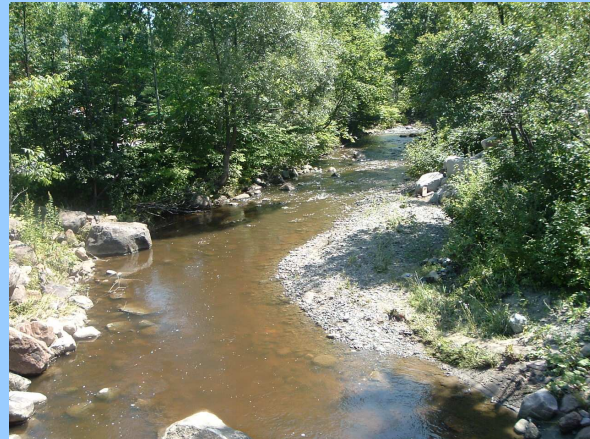
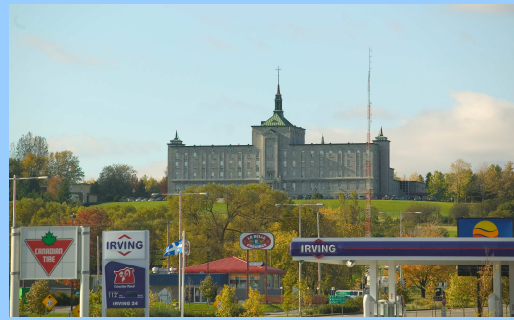


PLAN DIRECTEUR DU QUARTIER DE L'AÉROPORT (Document d'orientation)



Novembre 2010

1.	INTRODUCTION.....	1
1.1	<i>Le contenu du Plan directeur de quartier.....</i>	<i>1</i>
1.2	<i>La connaissance du quartier.....</i>	<i>1</i>
1.3	<i>L'adoption des orientations et des objectifs.....</i>	<i>2</i>
1.4	<i>L'adoption du plan d'action.....</i>	<i>2</i>
1.5	<i>La mise en œuvre du plan d'action et son suivi.....</i>	<i>2</i>
2.	LES LIMITES GÉOGRAPHIQUES DU QUARTIER.....	3
3.	L'HISTORIQUE DU QUARTIER.....	3
3.1	<i>L'historique sur le plan de l'administration municipale.....</i>	<i>3</i>
3.2	<i>L'historique sur le plan de l'occupation territoriale.....</i>	<i>4</i>
4.	LA POPULATION DU QUARTIER.....	5
4.	LA POPULATION DU QUARTIER.....	6
5.	LE RÉSUMÉ DES CONSTATS.....	7
5.1	<i>Habitations et commerces.....</i>	<i>7</i>
5.1.1	Constats généraux.....	7
5.1.2	Constats spécifiques.....	8
5.2	<i>Environnement, loisirs et vie communautaire.....</i>	<i>9</i>
5.2.1	Constats généraux.....	9
5.2.2	Constats spécifiques.....	9
5.3	<i>Circulation et transport.....</i>	<i>9</i>
5.3.1	Constats généraux.....	9
5.3.2	Constats spécifiques.....	10
5.4	<i>Milieu agricole.....</i>	<i>10</i>
5.4.1	Constats généraux.....	10
6.	LA PLANIFICATION DU QUARTIER.....	10
6.1	<i>Les orientations.....</i>	<i>10</i>
6.2	<i>Les objectifs.....</i>	<i>11</i>
7.	LES PROCHAINES ÉTAPES À RÉALISER.....	13
8.	BIBLIOGRAPHIE.....	14

1. INTRODUCTION

La réalisation du Plan directeur du quartier de l'Aéroport s'inscrit dans les intentions du plan d'action découlant du plan d'affaires de l'Arrondissement Laurentien et dans les travaux d'élaboration du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (PDAD).

À la suite de la création de la nouvelle Ville de Québec en 2002, deux exercices majeurs de planification ont été mis de l'avant : le plan stratégique de la Ville de Québec et le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD).

Il est à noter qu'à partir du 1^{er} novembre 2009, la Ville de Québec a procédé au regroupement d'arrondissements. De ce fait, l'arrondissement Laurentien fut partagé entre l'arrondissement de la Haute-Saint-Charles et l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery qui devint l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. Ce nouvel arrondissement accueille dorénavant le quartier de l'Aéroport.

