 ronds autocollants vis-à-vis ses préférences.

Activité 2 : Milieux industriels innovants



- Secteurs
- Hydrographie
- Zones de répartition
- Secteur de planification

• Parmi les propositions suivantes, lesquelles vous inspirent pour l'aménagement du secteur sud de l'aéroport? Pourquoi?

Constructions industrielles



Innovations



Aménagement des espaces publics



• Quelles stratégies pourraient être mises en place afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les quartiers environnants et le futur milieu industriel?

- Butte-écran
- Plantation d'arbres
- Contrôle de l'éclairage
- Etc.

Développement du secteur sud de l'aéroport
Dialogue citoyen

Date : _____
Table animée par : _____



Résumé des échanges en salle

Activité 1 - Corridors de biodiversité et mise en valeur

- **Fréquentez-vous le site pour la pratique d'activités récréatives?**
 - Plusieurs citoyens disent se promener régulièrement dans le secteur;
 - Marche en forêt, randonnée avec leurs animaux de compagnie;
 - L'hiver, c'est bel endroit pour marcher, pour aller prendre est une bouffée d'air frais;
 - Observation de la faune;
 - Photographie;
 - Ornithologie;
 - Activités de *géocaching*;
 - Ski de fond;
 - Raquette;
 - Chasse;
 - Motoneige (notamment pour rejoindre la route provinciale);
 - La proximité du site est intéressante pour les habitants du bloc Muso qui permet les animaux de compagnie.

▪ **Identifier un lieu coup de cœur sur la carte**

- Tous les espaces boisés;
- Les cours d'eau;
- La forêt;
- La beauté du paysage;
- Le secteur boisé dans l'ouest est particulièrement très beau;
- Le plateau de Champigny;
- Le terrain de golf;
- Les vues depuis le golf sont très appréciées;
- Tout le site est un coup de cœur.

▪ **Quels sont les éléments positifs de la proposition?**

- La cible de conservation de 40 % à 50 % des milieux naturels est sans contredit l'aspect positif le plus souvent mentionné, bien que ce soit insuffisant;
- La cible de conservation est bonne et rassurante;
- La mise en valeur des cours d'eau;
- Le fait que le boisé et les sentiers soient en grande partie conservés;
- Le maintien des sentiers piétonniers existants sur le site;
- Les inventaires fauniques et forestiers;
- La diversité des informations présentées;
- Le PPU prend en considération beaucoup d'éléments;
- La transparence de la démarche est appréciée;
- Les larges bandes tampons proposées près des zones résidentielles;
- Le potentiel de développer des concepts;
- L'atelier d'échanges permet de se rencontrer entre voisins;
- La consultation citoyenne pourvu que ça ait un réel impact sur le projet.

▪ **Quels éléments pourraient être améliorés?**

En lien avec l'environnement et la faune

- Augmenter la largeur de la bande tampon entre les quartiers résidentiels et le développement industriel;
- Agrandir les superficies des milieux protégés;
- Conserver davantage les zones boisées;
- Faire une offre d'achat sur le golf pour reboiser;
- Augmenter le pourcentage de canopée dans cette zone qui est sous la cible selon la Vision de l'arbre de la Ville;
- Prévoir un plan de reboisement pour les parcs;
- S'inspirer du plan de reboisement dans une zone tampon comme celui de la Ville de Granby;

- Aménager des corridors d'accès pour la biodiversité et des zones de protection pour la faune;
- Ne pas développer le centre puisque les chemins briseraient la connectivité;
- Éviter de morceler les réservoirs de biodiversité, car les accès au site engendraient nécessairement le morcellement des corridors;
- Ne pas développer le centre du site puisque les routes vont morceler les milieux naturels;
- Prévoir des zones de protection pour les espèces présentes sur le territoire;
- Protéger les corridors s'ils doivent impérativement traverser le site par des rues;
- Considérer la présence des chevreuils sur le site;
- Utopique de faire des corridors sous des viaducs;
- Protéger les milieux humides, les rivières et le bassin versant;
- Préserver des pochettes boisées naturelles dans les zones de développement pour mieux intégrer les bâtiments sur le site;
- Protéger les dernières forêts urbaines;
- Minimiser les conflits entre les humains et la faune s'il y a destruction du milieu de vie des animaux.

En lien avec la circulation et l'accès au site

- Réaliser une étude de circulation;
- Conserver un accès au site;
- Considérer les usagés randonneurs;
- Conserver les passages piétonniers;
- Améliorer l'accès au site ;
- Ne pas développer le centre considérant les accès est-ouest;
- Faire le développement au nord ou dans le milieu plutôt que vers le sud du terrain;
- Conserver les accès à la motoneige;
- Conserver le golf;
- Ajouter des traverses piétonnes avec des lumières sur le boulevard Hamel;
- Négocier avec le ministère des transports une entrée au nord du site;
- Prévoir plusieurs accès au site. Les accès sont limités ce qui va augmenter le trafic;
- Ajouter des passages piétons pour les usagers randonneurs.

En lien avec la cohabitation et autres éléments

- Plusieurs participants sont peu intéressés à discuter d'un développement éventuel et préféreraient la conservation naturelle à 100 %
- Prévoir des synergies entre les industries et les projets d'agriculture
- Aménager un parc urbain
- Faire de ce site un parc que la Ville achèterait parce que la Base de plein air de Sainte-Foy est surutilisée présentement
- Aménager le site de façon à restreindre la pollution lumineuse pour le quartier résidentiel
- Préserver les vues exceptionnelles à partir du golf sur la Ville
- Tant qu'à développer, privilégier un usage pour les citoyens, par exemple une école, et non pas pour créer des emplois qui ne les concernent pas
- Réaménager en priorité les secteurs industriels existants avant d'en construire un nouveau
- Utiliser d'autres terrains de la Ville avant de toucher à ce site
- Mettre en place une réglementation avec un mécanisme d'amélioration continue pour les nuisances

▪ **Avez-vous des préoccupations en lien avec la proposition?**

En lien avec l'environnement et la faune

- La protection des milieux boisés et humides ainsi que des mécanismes de protection qui seront mis en place pour assurer la conservation de ces milieux;
- La préservation de 40 % à 50 % des milieux naturels;
- La gestion des eaux de pluie à la suite de la coupe des arbres;
- La coupe des arbres risque d'avoir un impact sur la rétention de l'eau dans le secteur du boulevard Hamel;
- L'aspect visuel;
- La fragmentation des milieux humides par une route pour rejoindre le centre du terrain;
- Le fractionnement de la biodiversité;
- Les corridors sous le viaduc;
- La perte de la canopée;
- La gestion des eaux de pluie dans le bassin versant;
- Les enjeux liés à la qualité de l'air;
- L'impact sur la faune et sur le déplacement des animaux;
- Le déboisement du secteur Legendre;
- La perte d'un des derniers boisés dans le périmètre urbain de la Ville de Québec;
- La création d'îlots de chaleur;
- Le fractionnement de la biodiversité.

En lien la circulation et l'accès au site

- Le trafic en lien avec le camionnage;
- La crainte que la rue Champigny Est et le boulevard Hamel soient utilisés pour le camionnage;
- La pollution sonore;
- L'impact sur la circulation, l'augmentation du trafic, notamment sur Jean-Gauvin;
- La localisation des accès;
- Le trafic ferroviaire;
- L'éclairage;
- L'ajout de camions dans le secteur qui créera plus de pollution et de trafic;
- Une étude de circulation est nécessaire pour démontrer les impacts sur la circulation avant de développer le site.

