Vision d'aménagement

SECTEUR DE LA 1re AVENUE

ville.quebec.qc.ca/visionamenagement

Avril 2024

VISION

Version préliminaire

Table des matières

Table des matières **1**
Table des figures **2**
Contenu de la version préliminaire **4**
Démarche d'élaboration, de consultation et d'adoption **4**
1. Mise en contexte **5**
1.1. Qu'est-ce qu'une vision d'aménagement? 5
1.2. Le secteur de la 1re Avenue : Un aperçu 5
1.3. Pourquoi une vision pour le secteur de la 1re Avenue? 10
1.4. Activités de consultation réalisées 11
1.5. Faits saillants des consultations publiques 12
2. Portrait du territoire et enjeux **14**
2.1. Historique de développement du secteur 14
2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier 16
2.3. Activités et vocation du territoire 18
2.4. Cadre bâti et aménagement du domaine privé 22
2.5. Mobilité et déplacements 28
2.6. Aménagement des rues et des espaces verts ou publics 38
3.Vision et grandes orientations **45**
3.1. Énoncé de vision 45
3.2. Les grandes orientations 46
4. Stratégies d'aménagement et de développement **48**
4.1. Activités et vocations du territoire : objectifs et principes d'aménagement 48
4.2. Cadre bâti : objectifs et principes d'aménagement 55
4.3. Mobilité et déplacements : objectifs et principes d'aménagement 60
4.4. Aménagement des espaces publics : objectifs et principes d'aménagement 65

Table des figures

Figure 1 - Territoire visé par la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1re Avenue 6
Figure 2 - Répartition de la population résidant dans le territoire de planification par groupe d'âge 8
Figure 3 - Indice de défavorisation matérielle et sociale 9
Figure 4 - 1re Avenue dans Limoilou, 1941 15
Figure 5 - Canalisation de la rivière Lairet, 1967 15
Figure 6 - Année de construction des bâtiments 16
Figure 7 - Utilisation du sol 18
Figure 8 - Densité résidentielle 19
Figure 9 - 3e Avenue, Vieux-Limoilou 20
Figure 10 - Galeries Charlesbourg 20
Figure 11 - Hauteur réelle 23
Figure 12 - Cadre bâti type du Vieux-Limoilou 24
Figure 13 - Exemples de plex du quartier Lairet 24
Figure 14 - Terrains vacants et à potentiel de consolidation 26
Figure 15 - Axe de la 18e Rue 29
Figure 16 - Intersection de la 41e Rue et de la 1re Avenue 29
Figure 17 - Réaménagement de la 8e Rue 30
Figure 18 - Bande cyclable de la 8e Avenue 30
Figure 19 - Tableau des déplacements observés et potentiels en mobilité active dans le territoire de la vision du secteur de la 1re Avenue 30
Figure 20 - Viaduc voie ferrée 1re Avenue 31
Figure 21 - Carte conceptuelle des barrières naturelles et urbaines (contraintes à la mobilité active) 32
Figure 22 - Liens piétonniers et réseau cyclable actuel et projeté 33
Figure 23 - Intersection du chemin de la Canardière et du boulevard des Capucins (avant/après) 34
Figure 24 - Parts modales des déplacements produits dans le secteur 35
Figure 25 - Projet de tramway et réseau de transport en commun actuel 36
Figure 26 - Parc Gérard-Marchand 38
Figure 27 - Place Limouloise 38
Figure 28 - Desserte en parcs et catégorisation des équipements 39
Figure 29 - Jardin communautaire Sainte-Odile 40
Figure 30 - Couverture de la canopée 41
Figure 31 - Îlots de chaleur 42
Figure 33 - Friche gazonnée de la 41e Rue 43
Figure 32 - Secteur Sud du Vieux-Limoilou 43
Figure 34 - Projection de l'aménagement de la friche de la 41e Rue Est et du site des Galeries Charlesbourg 51
Figure 35 - Projection de la requalification à moyen terme 52
Figure 36 - Projection de la requalification à long terme 52
Figure 37 - Potentiel de consolidation du secteur des Capucins 53
Figure 38 - Création d'une centralité de quartier sur la 1re Avenue, dans Lairet 54
Figure 39 - Carte thématique usages et vocations 55
Figure 40 - Carte des gabarits maîtres 56
Figure 41 - Écoquartier D'Estimauville 58
Figure 42 - Îlot des Capucins, ilotdescapucins.com 58
Figure 43 - Îlot type du quartier du Vieux-Limoilou 59
Figure 44 - Îlot type du quartier de Lairet 59
Figure 45 - Carte thématique du cadre bâti 60
Figure 46 - Projection de consolidation autour de la station 3e Avenue 61

Figure 47 - Réaménagement du pont d'étagement projeté du chemin de la Canardière 63
Figure 48 - Carte thématique mobilité 65
Figure 49 - Plein air hivernal en bordure de la rivière Saint-Charles, Plan de mise en valeur des rivières de Québec 66
Figure 50 - Parc résilient projeté à l'intersection – à l'est de la 1re Avenue et au sud de la 41e Rue 67
Figure 51 - Projection des aménagements temporaires de la portion ouest de la friche de la 41e Rue 68
Figure 52 - Exemple de noue végétalisée 69
Figure 53 - Carte thématique des espaces publics 70

Contenu de la version préliminaire

La version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1re Avenue est présentée en quatre sections. Le contenu est le suivant :

- **Section 1 :** Mise en contexte
- **Section 2 :** Portrait du territoire et enjeux
- **Section 3 :** Vision et grandes orientations
- **Section 4 :** Stratégies d'aménagement et de développement :
  - 4.1. Activités et vocation du territoire
  - 4.2. Cadre bâti
  - 4.3. Mobilité et déplacements
  - 4.4. Aménagement des espaces publics

Démarche d'élaboration, de consultation et d'adoption

La Ville de Québec présente une version préliminaire de sa Vision d'aménagement pour le secteur de la 1re Avenue, étape qui se situe en amont de l'élaboration de la vision finale. La Ville de Québec souhaite consulter la population sur cette version préliminaire. À la lumière des commentaires reçus lors de la consultation publique, les modifications et ajustements pertinents seront apportés.

Lors d'une prochaine étape, à la suite de l'adoption de la Vision d'aménagement, des consultations publiques en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme seront organisées en ce qui a trait aux outils réglementaires qui seront retenus pour assurer sa mise en œuvre.