1.1 Le contenu du Plan directeur de quartier

Le Plan directeur de quartier est un instrument de planification et de gestion de l'évolution d'un quartier. Ce document est la réalisation de la Division de la gestion du territoire, de la Division des relations avec les citoyens et du soutien administratif de l'ex-arrondissement Laurentien et du conseil de quartier de l'Aéroport. Il résulte aussi de plusieurs rencontres de consultation avec la population. Cette approche flexible et démocratique vise à améliorer la qualité de vie dans les quartiers, à gérer la croissance du milieu et à établir une cohérence dans la prise de décisions.

Le Plan directeur de quartier est un cadre de référence pour l'administration municipale afin d'orienter ses décisions en fonction des intérêts du milieu et des orientations générales de la Ville de Québec relativement au quartier de l'Aéroport. Il comprend l'analyse du milieu, avec ses potentiels et ses problématiques, et en fait ressortir les principaux enjeux. Il inclut également les orientations thématiques et divers objectifs à privilégier pour le quartier. Rattaché au plan directeur, le plan d'action présente les projets constituant la concrétisation des orientations. Le plan d'action deviendra donc, une fois adopté, un tableau de bord pour l'administration municipale à l'égard du développement du quartier.

1.2 La connaissance du quartier

Cette première phase s'est effectuée avec le personnel des différentes unités de la Ville, les résidents et le conseil de quartier. Une recherche bibliographique

exhaustive s'est tenue en 2007. Nous avons ainsi recueilli une quantité appréciable de renseignements statistiques et historiques.

Au cours d'octobre 2007, un sondage a été distribué à l'ensemble de la population, de même qu'une invitation à une séance de remue-méninges pour identifier les points forts du quartier ainsi que les principaux aspects à améliorer. Environ 40 personnes ont participé aux rencontres qui ont eu lieu le 23 octobre 2007 dans le secteur Champigny et le 24 octobre suivant dans le secteur Chauveau. Le sondage a été rempli par 80 personnes qui l'ont retourné par télécopieur, par la poste ou en personne. Un autre questionnaire a permis de recueillir les commentaires des membres du conseil de quartier, de certains employés cadres de l'Arrondissement Laurentien ainsi que de citoyens qui ont exprimé leur vision du quartier de façon plus détaillée.

1.3 L'adoption des orientations et des objectifs

Les orientations et les objectifs découlent du diagnostic général. Ils traduisent la vision commune que la Ville et les citoyens adoptent envers le développement du quartier. Ce travail permet aussi de dégager des pistes de solution qui seront traduites en projets d'interventions. Cette étape de consultation publique s'est tenue en juin 2009. L'arrondissement y a présenté le constat, le diagnostic et un projet d'orientations et d'objectifs. Les personnes présentes ont très bien accueilli le projet et leurs commentaires ont permis de le bonifier.

1.4 L'adoption du plan d'action

Le projet de plan d'action transpose les orientations et les objectifs en projets concrets sur le territoire. Ce document a été présenté pour consultation à la population le 13 octobre 2009.

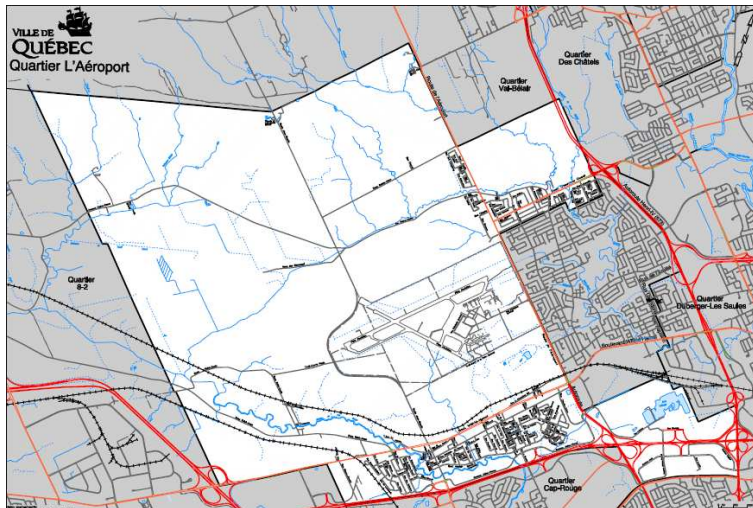
Une fois le plan directeur adopté, le plan d'action sera détaillé en précisant la planification, les responsables et les coûts des projets.

