

2

LES ARRONDISSEMENTS DE LA VILLE DE QUÉBEC



Marché Finlay (gravure), [ca 1860-1870]. Archives de la Ville de Québec.

LA CITÉ

Milieu de vie animé, centre économique et siège des institutions de l'État du Québec, l'arrondissement de La Cité joue un rôle particulier au sein de la ville de Québec. Son caractère urbain confirme son statut de centre-ville de Québec. De plus, lieu d'histoire et de patrimoine, La Cité réunit l'ensemble des caractéristiques distinctives qui ont valu à Québec d'être reconnue ville du patrimoine mondial par l'UNESCO. Le promontoire du Cap-Blanc, le fleuve Saint-Laurent, les vastes espaces verts, la qualité et la diversité du patrimoine bâti lui confèrent un paysage urbain remarquable. Toutefois, plus que par ses grandes qualités urbaines, La Cité se caractérise surtout par le dynamisme et la qualité de son milieu de vie.

Histoire

La topographie et la géographie du territoire ont conditionné l'emplacement stratégique de la première installation des colons à l'arrivée de Champlain, en 1608, et la construction d'un mur d'enceinte pour protéger la ville. Érigées sur un site exceptionnel coiffant une falaise et dominant le fleuve Saint-Laurent, les fortifications de Québec encerclent la Haute-Ville sur une distance de 4,6 kilomètres. Québec s'est lentement développée autour d'un comptoir commercial situé au pied du cap Diamant et accessible par voie maritime. Les communautés religieuses se verraient concéder les terres de la Haute-Ville où elles planteront leurs grandes institutions.

Sous le régime français, la vocation commerciale du port de Québec s'affirme d'abord grâce au commerce des fourrures. En 1665, l'intendant Jean Talon établit le premier chantier maritime royal en Nouvelle-France. Au 19^e siècle, l'économie s'articule autour de l'exploitation forestière.

Le premier faubourg de Québec, résultat de l'urbanisation à l'extérieur des fortifications, correspond à l'actuel quartier Saint-Roch développé à partir de la seconde moitié du 18^e siècle. Le véritable développement des faubourgs et des banlieues s'amorcera après la conquête, sur les terres concédées aux communautés religieuses. Le faubourg Saint-Jean-Baptiste apparaîtra vers la fin du 18^e siècle.



Cherrier's Nwe Map of the Ancient Capital With Railway, Harbour, Dufferin and other Improvements (gravure), 1882. Archives de la Ville de Québec.

Au début du 19^e siècle, l'activité économique centrée sur le commerce du bois et les chantiers navals favorisera l'expansion urbaine, étendant ainsi le développement de plus en plus vers l'ouest, d'abord dans Saint-Sauveur puis dans Montcalm et Saint-Sacrement. À compter de la fin du 19^e siècle, Québec amorce un essor sans précédent. Le flot de travailleurs qui quittent la campagne pour venir travailler dans les industries naissantes viendra s'établir en ville. Le développement des quartiers centraux sera pratiquement terminé vers la moitié du 20^e siècle.

Caractéristiques générales de la population

D'après le dernier recensement, La Cité a une population de 62 110 habitants, ce qui, à ce chapitre, le classe au 5^e rang des arrondissements et représente 12,2 % de la population totale de la ville. Suivant la tendance généralisée observée dans les autres arrondissements, la répartition selon les groupes d'âge traduit le vieillissement graduel de la population. C'est dans La Cité qu'on trouve la plus faible proportion de personnes de 0-14 ans, soit 7,7 % de la population; Sainte-Foy-Sillery vient immédiatement après, ce groupe d'âge représentant 10,2 % de sa population. À l'échelle de la ville, la représentativité des 0-14 ans est de 15 %. À l'opposé, le groupe des 65 ans et plus est le plus fortement représenté dans La Cité. Il constitue près de 22 % de sa population, le plus élevé des pourcentages des arrondissements sur ce plan. Entre 1991 et 2001, on observe un mouvement de transfert d'une partie de la croissance de la population de la périphérie vers le centre. Cet accroissement a été de 3,5 % dans La Cité, alors qu'il s'est chiffré à 3,7 % dans l'ensemble de la ville. Ce phénomène de repli vers le centre, fait porteur d'avenir pour la consolidation des quartiers centraux, peut s'expliquer par le vieillissement de la population et le fractionnement des ménages.

La Cité compte 36 550 ménages, ce qui représente 16 % du nombre total des ménages de la ville. Il se classe au premier rang des arrondissements sur ce plan. Pour ce qui est du nombre moyen de personnes par ménage, il vient derrière Limoilou et occupe l'avant-dernier rang des arrondissements,

sa moyenne étant de 1,6 personne. C'est lui qui détient le plus grand nombre de ménages d'une seule personne, et ces ménages représentent 57,4 % du total des ménages de cette catégorie dans la ville de Québec.

Situation géographique et accessibilité

La Cité est délimitée à l'est et partiellement au nord et au sud par les frontières naturelles du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles. Du côté nord, elle est contiguë aux arrondissements de Limoilou et des Rivières et, du côté ouest, à Sainte-Foy-Sillery. Le parc industriel Jean-Talon se trouve dans ses limites.

L'arrondissement est traversé d'ouest en est par de grands boulevards urbains qui s'étendent au-delà de ses limites. Sur les hauteurs du cap Diamant, le tracé de la Grande Allée, du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque ainsi que le patrimoine bâti en bordure de ces axes témoignent de l'histoire du développement de Québec. Remontant à l'origine de la formation du faubourg Saint-Roch, la rue Saint-Vallier demeure un axe structurant de la trame urbaine de l'arrondissement. Le boulevard Champlain revêt un caractère prestigieux grâce à son emplacement privilégié en bordure du fleuve, sa centralité et ses perspectives ouvertes sur le littoral, la rive sud du fleuve et les ponts. Dans la continuité de l'autoroute Félix-Leclerc, le boulevard Charest est, quant à lui, l'axe principal de pénétration dans le centre-ville, depuis l'extrême ouest du territoire.

Dans l'axe nord-sud, le réseau routier supérieur assure une communication directe avec le centre-ville, par les autoroutes Laurentienne et Dufferin-Montmorency. Les principaux liens entre la Haute-Ville et la Basse-Ville s'effectuent par la côte Saint-Sacrement, l'avenue Belvédère, l'avenue De Salaberry, la côte Sherbrooke et la côte d'Abraham. Des escaliers facilitent la communication piétonne à travers le coteau Sainte-Geneviève.

La Cité est le point d'arrivée de la plupart des lignes de transport collectif qui se dirigent vers les centres d'affaires de



View of the City of Quebec (gravure), [ca 1855]. Archive de la Ville de Québec



Escalier, coteau Sainte-Geneviève



Vieux-Québec



Colline Parlementaire

la Haute-Ville et de la Basse-Ville. La place Jacques-Cartier, la gare du Palais, la colline Parlementaire et la place D'Youville sont les points de passage ou d'arrivée de ces lignes. Le réseau métrobus transporte un grand nombre de personnes à toute heure du jour. Les corridors qui lui sont réservés aux heures de pointe assurent une certaine fluidité de la circulation sur les grands axes. Toutefois, les longues files de véhicules qui se forment sur les grandes artères à ces heures diminuent l'efficacité des déplacements en autobus, d'où leur incidence négative sur la qualité générale du réseau de transport en commun.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Les quelque six millions de visiteurs qui viennent annuellement à Québec sont attirés par les dimensions historique et patrimoniale de la ville que symbolise principalement le Vieux-Québec. Le secteur Petit-Champlain, la place Royale et le Vieux-Port recèlent des monuments d'architecture et des sites archéologiques qui témoignent de l'histoire de Québec. Les ouvrages militaires, notamment l'enceinte fortifiée et la Citadelle, témoignent de la dualité des cultures francophone et anglophone qui se sont affrontées sur le territoire.

Le promontoire du cap Diamant sépare l'arrondissement en deux grandes parties, la Haute-Ville et la Basse-Ville, à partir desquelles s'est orienté à l'origine le développement du territoire. La subdivision en quartiers se justifie en fonction des différentes entités territoriales (faubourgs et villes) qui se sont greffées à la ville de Québec depuis sa fondation. Ces quartiers présentent des caractéristiques et des enjeux communs, propres aux secteurs centraux. La Haute-Ville est formée de la portion du territoire située en haut de la falaise et comprend les quartiers Montcalm, Saint-Sacrement, Saint-Jean-Baptiste et une partie du Vieux-Québec. Quant à la Basse-Ville, elle est formée des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur ainsi que de l'autre partie du Vieux-Québec.

Au plan de la superficie, La Cité occupe l'avant-dernier rang parmi les arrondissements et se classe derrière

Limoulou. Il représente 2,3 % de la superficie totale de la ville de Québec. Sa forme urbaine résulte de la conjonction des facteurs historique et géographique qui ont marqué le développement du territoire. La falaise, le fleuve, le patrimoine bâti et les grands axes qui dessinent son profil composent le paysage urbain caractérisé par la qualité des aménagements et la beauté des panoramas offerts sur la Haute-Ville, la Basse-Ville, le littoral, le profil montagneux des Laurentides et la rive sud du fleuve. La densité du tissu urbain est relativement diversifiée. Les zones de plus forte densité sont cependant beaucoup plus nombreuses que les autres. Les îlots généralement étroits tissent une trame urbaine serrée, typique des quartiers anciens. Les secteurs de plus faible densité sont exclusivement concentrés dans le quartier Saint-Sacrement et une partie du quartier Montcalm, ce qui correspond aux premières banlieues résidentielles à l'origine du développement de la ville.

La forte densité de l'arrondissement, l'âge de son parc immobilier dans l'ensemble et la qualité de son architecture exigent de poursuivre les mesures déjà enclenchées pour améliorer le cadre bâti, notamment dans les quartiers Saint-Sauveur, Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste.

L'imposant parc immobilier de l'arrondissement se caractérise par une architecture diversifiée. Le patrimoine militaire, religieux, institutionnel et résidentiel témoigne des différentes époques qui ont marqué le développement de Québec. L'ancien cœur de l'arrondissement, situé à l'intérieur des fortifications, et les quartiers Saint-Roch, Saint-Sauveur et Saint-Jean-Baptiste recèlent un patrimoine bâti exceptionnel en raison de son état de conservation et de ses qualités esthétiques. Les constructions modernes et contemporaines de la Haute-Ville et du centre d'affaires Saint-Roch côtoient l'architecture traditionnelle typique des quartiers anciens. Une architecture plus monumentale caractérise les quartiers Montcalm et Saint-Sacrement, symbole et témoin du pouvoir politique de l'occupation bourgeoise durant la première moitié du 20^e siècle.

C'est dans La Cité que se trouvent les grands édifices publics, notamment le Parlement, qui témoignent de la présence de

Quartier Montcalm, Haute-Ville





Boulevard Charest Est



Parc des Champs-de-Bataille

l'État québécois et du statut de capitale qu'a la ville de Québec. Trois grands centres hospitaliers sont répartis sur son territoire : l'Hôtel-Dieu de Québec, l'Hôpital Saint-Sacrement et l'Hôpital Jeffrey-Hale. Des établissements d'enseignement d'envergure y sont également présents : la TÉLUQ, l'ÉNAP et la Faculté d'aménagement de l'Université Laval. Toutes trois occupent des locaux soit dans le Vieux-Québec, soit dans le quartier Saint-Roch. Les grandes institutions culturelles régionales y sont également concentrées.

Grâce à son statut de centre-ville, La Cité procure à ses résidents les avantages d'un milieu de vie diversifié combinant activité économique, loisirs, vie culturelle et communautaire. En complémentarité à ce dynamisme, les grands espaces verts font office d'oasis de verdure et de tranquillité en plein cœur de l'activité urbaine. La Cité bénéficie en effet de la présence sur son territoire de vastes espaces verts, notamment le parc des Champs-de-Bataille, le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Visant principalement une clientèle régionale, ces espaces se trouvent toutefois en périphérie des quartiers de l'arrondissement. Le coteau Sainte-Geneviève, flanc nord de la falaise, présente un milieu naturel riche en espèces végétales et animales. Il constitue de ce fait un important potentiel au regard de l'aménagement d'un espace vert linéaire. La cohabitation des diverses fonctions urbaines confère une dynamique particulière à l'arrondissement, à laquelle sont associées des caractéristiques et des problématiques typiques des centres-villes.

Le centre-ville de Québec comporte deux grandes zones d'activité, soit le centre d'affaires de la Haute-Ville et le centre d'affaires Saint-Roch, reliés par la côte d'Abraham et l'avenue Honoré-Mercier. Le premier est situé dans les limites des quartiers Saint-Jean-Baptiste et Vieux-Québec. Son dynamisme économique vient principalement des institutions gouvernementales établies sur la colline Parlementaire. La zone d'influence des activités gouvernementales s'étend le long des grands axes du boulevard René-Lévesque et de la Grande Allée. Le second regroupe surtout des entreprises liées au Centre national des nouvelles technologies dont l'activité économique est orientée vers le savoir et les nouvelles technologies.

La particularité du centre-ville de Québec tient d'une forte présence de la fonction résidentielle qui cohabite non sans heurts avec les activités institutionnelles, commerciales et touristiques. Il y a en réalité deux catégories de population dans le centre-ville de Québec : les résidents permanents et les résidents de jour. Les travailleurs qui fréquentent le centre-ville comptent en effet pour une bonne proportion de la clientèle des commerces et services du centre-ville. L'arrondissement subit donc une pression importante sur ses équipements publics qui ont davantage une portée régionale que locale.

L'activité économique de l'arrondissement est principalement générée par la présence des institutions étatiques regroupées sur la colline Parlementaire. Durant la décennie 1990, l'économie de l'arrondissement s'est cependant beaucoup diversifiée. La revitalisation du quartier Saint-Roch et le développement de l'industrie touristique sont les grands leviers de ce changement structurel. La venue d'entreprises de nouvelles technologies et d'institutions d'enseignement a contribué au développement d'un centre d'affaires structurant dans Saint-Roch. La synergie résultant de ces activités a favorisé l'implantation de commerces de détail, d'entreprises de restauration et d'hôtellerie ainsi que le déploiement d'une vie culturelle très active grâce, notamment, à l'implantation du théâtre La Bordée et d'ateliers d'artistes.

La Cité est le cœur culturel de la ville de Québec. Les grands établissements culturels y sont concentrés, notamment : le Musée national des beaux-arts du Québec, le Musée de la civilisation, le Grand Théâtre, le théâtre La Bordée et le théâtre Périscope. Les manifestations d'envergure qui se déroulent dans la capitale, telles que le Festival d'été, les Fêtes de la Nouvelle-France et le Carnaval de Québec, se tiennent principalement sur des sites situés dans les limites de l'arrondissement. La concentration de ces activités traduit encore une fois le statut de centre-ville de Québec que détient La Cité. Le quartier historique que constitue le Vieux-Québec et le déroulement d'une vie culturelle très active dans Saint-Roch contribuent également à la diversité économique du centre-ville.

Fêtes de la Nouvelle-France





Quartier Saint-Roch

La structure commerciale de l'arrondissement s'est peu diversifiée avec les années, en raison de l'absence de centres commerciaux d'envergure ou de concentrations de commerces de grande surface. L'activité commerciale se déroule donc sur les artères commerciales traditionnelles. La Cité a su conserver le charme de ces artères dont le dynamisme a toutefois grandement souffert des grands bouleversements survenus dans les habitudes de consommation influencées par les tendances nord-américaines. Beaucoup fréquentées par une clientèle touristique et de gens d'affaires, les rues commerciales de la Haute-Ville et du Vieux-Québec regroupent principalement des commerces à vocation touristique ou régionale. L'avenue Cartier et la rue Saint-Jean *intra-muros*, destinées jadis à une clientèle locale, sont aujourd'hui des artères commerciales fréquentées par une clientèle régionale. La rue Saint-Jean *extra-muros* a cependant conservé son caractère très local au plan commercial. La rue

Saint-Vallier demeure aujourd'hui l'une des artères commerciales qui porte en son cadre bâti des traces importantes de l'histoire commerciale du centre-ville de Québec. Quant à la rue Saint-Joseph, artère de prestige durant l'âge d'or de l'activité commerciale du quartier Saint-Roch, son dynamisme d'autrefois est en voie d'être réanimé dans la foulée des efforts de revitalisation du quartier.

L'activité industrielle de l'arrondissement est principalement générée par les activités du port de Québec concentrées au nord du bassin Louise et à l'anse Brown, en bordure du boulevard Champlain. Les parcs industriels Jean-Talon, Marie-de-l'Incarnation et Saint-Malo complètent le portrait du développement industriel. Ces parcs n'ont qu'une activité modérée du fait de leur emplacement en milieu urbain dense. Actuellement, les zones industrielles de l'arrondissement sont quasi totalement occupées.

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Le renforcement et la consolidation du centre-ville

Le renforcement du centre-ville de Québec passe nécessairement par la diversification des activités économiques, l'établissement de familles et une offre de services répondant aux besoins des diverses clientèles. La concentration d'entreprises des nouvelles technologies, certes justifiée dans une démarche de revitalisation, doit maintenant céder le pas à d'autres types d'entreprises. La diversification des activités économiques permettra d'éviter le ralentissement éventuel d'un développement dépendant fortement des subventions gouvernementales, car, sait-on jamais, les instances publiques pourraient réorienter leurs choix politiques en matière de développement économique de la capitale. La poursuite des investissements dans le centre d'affaires Saint-Roch est un enjeu important pour l'arrondissement. Il faut poursuivre les efforts déjà déployés par les investisseurs publics et privés pour insuffler un dynamisme renouvelé au centre-ville.

À la fois force et contrainte, la cohabitation des activités résidentielles et non résidentielles du centre-ville conditionne l'aménagement du territoire en fonction des besoins des diverses clientèles, c'est-à-dire les résidents, les travailleurs, les gens d'affaires et les touristes. À cet égard, l'un des grands défis que présente l'arrondissement est d'assurer un équilibre entre les fonctions résidentielle et économique. Des mesures réglementaires et une planification adéquate devront garantir une exploitation hôtelière respectueuse de l'environnement résidentiel du Vieux-Québec et de la Haute-Ville. Le déroulement des activités ludiques ne doit pas nuire à la qualité du milieu de vie des résidents.

Rivière Saint-Charles





Pointe-aux-Lièvres

Rue Saint-Joseph

Le renforcement du dynamisme des artères commerciales traditionnelles

L'attraction qu'exercent les grandes surfaces a eu des effets sur la structure commerciale de l'arrondissement. Les investissements importants faits par les secteurs public et privé pour relancer le commerce dans plusieurs artères traditionnelles ont conduit à la revitalisation des quartiers en déclin ou en voie de l'être. Il faut encore intervenir dans la rue Saint-Vallier, la rue Saint-Joseph et la côte d'Abraham pour renforcer le dynamisme économique du centre-ville, en tenant compte en priorité des besoins des résidents. Dans une moindre mesure, la revitalisation des rues Dorchester et de la Couronne pourrait prendre un véritable envol en améliorant le transport en commun dans le centre-ville.

La vocation multifonctionnelle de la Grande Allée, notamment dans le secteur de la colline Parlementaire, nuit à la fonction résidentielle que l'on veut pourtant prédominante. Cette grande artère subit une forte pression en faveur de l'implantation d'activités non résidentielles, notamment d'hôtellerie. Au cours des dernières années, la présence des bars et des restaurants a fortement perturbé la qualité de vie des résidents vivant à proximité. Il faut donc, dans la Grande Allée, établir un équilibre entre les différentes fonctions urbaines. Un meilleur encadrement et une répartition ou concentration plus adéquate des activités en vue d'un plus grand respect de l'environnement urbain constitue un enjeu d'importance pour l'arrondissement.

La problématique des déplacements et le renforcement du transport en commun

Comme c'est le cas dans tous les centres-villes, le réseau routier local La Cité est aux prises avec des problèmes d'engorgement et de stationnement. L'amélioration du transport en commun constitue une préoccupation majeure puisqu'une partie de la solution au problème de stationnement au centre-ville et de congestion du réseau routier supérieur en dépend. Le centre d'affaires Saint-Roch est

particulièrement touché par la question du stationnement. Il faudra résoudre bientôt ce problème pour ne pas freiner la poursuite du développement de ce centre d'affaires. Visant à restreindre les déplacements dans le Vieux-Québec, le projet de mettre en service des autobus écologiques devrait permettre de réduire considérablement tant le nombre de véhicules qui y circulent que la quantité d'émissions de gaz à effet de serre. En outre, la réalisation de ce projet non seulement améliorera la qualité de la circulation piétonnière, mais aussi contribuera à mieux protéger le patrimoine architectural.

L'achaland accru des équipements de loisir et la consolidation des équipements et espaces publics existants

La question des loisirs dans La Cité revêt un intérêt particulier du fait que les équipements à ce chapitre sont utilisés non seulement par les résidents, mais aussi, durant la journée, par les travailleurs qui se déplacent de la banlieue vers les quartiers centraux. En effet, depuis la fusion des villes, tous les habitants de la ville de Québec ont accès à l'ensemble des équipements de loisir municipaux. La problématique des loisirs doit donc être examinée dans une perspective nouvelle, tant au plan de la qualité et de la disponibilité des équipements qu'à celui de leur capacité d'accueillir une clientèle plus nombreuse que la population des quartiers centraux. L'achaland accru des équipements récréatifs confirme d'ailleurs l'existence d'un réel centre-ville à Québec, qui fournit à l'ensemble des résidents de la ville des activités diversifiées.