Le tableau suivant résume l'ensemble de la démarche d'élaboration, de consultation et d'adoption de la Vision. Il indique de plus les étapes en cours.

Étapes préalables	1	Collecte de besoins et consultation en amont	Réalisée
	2	**Présentation d'une version préliminaire**	**En cours**
	3	**Consultation publique sur la version préliminaire**	
Élaboration de la Vision finale	4	Ajustement selon les commentaires reçus sur la version préliminaire	À venir
	5	Présentation et adoption de la Vision d'aménagement par le conseil municipal	
Étapes légales, encadrées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	6	Adoption des projets d'outils réglementaires retenus pour la mise en œuvre de la Vision	À venir
	7	Consultation publique sur les projets d'outils réglementaires	
	8	Adoption finale et entrée en vigueur des outils réglementaires	

1. Mise en contexte

1.1. Qu'est-ce qu'une vision d'aménagement?

Une vision d'aménagement est un outil de planification de l'aménagement du territoire qui reflète les grandes orientations de développement de la Ville pour un secteur dont la localisation est stratégique et où des projets immobiliers ou urbains structurants sont en planification, comme l'arrivée du tramway et la requalification de la friche Hydro-Québec de la 41e Rue.

Cet outil encadre le développement futur d'un secteur stratégique de la ville en présentant une vision sur un horizon d'environ 10 à 15 ans :

- Il propose des interventions concrètes pour valoriser et soutenir un secteur en un milieu dynamique, attrayant et convivial;
- Il oriente le développement immobilier, notamment par la valorisation des terrains sous-exploités ou en mutation;
- Il vise à valoriser l'accessibilité du secteur concerné et à améliorer l'efficacité des déplacements pour l'ensemble des usagers;
- Il permet de bonifier l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics, en plus de confirmer la préservation de milieux naturels d'intérêt.

Ultimement, une vision d'aménagement peut mener à l'adoption de règlements d'urbanisme qui encadrent les projets de construction ainsi qu'à un plan d'action visant à guider les interventions publiques sur le territoire.

Ce document a été élaboré en considérant l'implantation d'un tramway dans le secteur, comme convenu avec le gouvernement du Québec depuis 2021.

Toutefois, le gouvernement du Québec a récemment décidé de suspendre la réalisation du tramway et de confier un mandat à la CDPQ Infra dans le but d'analyser la mobilité actuelle et projetée de l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Québec et de recommander la ou les solutions permettant d'identifier un projet de transport structurant pour la Ville de Québec.

La Ville privilégie toujours l'implantation d'un tramway en matière de réseau structurant. Les orientations et stratégies mises de l'avant dans la présente vision illustrent les effets structurants qu'a le tramway en termes d'aménagement du territoire.

1.2. Le secteur de la 1re Avenue : Un aperçu

Territoire

Le secteur visé est situé dans les arrondissements de La Cité-Limoilou et de Charlesbourg et concerne plus précisément des parties des quartiers du Vieux-Limoilou, de Lairet et de Saint-Rodrigue. D'une superficie approximative de 3 kilomètres carrés (précisément 301,8 hectares), le secteur de planification correspond sommairement à 400 mètres aux pourtours de l'axe de la 1re Avenue et à 800 mètres également aux pourtours du tracé du tramway de la Ville de Québec. Il est délimité approximativement par :

- Au nord : l'autoroute Félix-Leclerc;

- À l'est : la voie ferrée du CN dans le Vieux-Limoilou et la 4e Avenue à partir de la hauteur de la 18e Rue dans Lairet;
- Au sud : la rivière Saint-Charles;
- À l'ouest : la rue Cadillac, l'avenue Jeanne-Mance et l'avenue du Colisée (limites du territoire du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne).

Le territoire se prolonge d'ouest en est à la hauteur de la 41e Rue pour inclure l'ensemble de la friche d'Hydro-Québec, soit entre l'autoroute Laurentienne et la piste cyclable du corridor des Cheminots.

Le territoire de planification a été agrandi en 2022 pour inclure la portion de territoire comprise entre la 3e Avenue à l'ouest, la rivière Saint-Charles au sud, le chemin de fer à l'est et la 18e Rue au nord. Cet agrandissement visait à inclure le territoire d'influence du projet de tramway à la suite de la modification du tracé en 2021, soit vers D'Estimauville au lieu de Charlesbourg. Le territoire localisé à l'est de la voie ferrée, soit à l'extrémité du territoire, est compris dans le territoire de planification de la Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière.