1.5 La mise en œuvre du plan d'action et son suivi

La liste des projets, les interventions et les gestes du plan d'action sont sous la coordination de la Ville. Celle-ci assure le suivi de la réalisation des actions de sorte que les projets demeurent fidèles au Plan directeur.

2. LES LIMITES GÉOGRAPHIQUES DU QUARTIER

Le quartier de l'Aéroport comprend principalement les secteurs Chauveau, Champigny et Jouvence de l'ancienne Ville de Sainte-Foy. Il englobe également le territoire de l'Aéroport international Jean-Lesage et de la Base de plein air de Sainte-Foy.



Le quartier de l'Aéroport est situé entre, d'une part, le quartier de Val-Bélair, de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, et d'autre part, celui de Cap-Rouge. La limite nord est vis-à-vis l'extrémité ouest de la route Sainte-Geneviève, alors que l'autoroute Félix-Leclerc marque la limite sud du quartier. D'est en ouest, le quartier est bordé par les villes de L'ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

3. L'HISTORIQUE DU QUARTIER

Pour les fins de cet exercice de planification, l'histoire du quartier se présente sous deux aspects : un relié à l'administration municipale et l'autre relatif à l'occupation territoriale.

3.1 L'historique sur le plan de l'administration municipale

Le quartier de l'Aéroport (anciennement le quartier Laurentien) est issu de la création de la paroisse de L'ancienne-Lorette, en 1722, qui était formée des seigneuries de Saint-Gabriel, de Sillery, de Gaudarville, de De Maure et de Bélair. Aux XVIII^e et XIX^e siècles, la paroisse représentait une population d'au plus trois mille habitants.

En 1947, à la suite de divers conflits entre les résidents du village et des rangs, le territoire de la paroisse a été découpé en deux municipalités autonomes : la municipalité de village de Notre-Dame de Lorette (qui deviendra l'actuelle Ville de L'ancienne-Lorette à partir de 1967) et la municipalité de la paroisse de L'ancienne-Lorette. Cette dernière a été annexée à la Ville de Sainte-Foy et ainsi désignée comme le quartier Laurentien en 1971, toujours en raison de conflits entre les résidents des deux municipalités, en lien avec le niveau des services offerts.

Le quartier Laurentien a pris la dénomination de quartier de l'Aéroport avec la création de l'arrondissement Laurentien de la nouvelle Ville de Québec, en 2002, et plus précisément avec la constitution du conseil de quartier de l'Aéroport, en avril 2005. Le territoire du quartier comprenait alors également la Ville de L'Ancienne-Lorette, qui avait été intégrée à l'arrondissement Laurentien, mais qui a été défusionnée en 2006, devenant aujourd'hui la limite est du quartier. Par ailleurs, la partie sud de l'ancien quartier Laurentien (secteur Les Sources) a été incluse dans le conseil de quartier de Cap-Rouge, selon la volonté formulée par les citoyens en consultation publique.

3.2 L'historique sur le plan de l'occupation territoriale

Bien que l'occupation du quartier de l'Aéroport possède une longue histoire, le développement du quartier tel qu'on le connaît aujourd'hui demeure relativement récent. En effet, c'est au cours des années 1960 que la population a manifesté le désir de voir le quartier passer davantage d'un contexte rural à un contexte urbain. On peut distinguer ce développement selon les trois secteurs qui forment le quartier, soit Chauveau, Jouvence et Champigny.



Le secteur Chauveau a été caractérisé pendant très longtemps par son activité agricole. Sa population était concentrée le long des routes Notre-Dame et Jean-Gauvin et des rangs Sainte-Anne et des Beaumont. Un important développement résidentiel s'est étendu à partir des années 1970 autour du boulevard Chauveau, où est encore concentrée la population aujourd'hui. On retrouve également un



important parc de maisons mobiles, près des rues Notre-Dame et de l'Aéroport. C'est d'ailleurs dans ce secteur qu'avait été implanté l'Aéroport de Québec, à partir des années 1940.