Le développement prévisible de l'arrondissement au chapitre des équipements récréatifs s'appuie sur le potentiel des trois sites d'envergure que constituent le parc Victoria, le centre Saint-Roch et le site de la Pointe-aux-Lièvres. Le réaménagement prévu du centre Lucien-Borne constitue également un projet majeur dans la Haute-Ville. Le site récréatif de la Pointe-aux-Lièvres est actuellement très apprécié par la population de l'arrondissement, voire par toute la population de la ville.



Boulevard Charest Ouest

Enfin, la mise en réseau des parcs, espaces publics et équipements récréatifs de l'arrondissement est une condition essentielle au développement de milieux de vie destinés avant tout aux citoyens. La constitution d'un réseau intégré de circuits piétons et cyclables constitue en ce sens un autre enjeu majeur.

La mise en valeur du littoral

Actuellement destinée à la circulation de transit entre les ponts et le Vieux-Québec, la bordure fluviale est peu accessible aux citoyens. La mise en valeur de l'axe du littoral est au nombre des priorités sur lesquelles la Ville doit se pencher au cours des prochaines années. Au plan de la consolidation urbaine, le boulevard Champlain recèle un très grand potentiel en raison de sa situation géographique privilégiée et de la disponibilité des espaces à exploiter le long de son parcours. Le réaménagement de ce corridor structurant, qui fait partie du potentiel de développement d'un réseau d'espaces publics, devra se faire selon des orientations clairement définies. Le projet de réaménagement devrait pouvoir résoudre le problème du camionnage sur cette artère, principalement dans le secteur du Vieux-Port où l'étroitesse et la configuration des rues ne sont pas adaptées au volume de circulation actuel.

Le potentiel de développement du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, l'insertion urbaine et le recyclage

Bien que La Cité soit caractérisée par une forte densité du milieu construit, elle recèle quand même un potentiel de développement relativement important. Le site de la Pointe-aux-Lièvres est le secteur du centre-ville offrant à la fois le plus de possibilités et les plus grandes contraintes en matière d'aménagement. Sa requalification est tributaire du réaménagement de l'autoroute Laurentienne, y compris la reconfiguration de l'accès à cette autoroute à la hauteur du boulevard Wilfrid-Hamel. Le réaménagement devrait inclure les terrains industriels situés entre l'autoroute et la rue de la Pointe-aux-Lièvres.

La construction en insertion au tissu bâti existant et le recyclage présentent également un potentiel considérable. Au nombre des sites où l'insertion urbaine est possible on compte la bordure fluviale, le boulevard Charest, le chemin Sainte-Foy et les terrains en bordure de la rivière Saint-Charles. Les propriétés conventuelles et les bâtiments publics appelés à être transformés, notamment des écoles, recèlent également un très grand potentiel de développement. Il faudra donc définir les orientations propres à en préserver les caractéristiques, tout en leur donnant des vocations nouvelles.

Le réaménagement du boulevard Charest

L'aménagement du boulevard Charest dans les années 1960 a largement transformé le paysage urbain des quartiers centraux, plus particulièrement celui du quartier Saint-Sauveur. La démolition d'une partie de celui-ci au profit de l'aménagement d'un boulevard à quatre voies, en cour arrière des immeubles, a créé une grande coupure dans un quartier peu favorisé, entraînant par le fait même la dégradation de son cadre bâti. Le réaménagement d'un axe déstructuré recelant l'un des plus grands potentiels de consolidation du territoire dépend des efforts de la Ville en matière de revitalisation des quartiers anciens, notamment le quartier Saint-Roch, jumelés à la volonté affirmée de développer les terrains viabilisés des secteurs centraux. Le réaménagement physique de cet axe et de ses abords n'est cependant pas suffisant : il faut redéfinir la vocation de cette artère dans une optique de continuité de la trame urbaine et d'accès au centre-ville.

Le parachèvement de l'aménagement de la colline Parlementaire

L'aménagement de la colline Parlementaire, colline symbole du statut de capitale que détient la ville de Québec, a transformé irrémédiablement le paysage de la Grande Allée. Les édifices imposants qui dessinent aujourd'hui le profil bâti de la Haute-Ville ont fait disparaître une bonne partie du patrimoine

Autoroute Laurentienne



Quartier Saint-Sauveur





Avenue Honoré-Mercier



Boulevard René-Lévesque

bâti de Québec, non sans impact sur l'aménagement des quartiers limitrophes. Les constructions modernes qui, durant les dernières décennies, se sont greffées au parc immobilier existant ainsi que les travaux de mise en valeur de l'espace public, tant le long des axes René-Lévesque et Honoré-Mercier qu'en façade du Parlement, ont fait ressortir la nécessité de compléter l'aménagement du tissu urbain sur les terrains encore vacants de ce secteur, en harmonie avec le tissu ancien des quartiers Saint-Jean-Baptiste et Vieux-Québec.

Les activités étatiques concentrées sur la colline Parlementaire devraient éventuellement faire une plus grande place à la fonction résidentielle dominante du quartier Saint-Jean-Baptiste. La mixité des activités administratives et des activités résidentielles favoriserait un meilleur équilibre urbain.

La consolidation du chemin Sainte-Foy

Le chemin Sainte-Foy constitue une façade du flanc nord de la falaise, soit le coteau Sainte-Geneviève. Plusieurs terrains le long de cette artère présentent des lacunes en matière d'aménagement. Les grandes propriétés institutionnelles qui y sont

implantées recèlent un potentiel de recyclage et d'exploitation important, en raison notamment de la disponibilité d'espaces où ériger des constructions et de la transformation éventuelle de la vocation de ces propriétés. Les principes devant guider le réaménagement de l'axe, énoncés dans une étude déjà élaborée sur la structure de l'espace, devraient être pris en compte dans l'élaboration d'un concept général de réaménagement et d'un plan d'action connexe.

La conciliation des activités industrielles et récréatives du port de Québec

La problématique que présente le secteur du Vieux-Port a trait au maintien des activités économiques qui s'y déroulent tout en favorisant le développement de la vocation récréative de ce secteur. Il y a donc là un défi : établir un équilibre entre ces deux fonctions. Le réaménagement des bretelles d'autoroute et du tunnel Jean-Lesage est au cœur du réaménagement de la tête du bassin Louise. Le maintien et le développement du marché du Vieux-Port devront orienter le développement dans ce secteur.

Zone industrielle du Vieux-Port





Boulevard La Morille

Boulevard Saint-Joseph

LES RIVIÈRES

Histoire

Le territoire de l'arrondissement des Rivières a été occupé très tôt dans l'histoire de la colonisation, soit dès le 17^e siècle, au temps du régime français. Pendant près de 300 ans, sa vocation demeure essentiellement agricole, et l'arrière-pays constitue une source importante d'approvisionnement pour les citadins qui achètent les denrées offertes sur les marchés de Québec. La villégiature s'introduit lentement dans le paysage à partir du début du 20^e siècle, les résidents de la ville venant se détendre dans leurs résidences d'été.

Ce n'est qu'à l'aube des années 1950 que s'amorce un réel changement et qu'on assiste à l'urbanisation du territoire, conséquence du boom démographique et du phénomène de croissance accélérée des banlieues de la période de l'après-guerre. Grâce à l'accroissement de leur population, des paroisses ou villages obtiennent le statut de municipalité : la municipalité de Charlesbourg-Ouest (futur quartier Lebourgneuf) est constituée en 1952; Les Saules, en 1960; Neufchâtel, en 1964. Petite-Rivière obtient le statut de ville en 1955 et prend le nom de Duberger en 1964. Pour sa part, Québec-Ouest est déjà érigé en municipalité depuis 1916 et changera son nom en celui de Vanier en 1966. Lors d'une réorganisation territoriale qui se déroule entre 1969 et 1973, toutes ces municipalités – à l'exception de Vanier – sont greffées au territoire de l'ancienne ville de Québec et formeront dès lors le secteur des Rivières.

Caractéristiques générales de la population

On dénombre 59 195 citoyens dans Les Rivières, soit 11,7 % de la population totale de la ville de Québec. Cet arrondissement est au 3^e rang des arrondissements les moins peuplés. De 1991 à 1996, sa population s'est accrue de

5,3 %, puis est demeurée stable entre 1996 et 2001. Pendant cette dernière période, La Cité, Limoilou et, dans une moindre mesure, Sainte-Foy-Sillery ont enregistré soit une nette augmentation de leur population soit un ralentissement de croissance.

Le groupe des 0-14 ans forme 15,77 % de la population de l'arrondissement et les 65 ans et plus, 12,24 %. Les Rivières se classe au 3^e rang, après La Haute-Saint-Charles et Laurentien, quant au nombre de personnes de 25 à 44 ans (31,17 %). De 1996 à 2001, ce groupe d'âge a toutefois subi une diminution relativement importante, soit de 11,5 % contre 9,9 % dans l'ensemble de la ville. Le groupe des 15-24 ans a également diminué plus dans Les Rivières (6,8 %) que dans l'ensemble de la ville (1,9 %). Enfin, l'âge moyen des habitants de l'arrondissement est de 38,5 ans, alors qu'il est de 39,5 ans dans l'ensemble de la ville.

En 2001, l'arrondissement comptait 26 005 ménages comparativement à 24 565 en 1996. Entre 1996 et 2001, le nombre de ménages s'est donc accru de 5,9 % alors que la population est restée stable. Comme ailleurs dans la ville, la majorité des ménages (66,8 %) de l'arrondissement sont composés de une ou de deux personnes. Néanmoins, la proportion des ménages d'une seule personne (30,72 %) y est inférieure à celle relevée dans l'ensemble de la ville (34,78 %).

Situation géographique et accessibilité

L'arrondissement des Rivières couvre une superficie de 51,8 km², ce qui représente 9,2 % de la superficie totale de la ville. Il est constitué de la totalité de l'ancienne ville de Vanier ainsi que d'une portion de l'ancienne ville de Québec, c'est-à-dire les quartiers Duberger, Les Saules, Lebourgneuf



Autoroute du Vallon

Boulevard Pierre-Bertrand

Terminus Les Saules

et, partiellement, Neufchâtel. Le parc technologique du Québec-Métropolitain fait également partie de l'arrondissement, de même qu'une portion du territoire faisant traditionnellement partie des quartiers Vieux-Limoilou et Saint-Sauveur, à l'est de l'avenue Soumande et au sud du boulevard Wilfrid-Hamel.

Du fait de sa position centrale sur le territoire municipal, l'arrondissement des Rivières est adjacent à presque tous les arrondissements de la ville, à l'exception de celui de Beauport. Il est borné au sud par Sainte-Foy-Sillery et La Cité, à l'est par Limoilou et Charlesbourg, à l'ouest par Laurentien et au nord par La Haute-Saint-Charles.

Comme d'autres territoires de banlieue, celui de l'arrondissement s'est pour ainsi dire développé en fonction de l'automobile. Il est très bien desservi par les axes autoroutiers qui le parcourent ou le ceinturent, soit l'autoroute Félix-Leclerc dans l'axe est-ouest et les autoroutes Laurentienne, du Vallon et Henri IV dans l'axe nord-sud. Grâce à ces voies, les résidents jouissent d'un accès rapide à l'ensemble du territoire de la ville. Malgré l'existence de cinq artères principales (les boulevards Wilfrid-Hamel, Masson, de l'Ormière, Saint-Joseph et Bastien) et cinq artères secondaires (les boulevards Pierre-Bertrand, de l'Auvergne et Lebourgneuf, l'avenue Saint-Sacrement et la rue Bouvier), le réseau artériel local demeure insuffisamment développé. Cette situation provoque une congestion de la circulation sur certains axes, principalement aux heures de pointe, et complexifie les déplacements des différents usagers qui doivent effectuer d'importants détours pour circuler d'un point à l'autre.

Le réseau de transport en commun constitue un élément facilitant, mais sa desserte n'est pas optimale, notamment vers les arrondissements adjacents, dans l'axe est-ouest. Le territoire compte deux parcobus, l'un au Carrefour Les Saules et l'autre à l'église Saint-André, essentiellement destinés aux résidents de la portion nord de la ville. Les parcours express procurent un accès facile au centre-ville aux heures de pointe, mais la desserte est beaucoup plus restreinte en soirée et durant les fins de semaine. De plus,

l'arrondissement ne bénéficie pas d'un parcours métrobus en voie réservée, lequel accélérerait les déplacements.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Les rivières Saint-Charles, Duberger et Lorette qui sillonnent le territoire sont au nombre des principaux éléments identitaires de l'arrondissement des Rivières, d'où son nom. Les nombreux espaces verts et milieux naturels qui les bordent constituent également un atout indéniable pour la population. Encore peu aménagés, ils recèlent un potentiel récréotouristique considérable qu'il importe de promouvoir et de mettre en valeur. Le parc linéaire de l'Escarpe, qui traverse le quartier Lebourgneuf dans l'axe est-ouest, compte parmi les principaux. Comme il est essentiellement à l'état naturel, les randonneurs peuvent en apprécier la flore, la faune et les sentiers qui le sillonnent. Le parc Chauveau, qui couvre quelque 145 hectares, est aussi un milieu naturel de grande qualité. Grâce à ses aménagements, on peut y pratiquer de nombreuses activités de plein air et de loisir telles que la marche, le vélo et le ski de fond. Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, qui côtoie le corridor des Cheminots, et les parcs Les Saules, Chauveau et de l'Escarpe forment un réseau vert d'envergure. Le prolongement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles jusqu'à la chute Kabir Kouba et l'achèvement des travaux de renaturalisation des berges de la rivière rendront ce parc plus attrayant et augmenteront son potentiel d'activités de plein air. Des pistes cyclables importantes sont accessibles le long de son parcours actuel qui longe la limite sud du territoire jusqu'au pont Scott, ainsi que par le corridor des Cheminots, lequel traverse l'arrondissement dans l'axe sud-est/nord-ouest.

Le parc immobilier résidentiel de l'arrondissement est relativement récent puisque 5,5 % seulement des logements ont été construits avant 1950, 28,8 % l'ont été entre 1950 et 1970 et 65,7 %, après 1971. À l'image d'autres territoires de banlieue, son milieu bâti est beaucoup moins dense que celui des quartiers centraux. On note d'ailleurs une faible mixité des fonctions, le territoire étant formé de secteurs homogènes où

Parc Chauveau

Secteur des Méandres





Parc industriel Carillon



Parc industriel Métrobec

prédomine l'habitation unifamiliale. En effet, les maisons unifamiliales forment 44,2 % du parc de logements. Les immeubles à logements multiples se trouvent principalement en bordure des principaux axes de circulation, entre autres, les boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Masson et de l'Ormière, et dans le sud du secteur Vanier. Des ensembles résidentiels de moyenne densité sont également érigés du côté nord du boulevard Lebourgneuf.

Les Rivières compte de grands terrains non construits recelant un potentiel de développement considérable. Ces terrains sont situés dans les secteurs Chauveau, des Méandres et du Domaine qui sont proches des principaux pôles de services et d'emplois et très bien desservis par le réseau autoroutier. Ces secteurs font partie des principales zones de développement de la ville.

L'économie de l'arrondissement est diversifiée et présente une bonne vitalité. Le quartier Lebourgneuf constitue l'un des pôles majeurs d'activités de la ville. Il regroupe bon nombre de bureaux administratifs et de places d'affaires, de même qu'un centre commercial d'envergure : les Galeries de la Capitale. Deux grandes surfaces, les mégacentres des Galeries et Lebourgneuf, s'établissent actuellement dans ce quartier. Mentionnons aussi la présence du centre commercial Place Fleur-de-Lys au sud-est de l'arrondissement, en bordure du boulevard Wilfrid-Hamel. On trouve également des commerces et services au cœur des divers quartiers et le long des boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Pierre-Bertrand,

Masson, de l'Ormière, de l'Auvergne, Saint-Joseph, des Gradins et Bastien, de l'avenue Saint-Jean-Baptiste ainsi que des rues Soumande, du Marais et Bouvier.

Plus du tiers des parcs industriels de la ville de Québec sont situés dans l'arrondissement, cette forte concentration s'expliquant aisément par la facilité d'accès au réseau autoroutier. Ces parcs recèlent un grand potentiel économique et constituent une importante source d'emplois. Pour être plus précis, disons qu'il y a dix zones ou parcs industriels, dont un est spécialisé dans le domaine de la haute technologie. Les activités qui se déroulent dans les parcs Armand-Viau, Métrobec, des Carrières, Carillon, Frontenac, Duberger et Cardinal ainsi que dans les zones Carrefour du commerce et Lebourgneuf ont trait à des domaines traditionnels tels que l'entreposage, la distribution, la transformation, le commerce de gros, les services spécialisés et le transport. Le parc technologique du Québec-Métropolitain constitue pour sa part le pôle principal de la technorégion. Carrefour économique d'envergure mondiale, il regroupe une centaine d'entreprises œuvrant dans des domaines de pointe : l'optique, la photonique, le bioalimentaire, le médical, l'environnement, les nouveaux matériaux et les technologies de l'information.

Enfin, Les Rivières compte deux grands établissements publics : le centre de détention de Québec et le centre de réadaptation physique François-Charron qui dessert la population de l'est de la province.

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Modes de déplacements alternatifs et transport collectif

Les piétons et les cyclistes doivent parcourir de longues distances ou effectuer d'importants détours pour se déplacer d'un quartier à l'autre ou vers les secteurs de services de

l'arrondissement. De plus, ils courent des risques quand il s'agit de traverser certains axes dont l'aménagement est peu convivial (Pierre-Bertrand, Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre) ainsi que des entrées ou sorties d'autoroutes dans les quartiers Duberger et Les Saules. Il faut donc renforcer le réseau artériel de l'arrondissement, tout en favorisant la multiplication de

Boulevard Lebourgneuf





Parc Chauveau

liens sécuritaires aux endroits cruciaux et de part et d'autre des barrières qui entrecoupent le territoire. Les espaces récréatifs linéaires doivent également être mis à profit pour relier les quartiers ou unités de voisinage. Les pôles de services locaux devraient par ailleurs être renforcés et rendus davantage accessibles afin d'encourager les déplacements non motorisés.

Enfin, il est souhaitable de renforcer le service de transport collectif, tout particulièrement dans l'axe est-ouest. En effet, l'arrondissement compte d'importantes concentrations d'activités, de services et d'emplois qu'il faut rendre plus accessibles depuis les quartiers de l'arrondissement et les autres secteurs de la ville. Tel que proposé par les responsables du Réseau de transport de la capitale, l'ajout d'un parcours prioritaire avec navettes fréquentes (métrobus) à la hauteur du boulevard Lebourgneuf permettrait d'atteindre cet objectif.

Renaturalisation des berges de la rivière Saint-Charles et prolongement du parc linéaire

Le projet de renaturalisation et de dépollution de la rivière Saint-Charles est un projet d'envergure dont la réalisation devrait se terminer en 2008, juste avant les célébrations qui marqueront le 400^e anniversaire de la ville de Québec. D'une part, des bassins de rétention doivent être installés pour éviter les débordements d'égout dans la rivière. D'autre part, les rives seront aménagées à des fins récréatives et on procédera à l'enlèvement des murs de béton bordant la rivière dans la portion sud du territoire. Devant être prolongé jusqu'à la chute Kabir Kouba, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles traversera donc de part en part le territoire de l'arrondissement. La population pourra ainsi se réapproprier ce milieu naturel de grande qualité.

Mise en valeur des parcs Duberger, Les Saules, de l'Escarpement et Chauveau

L'aménagement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles constitue une occasion idéale pour réaliser des projets connexes qui développeront le potentiel récréatif de l'arrondissement. Ainsi, la Ville entend procéder à la mise en valeur du

parc Les Saules et à l'aménagement d'un réseau de sentiers naturels qui relieront les parcs Les Saules et Duberger. Le parc de l'Escarpement est également appelé à être bonifié grâce à la réalisation d'aménagements extensifs liés à la détente et au plein air. Il constitue l'un des seuls liens directs pour le piéton ou le cycliste circulant d'est en ouest dans le quartier Lebourgneuf. Le parc Chauveau fait aussi l'objet de réflexions : tout en préservant d'importantes aires boisées, on prévoit aménager une aire récréative et sportive dans ses portions nord et nord-est.

Morcellement du territoire

Les Rivières se caractérise par la présence de multiples barrières naturelles ou anthropiques qui complexifient son organisation spatiale. Les cours d'eau – à la fois source de potentiels et de contraintes –, les autoroutes, les corridors hydroélectriques et les voies ferrées contribuent à isoler les quartiers les uns des autres. La présence de vastes terrains vacants, de secteurs commerciaux de grande superficie et de nombreuses zones industrielles a pour effet d'accroître le morcellement du territoire. Ces barrières, combinées à une spécialisation des fonctions, ne favorisent pas les déplacements piétonniers entre les quartiers résidentiels et les secteurs de services. Il serait souhaitable de repenser l'aménagement de certaines artères, dont les boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre et Pierre-Bertrand, afin de les rendre plus conviviales aux différents usagers et d'assurer une meilleure cohésion entre les divers quartiers et unités de voisinage.

Les corridors de lignes à haute tension et les postes Laurentides, Frontenac I et Frontenac II créent aussi une coupure dans la trame urbaine. Parfois contiguës à des secteurs résidentiels de basse densité, les emprises hydroélectriques sont déboisées très largement et soutiennent des structures d'une stature imposante. Composantes inévitables du milieu urbain, elles doivent néanmoins faire l'objet de mesures d'atténuation de leur impact. Certains projets réalisés par le passé, notamment dans le quartier Lebourgneuf, constituent un bon exemple des mesures à privilégier : plantation d'écrans végétaux, aménagement de sentiers pédestres ou cyclables et établissement d'aires récréatives.