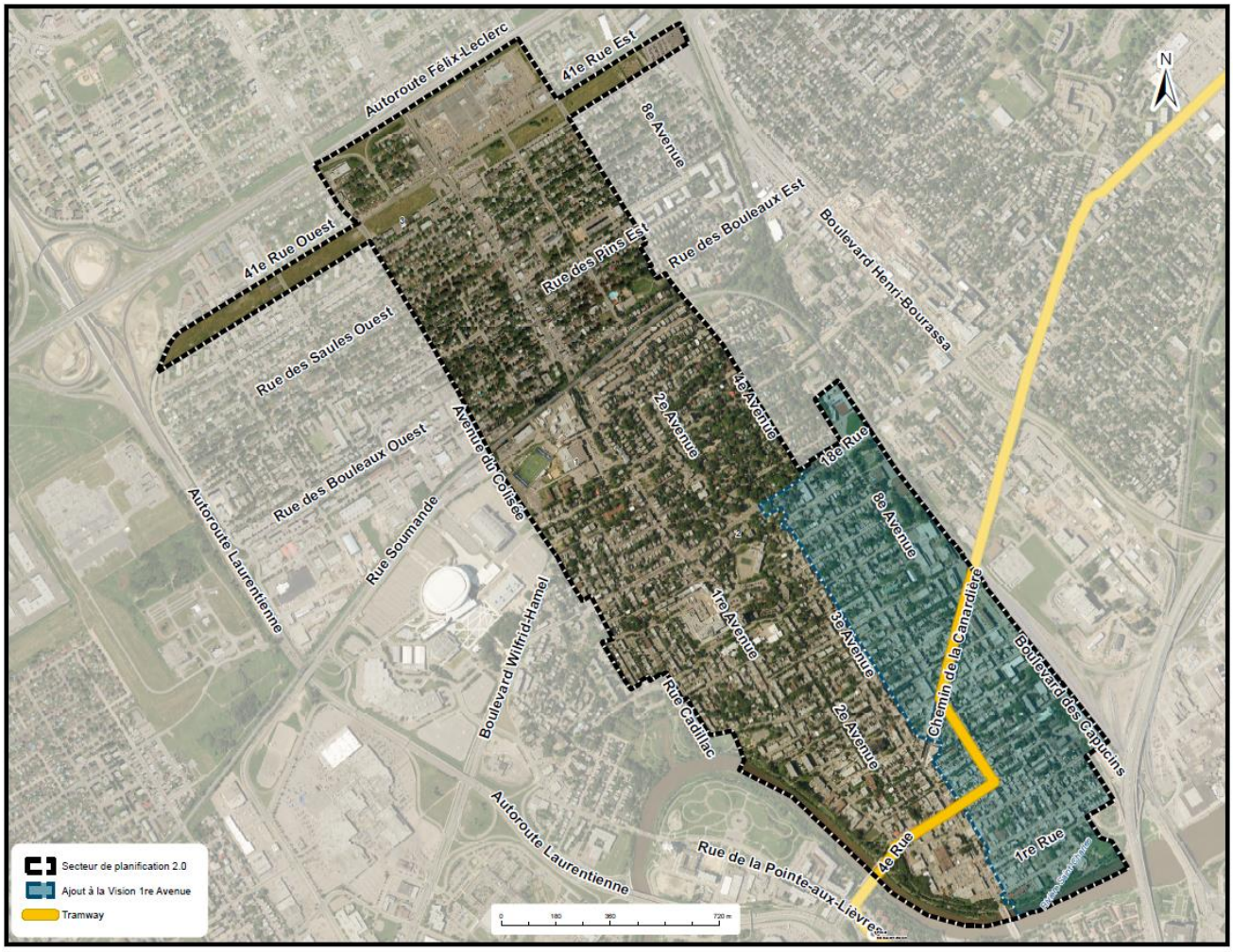


Figure 1 - Territoire visé par la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1re Avenue

Population[1]

L'analyse des données des recensements de Statistique Canada permet de mettre en lumière les caractéristiques des résidants, des ménages et des visiteurs du territoire de la Vision d'aménagement 1re Avenue. Certaines de ces caractéristiques relèvent des dynamiques et enjeux propres au secteur de planification qui seront considérés dans la Vision.

En 2021, les résidants du secteur de la Vision d'aménagement présentaient les caractéristiques suivantes :

- 19 240 personnes résidaient dans le secteur de planification, ce qui dénote une légère diminution par rapport à 2016 (19 860 résidants).
- L'âge moyen de la population du secteur était de 42 ans en 2021, ce qui est inférieur à celui de la Ville de Québec (43,8 ans). Une différence encore plus marquée à l'échelle de l'arrondissement de La Cité-Limoilou où l'âge moyen est de 44,6 ans. L'âge moyen du secteur était de 42,5 ans en 2016, ce qui démontre un très léger rajeunissement de la population.
- 39,1 % de la population est âgée entre 25 et 44 ans et la tranche d'âge des 65 ans et plus constitue 18,1 % des résidants.
- En termes d'éducation, 38,9 % de la population détient un diplôme universitaire de 1er cycle ou supérieur, ce qui est significativement plus important que la proportion à l'échelle de la ville de Québec (29,2 %). Entre 2016 et 2021, le taux de résidants détenant un diplôme de grade universitaire de 1er cycle ou supérieur a augmenté de près de 7 % dans le secteur de planification.
- 20,8 % des résidants âgés de 25 à 64 ans n'ont pas de diplôme ou détiennent un diplôme d'études secondaires, ce qui représente une diminution de 6,7 % par rapport à 2016.
- Les immigrants et les résidants non permanents représentent 12,05 % de la population du secteur, ce qui témoigne d'une hausse par rapport aux 8,5 % de personnes que l'on recensait sur le territoire en 2016. À l'échelle de la ville, la proportion d'immigrants et de résidants non permanents est de 10,94 %.
- Les immigrants dont le pays d'origine est situé en Europe ou en Afrique représentent la plus grande proportion de la population immigrante.
- Le pourcentage de la population considérée sous le seuil de faible revenu est plus important dans le territoire de planification en 2021 (12,39 %) qu'à l'échelle de la ville (6,10 %). Cependant, il est important de mentionner une amélioration en comparaison avec les données de 2016 où le taux de population considérée sous le seuil de faible revenu dans le territoire de la Vision 1re Avenue était de 21,44 %.
- 18,9 % de la population est considérée comme défavorisée ou très défavorisée matériellement et socialement.[2]

[1] Les données sociodémographiques sont issues de Statistique Canada (2011, 2016 et 2021), *Enquête nationale auprès des ménages*.

[2] Indice de défavorisation selon les données INSPQ 2016. Les données 2021 sont actuellement en traitement et seront intégrées dans la version finale de la Vision d'aménagement.

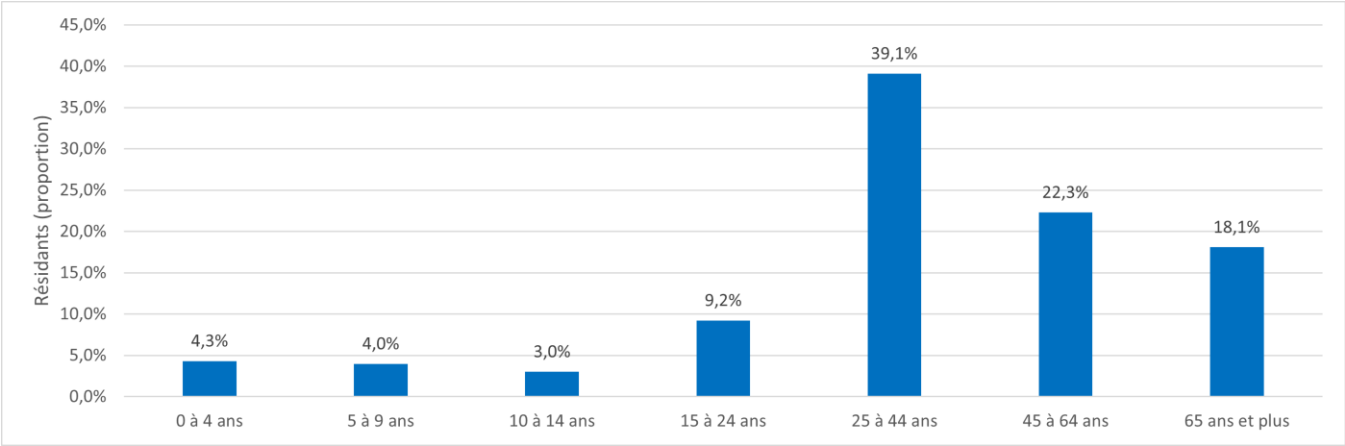


Figure 2 - Répartition de la population résidant dans le territoire de planification par groupe d'âge