Le secteur Jouvence a quant à lui été fondé en 1960, avec l'ouverture de la rue de l'Abbé-Pierre. Cette partie du quartier devait au départ être conçue comme une aire de repos et de villégiature, mais est plutôt devenue un secteur résidentiel, avec la construction d'environ 200 maisons permanentes. Le secteur Jouvence est situé à proximité de la Base de plein air de Sainte-Foy, dont la création date également du début des années 1960.

Enfin, le secteur Champigny, également caractérisé pendant longtemps par un vaste territoire agricole, a été développé d'abord au XVIII^e siècle, lorsqu'il a été traversé par le chemin du Roy (aujourd'hui le boulevard Wilfrid-Hamel). La population s'est installée principalement autour des rues Sainte-Famille et de Champigny. Plus tard, la vitalité du quartier Jouvence, ainsi que la construction et l'amélioration des infrastructures routières comme l'autoroute Duplessis et le boulevard Hamel ont été bénéfiques pour le développement du secteur.



Il faut comprendre que l'ancien quartier Laurentien, lors de son annexion à la Ville de Sainte-Foy en 1971, représentait à ce moment un immense territoire à développer. La Ville n'a toutefois pas pu concrétiser ses projets de développement, principalement en raison de l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire agricole, en 1978, à laquelle est soumise une grande partie du quartier.

Aujourd'hui d'une superficie de 53,8 kilomètres carrés, le quartier de l'Aéroport constitue le plus grand quartier de la ville, après celui de Val-Bélair. Cette importante superficie et sa faible densité de population en font un secteur présentant une dynamique particulière qui, jumelée à la présence de l'Aéroport de Québec et des exploitations agricoles, suscite des enjeux différents du reste de la rive nord de l'agglomération de Québec.



4. LA POPULATION DU QUARTIER

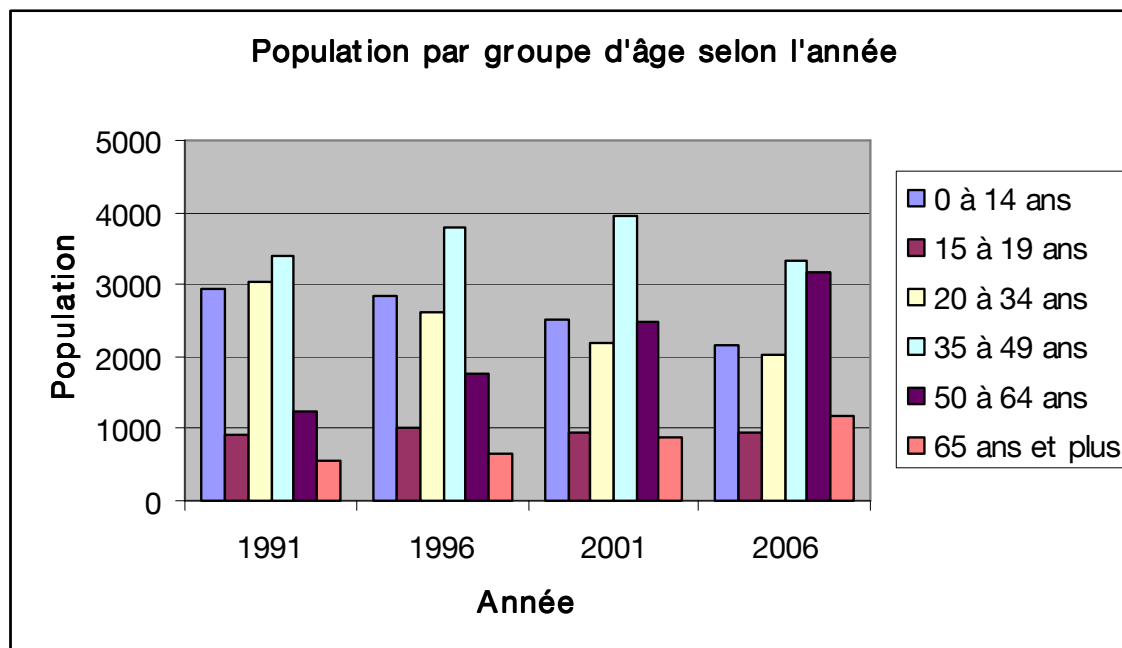
En 2006, le quartier de l'Aéroport se classait au 22^e rang parmi les 35 quartiers de la Ville de Québec en termes de population (12 830 habitants) et il était le 10^e quartier avec l'âge moyen le plus bas (avec une moyenne d'âge de 38,6 ans).