En lien avec la cohabitation et autres préoccupations

- La proposition met l'emphase sur la protection des milieux humides sur le site au détriment de la qualité de vie des citoyens qui devront cohabiter avec les industries à proximité;
- Les nuisances;
- La perte de quiétude;
- L'impact visuel depuis les résidences dans le quartier. Les citoyens passeront d'une vue sur un milieu boisé et naturel à une vue sur des industries;
- Considérant la pente du site, peu importe les aménagements proposés comme des buttes-écrans, les industries seront tout de même visibles depuis le quartier;
- Crainte de la baisse de valeur des résidences;
- Plusieurs personnes auraient aimé que le développement se concentre au nord du secteur, plus près de l'aéroport;
- Nuisances sonores à toutes les heures reliées aux opérations des industries;
- Absence d'une zone tampon entre l'aéroport et le quartier résidentiel;
- La zone tampon est beaucoup trop petite;
- La hauteur des bâtiments;
- Les entrepôts qui seront présents sur le terrain;
- Le secteur à l'ouest de la ville est délaissé;
- Réseaux de transport en commun;
- Terrains contaminés;
- Peu d'information sur le nombre et le type d'industrie qui s'installeront sur le site;
- Réaménager les lieux industriels existants en priorité;
- La perte d'un des derniers golfs sur le territoire de la Ville;
- La crainte que le propriétaire privé ne respecte pas les orientations de la Ville dans la préservation des milieux naturels et des milieux humides;
- Le promoteur décide de développer davantage pour des raisons économiques;
- Peu de confiance vis-à-vis le propriétaire considérant que les autres parcs industriels sont développés sur le territoire;

- Inquiétudes que le projet soit déjà accepté par la Ville et que la démarche citoyenne soit une participation théâtrale, sans réel impact pour l'aménagement du site;
- La présence de grands stationnements;
- Remise en question du besoin d'industries;
- Le changement d'administration et la garantie qu'il n'y aura pas de changement de zonage.

Activité 2 – Milieux industriels innovants

1. Quelle stratégie pourrait être mise en place afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les quartiers environnants et le futur milieu industriel?

En lien avec l'aménagement

- Ne pas développer au cœur du milieu naturel;
- Limiter le développement en périphérie;
- Limiter les dérogations;
- Prévoir des traverses piétonnes sécuritaires;
- Localiser les industries plus au nord du projet, loin des résidants;
- Ne pas perdre le point de vue sur Champigny;
- Aménager une grande zone tampon au sud;
- Éloigner le plus possible les bâtiments de la zone résidentielle au sud;
- Intégrer des mesures innovantes comme la « ville éponge »;
- Éviter la perte de milieu naturel pour des espaces de stationnement.

En lien avec la circulation

- Éloigner les usages industriels lourds des résidences (plus vers Jean-Gauvin);
- Ajouter des traverses piétonnes sécuritaires;
- Limiter le transport de marchandises;
- Impact sur la circulation;
- Améliorer le secteur en transport;
- Craintes liées au camionnage et poussières;
- Mettre des voies de circulation pour le camionnage;
- Aménager un lien cyclable pour avoir accès au site;
- Améliorer l'offre en infrastructures de transport actif;
- Favoriser toutes les actions qui limiteraient le trafic;
- Mettre en place un accès efficace au transport en commun;
- Aménager des pistes cyclables;
- Permettre l'accès seulement par la portion nord de Jean-Gauvin et non par le boulevard Wilfrid-Hamel;
- Exclure les industries d'entreposage qui ont beaucoup de camionnage;
- Favoriser les mesures de mitigation et de limitation du trafic.

En lien avec l'environnement

- Augmenter la canopée dans le secteur;
- Préserver les arbres plutôt que de les remplacer par des arbustes;
- Favoriser une meilleure accessibilité sociale: développement durable, entreprises respectueuses de l'environnement, entreprises du savoir (Université Laval);
- Permettre des essences variées d'arbres;
- Favoriser les toits verts et les panneaux solaires qui s'intègrent avec la nature;
- Exiger des bâtiments LEED;
- Préserver les habitats fauniques.

Type d'entreprises

- Interdire les entreprises avec potentiel de nuisances en autorisant seulement celles à faibles impacts;
- Limiter les transports en vrac;
- Exclure les industries d'entreposage, donc les industries qui ont beaucoup de camionnage;
- Viser un petit parc industriel, à l'échelle humaine;
- Revenir vers le passé et viser une vocation agricole;
- Créer des liens avec l'école Champigny;
- Privilégier les usages à vocation sociale et environnementale;
- Envisager un campus industriel ou un campus universitaire;
- Mettre en place un projet de ferme de proximité;
- Redonner aux citoyens l'utilisation du site (agriculture urbaine, parcs, sentiers, etc.);
- Favoriser une cohabitation environnementale permettant le développement positif et respectueux du secteur;
- Choisir les entreprises qui s'installent dans le parc industriel;

Autres commentaires

- La conciliation est peu probable;
- Penser aux citoyens du secteur;
- Réduire les nuisances pendant les travaux;
- S'assurer que la localisation des bâtiments n'engendre pas de pollution lumineuse, du bruit et de la pollution supplémentaire;
- Présence de nuisances dans le secteur;
- Éviter les bâtiments en hauteur qui défigure le paysage naturel;
- Éviter les grands stationnements de surface;
- Apprendre des expériences passées (ex. Chauveau-phase 1);
- Assurer une bonne cohabitation en mettant en place un mécanisme de concertation et de décision qui donnerait du pouvoir à la voix des citoyens sur les projets;
- Corriger les irritants actuels (qualité de l'air, pollution sonore, pollution visuelle);
- Améliorer le territoire en ajoutant une valeur ajoutée au voisinage;

- Nécessité que le développement soit acceptable;
- Densifier les milieux industriels existants;
- Permettre aux citoyens de bénéficier de ce développement (jardin communautaire, espace public et parc, sentier piéton bien entretenu, etc).

2. Parmi les propositions suivantes, lesquelles vous inspirent pour l'aménagement du secteur sud de l'aéroport? Pourquoi?

- Peu de participants se sont prêtés à l'exercice proposé qui consistait à apposer deux autocollants vis-à-vis les images inspirantes pour le développement de site industriel. Quelques autocollants ont été apposés vis-à-vis certaines images, mais aucune préférence n'est vraiment ressortie. L'exercice a toutefois suscité de nombreux échanges.
- Plusieurs participants s'opposent au développement industriel sur ce site. Ce dernier devrait être préservé dans sa totalité avec une mise en valeur des sentiers existants et des plans d'eau. Les participants souhaitent l'aménagement d'un grand parc naturel urbain.
- D'autres affirment qu'il s'avère difficile de se prononcer alors qu'ils disposent de peu d'information sur le nombre et type d'entreprises qui s'installeront dans le secteur.
- Les photos jugées les plus inspirantes sont celles avec des arbres. Les citoyens demandent de conserver les arbres sur le site et d'éviter la coupe à blanc impliquant d'en replanter des plus petits.
- Les images avec des pistes cyclables, des toits verts, de noues végétalisées et de bassins de rétention sont perçues comme étant positives.
- Puisqu'il s'agit d'un site en pente avec une vue de tout le quartier, il est important que le site soit aménagé avec une haute valeur esthétique.

• Parmi les propositions suivantes, lesquelles vous inspirent pour l'aménagement du secteur sud de l'aéroport? Pourquoi?



Constructions industrielles

- Manque d'arbre
- Stationnements souterrains ou étagés (ville éponge)
- Terres arables et agricoles de qualité
- Conserver en partie la vocation agricole (ex. jardins collectifs)
- Exemple inspirant : ABB Michelet (espace d'Innovation Michelet) Henri IV Nord près de la courbe de la Capitale;
- Contrôler la hauteur et penser à plus d'étages pour diminuer la pression sur les milieux naturels;
- Un contre-exemple : l'entrepôt Simons (trop gros).

Innovations

- Bâtiments certifiés LEED;
- Bâtiments écoénergétiques;
- Revêtement en bois;
- Panneaux solaires;
- Serres urbaines sur les toits;
- Technologies vertes et innovantes.