En 2021, les ménages[3] du secteur de la Vision d'aménagement présentaient les caractéristiques suivantes :

- 76 % des ménages du secteur de planification de la 1re Avenue sont locataires de leur lieu de résidence, alors que cette proportion est de 48,7 % pour la Ville de Québec.
- 20,46 % des ménages consacrent 30 % au plus de leur revenu aux frais de logement, tandis que ce taux est de 16,11 % à l'échelle de la ville. Dans le secteur, en 2016, cette proportion était de 27,5 %.
- 13,8 % des locataires ont des besoins impérieux en matière de logement.
- Les frais de logement mensuels moyens pour les locataires s'élèvent à 782 $, comparativement à 904 $ à l'échelle de la ville.
- La taille moyenne des appartements dans le secteur est de 4,4 pièces alors qu'elle est de 5,4 pièces pour la Ville de Québec.
- Les 11 305 ménages du territoire sont composés en moyenne de 1,7 personne, ce qui représente la moyenne à l'échelle de l'arrondissement de La Cité-Limoilou, alors qu'elle se situe à 2 personnes au niveau de la ville.
- La majorité des ménages, soit 56,2 %, est composée d'une seule personne et 29,5 % de 2 personnes. Ces proportions sont respectivement de 41,5 % et 34,7 % pour la Ville de Québec.
- Le revenu annuel moyen brut des ménages est de 64 000 $, alors qu'il est respectivement de 88 400 $ et de 87 800 $ à l'échelle de l'arrondissement de La Cité-Limoilou et de la Ville de Québec. Pour le territoire, le revenu moyen brut s'élevait à 50 715 $ en 2016. 58,5 % des ménages du secteur gagnent moins de 60 000 $ avant impôts.

En 2021, les visiteurs[4] réguliers du secteur de la Vision d'aménagement présentaient les caractéristiques suivantes :

- Approximativement 10 000 travailleurs ont leur lieu habituel de travail dans le secteur.
- Les travailleurs œuvrent principalement dans les domaines des soins de santé et d'assistance sociale, des services de l'administration publique et du commerce de détail.
- Parmi les travailleurs, 79,5 % détiennent un certificat, un diplôme ou un grade postsecondaire, et 39,9 % ont un diplôme d'études supérieures (baccalauréat ou niveau supérieur).

[3] Un ménage est défini par Statistique Canada
[4] Un visiteur est défini par Statistique Canada

- 43,4 % des travailleurs ont été à temps plein en 2020 et leur revenu brut annuel moyen était de 65 000 $.