Quartier de l'Aéroport	1991	%	1996	%	2001	%	2006	%
Population totale	12080	100,00%	12685	100,00%	12960	100,00%	12830	100,00%
0 à 14 ans	2950	24,42%	2850	22,47%	2525	19,48%	2150	16,76%
15 à 19 ans	905	7,49%	1000	7,88%	945	7,29%	960	7,48%
20 à 34 ans	3025	25,04%	2620	20,65%	2180	16,82%	2030	15,82%
35 à 49 ans	3415	28,27%	3785	29,84%	3940	30,40%	3340	26,03%
50 à 64 ans	1240	10,26%	1770	13,95%	2490	19,21%	3170	24,71%
65 ans et plus	540	4,47%	660	5,20%	880	6,79%	1165	9,08%
Âge moyen	30,8		32,9		35,7		38,6	
Rang sur les 35 quartiers de Québec	9		9		9		10	

Ville de Québec	1991	%	1996	%	2001	%	2006	%
Population totale	461895	100,00%	473570	100,00%	476330	100,00%	491140	100,00%
0 à 14 ans	77180	16,71%	75220	15,88%	69875	14,67%	66925	13,63%
15 à 19 ans	30475	6,60%	31085	6,56%	27525	5,78%	27250	5,55%
20 à 34 ans	119880	25,95%	108970	23,01%	99445	20,88%	102490	20,87%
35 à 49 ans	110440	23,91%	119110	25,15%	117790	24,73%	107455	21,88%
50 à 64 ans	69250	14,99%	77435	16,35%	91620	19,23%	107675	21,92%
65 ans et plus	54660	11,83%	61745	13,04%	70065	14,71%	79340	16,15%
Âge moyen	36,6		37,9		39,8		41,4	



Entre 2001 et 2006, on constate une augmentation relativement importante dans les groupes d'âge de 50 à 64 ans et de 65 ans et plus, alors que les autres groupes d'âge tendent à diminuer. Dans l'ensemble, la population du quartier demeure plutôt stable malgré le développement de nouveaux secteurs, avec une diminution de 130 habitants en 5 ans.



5. LE RÉSUMÉ DES CONSTATS

Les sections suivantes présentent un résumé des principaux constats que les analyses, sondages et consultations ont permis de faire ressortir. Cette étape mène à l'élaboration du plan d'action. Des constats généraux ainsi que des constats plus spécifiques sont résumés pour chacun des quatre thèmes retenus : (1) Habitations et commerces; (2) Environnement, loisirs et vie communautaire; (3) Circulation et transports et (4) Milieu agricole.

5.1 Habitations et commerces

5.1.1 Constats généraux

- Un cadre de vie agréable et une bonne proximité des services;
- Une qualité de l'habitation appréciable dans son ensemble.

Lieux ou bâtiments jugés les plus importants :

- La Base de plein air de Sainte-Foy
- L'Aéroport international Jean-Lesage
- Le secteur commercial Gaudarville et le secteur du boulevard Wilfrid-Hamel.



5.1.2 Constats spécifiques

- L'aménagement urbain et l'aspect général du quartier sont jugés satisfaisants;
- Certains secteurs résidentiels nécessiteraient d'être réaménagés afin d'améliorer le paysage urbain;
- Une préoccupation pour un développement résidentiel harmonieux, en tenant compte du phénomène de vieillissement de la population.

Milieu bâti :

- On souhaite favoriser la construction à faible incidence sur l'environnement;
- Une volonté de continuer l'uniformité esthétique du secteur Champigny et la concentration résidentielle homogène dans le secteur Chauveau;
- La hauteur permise dans le quartier est jugée satisfaisante et ne devrait pas être augmentée;
- Une préoccupation de donner aux personnes âgées la possibilité de continuer à vivre dans leur quartier, par une offre de logements pour diverses clientèles et l'implantation de maisons intergénérationnelles.



Secteurs commerciaux :

- Le secteur est du boulevard Wilfrid-Hamel nécessite des améliorations en ce qui a trait à l'affichage, les façades, l'aménagement paysager et le stationnement;
- L'aménagement du secteur Jules-Verne à la sortie Legendre est à revoir;
- Les activités commerciales voisinant le secteur résidentiel de la rue Milton causent certains problèmes de bruit.