Aménagement des espaces publics

- Coup de cœur pour l'image du ski de fond;
- Ajouter des espaces de récréation et d'aménagements de mobilité durable;
- Des sentiers pédestres séparés des pistes cyclables pour assurer la sécurité;
- Privilégier le plein air sur le site;
- Une architecture de qualité avec des aménagements de mobilité durable et de plein air urbain.
- Un milieu de vie utilisable par les citoyens du quartier pendant et après les heures de travail pour augmenter l'acceptabilité sociale;
- L'acceptabilité sociale serait améliorée par l'ajout d'espaces utilisables par les résidents du secteur à même le site;
- Pistes cyclables utilitaires (et aussi une sinueuse pour les loisirs);
- Des pistes cyclables entourées de boisés;
- Un anneau de glace le long du chemin de fer;
- Aménagement de glissades pour les enfants;
- Créer une valeur ajoutée au voisinage;
- Densifié sans construire des bâtiments trop en hauteur;
- Pas de béton ni de bâtiment en hauteur;
- Utilisation du site par les citoyens (agriculture urbaine, sentiers, parc etc.);
- Aménager des espaces avec plus d'arbres;
- Encourager des initiatives qui prévoient des projets d'agriculture urbaine (ex : serres);
- Redonner à la collectivité, des serres, des jardins, etc.;
- Conserver une partie du site pour la vocation agricole puisque les terres agricoles qui s'y trouvent sont de bonne qualité;

Résumé du questionnaire en ligne

Questionnaire complémentaire en ligne

Du 12 au 19 avril 2024, les citoyens ont pu s'exprimer sur les mêmes questions posées en sous-groupes en atelier d'échanges à l'aider d'un questionnaire en ligne.

Au total, 39 participants ont répondu au questionnaire en ligne.

1. Fréquentez-vous le site pour la pratique d'activités récréatives?

- Non. Je ne savais pas qu'il y avait des sentiers (non officiels) dans ce secteur même si j'habite le quartier depuis 16 ans;
- Non, je ne savais pas qu'il était possible de le faire;
- Plusieurs personnes y font de la marche, en été comme en en hiver;
- Randonnée;
- Motoneige;
- Feu de camp;
- Zone de grattage pour l'accès au citoyen;
- Glissade;
- Observation oiseaux, chevreuil, renard roux;
- Observation du ciel nocturne (peu de pollution lumineuse);
- Les sentiers près du cours d'eau principal;
- Raquette;
- Ski de fond;
- Vélo;
- Golf au club de golf l'Albatros;
- Promenade avec les chiens;
- Cueillette;
- Couchers de soleil à couper le souffle;
- Course;
- Pique-nique.

2. Avez-vous un lieu coup de cœur dans ce secteur qui pourrait être mis en valeur et/ou conservé?

- La vue de la ville du haut du plateau avec la nature sauvage environnante;
- Les secteurs les plus boisés. Les secteurs près du cours d'eau sont les plus importants;
- Le secteur du cours d'eau principal et la portion le long de la voie ferrée;
- Le visuel sur le Collège Champigny, c'est à dire de pas construire un bâtiment en hauteur devant celui-ci pour le cacher. C'est un symbole phare du quartier;
- Le paysage urbain;

- La voie ferrée et ses alentours;
- La cabane Hamel;
- La piste de motocross;
- Le sentier piétonnier;
- La zone de feu de camp;
- Le golf l'Albatros;
- Le secteur sud-ouest pour la proximité avec notre domicile;
- Les cours d'eau et la vue vers le sud à partir des champs;
- Tout le site, qui offre un bel espace de verdure à côté de l'aéroport;
Vivre à côté de l'aéroport apporte des désavantages (bruits, pollution, circulation, qualité de l'air, odeur), mais avoir accès à un grand espace vert laissé à l'état naturel vient contrebalancer les effets négatifs;
- Non, mais nous aimerions bien y avoir accès;
- Poursuivre le sentier pédestre de la rivière Cap-Rouge vers le nord;
- Tout le secteur devrait être mis en valeur particulièrement du côté de Jean-Gauvin;
- La portion nord du secteur, milieux humides, boisées et cours d'eau;
- Pas spécifiquement. On devrait conserver tous les milieux naturels en ville qui nous restent. 62 % des boisés et 75 % des milieux humides n'est pas assez. En plus, le goglu des prés a besoin des zones de prairies/friches;
- Le secteur des pommiers juste en bas du terrain de l'école Champigny; les chevreuils s'y nourrissent et y sont protégés des braconniers et chasseurs de l'aéroport;
- Toute la bande qui sépare le golf de l'école Champigny est magique;
- Le terrain de golf ferait un très beau parc urbain déjà aménagé si les propriétaires le ferment un jour;
- La totalité! Si on regarde le passé agricole de ce secteur et le peu de considération pour la sauvegarde des terres agricoles et la vocation agricole autour de l'aéroport, il est impératif de voir en premier lieu la conciliation entre conservation des milieux naturels d'intérêts et notre richesse agricole, notre résilience alimentaire, bref en faire un site voué à redonner à la communauté qui l'habite. Le gouvernement devrait racheter les terrains et en faire un sanctuaire agro-écologique (exemple des Terres Des Sœurs de la Charité à Beauport);
- Les plans d'eau, les milieux humides, les arbres et les pourtours de Jean Gauvin;
- L'ensemble du secteur est à préserver. C'est un joyau d'avoir ces espaces en milieu urbain;
- L'ensemble du boisé devrait être mis en valeur et préservé. C'est magnifique comme espace;

- Tout le secteur. Nous n'irons plus pratiquer des activités dans un secteur détruit par le développement industriel;
 - Oui, tout le secteur est magnifique et il y a beaucoup d'oiseaux;
 - L'ensemble du lieu devrait être conservé, protégé et mis en valeur! Un boisé urbain indispensable pour compenser l'îlot de chaleur créé par l'aéroport, le boulevard Hamel et l'autoroute 40. Un endroit calme et silencieux, enclavé dans un environnement très bruyant (circulation routière). Une occasion en or de développer le potentiel agro-forestier, horticole, maraîcher, à échelle humaine;
 - Tous les arbres qui servent de poumons au quartier et permettent de réduire les nuisances de l'aéroport;
 - Le golf.
3. Quelle est votre première impression sur la proposition préliminaire de conservation des corridors de biodiversité et de mise en valeur du secteur sud de l'aéroport?
- À première vue en accord avec votre proposition;
 - Il est encourageant de constater un engagement en faveur de la préservation de l'environnement et de la biodiversité locale;
 - Je suis satisfaite. Je croyais que tout serait entièrement en quartier industriel standard sans espaces verts;
 - Très bien;
 - Je pense que la conservation des milieux naturels est essentielle dans le secteur. Bien qu'une grande partie des milieux naturels soit conservée, je suis tout de même très préoccupée par l'emplacement des milieux industriels très au sud, soit près des quartiers résidentiels (augmentation de circulation, bruit et pollution causé par le transport);
 - Généralement positive, avec certaines inquiétudes;
 - Excellent;
 - Bonne première impression. Encourageant;
 - Selon la présentation, ces milieux semblent prioritaires et c'est très bien ainsi;
 - La ville semble vouloir protéger une bonne partie du territoire, qui est rassurant, mais deux secteurs à développer sont enclavés, ce qui soulève un peu le doute sur la conservation générale des lieux;
 - Curieux;
 - Ça semble bien;
 - Je suis d'accord avec ce principe;
 - C'est très bien, mais la zone tampon avec les résidences le long de Hamel pourrait être un peu plus large;
 - Très bien mais pas suffisant compte tenu de la situation problématique de qualité de l'air du secteur;
 - Bien;
 - Un bon départ de réflexion;