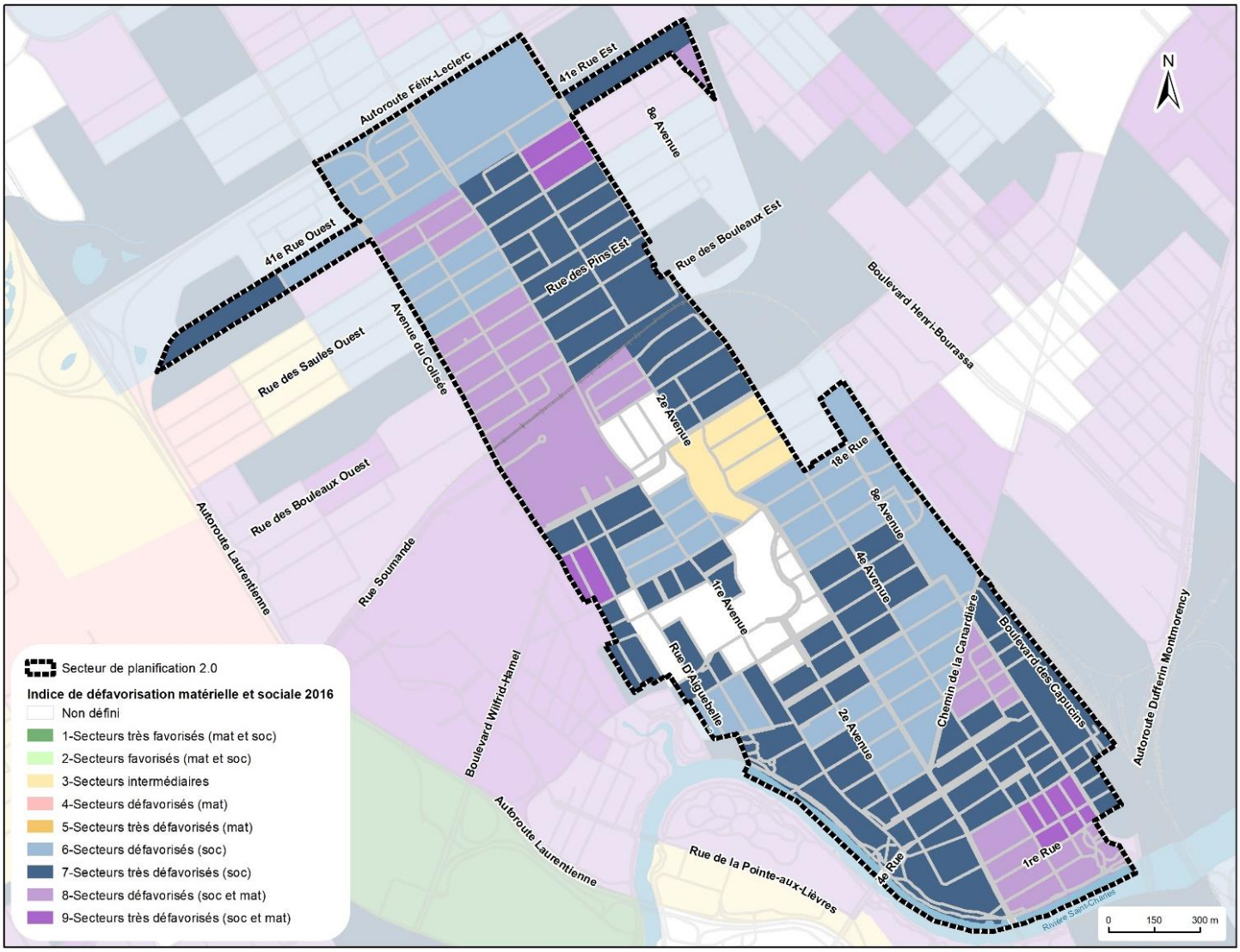


Figure 3 - Indice de défavorisation matérielle et sociale

Principales caractéristiques du territoire

- Le secteur de la 1re Avenue est localisé stratégiquement à proximité du centre-ville et du quartier Saint-Roch. Il s'articule autour de la 1re Avenue qui le traverse dans l'axe nord-sud et qui représente une composante structurante du réseau de transport collectif de la ville avec la présence du Métrobus 801.
- Le territoire débute sur la rive nord renaturalisée de la rivière Saint-Charles et se poursuit vers le nord sur ce qui constitue la plaine du Saint-Laurent. Celui-ci se termine à la hauteur de l'autoroute Félix-Leclerc qui est une composante importante du réseau routier supérieur.
- Complètement urbanisé, il s'agit d'un secteur dense et fréquenté constituant un milieu attractif, notamment par sa localisation et le cadre dynamique que le milieu offre. La fonction résidentielle y est prépondérante.

- Le territoire est traversé en totalité ou en partie par des artères mixtes, soit la 1re Avenue et la 3e Avenue. D'importants établissements publics et institutionnels sont présents, dont l'hôpital Saint-François d'Assise, le Cégep Limoilou, le Patro Roc-Amadour, ainsi que des écoles de niveau primaire, secondaire et professionnel.
- Une partie du territoire est caractérisée par un passé industriel et cette présence est toujours perceptible aujourd'hui notamment dans la portion sud à proximité de la rivière Saint-Charles où des entreprises sont en opération. Certains de ces sites sont marqués par la présence de contamination, ce qui traduit l'importance de ce passé industriel.
- La densité du cadre bâti est généralement forte et homogène dans le Vieux-Limoilou, tandis qu'il est légèrement plus segmenté en secteurs de faible, moyenne et de forte densité dans Lairet.
- Le territoire sera desservi par deux stations du futur tramway : la station Vieux-Limoilou et de la 8e Avenue/Cégep Limoilou. La 1re Avenue est un axe important nord-sud de transport en commun et est identifiée à court terme pour des mesures préférentielles dans le cadre du projet de Réseau express de la Capitale « REC » du gouvernement du Québec. Le territoire est également bien desservi par des parcours d'autobus du RTC, dont au moins 4 circuits de type Métrobus.
- Le territoire est généralement propice aux déplacements actifs. Notamment, la trame de rue orthogonale (caractéristique du territoire de planification) est mieux adaptée pour ces modes de déplacement actif. Néanmoins, certaines infrastructures (autoroutière et ferroviaire) font office de barrières urbaines. Des interventions sont nécessaires pour favoriser la perméabilité, la convivialité et la sécurité des usagers.
- Le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles constitue le seul milieu naturel du secteur suivant la réalisation d'importants travaux de restauration et celui-ci est fréquenté et apprécié des citoyens. Autrement, les parcs et espaces publics de proximité constituent des lieux importants de détente et de loisirs accessibles à la population.
- L'indice de canopée est plutôt faible sur le territoire, soit en deçà de 25 %, voire de 20 % selon le secteur. Des portions se retrouvent même avec une quasi-absence de couverture végétale, favorisant ainsi la formation d'îlots de chaleur par l'importance des surfaces minérales exposées et ne contribuant pas à l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain.

1.3. Pourquoi une vision pour le secteur de la 1re Avenue?

La Vision a pour objectif de proposer des lignes directrices en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme afin d'encadrer l'évolution du secteur. Une réflexion s'avère pertinente puisque le secteur de la 1re Avenue sera marqué dans les prochaines années par de nombreux projets. À titre d'exemples, peuvent être nommés l'implantation du tramway, le redéveloppement des Galeries Charlesbourg, la requalification de la friche de la 41e Rue, la consolidation de la 1re Avenue et le développement de nouveaux lieux de résidence et d'emplois.

La Ville de Québec souhaite donc soutenir l'implantation du tramway en plus d'assurer l'intégration des projets en cours et à venir et, ainsi, profiter des opportunités de réaménagement pour bonifier le milieu. De surcroît, la Vision d'aménagement permet, entre autres, de déterminer des espaces se prêtant au verdissement, d'identifier les axes piétonniers ou cyclables à développer, les axes structurants de transport en commun à renforcer et d'améliorer les espaces publics. Plus concrètement, il s'agit de :

- Proposer des interventions qui tiennent véritablement compte des particularités du milieu et des occasions d'aménagement et de développement;
- Renforcir la 1re Avenue à titre d'axe fort de transport en commun de manière à prévoir l'implantation future d'un mode structurant de transport en commun pour en favoriser la réalisation et en arrimer le cadre bâti;
- Encadrer le développement immobilier des terrains vacants ou sous-utilisés, notamment, l'ancienne emprise hydroélectrique de la 41e Rue et la transformation des Galeries Charlesbourg;

- Renforcer les liens entre les différents secteurs du territoire et avec les quartiers adjacents;
- Cibler et coordonner les interventions possibles pour améliorer la qualité de vie des citoyens et soutenir l'attractivité du secteur.

1.4. Activités de consultation réalisées

Dans le but de mieux connaître les besoins et les attentes des résidants et des usagers du territoire à l'égard du développement du secteur de la 1re Avenue, la Ville de Québec a mené trois types d'activités de participation active au cours du de l'automne 2020.

Atelier participatif, en mode virtuel

Présentation d'un portrait du territoire suivi de discussions en sous-groupes tenues le 26 novembre 2020;

Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;

Objectif : connaître les attentes et les besoins de la population à l'égard de l'évolution du secteur de la 1re Avenue au cours des 15 prochaines années;

54 participants.

Collecte de besoins, sous la forme d'une consultation en ligne (questionnaire)

Questionnaire accessible sur le site Internet de la Ville de Québec du 5 novembre au 11 décembre 2020;

Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les usagers du territoire;

Objectif : connaître les attentes et les besoins de la population à l'égard de l'évolution du secteur et obtenir leur opinion quant à l'organisation du territoire;

241 répondants.