5.2 Environnement, loisirs et vie communautaire

5.2.1 Constats généraux

- La plupart des répondants apprécie le cadre de vie agréable du quartier et la possibilité de vivre dans un milieu agricole tout en étant à proximité de la ville;
- La propreté, la présence d'espaces verts et la qualité des espaces publics sont les principales forces du quartier;
- L'offre d'activités de loisirs pour les différentes catégories d'âge est un point à améliorer;
- On souhaite développer une meilleure vie de quartier et améliorer les problèmes de bruit dans certains secteurs.

5.2.2 Constats spécifiques



- L'accès à la rivière du Cap-Rouge et à la rivière Lorette constitue un atout important du quartier et doit être conservé et mis en valeur (sentiers, protection des rives);
- Présence de problématiques liées à la qualité de l'air (smog dans le secteur Champigny) et de l'environnement sonore (bruit dans le secteur Jouvence);
- L'offre de loisirs est à améliorer, notamment pour les activités encadrées (maison des jeunes, etc.);
- La proximité de la Base de plein air de Sainte-Foy constitue le principal point d'intérêt à caractère sportif et naturel du quartier, mais il faudrait une amélioration des services (restauration).

5.3 Circulation et transport

5.3.1 Constats généraux

- Une forte proportion des répondants souhaite des améliorations significatives en ce qui concerne la sécurité routière, piétonne et à vélo;
- La majorité des répondants du quartier juge le transport en commun inapproprié et inefficace par rapport aux besoins de la population en dehors des axes et des heures d'affluence.



5.3.2 *Constats spécifiques*

- Le réseau routier est jugé convenable et bien entretenu, mais des améliorations sont souhaitées en ce qui a trait à la fluidité de la circulation, l'aménagement et l'entretien de certaines rues et artères;
- La sécurité des piétons est déficiente dans le quartier, notamment sur les rues qui n'ont pas de trottoir;
- La vitesse des véhicules sur certaines rues est excessive;
- Le réseau cyclable est à améliorer et à compléter.

5.4 Milieu agricole

5.4.1 *Constats généraux*

- Le milieu agricole du quartier de l'Aéroport est une caractéristique unique dans la Ville de Québec et représente un atout pour le quartier;
- La cohabitation des producteurs agricoles et des autres résidents pourrait être améliorée par certains efforts de communication;
- Les résidents apprécient les bienfaits de la campagne (tranquillité, paysage naturel) et la proximité de la ville;
- La population apprécie les produits du terroir à faible coût environnemental;
- Des conflits entre les usagers de la route peuvent survenir sur les chemins ruraux du quartier.



6. LA PLANIFICATION DU QUARTIER

Le Plan directeur contient des orientations, des objectifs et des actions élaborés sur la base des constats et des consultations. Il guidera les interventions sur le territoire du quartier.

6.1 Les orientations

Les neuf orientations du Plan directeur du quartier de l'Aéroport répondent aux constats et aux enjeux qui résultent du diagnostic général. Elles sont les lignes de conduite que la Ville et le quartier adoptent en matière de développement et d'aménagement du territoire.

Le libellé de l'orientation prend la forme de « l'expression d'un désir général » par rapport à un champ d'activités qui préoccupe le quartier. Dans le but de présenter les orientations sous une forme ordonnée et structurée, l'ensemble est regroupé sous quatre thèmes :

- Habitations et commerces;
- Environnement, loisirs et vie communautaire;
- Circulation et transport;
- Milieu agricole.

6.2 Les objectifs

Les objectifs permettent de préciser les orientations. Les actions identifient les moyens pour atteindre ces objectifs.

Dans les prochaines pages, on trouve les 9 orientations et les 19 objectifs dans un tableau qui constituera la partie principale du Plan directeur du quartier de l'Aéroport.