- Je trouve l'intention de vouloir protéger excellente. Mais nous savons d'avance que le pourcentage annoncé sera revu à la baisse. Je pense que la question devrait être davantage adressé vers la vocation industrielle que la Ville souhaite accorder à ce lieu;
Très intéressant de centrer sur les cours d'eau et les bandes / zones tampons;
- Peu de boisés et le corridor près de la voie ferrée semble étroit;
- Il faut conserver le site en entier; la proposition préliminaire n'est pas suffisante;
- Désaccord à 100 %;
- C'est une catastrophe;
- Horrible. La Ville devrait conserver l'ensemble du boisé et le rendre accessible aux citoyens. Cette conservation proposée ne sera pas suffisante;
- Très négative. Les zones servant aux industries sont trop grandes ce qui affecte les milieux naturels, augmente la contamination des sols et réduit la protection contre les nuisances de l'aéroport;
- Des milieux humides d'intérêt seront détruits. La carte ne présente même pas les routes qui devront nécessairement les traverser;
- Il n'y a pas assez d'espaces conservés;
- Un territoire morcelé où la quiétude d'un lieu naturel (tant pour les citoyens que pour les animaux y vivant, comme des chevreuils) serait compromis par des activités industrielles. Y a-t-il des études réalisées pour connaître les impacts de la proximité de lieux industriels sur la faune;
- Il n'y a pas assez de zones protégées. Les citoyens devraient continuer d'avoir accès à ces secteurs, pas juste « potentiellement »;
- Elle me semble visée les portions à plus forte valeur écologique. Cependant, je m'interroge sur la mobilité routière entre les zones industrielles séparées par les zones de conservation;
- Nous sommes dans l'impossibilité de donner des réponses précises et adéquates compte tenu de la grande vitesse à laquelle ont été faites les présentations;
- La zone à l'extrême ouest qui deviendrait industrielle est directement en face de notre domicile;
- Je pense qu'à notre époque, on devrait conserver tous les milieux naturels en ville qu'il nous reste. 62 % des boisés et 75 % des milieux humides n'est pas assez. En plus, le goglu des prés a besoin des zones de prairie/friche, alors les boisés et les milieux humides ne répondront pas à leurs besoins;
- Je ne sais pas si ce sera suffisant pour les espèces vivant dans ce milieu;
- La bande en bordure du chemin de fer semble très étroite, la majorité des propriétés au sud du chemin de fer sont résidentielles;
- Les citoyens ont déjà accès à ces sites. Les sites d'ailleurs devraient encadrer la vocation récréative en fonction des espèce fauniques et floristiques à protéger; c'est le premier palier à évaluer et mettre en place. Ce site doit demeurer dans son intégralité à vocation écologique, récréative et agricole;

- On devrait planter plusieurs arbres pour compenser la pollution créée par les avions de l'aéroport;
- Peur pour la pollution et pour le bruit, nous perdrons la paisibilité;
- Il est nécessaire de conserver ces milieux et la cible de boisés à conserver pourrait être plus élevée.

4. Quels sont les éléments positifs dans la proposition de corridors de biodiversité?

- Il n'y en a pas;
- Je ne vois aucun aspect positif à morceler et à détruire, même en partie, un des derniers milieux naturels toujours existant sur le territoire de la ville. Pourquoi ne pas envisager d'autres pistes de solution, comme construire les entrepôts prévus sur ce site, sur les nombreux grands stationnements à ciel ouvert que contient la ville, par exemple;
- C'est le poumon du secteur, le seul refuge restant d'une tonne d'animaux, d'insectes et plantes sauvages. C'est un milieu où des gens se retrouvent à chaque jour en toutes libertés sans aucune contrainte. C'est un endroit apaisant entouré par "la ville". Un endroit qui devrait être utilisé pour des fins agricoles (micro ferme, permaculture. Le gouvernement dit prioriser l'autonomie alimentaire et pourrait ici avoir une chance incroyable de construire des serres, des jardins communautaires etc.;
- Aucun. Où sera la route pour lier les espaces de développement? Fort probablement dans les corridors de biodiversité;
- Pas vraiment de positif. C'est une fausse solution;
- Aucun. Traffic. Visibilité de l'entreprise sur le boulevard Hamel en perte de valeur;
- Encore une question qui force une réponse positive. Il n'y en a pas;
- Toute intervention visant la conservation du lieu est bénéfique, sachant qu'il est convoité pour accueillir de l'industriel léger. Admettant que le site dans sa rareté est destiné à subir les contraintes du développement économique, administré sans réel vision de développement durable, nos décideurs auraient une belle occasion ici de redorer leur image en termes de vision d'avenir sur le développement durable de la Ville de Québec. Les retombées positives seraient autant pour eux que pour les citoyens qui voteront pour ceux, qui ont su démontrer une sensibilité bien de leur temps par la protection du territoire boisé et agricole;
- Si vous faites un développement industriel, il y aura plus de richesses dans les coffres de la ville;
- Une surface assez vaste pour les habitats naturels, faune et flore. Bravo;
- J'aime l'idée de permettre le développement tout en permettant de protéger et de mettre en valeur les espaces et habitats naturels;
- La cible visée pour la préservation du boisé et des cours d'eau;
- L'harmonie entre l'homme et la nature, avec l'environnement;
- Le pourcentage protégé et la préservation des cours d'eau;
- La conservation des milieux humides et la mise en valeur des activités humaines;

- Le fait de permettre l'accès des citoyens aux milieux naturels (s'il-vous plaît, prévoir au moins un accès piéton et cyclable depuis Hamel près de Duplessis);
- L'accessibilité aux citoyens, ce qui offre des opportunités de sensibilisation à la nature et de loisirs en plein air. Ils contribuent à créer un environnement plus sain et plus agréable pour les habitants de la région. Cruciale pour assurer la survie à long terme des populations animales et végétales, notamment dans un contexte de fragmentation des habitats;
- La proportion significative de milieux préservés;
- L'accès pour la population du quartier à des zones naturelles. La préservation des espèces d'intérêt;
- La préservation de zones boisées (mais on pourrait en préserver davantage);
- Le respect de les conserver;
- Une portion significative du territoire visé a été choisie pour la conservation;
- Il y a des secteurs protégés;
- Le maintien des espaces utilisés à des fins récréo-sportives;
- Maximiser les zones à forte valeur écologique;
- La faune et flore semblent avoir été répertoriées
- Ces terrains ne seront pas couverts de bâtiments à 100 %;
- De nombreux aspects importants ont été considérés. Toutefois, ne connaissant pas les normes de la Ville pour le bruit et subissant occasionnellement déjà les bruits engendrés par les avions avant leur décollage et celui de l'autoroute 40, je n'ai rien entendu à ce sujet sur l'impact qu'aurait ces changements;
- De pouvoir les aménager pour donner accès à la population. Nous avons besoin d'espaces verts et de nous retrouver en forêt;
- Revaloriser le potentiel;
- Bonne dimension;
- Garder tous les aspects verts et prévoir des parcs;
- La connectivité des habitats qui est essentielle pour la flore et la faune.

5. Quels éléments pourraient être améliorés dans la proposition de corridors de biodiversité?

- S'assurer que les citoyens du secteur puissent en profiter;
- Élargir la zone tampon près de la voie ferrée;
- Les zones de tampon entre les secteurs industriels et résidentiels semblent plutôt étroites;
- Un lien avec les sentiers de la rivière du Cap-Rouge (en suivant le cours d'eau ouest);
- Laisser une bande de terrain libre plus grande dans la zone parallèle au chemin de fer près de Jean-Gauvin à l'ouest;
- L'espace industriel prévu est trop grand;
- L'accessibilité aux corridors;
- Étant donné le contexte de la piètre qualité de l'air dans le quartier, il apparaît nécessaire de conserver le plus d'arbres possibles. Même si ce qui est proposé est un bon départ, ça semble insuffisant;