Séances de discussion avec des commerçants, des organismes du milieu et des professionnels en aménagement

Séances tenues les 1er, 4 et 14 décembre 2020;

Public cible : les acteurs économiques, institutionnels ou communautaires du milieu, les professionnels du domaine de l'aménagement du territoire, de l'architecture et de l'environnement impliqués dans le secteur;

Objectif : bonifier les résultats préliminaires de la collecte de besoins en ligne et approfondir les attentes exprimées par la population;

35 commerçants, représentants d'organismes, de grandes institutions et professionnels en aménagement.

Séance d'information – État de situation et territoire révisé

Séance d'information tenue le 8 décembre 2022;

Public cible : membres du conseil de quartier et citoyens intéressés;

Objectif : présenter sommairement les données recueillies, le territoire ajusté en raison du changement du tracé du tramway à l'est, en plus de présenter les étapes à venir pour l'élaboration de la Vision d'aménagement;

16 participants.

Voici quelques détails relatifs à ces activités :

Atelier d'échanges – 41e Rue

Présentation du portrait du secteur de la friche de la 41e Rue suivi par des ateliers d'échanges en sous-groupes tenus le 30 mars 2023;

Public cible : c'est-à-dire les résidants et les usagers du territoire ciblé;

Objectif : recueillir les attentes et les besoins des citoyens quant à la requalification de la friche et se doter de certaines lignes directrices relativement au redéveloppement des Galeries Charlesbourg;

50 participants.

Consultation en ligne (questionnaire) – 41e Rue

Questionnaire accessible sur le site Internet de la Ville de Québec du 31 mars au 17 avril 2023;

Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;

Objectif : connaître les attentes et les besoins de la population à l'égard de la requalification de la friche et se doter de certaines lignes directrices relativement au redéveloppement des Galeries Charlesbourg;

119 répondants.

Atelier d'échanges à la maison des jeunes L'Intégrale Sud

Atelier d'échanges en grand groupe tenu le 6 juin 2023;

Public cible : les adolescents des quartiers de Saint-Rodrigue et de Lairet;

Objectif : connaître les attentes et les besoins des jeunes qui fréquent le territoire de la vision à l'égard de l'offre en services, en mobilité et en espaces publics, notamment;

8 participants.

1.5. Faits saillants des consultations publiques

L'analyse des résultats des diverses activités de consultation menées en amont de la démarche a permis de dégager des tendances générales quant aux attentes et aux besoins de la population. Ces tendances ont guidé la Ville de Québec dans l'identification d'orientations et de stratégies d'aménagement préliminaires pour le secteur de la 1re Avenue. Les faits saillants de ces résultats sont :

Activités et vocation du territoire

- Viser des concentrations commerciales le long de la 1re Avenue via une obligation de rez-de-chaussée commerciaux aux endroits stratégiques.
- Ajouter des locaux commerciaux sur la 1re Avenue pour une meilleure desserte en commerces de proximité dans Lairet.
- Réfléchir à l'avenir et au potentiel remplacement des industries traditionnelles par des usages facilitant la cohabitation en milieu urbain, notamment au sud de la 4e Rue.
- Privilégier une mixité d'usages sur les parcelles de la friche d'Hydro-Québec et prévoir une densité plus importante à proximité de la 1re Avenue.
- Rendre le site des Galeries Charlesbourg attrayant et connecté.

Cadre bâti et aménagement du domaine privé

- Respecter le style et le gabarit du cadre bâti existant pour les projets d'insertion dans le secteur du Vieux-Limoilou.

- Assurer, pour les projets de requalifications majeurs de la friche de la 41e Rue et des Galeries Charlesbourg, une évolution des gabarits assurant une transition harmonieuse avec son contexte bâti environnant.
- Maintenir l'attrait du quartier de Lairet qui offre un secteur de plus faible densité à proximité du centre-ville.
- Favoriser la mixité sociale et prévenir l'embourgeoisement du secteur avec l'arrivée du tramway.
- Prévoir une offre de logements sociaux et abordables dans le quartier et une diversité de typologies de logements, notamment sur la friche de la 41e Rue.
- Consolider le noyau commercial de la 1re Avenue dans Lairet.
- Minimiser les aires de stationnement et privilégier les stationnements étagés, partagés ou souterrains.

Mobilité et déplacements

- Réaménager la 1re Avenue et la 18e Rue pour y améliorer la cohabitation des différents modes de déplacement.
- Développer la 4e Avenue comme axe de transport multimodal d'importance.
- Bonifier les aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire de la Vision.
- Améliorer le confort et le sentiment de sécurité des usagers des déplacements actifs.
- Identifier la friche d'Hydro-Québec comme lien de déplacement actif d'importance.
- Revoir la couverture du secteur par les circuits d'autobus avec l'arrivée du tramway pour assurer une desserte optimale.
- Limiter l'impact de la réorganisation des flux de circulation automobile (volume, vitesse) à la suite de l'arrivée du tramway.
- Désenclaver le secteur en assurant une meilleure connexion aux quartiers voisins (Vanier, Lairet, Saint-Rodrigue et Maizerets).

Aménagement des rues et des espaces verts ou publics

- Réaménager le domaine public en favorisant les efforts de verdissement sur l'ensemble du territoire de la Vision.
- Repenser l'intersection de la 1re Avenue et de la 18e Rue en y aménageant des espaces publics verts et attrayants.
- Imaginer une signature distinctive pour la 1re Avenue, colonne vertébrale du secteur.
- Prévoir une complémentarité d'espaces verts et d'équipements de loisirs sur le terrain de la friche d'Hydro-Québec.
- Identifier et aménager la friche d'Hydro-Québec comme corridor écologique.
- Améliorer les aménagements et la qualité des milieux naturels le long des berges de la rivière Saint-Charles.
- Prévoir le réaménagement et le verdissement des rues à large emprise du quartier de Lairet.
- Bonifier l'offre en jardins communautaires et en places publiques dans le secteur.
- Soutenir les initiatives d'aménagement et de verdissement des ruelles.
- Favoriser des aménagements naturels et indigènes lors d'initiatives de verdissement.

2. Portrait du territoire et enjeux

Le secteur se distingue par ses milieux bâtis bien établis. Néanmoins, plusieurs possibilités de redéveloppement sont à considérer, comme des terrains à requalifier ou sous-développés. Le territoire bénéficiera du déploiement du tramway, en plus du renforcement de l'axe de transport en commun de la 1re Avenue. Dans ce contexte, les développements et réaménagements à venir sont considérés comme autant d'occasions d'améliorer le milieu en réponse aux besoins et enjeux propres au territoire. Le présent chapitre brosse le portrait du territoire et identifie ses principaux enjeux d'aménagement en considérant certains aspects déterminants pour consolider un milieu urbain de qualité.