Boulevard de l'Ornière



Boulevard Wilfrid-Hamel



Boulevard Lebourgneuf

Consolidation du réseau routier et prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain

Le morcellement du territoire rend difficile de s'y déplacer, tant en voiture qu'à pied ou en vélo. L'absence de liens au centre de l'arrondissement se fait sentir autant dans l'axe est-ouest que nord-sud. Ailleurs, il n'existe qu'un petit nombre de passages permettant de circuler de part et d'autre des barrières naturelles ou anthropiques. Il en résulte, surtout aux heures de pointe, un achalandage accru du réseau artériel, notamment de l'axe Masson/de l'Ornière et des boulevards Lebourgneuf et Pierre-Bertrand. Ainsi, il semble souhaitable de renforcer le réseau artériel existant tout en complétant la trame urbaine là où elle s'avère incomplète, plus particulièrement dans Lebourgneuf et la partie est de Neufchâtel.

Le prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain constitue un enjeu majeur pour l'arrondissement, puisque la plupart des terrains où de nouveaux lotissements résidentiels sont possibles sont situés de part et d'autre de l'emprise réservée à cette fin. Pour en arriver à un consensus quant au trajet à privilégier et s'assurer que sa réalisation aura un impact très restreint sur l'environnement, le Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tiendra des audiences publiques.

Vitalité commerciale

Le pôle d'affaires Lebourgneuf constitue une composante structurante du territoire. On doit donc favoriser la poursuite du développement et la consolidation du quartier Lebourgneuf. Néanmoins, la venue de commerces de grande surface doit s'effectuer avec discernement compte tenu de l'impact qu'ils ont sur la vitalité des autres secteurs commerciaux. Un juste équilibre s'impose.

Il importe en effet de maintenir le dynamisme des artères commerciales et des pôles de services locaux, qui contribuent à la qualité de vie de la population en procurant des services proches du lieu de résidence. Le boulevard Wilfrid-Hamel traverse le territoire de l'arrondissement dans l'axe

est-ouest et regroupe divers commerces et services sur ses abords, particulièrement dans le secteur de Vanier. On remarque cependant des lacunes au plan de la qualité du bâti et de l'encadrement, de même qu'à celui de l'aménagement des espaces publics et privés. Il faudrait envisager à moyen terme le réaménagement et la mise en valeur de ce boulevard.

Cohabitation difficile de certaines fonctions

Certaines fonctions cohabitent difficilement en raison d'une gradation inadéquate de l'intensité des activités. Ainsi, des secteurs résidentiels côtoient des zones industrielles ou commerciales dont les activités altèrent la qualité de vie des résidents en raison du bruit, de la pollution ou de la circulation lourde qu'elles génèrent. C'est notamment le cas des parcs industriels Frontenac et des Carrières. Les zones tampons prévues à leur interface sont parfois déficientes du fait de leur dimension insuffisante ou de leur aménagement incomplet.

La proximité du réseau routier supérieur avec des secteurs résidentiels constitue une contrainte majeure pour les résidents de ces secteurs. Les murs coupe-son installés en bordure des autoroutes atténuent l'impact sonore de ces autoroutes, mais leur aménagement est incomplet. Le passage de la voie ferrée de part en part de l'arrondissement contribue à créer une rupture dans la trame urbaine et sa présence altère la qualité de vie des résidents. On doit inévitablement composer avec l'existence de ces différents éléments urbains, mais on peut minimiser les nuisances qu'ils génèrent.

Potentiel des parcs industriels

Bien qu'occupés dans des proportions diverses, tous les parcs et zones industriels de l'arrondissement disposent encore de terrains susceptibles d'être exploités. En outre, ils présentent peu de liens vers les quartiers environnants et leur accès peu difficilement se faire autrement qu'en voiture, notamment dans la portion sud du territoire. Les commerces,

Secteur Lebourgneuf





Bungalow, quartier Les Saules



Boulevard Père-Lelièvre

restaurants et autres places d'affaires ne profitent donc pas autant qu'ils le pourraient de la clientèle de jour que recèlent pour eux les parcs et zones industriels. Ainsi, il serait opportun d'optimiser le potentiel de ces derniers et d'accroître leur rayonnement sur l'économie locale.

Poursuite de l'expansion résidentielle et consolidation des quartiers existants

Les secteurs Chauveau, des Méandres et du Domaine recèlent un grand potentiel d'expansion résidentielle. À lui seul, le secteur Chauveau pourrait accueillir plus de 2000 nouveaux logements. Situés à proximité des services, de concentrations d'emplois et du réseau autoroutier, ces secteurs devraient être considérés prioritaires au plan de l'expansion résidentielle. À cet égard, on devra d'abord s'assurer que les infrastructures en place sont en mesure de desservir les nouvelles habitations projetées. Au besoin, on

devra réaliser les travaux nécessaires à leur mise à niveau, qu'il s'agisse de construire de nouvelles voies de circulation pour compléter le réseau artériel, d'accroître la capacité du réseau d'égout ou d'installer des bassins pour capter les eaux de surface. Il serait également souhaitable de favoriser une certaine densification résidentielle en bordure des principaux axes, de manière à fournir une offre de logements suffisamment variée pour répondre aux besoins des diverses clientèles.

Les quartiers Duberger et Les Saules comptent une forte proportion d'habitations construites entre 1950 et 1970. À l'époque, ces quartiers accueillaient surtout des familles, mais ils sont aujourd'hui confrontés à de nouvelles réalités : vieillissement et diversification de la population, ménages au revenu limité, etc. Afin de mieux répondre aux besoins actuels, on devra favoriser une requalification graduelle de ces banlieues traditionnelles.

Rue du Mesnil





Côte de l'Église

SAINTE-FOY-SILLERY

Histoire

Le territoire de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery fut colonisé dès le début de la Nouvelle-France. En 1637, les jésuites fondent la mission Saint-Joseph-de-Sillery, aujourd'hui la Maison des Jésuites. La colonie se développe et le territoire est divisé en seigneuries, dont celles de Sillery, Gaudarville, Maure et Bélair. La paroisse de Sainte-Foy est constituée en 1698, les habitants s'étant graduellement installés autour du noyau de peuplement. À la fin du 17^e siècle, la Grande Allée et les chemins Saint-Louis, Sainte-Foy et du Foulon constituent déjà d'importants liens avec Québec, tandis que les routes de l'Église et du Vallon relient les communautés dans l'axe nord-sud. La population subsiste alors principalement des fruits de l'agriculture, mais on assiste bientôt à l'émergence de la villégiature en bordure du chemin Saint-Louis. Érigée en municipalité en 1855, Sainte-Foy perd cependant une partie de son territoire à la suite de l'érection de la municipalité de Saint-Colomb-de-Sillery en 1856 et de la paroisse Saint-Félix-du-Cap-Rouge en 1872. À cette même époque, la prospérité issue du commerce du bois et de la construction navale favorise le déploiement de Sillery. Alors que les notables acquièrent de grands domaines au sommet de la falaise, des noyaux d'habitat ouvrier s'installent dans les secteurs de la côte de l'Église, de la côte à Gignac, du chemin du Foulon et de Bergerville.

La fin du 19^e siècle s'accompagne de changements qui auront un impact majeur sur l'avenir du territoire. De nombreuses institutions religieuses s'établissent, et la construction des premiers grands établissements hospitaliers à l'extérieur de Québec profite à la population en raison des emplois créés. En 1910, Sillery bénéficie d'un lien rapide avec

Québec par le tramway. La construction du pont de Québec est terminée en 1917. Dès lors, les fermes disparaissent graduellement au profit de nouveaux secteurs résidentiels. La construction du premier pavillon de la Cité universitaire en 1948 et l'ouverture du premier grand centre commercial en 1957 marquent l'amorce d'une urbanisation rapide et intensive du territoire. Si la superposition d'une trame urbaine sur un territoire jusqu'alors rural a en partie estompé les traces du passé, l'acquisition de grands domaines par les communautés religieuses a par ailleurs conduit à la sauvegarde d'un certain nombre de ces vestiges, notamment en bordure du chemin Saint-Louis. Aujourd'hui, plusieurs sites sont reconnus pour leur intérêt patrimonial et contribuent au rayonnement culturel de l'arrondissement.

Caractéristiques générales de la population

Sainte-Foy-Sillery compte 68 410 résidents, ce qui représente 13,5 % de la population totale de la ville. Sa population a diminué de 0,8 % entre 1996 et 2001. Il est au 2^e rang des arrondissements pour ce qui est de l'âge moyen, 43,1 ans contre 39,5 ans dans l'ensemble de la ville. Les personnes de 65 ans et plus forment 20,6 % de la population et leur poids relatif est en hausse de 30,3 % depuis 1996. La plus grande part de la population est cependant composée de personnes de 45-64 ans (28,6 %), ce qui laisse présager un vieillissement prononcé au cours des prochaines années. À l'opposé, le groupe des 0-14 ans ne représente que 10,19 % de la population, alors qu'il forme 15,0 % de la population totale de la ville. L'arrondissement possède également la plus faible proportion de personnes de 25 à 44 ans (23,17 % contre 29,4 % à l'échelle de la ville), ce groupe ayant enregistré une baisse de

Université Laval



Vue de Sillery





Boulevard Laurier



Entrée des ponts

15,8 % entre 1996 et 2001. Autre caractéristique particulière, c'est dans Sainte-Foy-Sillery que l'on trouve le plus grand nombre de personnes de 15 à 24 ans (23,17 % de la population). Cette situation s'explique par la présence d'établissements d'enseignement supérieur qui attirent de nombreux jeunes adultes de l'extérieur de la région. On constate d'ailleurs une croissance du nombre d'immigrants, notamment en raison de l'attraction qu'exerce l'Université Laval. Actuellement, près de 5 % de la population de l'arrondissement est d'origine étrangère.

Sainte-Foy-Sillery est le second arrondissement en importance pour ce qui est du nombre de ménages. Il en compte 33 570, et le nombre de ménages a enregistré une hausse de 4,8 % entre 1996 et 2001. Les ménages de petite taille sont les plus nombreux, et ceux composés d'une seule personne forment 40,6 % des ménages de l'arrondissement.

Situation géographique et accessibilité

L'arrondissement couvre une superficie de 28,69 km², soit 5,16 % de la superficie totale de la ville. Il comprend les anciennes villes de Sillery et de Sainte-Foy, à l'exclusion des quartiers Champigny, Chauveau et Les Sources. Grâce aux ponts de Québec et Pierre-Laporte, il constitue un accès majeur à la ville depuis la rive sud. Son territoire est borné à l'ouest par l'arrondissement Laurentien, au sud par le Saint-Laurent, au nord par Les Rivières et à l'est par La Cité.

Les autoroutes Duplessis, Henri IV et du Vallon traversent le territoire dans l'axe nord-sud, les deux premières communiquant avec les ponts. Elles créent des ruptures certaines dans la trame urbaine, mais facilitent par ailleurs l'accès rapide au pôle d'affaires et aux institutions de Sainte-Foy. Le boulevard Laurier, en lien avec les ponts, constitue une entrée principale de la ville. La continuité et le caractère des artères Laurier/Saint-Louis, Champlain, Sainte-Foy et René-Lévesque, artères qui relient le pôle Sainte-Foy au centre-ville, confirment l'existence d'un corridor structurant est-ouest sur le plateau de Québec. Le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord complètent le réseau artériel dans

l'axe est-ouest. En direction opposée, les artères sont moins nombreuses et parfois peu adaptées à un fort débit de circulation, ce qui provoque des problèmes de congestion. Le boulevard Pie XII et la route de l'Église constituent les principales voies nord-sud. Les axes Maguire/côte de l'Église, Charles-Huot/côte à Gignac et des Gouverneurs établissent aussi des liens entre les parties nord et sud, mais présentent une capacité de circulation plus limitée et un raccordement incomplet avec le réseau artériel. L'importance du réseau routier et la configuration des voies ne facilitent guère les déplacements non motorisés. Malgré les efforts des dernières années, des améliorations sont encore nécessaires.

Le transport en commun s'avère particulièrement efficace sur le territoire de Sainte-Foy-Sillery. Deux parcours métrobus – le 800 et le 801 – traversent l'arrondissement de part en part, jusqu'au terminus Marly dans le secteur de la Pointe-Sainte-Foy. En outre, plusieurs parcours express relient directement les secteurs résidentiels périphériques de Québec au pôle d'emplois important que constitue l'arrondissement.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Sainte-Foy-Sillery se caractérise par un étalement du cadre bâti et une densité d'occupation du sol relativement faible. Les maisons unifamiliales, mode d'habitation qui exige beaucoup d'espace, représentent à elles seules 30,8 % des logements. Sur le pourtour du pôle d'affaires régional, la densité et la typologie résidentielle sont souvent inadéquates compte tenu de l'envergure des centres commerciaux et des immeubles à bureaux.

Les habitations multifamiliales sont principalement concentrées le long des autoroutes du Vallon, Henri IV et Duplessis, en bordure du chemin des Quatre-Bourgeois et à proximité du campus de l'Université Laval, notamment au nord du chemin Sainte-Foy. Secteur de développement plus récent, la Pointe-Sainte-Foy présente également une densité d'occupation plus élevée et offre une variété de types de logements,

Pointe-Sainte-Foy



Autoroute du Vallon Sud





Parc du Bois-de-Coulonges



Église de la Visitation



Rue du Campanile

de moyenne à haute gamme. Les exercices de planification antérieurs ont conduit à la réalisation d'un ensemble résidentiel de moyenne à forte densité, doté d'un petit noyau de services de proximité sur la rue du Campanile. C'est d'ailleurs dans le secteur de la Pointe-Sainte-Foy que l'on trouve la plupart des terrains vacants susceptibles d'être exploités à court terme.

À l'exception des noyaux anciens de Sillery et du secteur de la Pointe-Sainte-Foy, le tissu résidentiel a principalement été développé entre 1945 et 1975. Certains secteurs résidentiels, tant unifamiliaux que multifamiliaux, manifestent aujourd'hui des signes de vieillissement

Le secteur historique de Sillery a été reconnu en 1964 afin d'assurer la pérennité des vastes domaines (le domaine Catarauqui, la Villa Bagatelle, etc.) et des propriétés conventuelles qui dominent la falaise. Longeant le chemin Saint-Louis, il s'étend de l'avenue Charles-Huot jusqu'à l'avenue de Laune. Les propriétés conventuelles, qui recèlent une grande valeur patrimoniale et des boisés urbains de qualité, font aujourd'hui face à des pressions en faveur d'un développement. Le secteur historique comprend aussi les noyaux de peuplement anciens de la côte de l'Église et du chemin du Foulon, développés au cours de la seconde moitié du 19^e siècle à des fins d'habitat ouvrier. Les secteurs de Bergerville et de la côte à Gignac n'en font toutefois pas partie.

Noyau d'origine de Sainte-Foy, le site historique de l'église Notre-Dame-de-Foy, classé en 1978, englobe les vestiges des trois églises qui s'y sont succédé, la sacristie, le presbytère, le charnier et le vieux cimetière. La Ville s'est portée acquéreur du site en 1996 pour y réaliser d'importants travaux de mise en valeur et de consolidation. Nommé « parc de la Visitation », il est désormais un lieu de diffusion culturelle reconnu.

Quelques propriétés isolées sont également protégées en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. La maison Gomin notamment, seul édifice de type château à Sainte-Foy, détient le statut de site du patrimoine.

Sainte-Foy-Sillery se démarque par une forte concentration d'établissements d'enseignement, dont l'Université Laval et les cégeps de Sainte-Foy et Champlain/St. Lawrence qui contribuent au dynamisme culturel et sportif du milieu. De plus, deux grands centres hospitaliers, l'Hôpital Laval et le CHUL, sont aussi situés sur le territoire. En lien avec l'Université, le dernier constitue un attrait pour les centres de recherches et les entreprises novatrices du domaine de la santé.

L'activité commerciale occupe une place prépondérante au sein de l'économie de l'arrondissement. Cette situation s'explique par la présence d'un pôle d'affaires d'envergure régionale à proximité des ponts. Second pôle d'emplois en importance à l'échelle régionale, son envergure lui confère un rôle structurant complémentaire au centre-ville. Situé en bordure du boulevard Laurier et s'étendant de l'autoroute Henri IV jusqu'à la route du Vallon, il regroupe de nombreux commerces de détail et des entreprises de services – dont les centres commerciaux Place Sainte-Foy, Place de la Cité et Place Laurier – ainsi que plusieurs immeubles à bureaux. L'hôtellerie y est également présente, au point qu'elle représente l'une des deux principales concentrations d'hébergement touristique de la ville. Soulignons aussi la présence d'une concentration d'immeubles à bureaux à l'angle du chemin Saint-Louis et de la rue Thornhill, probablement favorisée par la proximité du centre-ville.

Des commerces et des entreprises de services de nature locale ont également pignon sur rue en bordure des grands axes qui traversent le territoire. Leur distribution est relativement régulière le long du chemin Sainte-Foy, mais plus ponctuelle dans les abords de la route de l'Église, du chemin des Quatre-Bourgeois et du chemin Saint-Louis. On note en outre l'existence de petits pôles locaux sur le boulevard Neilson, la rue du Campanile, l'avenue Myrand et l'avenue Maguire. Bien que ses caractéristiques soient celles d'un pôle local, l'avenue Maguire est devenue un lieu de rencontre apprécié pour ses nombreux restaurants et boutiques qui attirent une large clientèle.

L'arrondissement compte trois secteurs industriels sur son territoire. Les parcs Colbert-Est et Jean-Talon-Sud

Parc industriel Colbert

Avenue Myrand

Avenue Maguire





Marina de Sillery



Propriétés religieuses dans Sainte-Foy-Sillery

regroupent des entrepôts, des centres de distribution et des entreprises manufacturières, mais le second se distingue par un nombre considérable de commerces de détail et d'entreprises de services. Ces deux parcs industriels s'ajoutent aux neuf autres de la ville qui, comme eux, sont distribués de part et d'autre des autoroutes Charest, Henri IV et du Vallon. Leur intégration au réseau autoroutier est propice aux déplacements des fournisseurs et de la main-d'œuvre. Néanmoins, le réseau routier isole les parcs les uns des autres et les multiples échangeurs complexifient leur accès. Le territoire de Sainte-Foy-Sillery comprend également une portion du port de Québec : la zone industrielle de l'Anse au Foulon où se déroulent des activités de manutention et d'entreposage de marchandises et de produits divers

Sainte-Foy-Sillery dispose de magnifiques points de vue sur le Saint-Laurent, notamment depuis le parc du Bois-de-Coulonge et le promontoire de l'église Saint-Michel. Le littoral, qui offre un panorama exceptionnel sur le fleuve et la rive sud, est susceptible de constituer un lieu de détente recherché. Les citoyens profitent déjà d'une piste cyclable et d'un contact direct avec le Saint-Laurent grâce aux différents accès publics aménagés le long de son parcours, notamment le parc de la plage Jacques-Cartier et le parc de la Jetée de Sillery. La mise en valeur de l'ensemble du corridor Champlain et du littoral semble d'autant plus justifiée qu'il constitue un accès important à la ville de Québec.

L'arrondissement comporte des espaces verts de grande qualité. Les boisés conservés sur les grandes propriétés de Sillery font de la falaise un milieu naturel d'intérêt qui façonne le paysage urbain. Le parc du Bois-de-Coulonge présente à la fois des aires boisées, des aménagements horticoles et plusieurs bâtiments anciens témoignant de son riche passé. Il constitue un parc public d'intérêt régional voué à des activités de détente. Le secteur de la Pointe-Sainte-Foy comporte deux boisés dont la richesse et la rareté, sur le plateau ouest, ont incité la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) à intervenir afin d'en protéger l'intégrité. Le boisé de Marly est un espace naturel de détente protégé sous deux désignations : habitat d'une espèce menacée et parc récréotouristique et de conservation. Vestige d'une forêt beaucoup plus vaste, le boisé des Compagnons-de-Cartier se prête à l'observation de la nature, à la marche, au ski de fond et à la raquette. Longeant la falaise et bordant le fleuve, le boisé Irving regroupe une grande quantité d'arbres bicentenaires. En raison de son âge et de son niveau de préservation en milieu urbain, il présente un grand intérêt. La CCNQ en a fait l'acquisition en vue d'en assurer la conservation. Les efforts de mise en valeur projetés s'inscrivent dans un projet global de revitalisation des berges du Saint-Laurent.

Lieu récréotouristique d'importance, le Parc aquarium de Québec rayonne au-delà des limites de la ville. Il constitue une référence pour tous les domaines liés aux sciences aquatiques et offre au public l'occasion de découvrir l'univers marin du Saint-Laurent.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Axe structurant Laurier-Duplessis et principaux accès au territoire

On doit prendre en compte le rôle que joue le boulevard Laurier comme accès important au territoire urbain et axe structurant. En effet, celui-ci relie à la fois les ponts, le pôle de Sainte-Foy, le centre-ville et la colline Parlementaire ainsi

que l'aéroport international Jean-Lesage par l'autoroute Duplessis. Pour cette raison, la Commission de la capitale nationale du Québec a reconnu à l'axe Duplessis-Laurier la vocation de parcours cérémoniel vers la colline Parlementaire. Le boulevard Champlain, qui longe le littoral du Saint-Laurent depuis les ponts jusqu'au centre-ville, constitue aussi un accès important à la capitale.

Plage Jacques-Cartier



Parc aquarium de Québec





Secteur Saint-Denis



Marché aux puces de Sainte-Foy



Route de l'Église

On devra exécuter des travaux pour doter ces axes structurants d'aménagements adéquats et d'un caractère approprié à leur fonction régionale. Mentionnons notamment le projet de revitalisation de l'ensemble du corridor du littoral, c'est-à-dire la promenade Samuel-de-Champlain. En raison de la proximité des quartiers résidentiels, du service de transport en commun et de l'affluence quotidienne de milliers de travailleurs et étudiants dans le secteur, il semble également essentiel d'aménager et d'adapter le boulevard Laurier en fonction des piétons.