- De plus, à long terme, en changeant d'administration et de propriétaires, est-ce que les zones seront bien préservées;
- Y donner l'accès;
- Les deux côtés d'au moins un cours d'eau pourraient être protégés/conservés d'un bout à l'autre. Pour l'instant, le plan préliminaire ne laisse qu'une mince bande tampon le long des cours d'eau;
- Interdire les camions sur la route Jean-Gauvin au sud de Wilfrid-Hamel;
- Un sentier d'accès au corridor protégé à partir de la route Jean-Gauvin;
- Pas d'industries qui produisent des odeurs et de la fumée;
- Pas de bruit;
- Créer une emprise de conservation se connectant avec Jean-Gauvin;
- Penser à plusieurs types d'habitats: les prairies, les boisés et les milieux humides. Le cible de 40 % à 50 % de conservation est loin d'être suffisante. Les milieux humides sont jugés à faible intérêt sur le site à cause de leur superficie faible. Alors allons-nous rendre tous les milieux naturels sur le site à faible intérêt en morcelant les territoires?;
- Répertorier les espèces pendant plus d'une année semble une bonne idée, je ne sais pas si cela a été fait;
- Se concentrer également sur les endroits où il semble y en avoir moins, ce sont peut-être de plus petites espèces ou encore des insectes (également très important à la biodiversité et à la chaîne alimentaire);
- Ne pas céder ce terrain à des industrielles, mais bien à de jeunes agriculteurs entrepreneurs, qui rêvent d'avoir une parcelle de terrain pour réaliser leur rêve et ainsi nourrir la population. Les fruits et légumes, les fleurs, les plantes devraient être l'axe commercial priorité;
- Prendre en compte les bruits engendrés par l'augmentation de la circulation, l'autoroute 40 et l'augmentation du trafic aérien;
- Il faut mettre de l'avant des projets intégrant l'agriculture en milieu urbain. L'usage récréatif et éducationnel du site pourrait très bien se voir bonifié d'un pôle agro-écologique;
- Le zonage agro-forestier devrait être conservé sur tout le secteur sud de l'aéroport et, conséquemment, aux projets à vocation de développement durable. Ils pourront servir d'exemple pour d'autres secteurs, donc tous administrateurs deviendraient source d'exemple à suivre. Il n'y a plus de pertinence dans ce type de situation d'accueillir des projets économiques fondés sur des pratiques révolues qui n'ont que pour arguments le nombre d'emplois qu'ils ajouteront. Les gens de Québec ne sont pas en manque d'emplois au point de mettre en péril un tel lieu à valeur ajoutée;
- J'aimerais beaucoup que la zone tampon au nord du chemin de fer comprenne une piste cyclable et un sentier piéton aménagé pour accéder d'une zone à l'autre;

- Augmenter les superficies. Ne pas faire d'usage industriel. Déjà qu'un aménagement futur est annoncé dans le coin de Legendre, ce qui nous enlèvera encore beaucoup d'arbres. En plus des milliers de frênes qui ont été coupés en raison de l'agrile du frêne et de ceux du magasin Ikea qui n'ont jamais été remplacés. Ça fait énormément d'arbres déjà coupés. Nous avons donné dans le secteur;
 - Tout. Il faut préserver 100 % du secteur. Personnellement, même si la Ville préserve des espaces de biodiversité, je préfère prendre ma voiture et aller me promener en nature que d'aller marcher dans un boisé entre des industries;
 - Préserver l'ensemble du boisé et arrêter de parler de corridors de biodiversité;
 - Faire du terrain complet au sud de l'Aéroport une zone de conservation;
 - Il faut conserver l'endroit en entier pour préserver la flore et la faune. Couper des arbres va nuire à la qualité de l'air et augmenter le bruit provenant de l'aéroport pour les résidents du secteur;
 - Le trafic routier de camions va augmenter en raison du parc industriel, ce qui va encore nuire à la qualité de l'air et augmenter le bruit dans le secteur;
 - Attention à l'ajout de routes qui traverseraient le corridor de biodiversité et qui causeraient la fragmentation du territoire;
 - L'aspect corridor : le nom est révélateur. Les corridors devraient concerner les industries et non les milieux humides;
 - Faire le développement industriel à Saint-Augustin;
 - Préserver le plus de vert;
 - Pas de polluants dans notre cour;
 - Ce n'est pas clair comment le secteur du golf l'Albatros sera intégré.
6. Quelles sont vos préoccupations quant à l'implantation d'activités industrielles de faible impact dans le secteur sud de l'aéroport?

En lien avec la circulation, l'accès au site

- Le trafic;
- La circulation dans le secteur;
- La circulation de nombreux camions sur la route Jean-Gauvin;
- L'augmentation de la circulation sur Jean-Gauvin pour l'accès à l'autoroute 40 qui est déjà congestionné. 1400 emplois, 1400 automobiles? Ce serait intéressant de faire un boulevard urbain dans l'emprise du MTQ;
- Les accès routiers doivent être à partir de la route de l'Aéroport et de Jean-Gauvin;
- L'augmentation des voitures dans le quartier déjà très achalandé. Les rares accès routiers au secteur développé et la faible présence de transport en commun dans les autres secteurs industriels m'inquiètent au plus haut point. Le secteur n'est pas prêt à accueillir sécuritairement 1400 employés qui se déplacent, en plus du camionnage;

- Le bruit pendant les travaux et les camions lourds qui circulent, qui font du bruit en reculant. Le transport des marchandises, la poussière. Je suis inquiète pour le bruit une fois les travaux terminés, selon le type d'industries qui occuperont ces espaces;
- La traversée du boulevard Hamel est déjà une aventure extrême, je ne m'ose pas imaginer la suite;
- Il faut permettre un accès routier aux futures industries, vu la topographie et la présence d'enclaves de tous côtés. J'ai de sérieux doutes à ce que les milieux à être préservés puissent être connectés;
- Interdire les camions sur la route Jean-Gauvin au sud de Wilfrid-Hamel;
- Dans la présentation vous avez nommé à titre d'exemple des entreprises de distributions. Or, ces entreprises, pour en être employé, apportent inévitablement du transport lourd, ce qui à mon sens, n'est pas un faible impact;
- Amélioration des accès des utilisateurs;
- Préoccupations en lien avec l'intégration de la zone aux infrastructures et services de transport. Comment seront traités les différents accès vers le site? Comment seront développés et bonifiés les services de transport en commun, notamment le long de la route de l'aéroport;
- Ce ne sera plus une petite banlieue tranquille, mais bien un quartier industriel;
- Le découpage des zones de conservation / biodiversité sont surtout nord sud;
- L'intégration des poches d'industrie devraient être intégrées dans leurs axes est-ouest avec L'Ancienne-Lorette et les grands pôles de services situés au sud et à l'est de la zone. Hâte de voir la circulation interne sur le site;
- Comment les axes seront intégrés aux zones de conservation. Je pense qu'il faut donner accès aux secteurs les plus intéressants du point de vue biodiversité afin de les mettre en valeur pour la population;
- Accès plus difficile à des espaces récréo-sportifs.

En lien avec la faune, la flore, les nuisances à la qualité de vie

- Difficile de prédire le faible impact des nuisances;
- Nous ne sommes pas certains que les impacts seraient faibles;
- La perte de jouissance face à la nature;
- Le bruit, les lumières la nuit, la perte de tranquillité;
- Les odeurs;
- La fumée;
- La pollution;
- La qualité de vie des habitants (eau, air, bruit, trafic);
- S'il n'y a pas assez de stationnements, les travailleurs stationneront dans les rues avoisinantes;

- La faune;
- Toute la faune migratoire comme les canards colverts disparaîtra ou ne reviendra plus jamais dans la zone;
- C'est un espace où il y a beaucoup de chevreuils, qu'advient-il d'eux;
- Bruits, pollution, déchets (qui assurera la surveillance de l'industrie?);
- L'imperméabilisation des sols (ruissellement accru vers la rivière du Cap-Rouge);
- Je me demande comment nous pourrions continuer d'accéder aux sentiers du corridor de biodiversité une fois les entreprises installées;
- La sécurité et la santé publique;
- Je m'inquiète pour la valeur des maisons qui risque de diminuer à cause de tous ces nouveaux changements;
- La destruction d'un bel espace de verdure à côté de l'aéroport. Vivre à côté de l'aéroport apporte des désavantages (bruits, pollution, circulation, qualité de l'air, odeur), mais avoir accès à un grand espace vert laissé à l'état naturel vient contrebalancer les effets négatifs;
- L'implantation d'activités industrielles, même à faible impact, aura un impact, tant pour les citoyens que pour la faune, qui trouvait en ce lieu un refuge;
- Tout. Le bruit, la lumière générée, la circulation automobile et des camions, la qualité de l'air, l'impact sur la santé et la qualité de vie des résidents, le respect des normes imposées par la Ville, etc.;
- Pollution de l'air, bruit, augmentation du trafic routier, perte de la biodiversité, dévaluation de la valeur des maisons dans le secteur;
- Tout l'impact que ça aura sur la qualité de vie et la santé des citoyens;
- Les îlots de chaleur;
- La destruction du paysage;
- Ne pas oublier de prendre en compte les paysages (vue et être vue) dès le début du projet.