2.1. Historique de développement du secteur

Le territoire couvert par la Vision témoigne de phases marquantes du développement de la ville de Québec. Habités dès les balbutiements de la Nouvelle-France, les confluents des rivières Lairet et Saint-Charles forment le lieu historique du premier hivernement à Québec. Plus tard, la rive nord de la rivière Saint-Charles sert de lieu de culture et de pâturage où se forment lentement de petits hameaux : Smithville (ou Stadacona), Hedleyville, Parkville et New Waterford. Alors distincte de la ville de Québec, la campagne limouloise est accessible par des ponts à péage qui subsistent jusqu'à l'annexion à la ville de Québec. Vers 1850, les champs cultivés côtoient les villas et résidences d'été des notables de Québec. Un paysage qui évolue avec l'arrivée d'ouvriers provenant des faubourgs de Québec. Les chemins de l'époque reliant la cité à Charlesbourg (1re Avenue) et à Beauport (Canardière) demeurent aujourd'hui des axes structurants.

Ainsi, le territoire se développe à l'image des faubourgs, alors que des maisons ouvrières sont construites près de la rue et collées les unes aux autres. La transformation organique de ces communautés permet le développement rapide de la rive nord de la rivière Saint-Charles, moussé par une activité économique foisonnante. On compte alors la présence de plusieurs industries telles que des moulins à bois, abattoirs, corderies, voileries, entrepôts et briqueteries. Rattaché à la municipalité de Saint-Roch de Québec en 1855, le territoire de Limoilou connaît une transformation notable à partir de la seconde moitié du XIXe siècle. L'établissement d'institutions religieuses et d'enseignement par la congrégation des Augustines, la construction du chemin de fer, ainsi qu'un incendie majeur en 1892 marquent le développement du territoire de façon encore perceptible aujourd'hui.

C'est donc au tournant du XXe siècle (1893) que les hameaux d'origine fusionnent pour former la municipalité de Limoilou. L'année 1906 marque, quant à elle, un moment déterminant dans la planification du territoire puisqu'elle lance le début des développements de type « plex » par des promoteurs qui font aujourd'hui l'image de Limoilou. Dans cette nouvelle banlieue développée en fonction de la desserte du tramway, l'imposition de critères architecturaux et d'implantation, le découpage des nouvelles rues en quadrillés et la construction de bâtiments multilogements deviennent la norme. Toutefois, le développement rapide de la municipalité et le manque en infrastructures forcent l'annexion à la Ville de Québec en 1909. L'ouverture du pont Drouin en 1913 facilite d'autant plus l'accès au quartier.

Figure 4 - 1re Avenue dans Limoilou, 1941

Figure 5 - Canalisation de la rivière Lairet, 1967

En poursuivant le développement vers le nord, la construction du « parc Limoilou » se poursuit et les associés Leclerc & Lamontagne font la promotion du « Domaine Lairet », du côté ouest de la 1re Avenue. À cette époque, la rivière du même nom traverse le quartier depuis Charlesbourg pour se jeter dans la rivière Saint-Charles. La rivière Lairet est canalisée en 1967. Si le boom démographique de ce que l'on considère aujourd'hui comme le « Vieux-Limoilou » se produit entre 1911 et 1931, c'est après 1945 que le « Nouveau-Limoilou » s'est développé, jusqu'aux limites de Charlesbourg. Pas moins de cinq paroisses sont alors fondées : Saint-Albert-le-Grand, Sainte-Claire-d'Assise, Saint-Paul-Apôtre, Saint-Pie-X et Sainte-Odile. Typique des banlieues d'après-guerre, Lairet connaît donc un essor rapide en lien avec l'automobile et se compose en général d'habitations de moindre gabarit que celui de Limoilou. La construction des autoroutes Laurentienne (73) et Félix-Leclerc (40) marque cette partie du territoire et le développement se peaufine essentiellement dans les années 1960 et 1970.