Pôle d'affaires Sainte-Foy et activités commerciales et communautaires

Du fait qu'il génère un grand nombre d'emplois et constitue un centre de services d'envergure régionale, le pôle d'affaires Sainte-Foy revêt une importance primordiale au sein de l'arrondissement, tant du point de vue économique que de son rôle structurant. En prenant aussi en compte le campus de l'Université Laval et d'autres institutions d'enseignement supérieur, ce pôle constitue une destination majeure. Il en découle une vitalité économique dont le rayonnement s'étend à l'échelle municipale et même régionale. Il importe de renforcer et de promouvoir ce pôle, en complémentarité avec le centre-ville de Québec, en consolidant et poursuivant son développement ainsi que la mise en valeur du milieu construit.

On doit toutefois s'assurer que la structure commerciale de l'arrondissement demeure équilibrée. Ainsi, le maintien de petites concentrations de services de proximité ça et là sur le territoire, c'est-à-dire au sein des quartiers, est nécessaire à la qualité de vie des résidents. Il faut poursuivre les efforts déployés jusqu'à maintenant pour assurer la vitalité des artères et des pôles commerciaux locaux. Mentionnons à titre d'exemple la revitalisation de l'avenue Myrand dont la seconde phase devrait être réalisée à court terme. À moyen terme, le chemin Sainte-Foy et la route de l'Église devront éventuellement faire l'objet d'une revitalisation et d'une mise en valeur.

La route de l'Église et la portion ouest du secteur Saint-Denis formaient le centre municipal de l'ancienne ville de Sainte-Foy. Il importe de consolider et de valoriser toutes ces zones qui regroupent les principaux services publics et institutionnels de Sainte-Foy-Sillery : bureau d'arrondissement, bibliothèque, parc Roland-Beaudin, centre sportif multidisciplinaire, marché public de Sainte-Foy, etc.

Intégration du campus de l'Université Laval à la trame urbaine

Le campus de l'Université Laval constitue un pôle d'activité important qui génère une affluence massive dans l'arrondissement, sa population de jour étant de l'ordre de 30 000 personnes. Petite ville à l'intérieur de la ville, il doit être mieux intégré au tissu urbain. Les instances décisionnelles de l'Université ont mis sur pied la Commission d'aménagement et d'architecture de l'Université Laval afin de préciser les orientations qui guideront le développement et l'aménagement du campus. Dans le cadre de l'élaboration du PDAD, il convient de prendre en compte les orientations qui seront préconisées par cette commission. À cet effet, la Ville souhaite poursuivre les échanges qu'elle entretient avec l'Université Laval.

Consolidation du développement et diversification de l'offre en matière de logements

De façon générale, on doit s'assurer que l'offre de logements est suffisamment variée pour répondre aux besoins des diverses clientèles. Le parc de logements locatifs à prix modéré est relativement bien développé, mais n'est toutefois pas optimal. On constate par ailleurs que l'accès à la propriété est plus difficile pour les jeunes familles en raison du coût des résidences influencé par la valeur élevée des terrains. On devra accorder une attention particulière à ces aspects.

En outre, on devra s'assurer du maintien de la qualité des logements et travailler à l'amélioration générale du cadre bâti dans les noyaux de peuplement anciens et dans les quartiers

Bureau d'arrondissement

Secteur du Parc Roland-Beaudin





Université Laval, pavillon de la foresterie

développés entre 1945 et 1975. On constate notamment l'amorce d'une détérioration du tissu bâti dans certaines portions des secteurs Saint-Louis, Saint-Denis, la Suète, Neilson, Saint-Thomas-d'Aquin et Saint-Michel/Bergerville.

Soulignons que l'érection d'immeubles à logements en bordure d'autoroutes et la présence de certains secteurs commerciaux à proximité de secteurs résidentiels de faible densité génèrent des contraintes pour les résidents. Il serait souhaitable, dans certains cas, de prévoir des mesures d'atténuation des nuisances produites afin d'améliorer la qualité de vie dans les milieux concernés.

La Pointe-Sainte-Foy regroupe les principaux terrains vacants susceptibles d'être exploités à court terme, essentiellement dans la portion située au nord du boulevard Neilson et à l'ouest de l'emprise hydroélectrique et adjacente au boulevard Pie XII. Bien desservi par le transport en commun et situé à proximité des services et des emplois, ce secteur devrait être considéré comme l'une des zones prioritaires de développement de l'arrondissement.

L'envergure du pôle d'affaires et institutionnel de Sainte-Foy justifierait une densité résidentielle beaucoup plus grande qu'elle ne l'est présentement. Compte tenu de la valeur élevée des terrains et de leur sous-utilisation actuelle, une densification des quartiers adjacents apparaît souhaitable. C'est notamment le cas du secteur Saint-Denis, à l'égard duquel on devrait poursuivre les efforts entrepris en vue d'une requalification générale. Ce secteur compte aussi de vastes terrains vacants appartenant à l'Université Laval, aux Forces armées canadiennes, aux sœurs du Bon-Pasteur ou aux frères des Écoles chrétiennes. Longeant l'autoroute du Vallon et le campus, ces terrains sont propices à l'établissement d'une zone résidentielle de forte densité. La Ville devra poursuivre ses échanges avec les propriétaires pour élaborer une vision commune de l'avenir de ces terrains.

Problématique des déplacements

On doit porter une attention particulière à l'efficacité du réseau artériel dans l'axe nord-sud. Un projet envisagé il y a plusieurs années, soit le prolongement de la montée Mendel

jusqu'au boulevard du Versant-Nord, mériterait d'être réexaminé. La réalisation de ce projet permettrait en effet d'établir un nouveau lien et d'améliorer les déplacements entre, d'une part, le plateau de Sainte-Foy et, d'autre part, le secteur Chaudière de l'arrondissement Laurentien.

L'excellent service de transport en commun est un atout majeur pour l'arrondissement et contribue à réduire la gestion du réseau routier. Le passage des deux parcours métrobus, l'achalandage des autobus et la part modale élevée renforcent le caractère structurant de l'axe Laurier/René-Lévesque. Il est important de tenir compte de ce facteur dans une perspective de consolidation du territoire.

L'amélioration de la sécurité des déplacements piétons devrait faire l'objet d'une attention particulière. Les problèmes relatifs à la circulation piétonne sont particulièrement importants dans les secteurs des centres commerciaux, de l'Université et de la Pointe-Sainte-Foy. Les projets à examiner devraient viser autant à créer des réseaux piétonniers et à construire des trottoirs dans les quartiers résidentiels qu'à améliorer l'aménagement des grands axes routiers. Les réflexions amorcées en ce sens doivent se poursuivre.

Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti et des grandes propriétés

La présence de propriétés conventuelles et de grands domaines en bordure de la falaise et du chemin Saint-Louis est à l'origine de la reconnaissance de l'arrondissement historique de Sillery. En raison du vieillissement et de la décroissance des communautés religieuses, ces propriétés font aujourd'hui face à une pression grandissante en faveur de leur morcellement et de leur exploitation. Céder à cette pression pourrait porter atteinte à l'identité du chemin Saint-Louis et du secteur historique. La Ville devra donc être prudente et prendre une position claire à ce sujet.

Les propriétés religieuses, les cimetières et les domaines constituent de vastes espaces sur lesquels se trouvent souvent des boisés urbains exceptionnels mais fragiles. Une requalification de ces grands espaces pourrait être envisagée dans certains cas mais à certaines conditions. Ainsi, on devra



Boisé des Compagnons



Ministère du Revenu

définir des critères visant à préserver l'intégrité des composantes naturelles de qualité – boisés et reliefs – et des bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural. En outre, la réalisation de tout projet d'exploitation de ces propriétés devra respecter des règles d'insertion dans le tissu urbain qui auront été préalablement établies.

Bien qu'ils constituent des noyaux de peuplement anciens de Sillery, les secteurs de Bergerville et de la côte à Gignac ne sont pas inclus dans le secteur historique. Il serait donc souhaitable de mettre en place les mesures nécessaires à la protection de leurs caractéristiques d'époque. Moins bien préservé, le secteur du Vieux-Village n'en constitue pas moins le berceau du développement de Sainte-Foy. La présence du site historique de l'église Notre-Dame-de-Foy, à la croisée du chemin Sainte-Foy et de la route de l'Église, renforce son attrait. Compte tenu du potentiel qu'il recèle, le secteur du Vieux-Village devrait faire l'objet d'une mise en valeur.

Promotion, protection et mise en valeur des attraits naturels et récréotouristiques

Dans une perspective de protection du milieu et de développement récréotouristique, la mise en valeur du littoral fluvial et l'accès à celui-ci constituent des enjeux particulièrement importants. On devra porter une attention particulière

aux aménagements existants – dont la plage Jacques-Cartier, la piste cyclable et la Jetée de Sillery – tout en profitant des possibilités qu'ils offrent pour créer de nouveaux points d'intérêt. Pensons, entre autres, au quai Irving qui pourrait être réutilisé à des fins récréatives (par exemple une halte cycliste) une fois la décontamination du site terminée

Le couvert végétal de la falaise, les grands boisés et parcs urbains – dont les boisés de Marly, Irving et des Compagnons-de-Cartier ainsi que le parc du Bois-de-Coulonge – sont des composantes de grande qualité qui caractérisent le paysage urbain. Il importe de sensibiliser tous les acteurs concernés à l'importance de les protéger, de les mettre en valeur et d'assurer leur pérennité. Dans la mesure où leur accès public est souhaitable, il est opportun de promouvoir leur attrait et de développer leur potentiel récréatif.

En raison du potentiel récréotouristique considérable qu'il recèle, le secteur du Parc aquarium de Québec doit être valorisé et développé de manière à promouvoir son attrait et à accroître son rayonnement sur l'économie de l'arrondissement.



Quartier de bungalows



Autoroute Laurentienne

CHARLESBOURG

Histoire

Pour retracer les origines de Charlesbourg, il faut remonter jusqu'à la moitié du 17^e siècle. Le Trait-Carré, qui fut développé à partir de 1626 sur l'une des toutes premières seigneuries de la Nouvelle-France, se distingue par son plan radial émanant d'une place centrale de forme carrée. Cette configuration particulière, qui diffère du mode de découpage parcellaire jusqu'alors privilégié, fut utilisée dans le but de regrouper les colons autour d'un noyau communautaire. Aujourd'hui encore, la présence du Trait-Carré caractérise le territoire de Charlesbourg. En effet, sa vocation d'origine est toujours perceptible par le nombre d'établissements institutionnels qui s'y trouvent.

Carré de Tracy



Charlesbourg est demeuré essentiellement agricole jusqu'à la moitié du 20^e siècle. Comme dans la plupart des banlieues, la croissance démographique rapide des années 1950, découlant du désir de la population de s'établir hors des milieux déjà urbanisés, a entraîné un développement accéléré de Charlesbourg, le bungalow devenant dès lors la forme construite prédominante. En 1976, l'importance que prend cette

portion du territoire justifie un meilleur encadrement de sa croissance. Les anciennes municipalités de Charlesbourg, d'Orsainville, de Notre-Dame-des-Laurentides et de Charlesbourg-Est sont alors fusionnées pour former le territoire d'une ville qui constitue aujourd'hui l'arrondissement de Charlesbourg de la ville de Québec.

Caractéristiques générales de la population

L'arrondissement de Charlesbourg compte 70 310 résidents, soit 13,8 % de la population totale de la ville. Soulignons que Charlesbourg est le troisième arrondissement le plus peuplé de Québec; il vient après Laurentien et Beauport. Bien qu'elle soit demeurée relativement stable au cours des dix dernières années (70 790 habitants en 1991 et 70 945 en 1996), sa population a quand même décliné de 0,9 % au cours des cinq dernières années.

La répartition de l'effectif par groupe d'âge est comparable à celle de l'ensemble de la ville. Néanmoins, les personnes âgées de 25 à 44 sont présentes dans une proportion légèrement inférieure à celle qui prévaut à l'échelle municipale (27,4 % contre 29,4 %), tandis que les personnes de 45-64 ans forment une part de la population supérieure à celle de l'ensemble de la ville (+3,7 %). Soulignons que c'est à Charlesbourg que l'on compte la plus grande proportion de personnes de 45 à 64 ans, soit 30,7 %. À l'opposé, les enfants âgés de 0 à 14 ans forment le plus petit groupe d'âge : 14,3 % de la population. C'est également dans cet arrondissement que les groupes d'âge les plus jeunes ont enregistré les variations négatives les plus importantes entre 1996 et 2001. En effet, la cohorte des 0-14 ans a subi une diminution de 9,9 %, tandis que le poids de celle des 15 à 24 ans a décliné de 11,8 %. Au cours de la même période, l'accroissement du groupe des 65 ans et plus a été particulièrement important à Charlesbourg : une variation positive de 30,3 % contre 13,89 % à l'échelle de la ville.



Terminus Henri-Bourassa

Boulevard Henri-Bourassa

L'arrondissement compte quelque 30 520 ménages, soit 13,4 % des ménages de l'ensemble de la ville. Au cours des dernières années, il a enregistré à ce chapitre une hausse semblable à celle de l'ensemble de la ville, soit 8,1 % entre 1991 et 1996 et 6,0 % entre 1996 et 2001.

Situation géographique et accessibilité

Les limites de l'arrondissement correspondent en tout point à celles de l'ancienne ville de Charlesbourg. D'une superficie de 66,9 km², l'arrondissement représente 12,0 % du territoire de la ville. Il côtoie à l'ouest Les Rivières et La Haute-Saint-Charles, au sud Limoilou, à l'est Beauport, qui longe également en partie sa limite sud, et, au nord, les municipalités de Stoneham-et-Tewkesbury et de Lac-Beauport.

Charlesbourg est bien desservi par le réseau autoroutier supérieur. En effet, il est borné au sud par l'autoroute Félix-Leclerc et à l'ouest par l'autoroute Laurentienne, laquelle offre un accès direct au centre-ville de Québec. Les artères principales qui le traversent et communiquent avec les arrondissements voisins sont la 80^e Rue, le boulevard Henri-Bourassa, la 1^{re} Avenue, le boulevard du Jardin et l'avenue Notre-Dame. Aux heures de pointe, la circulation est fluide dans l'axe est-ouest, les véhicules pouvant accéder à l'autoroute Laurentienne en empruntant soit la 80^e Rue soit le boulevard Jean-Talon. On note toutefois une certaine congestion dans l'axe nord-sud, tant sur le réseau artériel de l'arrondissement que sur l'autoroute Laurentienne. L'élargissement de l'avenue Bourg-Royal a déjà amélioré la circulation nord-sud, mais le prolongement du boulevard du Loiret en direction sud fait toujours l'objet de discussions.

Le territoire est traversé par de nombreux parcours d'autobus, dont un circuit métrobus, et il compte deux importants terminus, l'un à l'angle de la 80^e Rue et l'autre à proximité du Jardin zoologique. Les liens avec le centre-ville de Québec sont donc excellents, mais moins bons avec les autres arrondissements adjacents, à l'est comme à l'ouest.

Mentionnons enfin la présence du corridor des Cheminots, piste cyclable d'envergure régionale qui traverse la partie sud de l'arrondissement. L'ajout de corridors complémentaires à celui-ci serait un moyen intéressant de renforcer les liens entre Charlesbourg et les arrondissements voisins et, ensuite,

de mettre en réseau leurs espaces verts et naturels respectifs. À cet égard, on pourrait notamment mettre à profit les emprises hydroélectriques qui traversent le territoire de la ville de Québec.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Charlesbourg constitue un territoire essentiellement résidentiel où l'habitation de faible densité occupe une place importante, soit plus de 60 % du territoire urbanisé. Son développement a débuté sur le pourtour du cœur historique du territoire et s'est poursuivi en perpétuant le modèle villa-geois, les quartiers s'organisant autour d'un espace communautaire comprenant au moins une école, un parc et une église. Le territoire se caractérise aujourd'hui par une faible diversité des fonctions, une certaine uniformité du parc résidentiel et un mode de vie dépendant de l'automobile. Ses portions ouest et centre sont presque entièrement développées et se composent essentiellement d'habitations unifamiliales. Néanmoins, quelques terrains pourraient encore aisément être exploités au nord du Jardin zoologique en procédant au bouclage des rues existantes. La portion sud, qui correspond au secteur Saint-Rodrigue, présente pour sa part une occupation résidentielle de forte densité. À une époque récente, les quartiers plus anciens comptaient de moins en moins de jeunes familles avec enfants, mais un renouvellement graduel de la population s'est amorcé.

Comme dans d'autres parties périphériques de la ville, une bonne part des habitations de Charlesbourg a été érigée entre 1950 et 1970. Cependant, Charlesbourg a déjà procédé aux ajustements nécessaires à une transformation souple des résidences unifamiliales, le tout dans le respect de leur environnement, alors que certains arrondissements doivent actuellement amorcer une requalification de leurs secteurs résidentiels. L'habitation bifamiliale est en effet autorisée depuis déjà quelques années sur l'ensemble du territoire, ce qui favorise la réalisation de projets d'habitations intergénérationnelles.

La grande partie du territoire développable à des fins résidentielles est situé dans la portion est et nord-est de l'arrondissement, c'est-à-dire le secteur Bourg-Royal. Quelques hectares sont compris dans la zone agricole permanente qui



Trait-Carré



Jardin zoologique de Québec



Secteur de la Montagne des Roches

témoigne d'un passé agricole récent, mais la plupart des projets résidentiels en voie de réalisation, notamment celui de la montagne des Roches, sont concentrés dans ce secteur. Les nouvelles zones résidentielles se distinguent des secteurs plus anciens par la densité et la variété de la typologie des habitations qu'on y trouve. Entre autres, les terrains bordant le boulevard du Loiret conviennent particulièrement à un développement résidentiel de moyenne densité.

Au nord de la rivière des Roches et du Jardin zoologique de Québec, le relief montagneux constitue une contrainte naturelle à l'expansion urbaine. Même si l'on y constate la présence de quelques développements résidentiels et un parc industriel concentrés aux abords de l'avenue Notre-Dame, de la rue Georges-Muir et des boulevards Talbot et du Lac, ce sont les vastes étendues naturelles qui caractérisent le mieux cette partie de l'arrondissement. À elles seules, les forêts, les friches, les zones humides et les terres agricoles couvrent 68 % de tout le territoire de Charlesbourg, lequel est également sillonné de nombreux cours d'eau dont les rivières Duberger, Jaune, des Sept-Ponts, des Roches et des Commissaires. Formant la plus grande part des espaces naturels, les zones forestières sont reconnues pour leur grande qualité écologique. Ces espaces contribuent à la qualité de vie des citoyens, qui peuvent s'adonner à des activités de plein air en milieu naturel, à proximité de leur lieu de résidence. Le secteur de la montagne des Ormes compte déjà des installations récréatives, notamment un centre de ski alpin (Le Relais) dont la plus grande partie est située sur le territoire de Lac-Beauport. Un réseau de pistes de ski de fond se trouve au sud de ce massif rocheux, et il existe un terrain de camping au nord de la rivière des Sept-Ponts. Tout en cherchant à valoriser le potentiel récréatif du secteur, il importe d'assurer la préservation et la mise en valeur de ces milieux naturels qui demeurent sensibles.

En outre, les terres agricoles situées au sud de la rue des Érables recèlent un potentiel d'exploitation à des fins d'activités agrotouristiques de faible incidence sur l'environnement. C'est là qu'on trouve le seul vignoble de la ville de Québec, une cidrerie ainsi que quelques petites fermes dont le caractère champêtre pourrait être mis à profit pour établir un tracé de visites touristiques, en lien avec celui du secteur historique.

Le Jardin zoologique de Québec constitue un équipement récréotouristique de grande importance dont le rayonnement excède largement les limites de la ville. Ce jardin d'animaux et de végétaux, dont la vocation est à la fois récréative, éducative et touristique, attire en effet des visiteurs de toute la province.

Classé secteur historique depuis 1963 en vertu de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, le Trait-Carré constitue la principale richesse patrimoniale de l'arrondissement et offre un potentiel récréotouristique des plus intéressants. L'intérêt qu'il présente tient à la fois de son lotissement radial, unique en Amérique du Nord, et de sa forte concentration de bâtiments anciens. Il est le centre d'activités culturelles axées sur la richesse patrimoniale des lieux, notamment une visite historique. Bien que moins bien préservés et de moindre envergure, des bâtiments d'intérêt patrimonial existent dans des endroits en périphérie du secteur historique ainsi que dans le secteur du Carré de Tracy et de la rue des Érables.

Suivant les orientations du schéma d'aménagement de 1985, un centre structurant avait été déterminé dans la portion sud de l'arrondissement que l'on appelle aujourd'hui le secteur de l'Atrium. Ce choix a favorisé l'implantation de bureaux gouvernementaux. Toutefois, ce secteur n'a pas acquis l'envergure qu'on lui prédestinait et sa capacité structurante est aujourd'hui remise en question.

L'activité commerciale de Charlesbourg est essentiellement locale. On note une présence plus considérable qu'ailleurs d'activités commerciales et administratives en bordure des principales voies de communication, dont la 80^e Rue Est, la 1^{re} Avenue, les boulevards Henri-Bourassa et du Jardin, l'avenue Notre-Dame et la rue de l'Église. Le principal pôle de services de l'arrondissement s'étend au nord et au sud du Trait-Carré, le long du boulevard Henri-Bourassa et de la 1^{re} Avenue. Cette zone regroupe plus de la moitié des entreprises commerciales de Charlesbourg ainsi que des établissements publics tels que le bureau d'arrondissement, un cégep, une polyvalente et un terminus du Réseau de transport de la capitale.