PLAN DIRECTEUR DU QUARTIER DE L'AÉROPORT

Orientations et objectifs

Orientations	Objectifs
HABITATION ET COMMERCES	
1. Maintenir ou améliorer la qualité du milieu bâti.	1.1 Maintenir et encourager une bonne qualité de logement et d'habitation.
	1.2 Augmenter l'offre de type de logements.
2. Améliorer l'aspect des artères commerciales, et ce, principalement le boulevard Wilfrid-Hamel comme une entrée de Ville et un secteur de la route de l'Aéroport.	2.1 Améliorer l'affichage commercial.
	2.2 Améliorer l'aspect visuel des lieux.
ENVIRONNEMENT, LOISIRS ET VIE COMMUNAUTAIRE	
3. Mettre en valeur et protéger le cadre naturel du quartier.	3.1 Protéger les secteurs forestiers d'intérêt sur les espaces non habités.
	3.2 Protéger et mettre en valeur les cours d'eau.
	3.3 Maintenir le sentiment de sécurité.
	3.4 Assurer une qualité de l'air.
4. Maintenir et améliorer les équipements existants.	4.1 Participer à la réussite du projet de mise en place du centre communautaire.
	4.2 Bonifier les équipements de la Base de plein air.

CIRCULATION ET TRANSPORTS	
5. Améliorer certaines infrastructures routières.	5.1 Réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel.
	5.2 Améliorer l'état du réseau routier du quartier.
6. Améliorer la sécurité sur les rues du quartier.	6.1 Identifier les secteurs problématiques et élaborer des actions spécifiques.
	6.2 Augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes.
	6.3 Favoriser un meilleur partage des voies de circulation entre les utilisateurs dans le secteur rural.
7. Faciliter l'utilisation du transport en commun.	7.1 Améliorer la desserte ainsi que les services connexes au transport en commun.
8. Favoriser une bonne cohabitation des activités agricoles.	8.1 Sensibiliser les producteurs et les résidents.
9. Valoriser le territoire agricole.	9.1 Promouvoir les produits locaux.
	9.2 Protéger les terres agricoles et les milieux naturels.

7. LES PROCHAINES ÉTAPES À RÉALISER

Maintenant que le conseil de quartier a validé cette étape de son Plan directeur de quartier, il appartient maintenant au conseil d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de statuer sur le contenu du présent document et de confier par la suite à la division Gestion du territoire l'élaboration du plan d'action associé à la mise en œuvre des orientations et des objectifs du plan directeur. Le plan d'action identifiera toutes les actions et tous les projets retenus par l'arrondissement, et mentionnera quelle division ou quel service commun de la Ville sera responsable de leur réalisation. Le plan d'action sera intégré au document d'orientation pour constituer le plan directeur du quartier. Ce document sera éventuellement soumis aux autorités pour approbation.

8. BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

ASSELIN, Jérôme (2000), *Étude géopolitique et historique du Quartier Laurentien*, Sainte-Foy.

GOSELIN, Réal (1974), *Projet d'aménagement de la zone d'aménagement prioritaire Chauveau, Quartier Laurentien (Ville de Sainte-Foy)*, Québec.

LESSARD, Michel (2003), *Sainte-Foy, l'art de vivre en banlieue*, Édition de l'Homme, Sainte-Foy.

Sources provenant de l'ancienne Ville de Sainte-Foy

Ville de Sainte-Foy (1970), *Grands secteurs de développement : la Pointe de Sainte-Foy, le Quartier Laurentien*, Sainte-Foy.

Ville de Sainte-Foy (1970), *Études sectorielles, Quartier Laurentien, ville de Sainte-Foy*, Service d'urbanisme, Sainte-Foy.

Ville de Sainte-Foy (1971), *Quartier Laurentien, 1971 : population, ménage, famille, logement*, Sainte-Foy.

Ville de Sainte-Foy (1990), *Sainte-Foy d'hier à demain*, Sainte-Foy.

Sources provenant de la Ville de Québec (Documents internes)

Ville de Québec (2005), *Plan directeur d'aménagement et de développement*, Québec.

Ville de Québec (2005), *Portrait du territoire*, Québec.

Ville de Québec (2005), *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec*, Québec.

Ville de Québec (2004), *Table de concertation agricole de la Ville de Québec (Actes du colloque)*, Québec.

Sources électroniques

Aéroport de Québec, <http://www.aeroportdequebec.com>

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, <http://www.bape.gouv.qc.ca>

Office du tourisme de Québec, <http://www.quebecregion.com>

Québec urbain, <http://www.quebecurbain.qc.ca>

Statistique Canada, <http://estat.statcan.ca>