En lien avec la qualité de l'air et l'environnement

- Contamination des sols et de l'eau, disparition de la biodiversité. Le secteur deviendra, en présence des industries et de l'aéroport, une zone propice pour y faire la lutte contre les changements climatiques dans 6-7 ans;
- Détérioration de la qualité de l'air, déjà très hypothéquée dans le quartier Champigny. Même si l'activité industrielle sur le site promet peu d'émissions, l'augmentation de la circulation routière pour s'y rendre engendrera son lot de pollution, de poussière et de bruit. Et ce, tant pendant la construction que lors des activités des entreprises lorsqu'elles seront en opération. Présentement, la Ville de Québec ne parvient toujours pas à faire respecter la réglementation

- « interdit aux camions » sur la route Jean-Gauvin. C'est une grande préoccupation pour la majorité des citoyens du secteur;
- Parmi les industries ciblées, il y a de l'entreposage / de la manutention. Ces activités impliquent du transport par camion. L'impact au niveau CO2, particule fine et sur la circulation ne semble pas considéré alors que la qualité de l'air du quartier Champigny sont déjà inquiétantes;
 - L'impact sur l'environnement;
 - La diminution de la qualité de l'air dans un quartier qui possède déjà l'une des plus mauvaises qualités de l'air de la ville;
 - La pollution de l'air engendrée par le transport des employés, le camionnage, la construction, etc. (en plus avec l'abattage d'arbres). Dans un quartier qui respire déjà difficilement, ça semble irresponsable;
 - Ne pas éliminer d'espaces pouvant influencer sur la qualité de l'air;
 - Le déboisement et l'enlèvement de la végétation risque de causer à nouveau des inondations pour les propriétés en bas de la zone tel que connu avant l'aménagement du Bassin Champigny de rétention d'eau actuel. La capacité devra en être sûrement augmentée;
 - Aucune étude n'a été présentée pour justifier le développement, l'impact qu'il aura sur la pollution sonore dans les quartiers environnant, la qualité de l'eau, la qualité de l'air, le trafic;
 - Le déboisement annoncé semble également une mauvaise idée, alors que tout indique qu'il faut au contraire reboiser pour un environnement plus sain. Le nombre d'arbres et de surfaces vertes devraient rester les mêmes.

En lien avec l'usage industriel

- En 2024, nous sommes confrontés à des effets déstabilisants de la crise climatique et la chute de la biodiversité. À Québec, on vit une pénurie de main d'œuvre. Le besoin criant n'est pas d'attirer de nouvelles industries, c'est plutôt de conserver nos zones vertes, les rendre pérennes. L'enjeu de la mauvaise qualité d'air à Québec demande de l'action et de la conservation des arbres et les zones vertes afin de s'assurer une meilleure filtration de l'air;
- Aucune activité industrielle n'a un faible impact. Dès lors qu'il y a plus de circulation humaine il y a un impact sur la faune et la flore;
- Il serait sage de d'abord optimiser au maximum les parcs industriels existants avant de décider de la vocation d'un terrain qui ne sera peut-être plus nécessaire. C'est juste logique et sage. Les estimations d'espaces nécessaires sont basées sur une réalité actuelle, qui ne sera peut-être plus la même en 2040. Nous l'avons vu avec les grands changements qu'ont apporté le télétravail dû à la COVID. Tous les terrains non utilisés en bordures des autoroutes Charest,

Duplessis et Henri IV...ont-ils tous été envisagés? Quels sont ces besoins dont vous faites mention...précisément? Si des industrielles s'implantent je vais tout simplement vendre la maison dans laquelle j'ai grandi et quitter le secteur;

- Le besoin de construire des entrepôts est en soi loin d'être démontré à savoir qu'il est impératif de répondre à ces questions: Avons-nous vraiment aucune autre option ailleurs pour construire des entrepôts? Si le besoin est si criant au point de détruire un milieu naturel qui se raréfie de plus en plus dans notre ville, avons-nous bien partagé aux citoyens la démarche derrière le constat qu'il n'y aurait pas d'autres secteurs appropriés pour accueillir ce type de projet? N'avons-nous pas des parcs industriels légers déjà existants qui peuvent être densifiés? La densification, un concept maintenant inclus dans l'aménagement urbain ne mériterait-il pas d'être le moteur derrière chaque projet qu'il soit résidentiel ou industriel;
- Ce projet n'est pas pour les citoyens, il est pour les promoteurs.

7. Comment assurer une cohabitation harmonieuse entre le futur milieu industriel et les quartiers environnants?

En lien avec le type d'industries

- Cela repose sur le choix des types d'industries;
- Attirer des entreprises qui favorisent l'adoption de technologies innovantes et de pratiques industrielles durables pour réduire l'empreinte écologique des activités industrielles et favoriser la transition vers une économie plus verte et circulaire. Bref des entreprises qui partagent les mêmes valeurs que les citoyens;
- Ne pas construire de milieu industriel dans l'un des derniers espaces laissés à l'état naturel dans la ville;
- La potentielle harmonie va dépendre du type d'industries qui va s'y installer. Le bruit, les odeurs, la qualité de l'air sont des éléments déjà présents causés par les entreprises en place sur le boulevard Hamel près de Jean Gauvin, c'est déjà nuisible;
- Établir des canaux de communication ouverts et transparents entre les entreprises industrielles et les résidents, afin de faciliter la résolution des conflits et des préoccupations;
- Développer moins : le nouveau parc industriel de Saint-Augustin (secteur rue de Sydney et rue de Singapour) est très peu utilisé et il est à moins de 5 km de la zone visée;
- Prioriser les industries vertes ou écologiques;
- Favoriser les stationnements à étages / végétalisés ou avec recharge solaire (comme au Simons des Galeries de la Capitale);
- Impossible. La ville doit favoriser des projets qui ne sont pas industriels ;
- L'implantation industrielle est imposée et non souhaitée;

- Répertorier les projets industriels légers d'ici et d'ailleurs qui répondent à des nouvelles normes environnementales, de densité réfléchie, de développement durable, afin de ne pas répéter les erreurs du passé.

En lien avec la circulation et l'accès au site

- S'assurer qu'il y ait une faible quantité de camions, qu'il n'y ait pas qu'un seul chemin pour la circulation (plusieurs options);
- Aménager des voies de circulations conviviales;
- Créer des accès au transport de camion à l'extérieur et le plus loin possible des sections résidentielles (ex: à l'extrémité ouest);
- S'il faut absolument développer, le faire en axant sur les transports en commun pour le transport d'employés;
- Permettre l'accès aux sentiers facilement;
- Interdiction de camions sur Jean-Gauvin;
- Accès à des sentiers;
- Passages piétons avec temps de traverse assez longue pour assurer la sécurité sur W.-Hamel;
- Réduire la circulation au maximum le samedi et le dimanche;
- Faciliter l'accès piéton et cycliste en minimisant le transport routier;
- Augmenter le transport en commun du secteur;
- Ajouter des voies d'accès;
- Intégration aux services et infrastructures de transport (incluant bonification de ceux-ci);
- Accès au milieu naturel de manière durable;
- Intégration et développement des réseaux récréatifs;
- Il serait aussi intéressant de créer des "poches" de services à l'intérieur de la zone industrielle accessible pour la majorité de la population et les travailleurs de la future zone industrielle (peut-être dans le secteur du golf l'Albatros (route de l'Aéroport et Boul. Hamel), ce qui serait une belle "porte d'entrée" vers le secteur et où on trouve déjà une concentration de commerces et services à développer et bonifier.