Au cours des dernières années, les secteurs commerciaux de grande surface de Beauport et Lebourgneuf ont attiré quelques établissements jusqu'alors situés à Charlesbourg.



Boulevard du Loiret

Par conséquent, certains axes commerciaux présentent aujourd'hui des signes de dévitalisation. C'est particulièrement le cas de la portion de la 1^{re} Avenue comprise entre la 41^e Rue et la 59^e Rue Est. Les activités commerciales du boulevard du Jardin présentent également de légers signes de ralentissement.

Charlesbourg compte un parc industriel situé au nord du Jardin zoologique et à l'ouest de l'autoroute Laurentienne. Mis sur pied il y a près de 15 ans, il jouit aujourd'hui d'une bonne vitalité et regroupe près de 50 entreprises œuvrant dans différents domaines, notamment l'électrotechnique, la didactique, la formation en transport routier et la fabrication de la chaussure.

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Dans le cadre de l'exercice de planification lié à l'élaboration du PDAD, les principaux enjeux que présente l'arrondissement sont la consolidation du développement résidentiel, le renforcement de la structure urbaine ainsi que la mise en valeur et la protection des attraits qui caractérisent Charlesbourg, entre autres, son patrimoine, ses espaces naturels et la quiétude de ses quartiers.

Consolidation du développement résidentiel

Dès 1994, l'administration municipale alors en place exprimait sa volonté de limiter le développement résidentiel et de travailler surtout à consolider ce qui existait déjà et à augmenter la densification des quartiers existants. Les perspectives démographiques actuelles justifient le maintien de cette orientation.

Il importe de contrer, autant que possible, le dépeuplement des portions centre et sud de l'arrondissement où il existe déjà des équipements publics suffisants, une excellente desserte par le transport en commun et des services à proximité des habitations. Pour ce faire, il serait souhaitable de rendre le parc de logements plus attractif en améliorant la qualité du milieu et en mettant à niveau les équipements publics existants. On devra aussi tenir compte du vieillissement de la population et de l'évolution des besoins qui accompagnent ce phénomène. Par conséquent, il semble justifié de maintenir les mesures mises en place pour faciliter la transformation des habitations construites entre 1950 et

1970, puisque cette transformation permet aux propriétaires vieillissants de demeurer dans leur quartier tout en favorisant un renouvellement graduel des familles.

Dans une perspective de consolidation du développement résidentiel et de rentabilisation des investissements publics, l'expansion résidentielle devrait s'effectuer à proximité des services existants, ce qui favoriserait un plus grand bien-être des futurs résidents. Pour répondre aux besoins des diverses clientèles, il faut diversifier l'offre de logements. Dans cette optique, il semble indiqué de poursuivre le développement amorcé dans le secteur Bourg-Royal et en bordure du boulevard du Loiret. Soulignons enfin que le prolongement de ce boulevard jusqu'à la rue Georges-Muir, envisagé depuis quelques années, serait l'occasion de compléter l'urbanisation du principal secteur de développement résidentiel de Charlesbourg. Toutefois, il faut examiner le bien-fondé de la réalisation de ce projet

Amélioration de la desserte par le transport collectif

Le territoire de l'arrondissement est déjà bien desservi par le transport en commun dans l'axe nord-sud. Il l'est moins dans l'axe est-ouest, surtout du fait de l'existence d'un nombre insuffisant de liens avec les arrondissements voisins de Beauport et des Rivières. Il serait possible de remédier à cette lacune en établissant un parcours métrobus dans cet axe. Il semble donc opportun de réfléchir à cette possibilité.



Zone agricole de Charlesbourg



Moulin des Jésuites

Renforcement de la vitalité commerciale et industrielle

La vocation du secteur de l'Atrium devra éventuellement être reconsidérée. La présence de bureaux gouvernementaux n'ayant pas attiré un nombre important de bureaux privés complémentaires aux activités de l'État, on constate que ce pôle n'est en réalité que le prolongement du pôle d'affaires Lebourgneuf.

Les résidants de Charlesbourg ont facilement accès aux commerces, services et emplois disponibles dans le centre-ville de Québec, ainsi qu'aux pôles commerciaux d'envergure adjacents. D'une part, ce facteur constitue un atout indéniable, mais, d'autre part, il rend difficile le maintien de la vitalité des pôles locaux et des artères commerciales traditionnelles de l'arrondissement. Par conséquent, certains commerces périssent en raison de la compétition exercée par les grandes surfaces, les nouvelles habitudes de consommation et les stratégies des entreprises en matière de localisation. Pour le bien-être de la population, il faut maintenir la présence de services à proximité des lieux de résidence. Ainsi, les boulevards du Jardin et Henri-Bourassa, la 1^{re} Avenue et la 80^e Rue devraient faire l'objet d'une attention particulière en vue de renforcer leur dynamisme ou d'entreprendre leur requalification. Pour retenir les places d'affaires, il serait pertinent de privilégier une structure commerciale adaptée au caractère résidentiel de l'arrondissement et non concurrente avec les grandes surfaces. Il apparaît d'ailleurs souhaitable de favoriser la concentration des activités commerciales dans les pôles existants plutôt que leur étalement sur l'ensemble du territoire.

Enfin, il importe de soutenir le dynamisme du parc industriel qui fournit déjà plus de 1 200 emplois et recèle encore un certain potentiel de développement.

Protection du milieu naturel et mise en valeur des attraits du territoire

Il faut protéger les composantes et les attraits naturels du secteur nord de l'arrondissement, compte tenu de leur importance pour la qualité de vie des citoyens. Par ailleurs, cela ne va pas à l'encontre de leur mise en valeur par la

réalisation d'aménagements récréatifs de faible incidence sur l'environnement - tels que des sentiers de randonnée - et la promotion des activités de plein air en milieu naturel.

On devrait également valoriser les terres agricoles situées dans la partie sud-est, tout en privilégiant le déroulement d'activités agricoles en harmonie avec le milieu urbain. Il serait intéressant d'envisager la possibilité de développer leur potentiel agrotouristique.

Trait-Carré





Église Saint-Charles-Borromée

Développement de l'industrie récréotouristique du secteur du Jardin zoologique

Il serait opportun de soutenir les activités du Jardin zoologique dont le potentiel récréotouristique est considérable. Soulignons qu'il existe des terrains vacants situés directement au sud de ce jardin. Étant en zone humide, ces terrains sont difficilement exploitables à n'importe quelle fin. Cependant, ils se prêteraient bien à des activités récréatives connexes à celles du Jardin, renforçant ainsi ce pôle récréotouristique et augmentant son pouvoir d'attraction. Il y aurait également lieu d'évaluer la possibilité de mettre en place, à proximité du Jardin, des services destinés à une clientèle touristique.

Promotion de l'intérêt patrimonial et culturel du Trait-Carré

Il est important de protéger et de mettre en valeur les caractéristiques architecturales et cadastrales du Trait-Carré. Parmi les multiples moyens de le faire, mentionnons la mise en évidence de ce secteur historique, l'enfouissement des fils électriques, la réfection des infrastructures et la réalisation d'un projet d'agrandissement intégré de la bibliothèque. En outre, il serait souhaitable de poursuivre les efforts en vue de promouvoir à l'échelle régionale l'attrait culturel et patrimonial de ce secteur historique.



BEAUPORT

Histoire

L'histoire de Beauport remonte à plus de 350 ans. En effet, c'est en 1634 que Robert Giffard obtient en concession l'un des premiers fiefs de la Nouvelle-France : la seigneurie de Beauport. Les premiers colons s'établissent petit à petit en bordure du chemin du Roy et forment le « Bourg du Fargy », petite colonie de quelque 400 âmes située à proximité du manoir seigneurial de Giffard. En 1722, la communauté accède au statut de village et prend le nom de Beauport. À la fin du 18^e siècle, ce village de 1 000 habitants possède une certaine autonomie économique essentiellement basée sur l'élevage et la culture de céréales. Le développement industriel prend son essor au cours du 19^e siècle grâce à des activités de type préindustriel : distilleries, brasseries, fours à chaux; moulins, fabriques, manufactures et usines de sciage. L'extraction de pierres débute. Elle sera plus tard un important moteur économique. La vitalité qui découle de ces activités est favorable à une croissance de la population et à la mise en place de services. Beauport est desservi par le tramway au tout début du 20^e siècle, les résidants pouvant dès lors accéder aux services et aux emplois de Québec. L'agriculture perdant peu à peu de l'importance, la structuration du territoire se dessine peu à peu, alors que différentes portions de la municipalité de Beauport sont démembrées pour former de nouveaux villages. La plupart deviendront par la suite des municipalités, tandis que Beauport accèdera au statut de ville en 1924. À l'instar d'autres banlieues en développement, le territoire enregistre une croissance démographique et une urbanisation sans précédent après la Deuxième Guerre mondiale. Le développement résidentiel se poursuit d'abord dans la portion sud du territoire, de part et d'autre de l'avenue Royale, mais, à partir de 1970, il se prolonge vers le nord. En 1976, Giffard, Beauport, Courville, Montmorency

et Villeneuve ainsi que les villages de Saint-Michel-Archange et Sainte-Thérèse-de-Lisieux sont fusionnés pour former une ville qui constitue aujourd'hui l'arrondissement de Beauport.

Caractéristiques générales de la population

Grâce à ses 72 810 citoyens, Beauport est le deuxième arrondissement le plus peuplé de la ville. Il a néanmoins subi une baisse de 0,2 % de sa population depuis 1996. La concentration de la population demeure légèrement supérieure au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, où se situent les quartiers les plus anciens. Une certaine décroissance liée au vieillissement s'y fait toutefois sentir, alors que le poids du secteur nord s'accroît graduellement, les jeunes ménages étant attirés par les nouveaux développements qui s'y effectuent. En raison de la proximité du Centre hospitalier Robert-Giffard et du processus de désinstitutionnalisation entrepris au cours des dernières décennies, le secteur sud se démarque par une certaine concentration de personnes souffrant de problèmes de santé mentale. Néanmoins, ce phénomène se fait davantage sentir dans l'arrondissement voisin, Limoilou.

L'âge moyen de la population de Beauport (35,3 ans) est inférieur à la moyenne de celui de la population de la ville et, à cet égard, il se situe en 4^e position par rapport aux autres arrondissements. Les enfants âgés de 0 à 14 ans forment 17,6 % de la population de l'arrondissement. Même si cette proportion est supérieure à celle qui prévaut à l'échelle de la ville (15,0 %), ce groupe d'âge a quand même subi une variation négative de 7,9 % depuis 1996. Beauport est l'arrondissement comptant la plus petite part de personnes de 15 à 24 ans, ce groupe d'âge ne formant que

Carrière de Beauport



Avenue Royale





Autoroute Félix-Leclerc



Autoroute Dufferin-Montmorency

12,3 % de la population. Enfin, la cohorte des 45 à 64 ans représente 27,3 % de la population, proportion similaire à celle de la ville, tandis que la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus (13,2 %) demeure légèrement inférieure au taux municipal.

On dénombre 28 500 ménages dans Beauport, ce qui le place dans la moyenne par rapport à l'ensemble des arrondissements. Les ménages composés d'une ou de deux personnes sont les plus nombreux. Néanmoins, Beauport se situe au 3^e rang des arrondissements et vient après Laurentien pour ce qui est du nombre de ménages de 3, 4 ou 5 personnes.

Situation géographique et accessibilité

D'une superficie de 75,6 km² l'arrondissement de Beauport occupe 13,6 % de la superficie totale de Québec et ses limites correspondent exactement à celles de l'ancienne ville de Beauport. Son territoire s'étend du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la chaîne des Laurentides. Situé à la limite est du territoire municipal, il constitue, en provenance de l'est, le premier contact avec la ville de Québec. Il côtoie, du sud vers le nord, les municipalités de Boischatel, l'Ange-Gardien et Sainte-Brigitte-de-Laval. Il est borné au nord par la municipalité de Lac-Beauport, au sud, par le Saint-Laurent et sa frange ouest est contiguë aux arrondissements de Limoilou et de Charlesbourg.

Beauport est desservi par deux autoroutes orientées selon l'axe est-ouest : l'autoroute Félix-Leclerc qui divise le territoire en deux parties et l'autoroute Dufferin-Montmorency qui longe le fleuve. Cette dernière procure un accès direct et rapide au centre-ville, mais s'avère peu achalandée, si on tient compte de sa capacité, et limite l'accès au littoral. Le boulevard Sainte-Anne, l'avenue Royale et le boulevard Rochette constituent les principales artères dans l'axe est-ouest, tandis que les avenues D'Estimauville, Bourg-Royal et Saint-Jean-Baptiste, la rue Seigneuriale et le boulevard Raymond en sont les principales en direction nord-sud. On note une certaine congestion des voies dans l'axe nord-sud,

particulièrement au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. Cette situation découle à la fois de l'accroissement graduel de la population dans la portion nord du territoire et du nombre limité d'artères nord-sud reliant l'autoroute Félix-Leclerc à l'autoroute Dufferin-Montmorency. Précisons que le camionnage généré par le parc industriel et les sites d'extraction adjacents se fait par les boulevards Raymond et Armand-Paris.

Bien desservi par le transport en commun, le territoire bénéficie notamment d'un parcours métrobus qui emprunte l'avenue Royale jusqu'à la jonction de l'autoroute Félix-Leclerc. On trouve un terminus au Carrefour D'Estimauville. Le territoire compte également quatre par-cobus où les automobilistes qui le souhaitent peuvent laisser leur voiture pour ensuite emprunter l'un des circuits d'autobus.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Beauport comporte des caractéristiques et composantes naturelles dont la présence est source de qualité de vie pour les résidents. La portion sud du territoire présente un relief plat mais marqué, à l'approche du fleuve, par des paliers et des falaises offrant des percées visuelles intéressantes sur le Saint-Laurent, l'île d'Orléans et la Haute-Ville. Deux principaux cours d'eau sillonnent le territoire dans l'axe nord-sud, soit la rivière Beauport et la rivière Montmorency à sa limite est. Ces cours d'eau et leurs abords constituent des milieux sensibles qu'il faut protéger. Ils recèlent toutefois un potentiel récréatif intéressant. D'ailleurs, il existe déjà un terrain de camping en bordure de la rivière Montmorency.

Bien qu'encore peu accessible en raison de la coupure produite par l'autoroute Dufferin-Montmorency, le littoral du Saint-Laurent présente un grand intérêt. Pour l'instant, la baie de Beauport constitue le principal point d'accès public au fleuve. Une plage est en effet accessible par le boulevard Henri-Bourassa, et les amateurs de plein air y trouvent un endroit rêvé pour pratiquer la voile et le nautisme. Encore

Rivière Montmorency



Camping municipal de Beauport



Baie de Beauport





Chute Montmorency



Avenue Saint-David

peu exploitée et aménagée de façon rudimentaire, cette plage située à quelques minutes du centre-ville recèle un potentiel considérable pour l'aménagement d'un parc récréatif à vocation régionale.

Le parc de la chute Montmorency, dont une partie est située sur le territoire de la municipalité de Boischatel, a été déclaré site historique en 1994. Il constitue un lieu récréo-touristique d'envergure, reconnu pour le caractère exceptionnel de sa chute et l'attrait du site en général.

Près de la moitié du territoire est occupé par un couvert forestier qui s'étend depuis la ligne hydroélectrique Laurentides-Bersimis jusqu'à la limite nord de l'arrondissement. Soulignons la présence, à l'ouest du territoire, de vastes terres comprises dans la zone agricole permanente déclarée par le gouvernement provincial.

Créé en 1964 et agrandi en 1985, le secteur historique de Beauport s'étend de part et d'autre de l'avenue Royale, sur un tronçon de près de 6 km. Il fait partie intégrante de la route de la Nouvelle-France et comprend de nombreuses maisons ancestrales reconnues pour leur intérêt patrimonial. L'implantation en dents de scie des bâtiments, l'orientation des terres et la variété des activités qui se déroulent témoignent d'un style de vie et d'un mode d'organisation spatiale typiques des débuts de la colonisation. On constate aussi la présence de petits noyaux de peuplement anciens ailleurs sur le territoire, notamment en bordure de l'avenue Saint-Joseph, ancien rang dont les caractéristiques rurales ont en partie été préservées.

Le parc de logements de Beauport se caractérise par une forte proportion d'habitations unifamiliales : elles constituent plus de la moitié des logements de l'arrondissement. Plusieurs d'entre elles ont été érigées entre 1950 et 1970, comme c'est le cas dans d'autres secteurs de banlieue adjacents au centre-ville. Le secteur Montmorency, qui constitue l'un des plus vieux quartiers de l'arrondissement, est la principale zone résidentielle à forte densité d'occupation. Des concentrations de logements multifamiliaux, dont quelques coopératives d'habitations, sont également présentes dans

les portions sud-ouest et centre-sud du territoire, soit à proximité du Centre hospitalier Robert-Giffard, de part et d'autre du boulevard Sainte-Anne, ainsi qu'au nord de l'avenue Royale. Dans les noyaux de développement plus anciens, un certain nombre de bâtiments présentent des signes d'obsolescence. On note également une décroissance de la population dans la portion sud du territoire, tendance liée à l'attraction des jeunes ménages pour les nouveaux développements réalisés au nord de l'autoroute Félix-Leclerc. Ces phénomènes émergent également dans la banlieue de première couronne.

L'arrondissement compte des terrains de grande superficie réservés à la construction d'habitations, sans compter les sites susceptibles de faire l'objet d'une requalification. Le développement résidentiel s'effectue essentiellement dans la portion nord du territoire, où les habitations construites peuvent convenir à diverses catégories d'acheteurs. Trois secteurs sont particulièrement dynamiques à ce chapitre : celui de l'avenue Saint-David est voué à une fonction résidentielle de moyenne à forte densité, tandis que le domaine du Mousseigne et le secteur du Piedmont font l'objet d'un développement de faible densité, le dernier étant situé à la limite nord du territoire urbanisable. D'autres sites plus centraux sont toutefois susceptibles d'accéder à une vocation résidentielle. Pensons notamment au terrain de l'ancienne cimenterie Saint-Laurent, aujourd'hui abandonné, ainsi qu'au secteur D'Estimauville.

En 1985, on a planifié l'établissement d'un centre structurant dans le secteur de l'avenue Saint-David dans le but de favoriser l'émergence d'un pôle d'envergure régionale, mais ce pôle ne s'est pas développé selon les prévisions. En effet, malgré les efforts déployés pour attirer la fonction administrative et l'érection d'immeubles à bureaux, ce sont plutôt les commerces de grande surface qui sont venus s'établir, et ce, principalement en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc.

Le boulevard Sainte-Anne et l'avenue Royale constituent les principales artères commerciales traditionnelles. Leur vitalité s'est toutefois atténuée au cours des dernières années, phénomène résultant du déplacement graduel des

Boulevard Sainte-Anne





Centre hospitalier Robert-Giffard

commerces aux abords de l'autoroute Félix-Leclerc. On trouve d'autres concentrations commerciales ici et là, notamment en bordure du boulevard Rochette et de la rue Seigneuriale.

De nombreuses carrières et sablières ponctuent le territoire de Beauport, mais sont plus particulièrement concentrées dans la portion nord-est. Elles couvrent près du cinquième du territoire urbanisé, mais procurent peu d'emplois directs ou indirects. Plusieurs sites d'extraction ou liés à ce secteur d'activité sont abandonnés ou en voie de l'être et devront bientôt faire l'objet d'une requalification.

Situé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, le parc industriel de Beauport accueille pour sa part des entreprises manufacturières, de commerce de gros et de construction. Depuis les années 1980, on favorise la relocalisation graduelle des

entreprises manufacturières vers ce parc. Cependant, quelques-unes sont encore disséminées le long du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue Royale. Une partie du port de Québec est située sur le territoire de Beauport, dans le secteur des battures. Les principales activités qui s'y déroulent sont la manutention, l'entreposage et la distribution en vrac de matières solides ou liquides, notamment des produits chimiques ou pétroliers. L'administration portuaire évalue le bien-fondé de procéder à l'expansion du port.

Un établissement public majeur, le Centre hospitalier Robert-Giffard spécialisé en santé mentale est implanté dans la portion sud-ouest de l'arrondissement. On trouve dans le même secteur quelques propriétés religieuses de grande superficie dont certaines font l'objet de pressions en faveur de leur morcellement.

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

Vitalité commerciale et revitalisation de l'axe Maizerets-Montmorency

Pour que la population ait facilement accès aux biens et services dont elle a besoin, on doit favoriser une structure commerciale équilibrée. Ainsi, il apparaît souhaitable d'encadrer l'expansion des secteurs qui regroupent les grandes surfaces, déjà bien présents au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, puisque leurs activités ont un grand impact sur les secteurs commerciaux traditionnels.

Dans un même ordre d'idées, il apparaît souhaitable de maintenir la dynamique commerciale des axes et des pôles commerciaux existants. On devrait, d'une part, favoriser l'implantation d'activités commerciales sur le tronçon de l'avenue Royale correspondant au noyau traditionnel de Beauport. Il importe, d'autre part, de maintenir les noyaux de services existant dans la portion nord du territoire, dont ceux

situés en bordure du boulevard Rochette et de l'avenue Seigneuriale.