En lien avec l'environnement et la qualité de vie

- En faisant un parc et non un secteur industriel;
- Ne pas développer le secteur et prendre la peine d'écouter les citoyens pour vrai. C'est certain que si vous allez contre l'acceptabilité sociale, vous n'aurez jamais de cohabitation harmonieuse. La Ville devrait avoir appris de ses erreurs à ce sujet;
- Il n'y aura pas de cohabitation harmonieuse tant que la Ville ne prend pas le temps d'adresser les préoccupations de ses citoyens;
- Ça n'arrivera pas. L'ajout de milliers de travailleurs va nécessairement augmenter le trafic dans le quartier résidentiel Champigny. La destruction des milieux naturels va

nécessairement augmenter la pollution sonore, la pollution de l'air... En plus de détruire un milieu que les citoyens s'était approprié;

- Garder une bordure naturelle tout autour du site afin de conserver un paysage non industriel;
- Prévoir une zone tampon suffisante;
- Respect des limites sonores;
- Une bonne planification et un respect intégral des règles établies;
- Les urbanistes et les autres experts devraient privilégier une solution qui aurait comme objectif principal la sauvegarde de l'environnement;
- Choisir une seule des trois zones ciblées pour valider les conséquences sur le milieu avant de continuer. Aussi, au fil du temps, s'assurer que la vocation à faible impact demeurera (il serait dramatique que la vocation soit élargie avec le temps à des industries plus polluantes);
- Une bande de forêt pourrait être conservée au sud pour cacher les industries de la partie industrielle / limiter l'utilisation de lumières extérieures puissante / projecteurs pour minimiser la pollution lumineuse la nuit / lumières dirigées vers le sol et pas de lampadaires;
- Ne pas minéraliser les milieux humides. Donc, ne pas aménager un milieu industriel au sein d'une zone naturelle;
- Obliger les toitures végétales (et / ou avec abeilles);
- Obliger une certification LEED sur tous les bâtiments, reboiser au maximum (si ce n'est plus que ce qui aura été coupé);
- Favoriser un éclairage dirigé vers le sol et à déclenchement de mouvement plutôt qu'en tout temps;
- L'agriculture, les loisirs, des services de quartiers. Après tout, la Ville a approuvé jadis le projet du 737 sur ces mêmes terrains avec les mêmes promesses;
- Laissez la nature reprendre son droit et faire le parc industriel à la base de plein de Sainte-Foy. La base de plein air est loin des résidences et très accessible par les autoroutes;
- L'asphalte et le béton créent des îlots de chaleur. Le milieu va continuer de se dégrader plus rapidement;
- Intégrer des installations spéciales;
- Ce n'est pas possible. Il ne faut pas qu'il y ait un milieu industriel dans un endroit qui favorise la biodiversité ni à proximité d'un secteur résidentiel qui inclut une école primaire, une bibliothèque municipale, des parcs, une piste cyclable, des sentiers pédestres et une garderie;
- Le milieu industriel devra tout mettre en œuvre afin de respecter le droit des résidents des quartiers résidentiels environnants de vivre dans un milieu exempt de saleté, de pollution et de bruit. Particulièrement, au regard de la réglementation déjà en vigueur sur la circulation routière dans le secteur;

- La centralisation d'un quartier industriel implique nécessairement le déplacement des employés. L'impact sur la circulation locale et la planification du transport en commun doit faire partie du plan d'aménagement;
- À vous de nous le dire... c'est très inquiétant;
- Reconsidérer quelles sont les réelles attentes en 2024 quand on parle de conciliation; on ne peut plus seulement se servir de ce concept de conciliation pour manipuler l'opinion publique dans le but d'avoir une acceptation sociale. En 2024, la crédulité des citoyens devrait de moins en moins servir aux décideurs à formuler leur approche. Les citoyens sont prêts à ce qu'on s'adresse à leur intelligence quand on prétend les consulter.

Document déposé par un citoyen en complément de la question 6 du questionnaire en ligne au sujet des préoccupations quant à l'implantation d'activités industrielles de faible impact dans le secteur sud de l'aéroport

Plusieurs de mes préoccupations.

- *On nous a dit dès le départ qu'une des conditions gagnantes du projet c'était l'acceptabilité sociale. Sachant que vous ne l'avez pas du tout, que ferez-vous avec le projet?*
- *Canopée: la vision de l'arbre 2015-2025 vise 50 % de couverture de canopée pour le secteur de l'aéroport. En 2015, l'indice était de 36 % sur le territoire alors qu'en 2020 il est descendu à 31 %. Depuis 2020, la coupe massive de chênes dans le secteur n'a pas dû améliorer le score. De plus, un des secteurs boisés vient de la rivière Cap-Rouge et les inondations de l'automne passé ont été catastrophiques sur les arbres du secteur. On peut donc en déduire que depuis 2020, l'indice de couverture de canopée a fort probablement diminué dans le secteur de l'aéroport. Le quartier de l'aéroport se classe 4/16 pour le pire indice de canopée dans les secteurs suburbains en 2020. Entre 2015 et 2020, la perte de canopée représente la 4ème pire parmi les secteurs suburbains encore. Comment la Ville prévoit arriver à la cible de 50 % si visiblement elle continue perpétuellement de couper des arbres matures et des boisés. Sachant que le boisé de l'aéroport représente 9 % de la canopée du quartier, comment est-ce que ce développement est bénéfique pour la canopée du secteur?*
- *Le nouveau PMAD (plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec) comporte plusieurs éléments en défaveur de ce développement. Par exemple, dans les orientations proposées il est mentionné que la cible pour 2041 est : La superficie nette de la zone agricole sera maintenue (ce projet s'inscrit contre cette orientation en zonant une terre agricole en industriel). Une autre orientation du PMAD est d'assurer la conservation des milieux naturels et de leurs fonctions écologiques (encore une fois ce projet de développement s'inscrit complètement contre cette orientation). L'orientation 10 du PMAD prévoit également de soutenir un aménagement du territoire favorable à l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques. Comment est-ce que ce*

développement aidera à l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques autre qu'en augmentant les émissions de GES et en coupant une majorité d'arbres matures. Ça donne l'impression que la Ville est 50 ans en retard. Non, l'adaptation et l'atténuation aux changements climatiques ne passe pas juste par du transport durable. Il faut également limiter le développement et favoriser la densification pour éviter de perdre des espaces boisés en milieu urbain. La ville se doit en 2024 de revoir sa manière de développer et de faire les choses.

- L'entrée en vigueur du nouveau PMAD exigera que la Ville fasse une révision de son SAD. Pourquoi ne pas profiter de cette occasion pour laisser le terrain en parc et espace vert?
- La ville nous casse les oreilles à nous dire que les parcs industriels sont trop pleins, qu'il manque d'espace, qu'il faut donc développer plus et plus encore. Cependant, avec l'ensemble des développements que la ville propose (boisé des châtelains, boisé de l'aéroport, boisé de la Promenade des sœurs, boisé Chaudière), la Ville dépassera largement la cible fixée de besoins, soit 3 millions de mètres carrés. De plus, il faut réfléchir de manière plus durable encore une fois. Les besoins vont toujours aller en grandissant. Même s'il manque de place maintenant et qu'on développe plus, il va encore manquer de place dans 10-15-20 ans. Les besoins seront toujours infinis puisque la population augmente. C'est une logique assez simple à comprendre. Cependant, les boisés ne vont pas en augmentant. Des boisés comme celui de l'aéroport où les arbres sont matures et à leur plein potentiel ça n'ira pas en augmentant. Ce n'est pas parce que la Ville plante des jeunes arbres chicots qui seront matures dans 15 ans que ça va compenser. Il faut préserver les espaces boisés pour s'assurer de faire tout ce qu'on peut pour les changements climatiques. La Ville ne voit pas très loin et ne pense que sur le court terme. Les parcs industriels actuels ont encore de l'espace en densifiant, en réduisant les espaces de stationnement, en offrant des stationnements mutualisés, en sortant des parcs industriels des compagnies qui n'ont pas besoin d'y être (qui utilisent par exemple uniquement des espaces de bureau), etc. La Ville doit "think outside the box", ce qu'elle se refuse de faire.
- La zone du secteur sud de l'aéroport est une zone enclavée. La Ville se targue à dire ne pas vouloir faire d'étalement urbain donc veut construire dans le périmètre d'urbanisation. Cependant, la ville ne considère pas que les infrastructures actuelles ne sont pas du tout présentes pour supporter la venue de ce parc industriel. D'un côté, il y a la route de l'Aéroport qui est déjà largement congestionnée en période d'heure de pointe (et ça c'est si la Ville arrive à s'entendre avec le MTQ pour avoir un droit de passage sur sa desserte). L'autre option est via Jean-Gauvin qui n'est pas du tout actualisé pour recevoir de la circulation. La route Jean-Gauvin de ce secteur passe directement dans un quartier résidentiel. Ça serait vraiment catastrophique d'y faire la circulation par cette voie. De plus, il n'y a à l'heure actuelle aucune desserte de transport en commun à proximité. Même le secteur Champigny est mal desservi. De plus, le secteur ne comporte à peu près pas de logements disponibles ou de maisons. Les gens qui travailleront dans le développement

industriel risquent donc peu probablement d'habiter les quartiers avoisinants. Ils viendront de Sainte-Catherine, de St-Augustin, de Lévis et peut-être même encore plus loin. C'est exactement ça de l'étalement urbain. On a presque l'impression que la Ville n'y voit que ses propres intérêts pécuniers et ne réfléchit pas vraiment aux arguments qu'elle avance.