Depuis plusieurs années, le secteur de l'avenue D'Estimaerville est confronté à une perte de vitalité et son organisation spatiale s'avère déficiente. Il recèle néanmoins un fort potentiel en raison de son accessibilité et de la concentration résidentielle adjacente. Ancien axe de pénétration dans Québec, le boulevard Sainte-Anne est devenu moins fréquenté à la suite de la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency et son activité commerciale est en perte de dynamisme. Face à un tel constat, la Ville a amorcé une étude devant mener à une requalification générale de l'axe Maizerets-Montmorency qui englobe notamment l'avenue D'Estimaerville et le boulevard Sainte-Anne. Il est important de poursuivre les efforts déjà déployés, qui sont susceptibles de conduire à la revitalisation de ces artères ou à un éventuel changement de vocation. On évalue d'ailleurs

Carrière de Beauport





Ancienne cimenterie



Plage de Beauport

le bien-fondé de développer le secteur de l'hôtellerie sur le boulevard Sainte-Anne, étant donné la proximité de celui-ci avec le centre-ville et des sites récréotouristiques.

Requalification des carrières et sablières ainsi que des sites industriels liés à des activités d'extraction

N'étant plus exploitée, l'ancienne cimenterie Saint-Laurent fait l'objet d'une étude de requalification. Les études réalisées à ce jour dans le cadre du projet de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency démontrent que cet ancien site industriel se prêterait à un développement mixte. Il présente un fort potentiel de densification et comporte de nombreux avantages, notamment la configuration du terrain qui procure une vue panoramique sur le fleuve, la proximité des services ainsi que l'accès au transport en commun et à l'autoroute Dufferin-Montmorency. La carrière adjacente, qui était utilisée aux fins de l'ancienne cimenterie, devra aussi changer de vocation en tenant compte de la proximité du parc industriel et des carrières en exploitation.

D'autres sites d'extraction sont susceptibles d'être abandonnés, notamment les sablières situées au nord de l'avenue Saint-Pierre. Par conséquent, il semble souhaitable d'élaborer une stratégie globale d'intervention pouvant s'appliquer à l'ensemble des carrières et sablières qui seront abandonnées dans l'avenir. Elle favoriserait l'amorce sans tarder du processus de récupération ou de recyclage de leurs emplacements.

Protection et mise en valeur des attraits naturels du territoire

Il faut mettre en valeur les attraits naturels qui caractérisent et façonnent le paysage de Beauport, c'est-à-dire le parc de la rivière Beauport, le parc de la chute Montmorency, la baie de Beauport et l'ensemble du littoral fluvial. Il serait en outre souhaitable de favoriser l'essor récréotouristique de ces lieux, sans toutefois en compromettre l'intégrité. On devrait notamment porter une attention particulière à la protection des abords des

cours d'eau qui comportent des escarpements et, dans certains secteurs, des zones inondables.

Le développement de la baie de Beauport à des fins récréatives s'inscrit dans le projet global de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency. L'aménagement d'un parc à vocation régionale à l'emplacement de la plage constitue le principal projet susceptible d'être réalisé. Pour y parvenir, il faut sensibiliser les divers intervenants impliqués à l'importance de mettre en valeur le littoral, de faciliter l'accès au fleuve par le réaménagement d'une portion de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de mettre à profit le potentiel récréotouristique des battures dans le respect de la fragilité du milieu. Soulignons enfin qu'une grande expansion des installations industrielles risquerait de compromettre la vocation récréative de la baie de Beauport. On devra s'assurer que ces activités de natures différentes cohabitent en harmonie.

La Ville entend appuyer les efforts poursuivis par la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ) pour mettre en valeur et accroître l'attrait récréotouristique du parc de la chute Montmorency. Afin d'exploiter, à sa juste valeur, le potentiel de ce site qui attire près d'un million de visiteurs par an, la SEPAQ est à réviser le concept d'aménagement du pied de la chute et envisage la possibilité de mettre en place un spectacle multimédia et d'acquérir des terrains adjacents pour y offrir des activités connexes et des services destinés aux visiteurs.

Il est important de promouvoir l'attrait des secteurs forestiers du secteur nord de l'arrondissement en favorisant le développement d'activités de plein air tout en préservant le milieu naturel. On devrait également valoriser le territoire agricole de l'arrondissement, entre autres par le développement d'activités agrotouristiques liées à la production du fromage et du lait (la ferme SMA).

Ferme Saint-Michel-Archange (SMA)





Avenue Saint-David



Maison Girardin

Consolidation du territoire

On constate l'amorce d'un déclin des quartiers situés dans la portion sud de l'arrondissement. Cette portion comporte pourtant des avantages non négligeables, dont l'excellente desserte par le transport en commun, la proximité de services et l'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency sur laquelle pourrait circuler beaucoup plus de trafic qu'actuellement. À l'opposé, la poursuite du développement résidentiel dans le nord du territoire génère une congestion grandissante du réseau artériel.

Par conséquent, il faut attirer une population active et favoriser le renouvellement des familles dans le secteur sud. Pour ce faire, on devra notamment intervenir de manière à améliorer les services existants et la qualité des logements dans les quartiers plus anciens. Il serait également opportun de mettre en place les conditions favorables à une requalification graduelle des quartiers développés entre 1950 et 1970.

La consolidation du territoire, la rentabilisation des investissements publics et l'utilisation efficiente des équipements en place devraient guider les choix futurs en matière de développement. Ainsi, avant d'entreprendre de nouveaux développements dans la portion nord du territoire, il semble justifié d'accorder la priorité aux projets déjà amorcés dans les secteurs du Piedmont, de Saint-David et du Mousseigne, ainsi qu'aux terrains vacants ou susceptibles d'être requalifiés dans les secteurs centre et sud, notamment le site de l'ancienne cimenterie Saint-Laurent.

Église et presbytère de la Nativité



Mise en valeur du secteur historique de Beauport et du patrimoine en général

Le secteur historique de Beauport, qui comprend surtout les propriétés adjacentes à l'avenue Royale, constitue un lieu d'intérêt patrimonial qui témoigne des origines du développement de Beauport. Il faut protéger et mettre en valeur le caractère ancien des bâtiments et des lieux en général. On doit, d'autre part, promouvoir le potentiel récréotouristique du secteur historique et accentuer sa vocation en en faisant le lieu privilégié d'activités culturelles et artistiques. Enfin, il semble opportun d'acquérir une meilleure connaissance des sites patrimoniaux situés à l'extérieur de ce secteur, notamment le chemin Royal et l'avenue Saint-Joseph.

Les projets routiers

Au cours des dernières années, on a envisagé divers moyens d'améliorer la circulation dans l'axe nord-sud, entre autres : prolonger le boulevard François-De Laval jusqu'à l'autoroute Félix-Leclerc et, pour réduire le transit sur le réseau de rues locales, prolonger l'avenue Saint-David jusqu'au boulevard Rochette. Le bien-fondé de réaliser ces deux projets doit être réévalué dans le contexte de la ville nouvelle.



Vieux-Limoilou



Papeterie Stadacona

LIMOILLOU

Histoire

« ... l'appellation de Limoilou, adoptée lors de la création de la municipalité en 1893, commémore le nom du manoir, près de Saint-Malo en Bretagne, où Jacques Cartier s'est retiré au terme de sa carrière... »¹

Limoilou s'inscrit dans le prolongement, sur la rive nord de la rivière Saint-Charles, des quartiers centraux de La Cité. À l'origine, Limoilou constitue un havre de paix, à l'abri de l'activité intense des faubourgs de Québec. Dans les premières décennies du 20^e siècle, l'urbanisation de Québec gagnera rapidement du terrain et débordera sur la rive nord de la rivière Saint-Charles. Situé aux confluent de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent, le territoire a connu son essor grâce au développement de la construction maritime, des activités portuaires et, plus tard, de l'industrie papetière. L'implantation d'une importante papetière en 1928 générera en effet un grand dynamisme économique.

Situation géographique et accessibilité

N'ayant que 8,15 km², soit 1,5 % de la superficie totale de la ville, Limoilou est le plus petit des arrondissements. Il se situe dans la portion est de la ville, au nord de La Cité, à l'est des Rivières et au sud de Charlesbourg et de Beauport. Limoilou est facilement accessible par le réseau routier supérieur grâce aux autoroutes Laurentienne, Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc. Dans les limites du territoire, les principales artères qui relient Limoilou aux arrondissements voisins sont les boulevards Henri-Bourassa et des Capucins, le chemin de la Canardière, la 1^{re} Avenue, la 3^e Avenue et la 4^e Avenue. La situation centrale de Limoilou lui assure une excellente

desserte par le transport en commun, notamment les deux lignes métrobus.

Caractéristiques générales de la population

Limoilou est l'arrondissement le moins peuplé de la ville. Son poids relatif de 8,9 % par rapport à la population totale de Québec est comparable à celui de La Haute-Saint-Charles qui est de 9,3 %. Il occupe le troisième rang des arrondissements pour ce qui est de l'effectif des 65 ans et plus et de celui des 0 à 14 ans. Les 65 ans et plus composent 19 % de sa population, tandis que les 0 à 14 ans, 12 %. De 1996 à 2001, le groupe des 15-24 ans a subi une variation négative de 1,9 % dans l'ensemble de la ville, alors qu'il a crû de 9,2 % dans Limoilou. La présence du cégep de Limoilou et la diversification de ses programmes d'études, qui favorisent la venue de jeunes dans l'arrondissement, expliquent probablement en partie ces résultats. Limoilou se distingue également de la tendance généralisée dans la ville en ce qui a trait aux personnes de 65 ans et plus. En effet, alors que le poids relatif de ce groupe d'âge s'est accru de 14,7 % dans l'ensemble de la ville, il a diminué de 1,1 % dans Limoilou. L'âge moyen de la population de Limoilou est de 42,7 ans, ce qui le place à ce chapitre au 3^e rang des arrondissements, après La Cité et Sainte-Foy-Sillery.

De 1996 à 2001, Limoilou a subi une décroissance de 0,5 % de sa population, pendant que La Cité enregistrait une augmentation de 2,7 %. Au plan de la perte d'effectif pour cette période, Limoilou arrive au 3^e rang des arrondissements, soit derrière Sainte-Foy-Sillery et Charlesbourg. De 1991 à 1996, la décroissance a atteint 4,2 %, soit la plus élevée de celle des arrondissements.

1. *Limoilou, à l'heure de la planification urbaine*, Ville de Québec, Division du Vieux-Québec et du patrimoine, Collection Les quartiers de Québec produite par le Service de l'urbanisme en collaboration avec le Service des communications, 1987, p. 3.



Domaine de Maizerets

Limoilou compte 24 345 ménages, ce qui constitue un poids relatif de 10,7 % du nombre total de ménages de la ville. Entre 1991 et 1996, le nombre de ménages a augmenté de 2,1 %, alors que la population a diminué de 0,5 %. Dans l'ensemble de la ville, la hausse du nombre de ménages a été de 7,7 % durant cette période.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Constitué des quartiers du Vieux-Limoilou, des Maizerets et de Lairet, Limoilou montre les traces de son développement initial par une trame urbaine régulière et dense, soutenue par de grands axes est-ouest et nord-sud qui relient à l'origine le territoire aux zones périphériques de Beauport et Charlesbourg.

Malgré la densité du tissu urbain, Limoilou se caractérise par un couvert végétal considérable et la présence de grands espaces verts, notamment le parc Cartier-Brébeuf, le Domaine Maizerets, l'Arboretum de Québec et les aménagements en bordure de la rivière Saint-Charles. Grâce à un passé riche en histoire et en architecture, il possède un patrimoine bâti et des paysages d'intérêt qui justifient l'imposition de mesures pour en préserver les atouts. Le Domaine Maizerets, le lieu historique national Cartier-Brébeuf et les nombreux bâtiments résidentiels aux caractéristiques propres à Limoilou marquent le paysage urbain. Le premier est au nombre des quelques beaux bâtiments de l'époque coloniale française conservés à Québec.

Historiquement, le développement économique de Limoilou est largement attribuable aux activités industrielles qui ont favorisé le déplacement de la population vers la rive nord de la rivière Saint-Charles au début du 20^e siècle. Les activités de la papetière, du port de Québec et celles découlant de la construction du chemin de fer ont conditionné l'établissement de la population dans les secteurs limitrophes, non toutefois sans incidence sur la qualité de vie à proximité de ces secteurs industriels. L'arrondissement compte aujourd'hui deux parcs industriels contigus à des secteurs

résidentiels de moyenne ou forte densité. Malgré une certaine constance de leurs activités au cours des années, ces parcs, respectivement situés sur le boulevard des Cèdres et le chemin de la Canardière, manifestent des signes d'obsolescence dans leur aménagement et leur cadre bâti. La mise à niveau ou le recyclage du second s'inscrit dans la continuité du grand projet urbain de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency.

L'activité commerciale de Limoilou est concentrée sur plusieurs artères : la 1^{re} Avenue, la 3^e Avenue, le boulevard des Capucins, le chemin de la Canardière, le boulevard Sainte-Anne, le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue D'Estimauville. La multiplication de l'offre commerciale et les changements survenus dans les modes de consommation ont grandement altéré le dynamisme commercial de l'arrondissement. Toutefois, le réaménagement de la 3^e Avenue au début des années 1990 a redressé considérablement le dynamisme de cette artère devenue aujourd'hui la destination commerciale principale des résidents de Limoilou. Expo Cité joue également un rôle de premier plan dans l'économie de l'arrondissement, grâce aux activités d'Expo-Québec, du Colisée Pepsi, du Centre de foires et de l'hippodrome de Québec.

Le territoire abrite trois grands établissements publics : le cégep de Limoilou, l'Hôpital Saint-François-d'Assise et l'Hôpital de l'Enfant-Jésus. Ces établissements génèrent un achalandage important, ce qui occasionne des problèmes de stationnement et n'est pas sans conséquences sur la qualité de vie des résidents vivant à proximité.

ExpoCité



Boulevard des Capucins



Hôpital Saint-François-d'Assise





Autoroute Laurentienne



Secteur des Capucins

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La discontinuité de la trame urbaine de l'arrondissement

Malgré sa proximité du centre-ville, Limoilou en est isolé par le passage de l'autoroute Laurentienne qui crée une coupure importante dans le tissu urbain. La traversée piétonne ou cycliste de cette artère est quasi impossible. Le réaménagement de cet axe en boulevard urbain non seulement augmenterait la sécurité, mais aussi, et surtout, permettrait de retisser la trame urbaine du centre-ville en continuité avec les îlots existants. Si la rivière Saint-Charles crée également une coupure dans la trame urbaine, elle contribue par contre à la qualité du paysage urbain de Limoilou.

Axe de transit important entre le centre-ville et l'arrondissement de Charlesbourg, le boulevard Henri-Bourassa est configuré pour accueillir un volume important de circulation. Sa largeur imposante a pour effet de séparer Limoilou en deux parties distinctes. De plus, son encadrement est déficient du fait que le volume des constructions érigées le long de son parcours n'est pas proportionné à la largeur des voies.

Moteur de développement économique à l'origine de la fondation de Limoilou, le chemin de fer crée une discontinuité dans le tissu urbain, notamment dans les secteurs fréquentés par les piétons. Outre la présence des viaducs, la traversée piétonne des voies dans certains secteurs accroît les risques d'accident. De plus, les nuisances liées au passage des trains ont un impact sur la qualité de vie des résidents dans certains secteurs.

Le boulevard des Capucins

Autrefois accès principal du trafic en provenance de la côte est se dirigeant vers le centre-ville de Québec, le boulevard des Capucins présente aujourd'hui d'importantes lacunes en matière de design urbain et une perte de vitalité

au plan de l'activité économique. On dénombre sur son parcours plusieurs immeubles vacants, et certaines des activités commerciales qui s'y déroulent ne sont pas compatibles avec l'environnement résidentiel. Le côté ouest de l'artère comporte une proportion importante de propriétés institutionnelles dont la vocation est précaire, en raison d'une relocalisation probable ou de la cessation de leurs activités. Du côté est, les lots peuvent difficilement être exploités en raison de leur exigüité et de la proximité du corridor ferroviaire.

La 1^{re} Avenue

Le chemin de Charlesbourg, aujourd'hui la 1^{re} Avenue, reliait autrefois « le bourg de Talon » aux rives de la Saint-Charles. Cette artère commerciale traditionnelle de centre-ville subit aujourd'hui les contrecoups du changement généralisé des habitudes de consommation et du déplacement des consommateurs vers les mégacentres, entraînant par conséquent une diminution d'achalandage sur les artères commerciales traditionnelles. Plus intense au nord de la voie ferrée, l'activité commerciale de la 1^{re} Avenue n'en présente pas moins des signes de déclin, notamment au plan des aménagements et à celui de la typologie.

L'axe Wilfrid-Hamel/Canardière/Sainte-Anne et l'avenue D'Estimaerville

Seule voie qui traverse Limoilou d'ouest en est, la route 138, ancienne route nationale, se caractérise par son cadre bâti et une occupation très diversifiée du sol le long de son parcours. À l'ouest de la 1^{re} Avenue, l'activité commerciale y est en déclin et l'aménagement urbain est déficient. Le réaménagement global du boulevard Wilfrid-Hamel s'impose, notamment à la hauteur de la sortie de l'autoroute Laurentienne, plus précisément à l'entrée du site d'Expo Cité.

Chemin de la Canardière





Angle Canardière/Sainte-Anne

Boulevard Sainte-Anne

Porte d'entrée de l'arrondissement, ce secteur présente des lacunes au plan de la configuration des voies, du couvert végétal, de l'encadrement et de la qualité du bâti. Entre la 1^{re} Avenue et le boulevard Henri-Bourassa, il y a surtout des habitations.

Le chemin de Beauport, aujourd'hui le chemin de la Canardière, est l'une des deux premières voies qui relient la ville aux seigneuries éloignées de Charlesbourg et de Beauport à l'époque de la colonisation¹. Il s'est rapidement développé en un axe résidentiel et commercial important. L'implantation de l'Hôpital Robert-Giffard au tournant des années 1920, puis de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus dix ans plus tard, viendra confirmer l'importance de ce chemin incontournable à l'époque pour accéder au centre-ville depuis l'est. Le boulevard Sainte-Anne, qui commence au chemin de la Canardière, constituera également un axe commercial important, notamment dans l'arrondissement de Beauport où de nombreuses activités de transformation en feront un noyau industriel fort dans les années 1930.

Le long du boulevard Sainte-Anne et du chemin de la Canardière, l'occupation du sol est mixte. On y trouve, entre autres, de grands établissements institutionnels. Malgré les efforts soutenus de la Ville pour améliorer leur aménagement urbain, ces axes présentent encore aujourd'hui des signes de désuétude, notamment au regard du cadre bâti, de l'utilisation des espaces et des aménagements urbains.

L'ouverture de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans les années 1970 puis de l'autoroute Félix-Leclerc a considérablement réduit le trafic sur cette artère, non sans conséquences sur sa vitalité économique. Les grandes surfaces fermeront les unes après les autres et seront remplacées par des commerces de moindre envergure. Ces modifications de la typologie commerciale ont entraîné une nette détérioration du cadre bâti, touchant par le fait même la qualité de l'aménagement urbain de ce secteur. Malgré la réduction du volume de circulation à la suite de la construction des autoroutes, le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne demeurent des artères collectrices importantes du réseau routier urbain de Limoilou.

Limoilou est au cœur des grands projets de développement de la ville pour les prochaines années. Le projet global de revitalisation de l'axe Canardière/Sainte-Anne consiste à redéfinir la vocation de ce grand parcours traditionnel qui relie l'arrondissement au centre-ville régional. La restructuration du secteur D'Estimauville pourrait conduire au développement d'un pôle majeur dans le secteur est de la ville dont la vocation reste à préciser. La création d'un pôle récréotouristique composé du Domaine Maizerets, de l'arboretum de Québec ainsi que de la baie de Beauport dans l'arrondissement voisin s'insère dans une optique de diversification de l'activité économique de ce secteur.

La consolidation de l'axe du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne ainsi que la restructuration de l'axe D'Estimauville donneront un nouveau souffle à un secteur déstructuré et largement handicapé par le déplacement des activités commerciales jadis concentrées dans ce secteur vers les grandes surfaces commerciales jouxtant le réseau routier supérieur.

Le parc industriel du chemin de la Canardière et l'incinérateur

Située en plein cœur d'un noyau urbain très dense, la zone industrielle du chemin de la Canardière n'est pas étrangère à la construction du chemin de fer en 1880. La proximité de la rivière Saint-Charles, des activités portuaires et de la gare du Palais ont sans doute conditionné le choix de cet emplacement encore stratégique aujourd'hui. La présence de la voie ferrée et de la cour de triage favorisera plus tard la venue d'industries à cet endroit.

Le paysage urbain du parc industriel de la Canardière s'est considérablement détérioré avec les années. Le couvert végétal déficient, le cadre bâti obsolète et la présence de lots vacants lui confèrent aujourd'hui un aspect de lieu désolé. Liée à la problématique du chemin de la Canardière, cette situation est sans doute fortement attribuable à la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

1. Le second axe est le chemin de Charlesbourg, l'actuelle 1^{re} Avenue.



Parc Cartier-Brébeuf



ExpoCité

Ce parc industriel est intimement lié à la présence de l'incinérateur régional. Source de nuisances pour la population de Limoilou, l'incinérateur est un enjeu métropolitain qui soulève un grand débat sur la qualité de vie des populations des quartiers résidentiels limitrophes. Il faudra bientôt prendre une position ferme, car l'état actuel des équipements nécessitera bientôt des investissements considérables ou la construction d'un nouvel incinérateur.

La contamination du sol et les limites du développement résidentiel

Le développement résidentiel de Limoilou a presque atteint ses limites. Les terrains vacants propices à l'habitation sont pour la plupart contaminés. Les projets de développement qui ont vu le jour au cours des dernières années ont nécessité des investissements publics massifs précisément pour décontaminer les sols. Dans une optique de développement durable et d'optimisation des infrastructures publiques, le recyclage des terrains contaminés devient un choix politique obligé.

Le développement du site d'Expo Cité

À la condition de lui donner une vocation régionale, le site d'Expo Cité et de l'hippodrome de Québec recèle pour la Ville un grand potentiel de développement aux plans économique et récréotouristique. Sa localisation à proximité du centre-ville rend son accès facile à la clientèle touristique. Plusieurs de ses équipements sont cependant désuets et sous-utilisés. De plus, Expo Cité échappe à la dynamique urbaine du quartier et de l'arrondissement. Le site a en effet peu de lien avec le milieu urbain adjacent. La Ville reconnaît qu'une redéfinition de la vocation du site s'impose et que la problématique du stationnement de surface est un élément déterminant à considérer dans les options de développement.

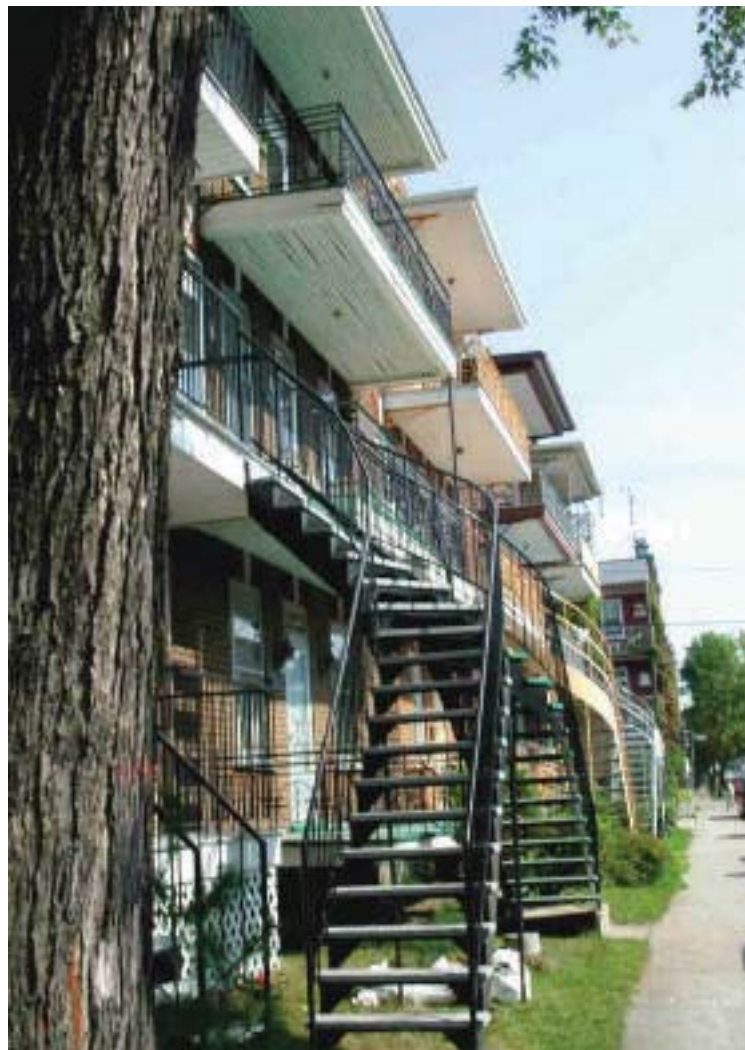
La mise en valeur de la rivière Saint-Charles et du patrimoine bâti

La renaturalisation des berges de la rivière Saint-Charles constitue un des grands projets urbains de la Ville de Québec. Les efforts déployés depuis dix ans à cet égard en font foi.

Son achèvement dans les limites de l'arrondissement procurera aux résidents de Limoilou l'accès aux berges de la rivière et entraînera la finalisation du parc linéaire.

Limoilou est certainement le grand méconnu des secteurs anciens de Québec. Le potentiel qu'il recèle pourtant aux plans historique et récréatif offre des possibilités de développement. Le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le Domaine Maizerets, l'arboretum de Québec, le parc Cartier-Brébeuf, le musée de l'Hôpital Robert-Giffard, la qualité du patrimoine bâti ainsi que la proximité de la baie de Beauport dans l'arrondissement voisin constituent certainement les assises d'un développement récréotouristique prometteur.

Balconville dans le Vieux-Limoilou



LES ARRONDISSEMENTS
DE LA VILLE DE QUÉBEC



Le lac Saint-Charles

1^{re} Avenue

LA HAUTE-SAINT-CHARLES

L'arrondissement de La Haute-Saint-Charles regroupe les anciennes villes de Lac-Saint-Charles, Loretteville, Saint-Émile et la partie nord-ouest du quartier Neufchâtel de l'ancienne ville de Québec. La colonisation du territoire débute vers la fin du 18^e siècle au moment où les Hospitalières augustines de l'Hôtel-Dieu de Québec concèdent la première terre aux abords du lac Saint-Charles. À la même période, l'arrivée des Hurons sur les rives de la rivière témoigne du début de l'occupation des terres de Loretteville. Les premières subdivisions du territoire sur le pourtour du lac ont lieu au 18^e siècle, d'abord dans le secteur sud, puis à l'est. Le fractionnement de la partie nord du lac s'effectue à l'aube du 19^e siècle.

Histoire

Érigé en municipalité en 1845, le vaste territoire de Saint-Ambroise de la Jeune Lorette sera divisé en deux en 1904 pour former le faubourg (le village) et la paroisse. Le village sera désigné sous le vocable de Loretteville en 1912. Très vaste, le territoire de la paroisse sera subdivisé dès l'année suivante afin de faciliter les activités des différentes communautés qui commencent à s'organiser. Notre-Dame-des-Laurentides sera le premier village à prendre cette initiative.

Le démembrement de la paroisse se poursuivra et formera plus tard les villages de Saint-Émile en 1925 et Château-d'Eau en 1926. Ce n'est qu'en 1947 que sera incorporée la municipalité de Lac-Saint-Charles, jusqu'alors rattachée à Notre-Dame-des-Laurentides. Centre de

villégiature achalandé en période estivale, la municipalité de Château-d'Eau sera de nouveau annexée à Loretteville en 1964. La même année, Neufchâtel, paroisse éclatée de Saint-Ambroise de la Jeune Lorette, sera municipalisé puis annexé à la ville de Québec en 1970. L'urbanisation de l'ensemble du territoire s'intensifiera au cours des années 1960.

Caractéristiques générales de la population

La Haute-Saint-Charles compte 47 205 habitants, ce qui représente 9,3 % de la population de la ville. Il est au 2^e rang des arrondissements les moins peuplés et vient après Limoilou. La répartition de sa population par groupe d'âge est proportionnelle à celle de Laurentien. La représentativité des



Secteur de Saint-Émile

Chute Kabir Kouba

deux cohortes d'âge extrême caractérise bien le profil de la population de l'un et l'autre de ces arrondissements. En effet, La Haute-Saint-Charles et Laurentien sont les arrondissements qui comptent le plus grand nombre de personnes de 0 à 14 ans et le moins grand nombre de celles de 65 ans et plus. Dans La Haute-Saint-Charles, les plus jeunes représentent plus du cinquième de la population et les plus âgés, 8,5 %. Quant aux 25-44 ans, ils sont les plus nombreux et représentent 32,6 % de la population.

Comme Laurentien, La Haute-Saint-Charles a enregistré sa plus forte hausse de population entre 1991 et 2001, soit 13,4 %. Il est le seul arrondissement où la cohorte des 0-14 ans a augmenté durant cette période, une hausse de 4,9 %. Cependant, ce n'est qu'entre 1991 et 1996 qu'il y a eu une hausse (7,4 %) de cette cohorte, la période 1996-2001 se soldant par une baisse de 2,3 %, comparativement à une décroissance supérieure à 5 % dans les autres arrondissements. Malgré le fait que sa cohorte des 65 ans et plus exerce le poids le plus faible par rapport aux autres arrondissements, La Haute-Saint-Charles n'échappe pas au vieillissement de sa population. En effet, le nombre des 65 ans et plus a crû d'environ 20 % dans cet arrondissement durant chacune des deux périodes quinquennales de 1991 à 2001.

Les quelque 17 850 ménages de l'arrondissement ne représentent que 7,8 % du total des ménages de la ville; c'est la plus faible proportion parmi les arrondissements. La Haute-Saint-Charles se classe toutefois au 2^e rang des arrondissements, après Laurentien, pour ce qui est de la hausse du nombre de ménages entre 1991 et 2001, soit 23,3 %. À l'échelle de la ville, la hausse totale n'est que de 14,3 %. Ce résultat est éloquent quant à l'intensité du développement résidentiel du territoire de La Haute-Saint-Charles au cours de la dernière décennie.

Situation géographique et accessibilité

D'une superficie de 77 km², le territoire de La Haute-Saint-Charles occupe la portion la plus au nord de la ville et correspond à 14 % du territoire municipal. Il est limité au sud

par Les Rivières, à l'est par Charlesbourg et à l'ouest par Laurentien. L'accès le plus direct au territoire se fait principalement par l'autoroute Henri IV. Les autres principaux liens nord-sud du réseau routier supérieur sont assurés par les boulevards de l'Ormière, Valcartier, de la Colline ainsi que par l'avenue Lapierre et son prolongement sur la 1^{re} Avenue. Les communications est-ouest se font principalement par le boulevard Saint-Claude, la rue Racine et le boulevard Bastien, dans la partie sud de l'arrondissement, et par le boulevard Jacques-Bédard dans la partie nord. Ces artères assurent les liens avec l'arrondissement Laurentien et celui de Charlesbourg. Le transport en commun dessert principalement la portion sud du territoire. Le service offert dans le secteur de l'ancienne ville de Lac-Saint-Charles est très restreint.

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

Dominé par un imposant couvert forestier, le territoire de La Haute-Saint-Charles est caractérisé par la richesse du milieu naturel. Il dispose d'un réseau hydrographique très développé et comporte des tourbières et des marais qui conditionnent inévitablement son aménagement. Sa topographie est variée. Elle comporte notamment des collines massives qui présentent des zones de fortes pentes, principalement dans la partie nord de l'arrondissement et dans le secteur de Saint-Émile. Le relief présente également de petites dépressions tourbeuses et marécageuses aux abords des lacs Saint-Charles et Nelson ainsi que des dépressions plus importantes formant des lacs et des cours d'eau. Le pourtour du lac Saint-Charles est essentiellement constitué de sols argileux et sablonneux. Les dépôts de sable fin au sud de ce lac ont généré le développement intensif des activités industrielles des sablières.

La rivière Saint-Charles est le berceau du peuplement de l'arrondissement. Baptisée rivière Kabir Kouba par les Montagnais puis Rivière à la truite par les Hurons, elle tient son nom actuel des récollets. À l'origine de la colonisation, elle était un paradis de pêche et de canotage. Quant au lac Saint-Charles, il devient dès la fin du 19^e siècle un endroit de



Rue de l'Acropole



Rue Racine

villégiature apprécié notamment par les Américains. Au début des années 1970, la construction de nombreux chalets sur ses bords aura pour effet de doubler la population du secteur de Lac-Saint-Charles en période estivale. C'est le plus vaste plan d'eau de la ville (3,3 km²) et, du fait qu'il est la principale source d'approvisionnement en eau potable de la ville, on n'y autorise que des activités axées sur la conservation. Au même titre, la rivière Saint-Charles constitue le plus important cours d'eau de Québec. Les rivières Duberger, Lorette, du Grand-Désert et Huron en sont les principaux tributaires.

L'utilisation du sol se distingue par une proportion importante d'espaces non urbanisés, et ce, sur plus de 60 % de la superficie totale de l'arrondissement. Ces espaces sont couverts en majorité de forêt. L'agriculture est peu développée.

L'occupation du sol à l'intérieur du périmètre urbain est largement dominée par la fonction résidentielle de basse densité. De 1971 à 1984, la couronne nord, soit Saint-Émile, Lac-Saint-Charles, Loretteville et Val-Bélair dans l'arrondissement Laurentien, a contribué dans une proportion de plus de 40 % à l'augmentation de la population totale de l'ex-CUQ¹. Ce phénomène explique l'expansion importante du territoire de La Haute-Saint-Charles au cours des dernières décennies. En effet, à partir des années 1970, la migration de la population des secteurs centraux vers la périphérie favorisa le développement du territoire.

Jusqu'à la fin des années 1960, le secteur de Lac-Saint-Charles était principalement voué à la villégiature. La conversion des chalets en résidences permanentes contribua fortement à l'accroissement de sa population, transformant par le fait même sa vocation traditionnelle en banlieue résidentielle. Aujourd'hui, le développement de la villégiature est presque saturé en bordure du lac Saint-Charles, vu les contraintes qu'impose le maintien de la qualité de la principale source d'eau potable de la ville. Par ailleurs, la villégiature tend à se développer en bordure du lac du Sud-Ouest. À cet endroit, la plupart des propriétés sont desservies par des rues privées.

L'activité commerciale s'est développée en fonction d'un service local. Il n'existe pas de zone commerciale dominante à portée régionale dans l'arrondissement. Le boulevard de l'Ormière constitue la principale artère commerciale. Dans le secteur de Lac-Saint-Charles, les commerces sont distribués le long de la rue Jacques-Bédard et de la 1^{re} Avenue. Malgré son dynamisme mitigé au sein de la structure commerciale, la rue Racine demeure un important pôle de services de proximité pour la population.

Historiquement, la rue Racine a joué un rôle de premier plan dans la structure économique et dans l'animation communautaire de Loretteville. Comme les autres artères commerciales traditionnelles, elle subit aujourd'hui les contrecoups des changements structurels de l'activité commerciale depuis l'avènement des grandes surfaces. Malgré des efforts ambitieux pour lui redonner vie, elle n'a pas encore retrouvé son dynamisme passé. Seul le pôle commercial à proximité du parcobus jouit d'un assez grand achalandage. La Ville fait de la revitalisation de cette artère une priorité pour les prochaines années. C'est un projet d'envergure qui devrait être axé sur un nouveau concept visant à redonner vie à une dynamique commerciale lourdement handicapée.

Le développement industriel de l'arrondissement revêt deux formes : 1) l'exploitation des carrières et des sablières situées au sud-ouest du lac Saint-Charles; 2) l'activité industrielle concentrée majoritairement dans le parc industriel de Saint-Émile. Le potentiel industriel des sablières est plutôt restreint, vu la qualité relative du sable des sites actuels, et leur durée de vie est également limitée. Leur recyclage devra bientôt faire l'objet d'une réflexion visant à déterminer les pistes de solution.

1. Plan d'urbanisme Saint-Émile, p.8.



Vieux Wendake

■ les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La protection du milieu naturel et le resserrement du tissu urbain du territoire sont les grands enjeux de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, dans l'horizon de planification du Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville de Québec.

Le potentiel résidentiel et les contraintes liées au développement

Le territoire de La Haute-Saint-Charles dispose de grands espaces à exploiter. Sa situation périphérique, ses caractéristiques naturelles et la nature de ses sols mettent toutefois un frein aux projets d'expansion résidentielle. Il faut avant tout protéger les acquis et assurer une adéquation entre, d'une part, la structuration et la rationalisation du développement de la ville de Québec et, d'autre part, l'expansion des secteurs périurbains.

Dans le secteur de Loretteville, le développement domiciliaire est presque saturé. On y dénombre cependant plusieurs îlots enclavés présentant encore un certain potentiel. Le développement projeté dans Saint-Émile se situe au nord de la rue des Érables et au sud de la rue Vézina, de part et d'autre de l'avenue Lapierre. Plusieurs bouclages de rues sont envisageables dans ce secteur. Par ailleurs, Neufchâtel compte une superficie importante de terrains non construits, à l'est de l'autoroute Henri IV. Ces terrains sont cependant situés en zone agricole d'après le schéma d'aménagement.

La portion nord de l'arrondissement est formée d'une trame urbaine discontinue et est caractérisée par l'étalement du milieu bâti. La présence de la principale source d'eau potable de la ville, de vastes sablières, d'un dépôt de matériaux secs, d'un ancien lieu d'enfouissement sanitaire et de zones inondables expliquent l'irrégularité du développement actuel. Ces contraintes physiques constituent des limites importantes au développement, tant au plan de la protection du milieu naturel qu'à celui des infrastructures coûteuses qu'elles entraînent.

Le lac Saint-Charles et ses marais constituent à la fois un atout et une limite à la mise en valeur du territoire de La Haute-Saint-Charles. La protection des abords du lac empêche tout nouveau lotissement. Quant aux activités de villégiature sur le pourtour des lacs Saint-Charles et du Sud-Ouest, elles demeurent réservées aux résidents y possédant actuellement une propriété.

La topographie du territoire constitue également une contrainte importante au développement, notamment dans le secteur de Saint-Émile. L'exploitation de la zone boisée située entre les boulevards Saint-Claude et des Cimes est restreinte par la topographie en pente du site. En outre, il est souhaitable de protéger cette forêt rendue à maturité.

Le développement du territoire de Wendake

Par ailleurs, l'accroissement démographique constant de la nation huronne laisse présager une expansion probable de son territoire dans un proche avenir, considérant l'amélioration vraisemblable de l'accès routier par le prolongement de l'autoroute du Vallon. Selon le schéma d'aménagement, les terres contiguës au territoire huron, de part et d'autre du boulevard de la Colline, constituent une zone forestière. Par conséquent, l'exploitation de ces terres à des fins résidentielles nécessiterait d'importants travaux d'infrastructure.

L'accès au territoire et la circulation interne

En matière de desserte routière, la situation périphérique de La Haute-Saint-Charles pose des problématiques d'accès semblables à celles de l'arrondissement Laurentien. Le volume considérable de circulation sur l'autoroute Henri IV est le grand facteur qui rend difficile l'accès à cet arrondissement en période de pointe. Le prolongement de l'autoroute du Vallon jusqu'au boulevard Bastien devrait grandement améliorer la fluidité des déplacements vers le sud de la ville.

Wendake

Secteur de Saint-Émile





Corridor des Cheminots

Toutefois, la réalisation de ce projet ne sera pas sans impact sur les commerces de l'arrondissement, car un grand nombre d'automobilistes qui empruntent actuellement les principales artères commerciales ne le feront plus. Il faudra analyser avec plus de précision les débits probables sur ce nouveau tronçon pour évaluer les impacts d'un achalandage accru sur le boulevard de la Colline qui n'est pas configuré pour accueillir un flot important de circulation.

Le camionnage constitue une préoccupation constante pour l'arrondissement. Les activités des gravières et des sablières dans les secteurs de Lac-Saint-Charles et de Valcartier, de même que les activités agricoles dans ce dernier, génèrent des volumes importants de circulation de camions sur les boulevards Valcartier et de la Colline. Le Village des sports entraîne également de l'achalandage sur le réseau routier de l'arrondissement. Le tronçon nouvellement construit entre l'autoroute Henri IV et le boulevard Valcartier devrait réduire considérablement les débits de circulation au cœur de l'arrondissement. Toutefois, ce tronçon engendre déjà un flux accru de circulation dans le secteur des Eaux fraîches, en transit vers Val-Bélair. De plus, même si

aucun nouveau lotissement n'est actuellement autorisé de part et d'autre du nouveau tronçon, une certaine pression pourrait s'exercer en faveur de l'exploitation des terrains qui le bordent.

Le milieu naturel et le potentiel récréotouristique

La rivière Saint-Charles et la chute Kabir Kouba, le lac Saint-Charles et ses marais, le lac du Sud-Ouest et la baie Charles-Talbot comptent parmi les plus beaux attraits naturels de Québec. Combinés au corridor des Cheminots et au potentiel patrimonial de l'arrondissement, ces attraits constituent des atouts majeurs au plan récréotouristique. Contiguë au secteur de Loretteville, la réserve huronne s'ajoute au potentiel touristique du territoire, en lien avec les activités de la rue Racine. La protection de la principale source d'eau potable de la ville et du couvert forestier ainsi que la mise en valeur du potentiel récréotouristique de La Haute-Saint-Charles sont le gage d'un développement harmonieux du territoire, respectueux d'un environnement naturel unique.

Rivière Saint-Charles



LES ARRONDISSEMENTS
DE LA VILLE DE QUÉBEC



Tracel de Cap-Rouge



Vieux Saint-Augustin

LAURENTIEN

Le plus vaste des arrondissements de la ville de Québec, l'arrondissement Laurentien est aussi celui demeuré à l'état le plus naturel au plan de l'occupation du sol et du couvert forestier. Il occupe plus de 40 % du territoire de la ville. Il est issu de l'amalgame des anciens territoires de Val-Bélair, L'Ancienne-Lorette, Cap-Rouge, Saint-Augustin et la portion ouest de Sainte-Foy. Par conséquent, ses paysages urbains, naturels ou agricoles sont aussi diversifiés que contrastés. Ces caractéristiques en font l'arrondissement le plus riche en espaces naturels.

Histoire

L'histoire du développement de l'arrondissement Laurentien ne peut se raconter comme un tout, puisque son découpage administratif ne correspond pas à un développement synchronique des anciennes entités qui le forment aujourd'hui. Son origine remonte à la période de l'occupation française en Amérique, au moment de la première tentative de colonisation de Jacques Cartier vers 1541. La côte de Cap-Rouge et la route Jean-Gauvin sont les premiers axes qui furent tracés sur ce territoire. Les premiers noyaux villageois se sont implantés à l'embouchure de la rivière Cap-Rouge et du fleuve Saint-Laurent, l'actuel secteur du Vieux-Cap-Rouge. Les trois autres noyaux développés un peu plus tard correspondent aux anciens territoires formant l'arrondissement. On retrouve ainsi des noyaux de peuplement anciens à la jonction de la route 138 et de la route de Fossambault, le long de la rue Notre-Dame et du boulevard Pie XI. L'emplacement du cœur du village de Saint-Augustin sur le plateau

plutôt qu'en bordure du fleuve, contrairement à la plupart des villages développés à proximité de grands cours d'eau, tient au fait que le village se situait à la jonction des secteurs occupés par les agriculteurs au nord et ceux développés au pied de la falaise.