- *Bien que la Ville ne fût pas au courant aux dires de Mme Coulombe-Leduc qui a dit la veille de la première consultation dans les médias : « Mme Coulombe-Leduc n'anticipe pas de levée de boucliers de la part des citoyens, comme c'est le cas dans le secteur Chauveau où les résidents se désolent de voir des terrains qu'ils fréquentent depuis plusieurs années être voués au développement. « Ce n'est pas un site que les gens se sont appropriés. », le secteur est bel et bien approprié par les citoyens. Plusieurs sentiers y sont aménagés en plus de plusieurs installations de chasse. Tout le monde à notre table nous parlait de souvenirs qu'ils ont dans ce boisé. Sachant que la rivière qui passe dans ce secteur rejoint la rivière Cap-Rouge, pourquoi ne pas en profiter pour relier les deux espaces et créer un grand parc pour la rivière? Pourquoi ne pas favoriser la Trame verte et bleue qui comporte d'ailleurs déjà la rivière Cap-Rouge. Déjà en 2021, dans un document de la CMQ abordant la Trame verte et bleue et la rivière Cap-Rouge, il était noté que le milieu du secteur sud de l'aéroport pourrait être connecté aux sentiers de la rivière Cap-Rouge en mentionnant, justement, que des sentiers y sont déjà aménagés par les résidents du secteur. On parle également dans ce document d'une dégradation de la qualité des eaux en amont, de l'érosion des berges et de l'absence de corridors de biodiversité pour relier les milieux entre eux. Visiblement le développement d'un parc industriel dans ce boisé ne règlera en rien les enjeux mentionnés en 2021. Pourquoi ne pas profiter de cette occasion pour réellement faire mieux et tenter de faire un grand espace vert accessible aux citoyens et préservé pour de vrai. La Ville devrait plus écouter ses citoyens.*
- *Le secteur de Champigny est un secteur qui va se trouver énormément enclavé. D'un côté il y a l'autoroute 40, d'un autre côté il y a Duplessis et au nord se trouve l'aéroport. Ce secteur boisé est la seule barrière entre les résidents et l'aéroport. On peut penser notamment aux impacts de la destruction de ce boisé sur le bruit (qui est déjà énorme dans le quartier) qui se rendra aux citoyens. Les arbres et le boisé actuel servent entre autres de coupure du son lié aux activités de l'aéroport.*
- *Tel que mentionné ci-haut, le secteur Champigny se retrouvera complètement enclavé si ce développement voit le jour. Les dernières données de Mon environnement ma santé de la Santé Publique du CIUSSS de la Capitale-Nationale sont inquiétantes quant à la qualité de l'air du secteur. 11 % des jours, la recommandation journalière de l'OMS est dépassée. La coupe d'arbre du boisé de l'aéroport aura certainement un impact majeur sur la qualité de l'air du secteur qui se trouve déjà affectée largement actuellement. Comment est-ce que la Ville prévoit l'impact de ce développement sur la qualité de l'air du secteur qui est une des pires au Québec?*

- *J'imagine que je n'ai pas besoin de vous faire un long paragraphe pour vous dire comment ce genre de développement contrevient au principe d'atténuation des changements climatiques. Ce développement ne fera qu'ajouter des GES dans une ville. Même si la Ville nous casse les oreilles à dire que les GES ce sont les transports, il faut comprendre que ce développement, de un augmentera le nombre de transports dans le secteur, mais également, l'industriel est la deuxième cause avec 17 % des émissions de GES. Il faut regarder plus loin et penser encore une fois à plus long terme.*
- *On a beaucoup entendu parler pendant les consultations du fameux PRMHH. Qu'il faut préserver les milieux humides et éviter de développer dans les milieux humides. Dans le cas de ce développement, c'est pourtant exactement ce que la Ville fait. Même si la Ville prévoit garder les milieux humides d'intérêt, la zone tampon prévue ne sera pas suffisante et il va se passer la même chose qu'à la base de plein air de Ste-Foy, soit les arbres étant trop proches des industries vont finir par mourir et le milieu humide va aller en s'asséchant. Développer autour des milieux humides ne fera qu'en réduire leur valeur écologique. De plus, la Ville ne semble pas avoir d'inventaire des espèces fauniques présentes sur le territoire de l'aéroport. Comment arrive-t-elle à valoriser ou non un milieu humide et son importance?*
- *Les plans actuels de la Ville prévoient une conservation d'environ 40 % à 50 % du terrain de l'aéroport. La Ville se vante même de mieux faire les choses que l'administration précédente, d'où le PPU. La Ville parle comme si elle était innovante dans ce qu'elle proposait comme plan de développement. Cependant, en 2016 l'administration précédente avait justement fait faire un plan de développement du secteur qui lui, préservait 45% du terrain. En quoi l'administration actuelle fait-elle mieux ou différemment de la précédente en proposant même moins que le 45 % qui était proposé précédemment? Vous faites pareil sinon pire. Aucune administration future n'aura à vous envier. De plus, dans le 40 % à 50 % préservé vous faites des "poches de développement". Cependant, dans le plan proposé lors de la dernière consultation, il n'y a aucunement les routes et les espaces de circulation prévus dans le plan. Pour relier les poches de développement, c'est clair qu'il faudra une route qui traversera les milieux soi-disant préservés. Les milieux préservés seront donc réduits et coupés/isolés. La cible de conservation de 40 % à 50 % sera donc considérablement réduite par cette route puisque les zones de conservation seront coupées. De plus, pour la construction des immeubles industriels, la même chose risque de se produire. En transportant les matériaux et les camions de construction, les zones de conservation seront traversées. J'ai vraiment l'impression que vous prenez les citoyens pour des cons en parlant de plan innovant et de 40 % à 50 % d'espace de conservation alors qu'une fois le plan développé pour vrai, ça risque d'être beaucoup plus faible que ça (à moins que la Ville se résigne à ne pas faire de lien routier pour rejoindre les espaces de développement).*
- *La Ville aborde le fait que le promoteur a acquis les terrains en visant faire de l'industriel, donc ils devaient respecter cette volonté. Cependant, ce que la Ville ne se vante pas c'est d'avoir tenté pendant des années d'exproprier l'ancien propriétaire*

pour justement qu'une entreprise rachète les terrains pour les rendre industriels. La Ville est victime de son propre jeu dans cette histoire, mais ne le dit pas clairement lors des consultations.

- *Bref, je pourrais vous écrire des pages et des pages de raisons pourquoi ce développement ne fait absolument aucun sens, mais j'ai l'impression que la Ville le sait déjà et préfère servir ses intérêts plutôt que ceux de ces citoyens.*
- *Je vous laisse sur ces sages paroles d'Harmonium qui pourraient peut-être inspirer la Ville à être innovante pour vrai : On a mis quelqu'un au monde, on devrait peut-être l'écouter.*

Réalisation du rapport

Date

Mai 2024

Réalisé par :

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