Caractéristiques générales de la population

Laurentien est le plus peuplé des arrondissements de Québec. Il compte 83 000 habitants, ce qui représente 16,3 % de la population totale de la ville, comparativement à 14,3 % en ce qui concerne Beauport qui se classe au second rang. Il est également l'arrondissement où le groupe des 65 ans et plus est le plus faiblement représenté, ne formant que 6,3 % de la population comparativement à 16,3 % dans l'ensemble de la ville. À l'opposé, le groupe des 0-14 ans est plus fortement représenté que dans tout autre arrondissement : il constitue 21,3 % de la population de



Route de l'Aéroport



Le tracel de Cap-Rouge

Laurentien, alors qu'il ne représente que 15 % à l'échelle de la ville. Entre 1991 et 2001, Laurentien a enregistré le taux de croissance le plus élevé de tous les arrondissements, soit 13,8 %, suivi de près par La Haute-Saint-Charles (13,4 %). La population de l'ensemble de la ville ne s'est accrue que de 3,7 % pendant cette période. Cette donnée est éloquentes quant à la tendance générale de la population à s'installer dans l'ouest de la ville. De plus, elle laisse sous-entendre le nombre important de mises en chantier qui ont eu lieu dans Laurentien au cours de la dernière décennie.

Si tous les arrondissements ont enregistré une hausse du nombre de ménages entre 1991 et 2001, c'est dans Laurentien que cet accroissement s'est fait le plus fortement sentir : une hausse de 24,6 % contre 14 % à l'échelle de la ville. Étonnamment, Laurentien est l'arrondissement qui a enregistré la plus forte diminution du nombre moyen de personnes par ménage, passant de 3 personnes en 1991 à 2,7 en 2001. En comparaison, La Cité avait une moyenne de 1,6 personne par ménage en 2001. C'est aussi dans Laurentien qu'on trouve le plus grand nombre de ménages unifamiliaux. Ils constituent près de 80 % des ménages de l'arrondissement et 17,5 % du nombre total de ménages unifamiliaux de la ville. Quant aux ménages d'une seule personne, Laurentien ne compte que 6,8 % du nombre total de ces ménages dans l'ensemble de la ville. Il occupe ainsi le 2^e rang des arrondissements à ce chapitre, arrivant derrière La Haute-Saint-Charles, même s'il a enregistré l'accroissement le plus marqué de cette catégorie de ménages durant la dernière décennie, soit 71,2 %.

Situation géographique et accessibilité

Laurentien constitue la limite ouest de la ville de Québec, du nord au sud. À l'est, il est contigu aux arrondissements de La Haute-Saint-Charles, des Rivières et de Sainte-Foy-Sillery. Il est borné au nord et à l'ouest par les MRC de la Jacques-Cartier et de Portneuf et, au sud, par le fleuve Saint-Laurent.

Le réseau routier supérieur de l'arrondissement se compose de trois grands axes qui drainent le plus important

volume de circulation de l'arrondissement vers les principales zones d'emplois, notamment le centre-ville. Dans l'axe nord-sud, l'autoroute Henri IV longe la frontière est de l'arrondissement et dessert principalement les secteurs les plus au nord. L'autoroute Duplessis assure la liaison avec l'aéroport de Québec et la rive sud. Il constitue en ce sens une porte d'entrée majeure de la ville. La Commission de la capitale nationale du Québec a fait de la route de l'Aéroport et de son prolongement sur l'autoroute Duplessis le parcours cérémoniel vers le centre-ville. Cette artère sera mise en valeur grâce aux modifications prévues par le ministère des Transports à la hauteur de la jonction avec l'autoroute Charest. Dans l'axe est-ouest, l'autoroute Félix-Leclerc, qui se prolonge sur le boulevard Charest, est la porte d'entrée tant de l'arrondissement que du centre-ville. Sectionnant l'arrondissement en deux parties, cet axe constitue la plus grande contrainte anthropique.

La route 138, qui se prolonge sur le boulevard Wilfrid-Hamel, assure également une bonne partie des communications est-ouest. Ancienne route nationale, elle est la seule voie qui traverse tout le territoire de la ville dans cet axe. Le chemin Notre-Dame et son prolongement sur le boulevard Chauveau relient les secteurs agricoles et forestiers de l'ouest du territoire aux secteurs plus urbains de l'est. Grâce à la construction d'une nouvelle voie à l'extrême nord du territoire, dans le prolongement du chemin de Montolieu, Laurentien est désormais relié à La Haute-Saint-Charles. Dans l'axe nord-sud, les principaux liens par le réseau routier secondaire s'effectuent de part et d'autre de l'autoroute Félix-Leclerc au moyen de l'avenue Legendre, la route Jean-Gauvin et la route de Fossambault. La côte de Cap-Rouge est le seul lien de l'arrondissement avec les secteurs de Sainte-Foy-Sillery situés en haut de la falaise.



Secteur résidentiel de Saint-Augustin



Vieux Cap-Rouge

Organisation spatiale, caractéristiques et composantes du territoire

La géographie de l'arrondissement est typique de cette portion de la vallée du Saint-Laurent. Le territoire se compose en effet de plateaux successifs s'élevant en escalier à partir du fleuve et montant graduellement vers le nord du territoire. Une succession de massifs montagneux occupe en partie les secteurs les plus au nord, jusqu'au mont Bélair qui est le sommet le plus élevé du territoire. Cette géographie donne lieu à des panoramas exceptionnels, aux paysages variés, tantôt urbains tantôt ruraux. Les promontoires dans les secteurs de Cap-Rouge et Saint-Augustin offrent notamment des vues exceptionnelles sur le littoral.

Près de la moitié de la superficie du territoire, soit l'extrême nord et le nord-ouest, a un couvert forestier. Le réseau hydrographique est l'un des grands atouts naturels de l'arrondissement et procure un bon drainage des terres agricoles. Il est principalement constitué du fleuve Saint-Laurent, des lacs Saint-Augustin et Laberge ainsi que des rivières Lorette, Cap-Rouge et Nelson. La rivière Cap-Rouge, qui traverse une partie importante de l'arrondissement, est l'un des milieux naturels de Québec qui offre le plus d'attraits sur les plans écologique et récréatif. Ces milieux fragiles doivent faire l'objet de mesures de protection afin d'en préserver la qualité et d'en assurer la pérennité.

Attirés par la richesse du milieu naturel, les résidents de l'arrondissement prennent contact avec la beauté des paysages grâce à de nombreux parcs et sites naturels. Les réseaux de promenades en bordure de la rivière Cap-Rouge et sur le mont Bélair, le corridor du littoral et le corridor des Cheminots offrent aux utilisateurs des panoramas exceptionnels dans des milieux naturels d'une grande richesse écologique. Le boisé Champigny en bordure de la rivière Cap-Rouge, le boisé de la rivière Lorette, le parc du Haut-Fond et la plage Jacques-Cartier constituent à la fois des secteurs naturels de grand intérêt et des espaces de détente pour les résidents. Les zones récréatives des bases de plein air de Sainte-Foy et de Val-Bélair offrent également des activités récréatives variées. Les aménagements réalisés dans le

secteur du Parc nautique de Cap-Rouge, qui donnent accès à la plage Jacques-Cartier, ont redynamisé un secteur qui s'était considérablement détérioré avec les années.

Deux grandes catégories d'occupation du sol caractérisent l'arrondissement : l'activité agricole en milieu naturel et l'activité résidentielle en milieu urbanisé.

L'agriculture occupe 38 % de la superficie de l'arrondissement. En fait, 84 % de la superficie agricole de la ville de Québec est située dans Laurentien. On y trouve en effet 80 % des fermes de la ville. Malgré la proximité d'un milieu très urbanisé et certaines contraintes naturelles liées au sol, l'activité agricole est relativement diversifiée. Elle se compose, entre autres, de productions laitières, bovines, maraîchères et acéricoles réparties dans 150 fermes.

Le territoire urbanisé se caractérise par une trame urbaine de faible densité où prédominent les habitations unifamiliales. Plusieurs secteurs champêtres se sont développés en bordure du fleuve ou à proximité de petits lacs. On y accède par des rues privées, ce qui soulève des questions au regard de leur gestion.

Les origines du développement de l'arrondissement sont encore aujourd'hui perceptibles à travers les noyaux de peuplement anciens et les constructions patrimoniales le long de certaines routes ou rangs. L'agriculture a longtemps été le moteur principal du développement du territoire. En témoignent les calvaires, les croix de chemin, les caveaux à légumes et les granges-étables encore conservés le long des rangs, principalement dans le secteur de Saint-Augustin. Dans ce secteur, on a identifié plus de 180 bâtiments d'intérêt patrimonial et, dans le Vieux-Cap-Rouge, près d'une centaine. Sur la rue Notre-Dame, dans le secteur de L'Ancienne-Lorette, il y a également plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial. Des mesures de protection et de mise en valeur de certains d'entre eux figurent dans les règlements municipaux.

L'offre commerciale de l'arrondissement est répartie selon deux typologies. L'implantation récente du mégacentre Gaudarville, à la jonction de l'autoroute Charest et de la

Zone agricole permanente





Parc industriel de Saint-Augustin

route de l'Aéroport, attire une clientèle régionale. Les artères commerciales traditionnelles, dont le dynamisme n'est plus ce qu'il a été, et quelques centres commerciaux de voisinage complètent le portrait de l'offre commerciale. Sur le boulevard Pie XI et la rue Notre-Dame, des commerces et services de proximité accommodent la population du nord du territoire. Quant à la rue Saint-Félix dans le secteur du Vieux-Cap-Rouge et la route 138 dans celui du village de Saint-Augustin, elles constituent les artères commerciales traditionnelles de la portion sud du territoire.

L'activité industrielle de l'arrondissement est assez développée grâce à la présence de trois parcs industriels. Les parcs François-Leclerc, Colbert-Ouest et Val-Bélair sont situés en bordure du réseau routier supérieur, ce qui leur assure une excellente desserte. Le premier dispose encore

d'importantes superficies à exploiter. Une partie de la base militaire de Valcartier, dans le secteur de Val-Bélair, de même que les activités d'enseignement des campus intercommunautaires de Saint-Augustin et, en particulier, du Campus de haute technologie contribuent également au dynamisme économique de l'arrondissement. La Ville examine actuellement la vocation des campus intercommunautaires et la possibilité de convertir certains de leurs édifices.

Enfin, Laurentien bénéficie de la présence sur son territoire de l'aéroport de Québec. Les terrains situés dans cette zone industrielle sont occupés par des entreprises liées aux activités de l'aéroport. Cependant, le corridor de bruits causés par l'aéroport et le zonage agricole restreignent l'exploitation des terrains situés au sud de cet équipement.

les grands enjeux d'aménagement et les projets urbains

La consolidation du développement résidentiel

La demande de résidences unifamiliales exerce une très forte pression sur le développement résidentiel de l'arrondissement. L'un des enjeux majeurs à ce chapitre consiste donc à assurer un développement harmonieux et équilibré du territoire, tout en répondant à la demande de ce type d'habitations et en poursuivant le développement résidentiel commencé dans certains secteurs.

L'arrondissement possède un potentiel considérable de lotissements résidentiels étant donné les nombreux espaces disponibles. Par ailleurs, il faut se rappeler que, entre 1996 et 2001, l'accroissement naturel dans Laurentien a été plus élevé que dans l'ensemble des arrondissements. Cependant, Laurentien a un problème d'approvisionnement en eau potable qui restreint le développement dans certains secteurs, plus particulièrement dans le nord du territoire. Le transport en commun et les contraintes environnementales

constituent également un frein à l'expansion résidentielle dans certains endroits. De plus, des problèmes de sols contaminés restreignent le développement dans le secteur Gaudarville, au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, et dans le secteur Chaudière, au sud de cette autoroute.

Situé à l'est de l'avenue Le Gendre, le secteur Chaudière recèle un potentiel considérable dont l'exploitation permettrait de compléter la trame urbaine dans une zone déjà développée. L'existence d'un ancien site d'enfouissement au nord du boulevard de la Chaudière impose toutefois des limites. Au sud du territoire, le secteur de la rue Jean-Juneau, situé partiellement en zone agricole et, au nord, les secteurs situés de part et d'autre de l'avenue de l'Amiral font l'objet de pressions considérables en faveur de lotissements à des fins résidentielles.

Mont Bélair



Aéroport international Jean-Lesage





Secteur de Gaudarville



Rue Notre-Dame

La consolidation de la fonction commerciale

En matière de développement commercial, le mégacentre Gaudarville constitue un pôle majeur du secteur ouest de la ville de Québec. Le développement de ce pôle n'est toutefois pas encore terminé, et une définition claire de son rôle dans la structure commerciale de la ville s'impose.

Comme dans les autres arrondissements, on observe dans Laurentien un certain affaiblissement du dynamisme des artères commerciales traditionnelles. La Ville considère que les rues Saint-Félix et Provancher, dans le secteur du Vieux-Cap-Rouge, le boulevard Pie XI et la rue Notre-Dame sont des artères commerciales à revitaliser.

Il existe une très forte pression en faveur de l'exploitation commerciale des terrains situés entre l'autoroute Charest et le chemin de l'Hétrière, à la sortie de la route Jean-Gauvin. Situé dans le bassin versant du lac Saint-Augustin, ce secteur est un milieu humide fragile dont la protection constitue un enjeu important.

Le boulevard Wilfrid-Hamel présente, dans l'ensemble, des lacunes en matière d'aménagement, et son cadre bâti est désuet. L'occupation du sol sur ses abords est très diversifiée. De plus, on y dénombre plusieurs lots vacants, notamment à l'ouest de l'autoroute Duplessis. Une réflexion sur la mise à niveau de cette artère s'impose dans le cadre des orientations de l'arrondissement des Rivières.

Dans le secteur de Saint-Augustin, la route 138 exerce une très grande attraction au plan commercial en raison du trafic journalier assez considérable qui y circule, principalement à la hauteur de la route de Fossambault. Les activités commerciales y sont déjà autorisées. Toutefois, il faudra réfléchir au bien-fondé de resserrer les exigences réglementaires relatives à la vocation et à l'esthétique des constructions le long de cette artère, de même que le long du chemin de l'Hétrière.

La mise en valeur du littoral et des milieux naturels

Le lac Saint-Augustin constitue une préoccupation de premier ordre en matière de protection et de mise en valeur. Dans le cadre d'une réflexion globale sur son avenir, on devra déterminer les solutions aux problèmes liés au développement des secteurs champêtres au nord de ce lac et les mesures de protection des boisés situés sur son pourtour. De petite dimension, ces boisés devraient en effet faire l'objet de mesures de protection, car ils pourraient être menacés par des coupes forestières et l'agrandissement éventuel des résidences existantes. L'explosion de la fonction résidentielle à cet endroit au cours de la dernière décennie et les aménagements parfois mal adaptés au site démontrent la nécessité de mieux encadrer les activités à venir. À proximité du lac, se trouve le parc du Haut-Fond qui constitue une zone écotouristique faisant déjà l'objet d'efforts de mise en valeur. Il serait souhaitable que le lac et le parc soient considérés comme une seule entité au plan de leur protection et de leur potentiel éducatif.

Actuellement, les boisés riverains de la rivière Cap-Rouge, dans le quartier Champigny, sont en général encore peu dégradés. Certains couverts ont conservé leur intégrité écologique et méritent d'être valorisés. Cependant, ce milieu unique a déjà fait l'objet d'aménagements, notamment la construction de sentiers pédestres. Or, ces sentiers sont aujourd'hui mal adaptés à un achalandage accru. Par conséquent, les boisés sont susceptibles de se dégrader rapidement, d'où la nécessité d'y entreprendre des travaux de restauration et de mise en valeur dans une optique de protection et d'éducation.

La Ville reconnaît que le mont Bélaïr est un secteur d'intérêt écologique qu'il faut protéger et mettre en valeur. Elle prévoit y acquérir des terrains à des fins de protection. La réglementation à l'égard des antennes y est déjà très rigoureuse. La poursuite de ces efforts est le gage de la préservation de l'un des secteurs naturels les plus riches de la ville.

Boulevard Pie XI



Parc du Haut-Fond



Boulevard Wilfrid-Hamel





Campus intercommunautaires de Saint-Augustin

Les préoccupations au sujet du milieu adjacent à la bordure fluviale se situent à différents plans. À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, la nature des sols exige de préserver des massifs forestiers plutôt que l'exploitation agricole. La gestion des droits acquis au regard de la restauration ou de l'agrandissement éventuel des chalets existants soulève des interrogations à l'égard des contraintes environnementales que présentent les zones inondables et les fortes pentes. Enfin, la mise en valeur des paysages du littoral par le renforcement du corridor récréotouristique fait partie des priorités définies par la Commission de la capitale nationale du Québec.

La problématique du réseau routier

Les préoccupations au sujet de la fluidité de la circulation vers le centre-ville ont trait aux échangeurs Henri IV/Félix-Leclerc et Jean-Gauvin/Charest. Le volume important de circulation à ces endroits de même que la congestion du réseau autoroutier, surtout aux heures de pointe, justifient la nécessité d'envisager des solutions à moyen terme, notamment par une utilisation accrue du transport en commun. Dans une moindre mesure, l'accès à l'avenue Industrielle, depuis l'autoroute Henri IV, dans le secteur Val-Bélair, est problématique en raison de la circulation locale et des activités industrielles.

La consolidation et la diversification de l'activité agricole

L'activité agricole sur le territoire subit la tendance généralisée dans cette industrie : le nombre d'exploitants régresse chaque année et la superficie des exploitations augmente. Parallèlement, on observe une demande croissante de petites exploitations. Bien que le morcellement des terres agricoles ne soit pas souhaitable dans l'optique de la protection du milieu, il serait pertinent de cibler des secteurs où de petites exploitations se feraient en exclusivité.

Ce type de production est peut-être un moyen de mettre en valeur le territoire agricole périurbain, limité dans son développement par la proximité d'activités urbaines. Les

terres en friche représentent environ 3 % de la superficie des terres agricoles de la ville de Québec. La spéculation constitue une menace à leur exploitation à des fins autres que résidentielles. En conséquence, il faudra prendre les mesures nécessaires pour éviter cette spéculation et favoriser l'exploitation de ces terres au moyen de nouvelles formes d'agriculture.

Le développement de l'aéroport et l'avenir des terrains contigus

Le secteur de l'aéroport présente des problématiques d'occupation du sol, principalement en ce qui concerne les activités complémentaires autorisées. Les terrains situés dans la partie, donc en zone agricole selon le schéma d'aménagement, font l'objet de pressions en faveur de leur exploitation. L'établissement d'entreprises à caractère commercial et/ou industriel pourrait s'avérer intéressant pour optimiser le développement de l'aéroport. De plus, l'implantation éventuelle d'une gare ferroviaire pour accommoder un train à grande vitesse contribuerait à accroître les activités de l'aéroport.

La requalification des campus intercommunautaires de Saint-Augustin

Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin ont été constitués à partir du regroupement de plusieurs communautés religieuses qui poursuivaient initialement des objectifs communs, notamment l'enseignement. On y a érigé 25 bâtiments. La vocation et les objectifs de ces communautés ayant évolué au cours des années, une requalification urgente de ces bâtiments s'impose. Ce secteur, qui constitue un enjeu majeur pour l'arrondissement, a récemment fait l'objet d'une étude patrimoniale dont le rapport fait état des grandes qualités de l'aménagement et de l'architecture de cet ensemble. L'enjeu premier a trait à la conservation des bâtiments et à la définition d'une vocation optimale pour le site. Des pressions sont actuellement exercées en faveur de la requalification de ces campus à des fins résidentielles.



Plage Jacques-Cartier



Parc nautique de Cap-Rouge

Église de Saint-Félix-de-Cap-Rouge



La mise en valeur du secteur du Vieux-Cap-Rouge et du Parc nautique

La revitalisation du Vieux-Cap-Rouge et la consolidation du secteur du Parc nautique constituent un projet important pour l'arrondissement. Ces lieux possèdent de nombreux atouts qui font foi de leur potentiel. La plage Jacques-Cartier, le Parc Nautique, l'église, les habitations patrimoniales et l'activité commerciale des rues Provancher et Saint-Félix attirent déjà de nombreux promeneurs. La consolidation exige d'abord de définir une vision de développement et les orientations à retenir, et ce, de concert avec la population. Les interventions qui suivront conduiront à mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales du Vieux-Cap-Rouge.

Le développement et la gestion des secteurs champêtres

La qualité du milieu naturel de l'arrondissement a favorisé la villégiature, principalement en bordure du fleuve Saint-Laurent et du lac Saint-Augustin. Des ensembles bâtis peu harmonieux ont résulté du manque d'encadrement de la construction et de la piètre qualité de bon nombre de bâtiments. La gestion de l'agrandissement ou de la reconstruction des chalets situés dans les zones inondables demeure problématique. L'accès à ces chalets ne se fait que par des rues privées, ce qui soulève également des questions quant à la gestion des rues existantes, la construction de nouvelles rues privées n'étant plus autorisées.

LES ARRONDISSEMENTS
DE LA VILLE DE QUÉBEC