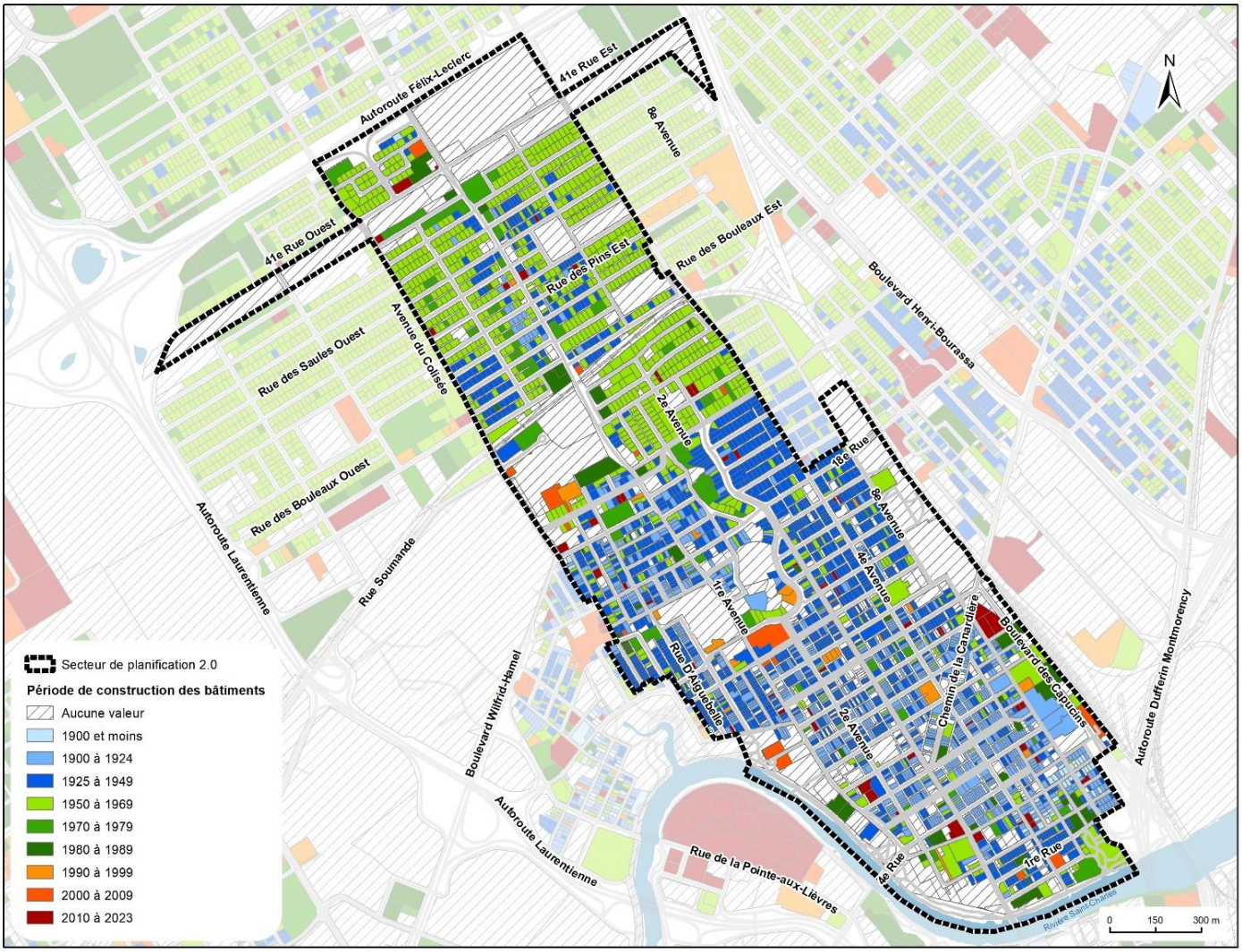


Figure 6 - Année de construction des bâtiments

2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier

Dans le cadre de la démarche de planification pour le secteur de la 1re Avenue, la Ville de Québec a commandé une étude portant sur la dynamique du marché immobilier. Cette étude permet de mettre en lumière les principaux enjeux observés dans ce secteur et les pistes à considérer pour soutenir la viabilité des projets immobiliers. Au moment de la livraison de l'étude en 2019, les principaux constats étaient les suivants :

Fonction résidentielle

- Entre 2012 et 2017, sur le territoire d'étude, les « plex » ont connu l'augmentation de valeur la plus marquée, ce qui indique que le marché résidentiel locatif semble caractériser le territoire à l'étude et que la demande pour ce mode d'occupation apparaît être plus forte qu'ailleurs sur le territoire de la ville de Québec. Ainsi, il est à prévoir que, considérant la demande pour ce type de construction, la majorité des unités à construire sur le territoire d'étude sera comprise dans des immeubles multifamiliaux.

- Autrement, en 2023, la Ville de Québec enregistrait un taux d'inoccupation des logements locatifs de 0,9 %, soit le taux le plus bas observé depuis de nombreuses années, en plus de faire face à une réduction des mises en chantiers sur son territoire. Afin de répondre à ce contexte de pénurie de logements, il apparaît pertinent de voir à la consolidation de la fonction résidentielle sur le territoire de planification dans les prochaines années.
- En somme, le développement de l'offre résidentielle dans le secteur doit permettre de répondre aux besoins des différentes populations. L'accueil des familles étant une priorité dans les quartiers centraux, en plus de devoir faire face au vieillissement général de la population, ces réalités incitent au développement. Il peut s'agir de logements de grandes superficies adaptées aux grands ménages ou ceux plus petits conçus pour les personnes seules, de même que des unités en résidence pour personnes aînées.

Fonction commerciale

- La fonction commerciale est caractérisée, au sud de la 22e Rue, par sa complémentarité à la fonction résidentielle existante sur le territoire d'étude. Au nord, en raison de la proximité des autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne, en plus de la disponibilité d'espaces plus larges pour l'automobile, la fonction commerciale tend à desservir une clientèle plus élargie.
- La fonction commerciale du secteur de planification se déploie principalement sur la 1re Avenue, la 3e Avenue et dans les Galeries Charlesbourg.
- En 2019, le taux d'inoccupation des locaux commerciaux était relativement faible, voire nul sur la 3e Avenue, ce qui démontre le dynamisme de cette artère. Cette situation était toujours valable en 2023. La 1re Avenue avait, quant à elle, un taux d'inoccupation plus élevé et son activité commerciale était plus diffuse. Aux Galeries Charlesbourg, le taux d'inoccupation des locaux était considérablement plus élevé, signe de la dévitalisation du site.
- À la lumière des précédents constats, les futures interventions dans le secteur devront permettre de soutenir la vitalité des artères commerciales, en particulier la 1re Avenue. Aussi, il apparaît pertinent de favoriser la transformation du site en perte de vitesse des Galeries Charlesbourg afin d'assurer une mixité fonctionnelle à même le site.

Fonction administrative

- La fonction administrative est peu présente dans le territoire de planification. Cette dernière est répartie sur les artères commerciales ou à proximité de celles-ci et contribue à complémenter la mixité du secteur.
- Dans le futur, la fonction administrative pourrait être développée par l'ajout de bureaux de petites superficies afin d'assurer le maintien d'un dynamisme dans le secteur grâce à une mixité des fonctions. Cependant, le développement d'espaces de grandes superficies devrait être maintenu en priorité dans les pôles de Sainte-Foy, de Lebourgneuf, D'Estimauville et du centre-ville.

Fonction industrielle

- La fonction industrielle est peu présente sur le territoire. Elle se compose principalement d'anciennes propriétés industrielles.
- Dans le secteur de planification, la proximité entre les lieux de résidence et les lieux d'emplois représente une force importante. L'inexistence de terrains disponibles pour accueillir de nouvelles entreprises limite les perspectives de croissance de la fonction industrielle. Cependant, soutenir la transformation ou le remplacement des anciennes activités industrielles existantes de transformation pour d'autres activités industrielles s'intégrant harmonieusement dans une dynamique urbaine, tels que les services spécialisés à la production (par exemple : services informatiques, robotiques, etc.), pourrait être pertinent.

2.3. Activités et vocation du territoire

Portrait

- En général, le territoire est caractérisé par une grande mixité générant des milieux de vie relativement complets. On y retrouve des lieux d'habitation, des commerces et services, ainsi que de grandes institutions représentant à la fois des lieux d'emplois et de services à la population.
- La fonction résidentielle est prédominante sur le territoire alors qu'elle représente approximativement 50 % de l'ensemble de l'occupation au sol avec plus de 12 400 logements.

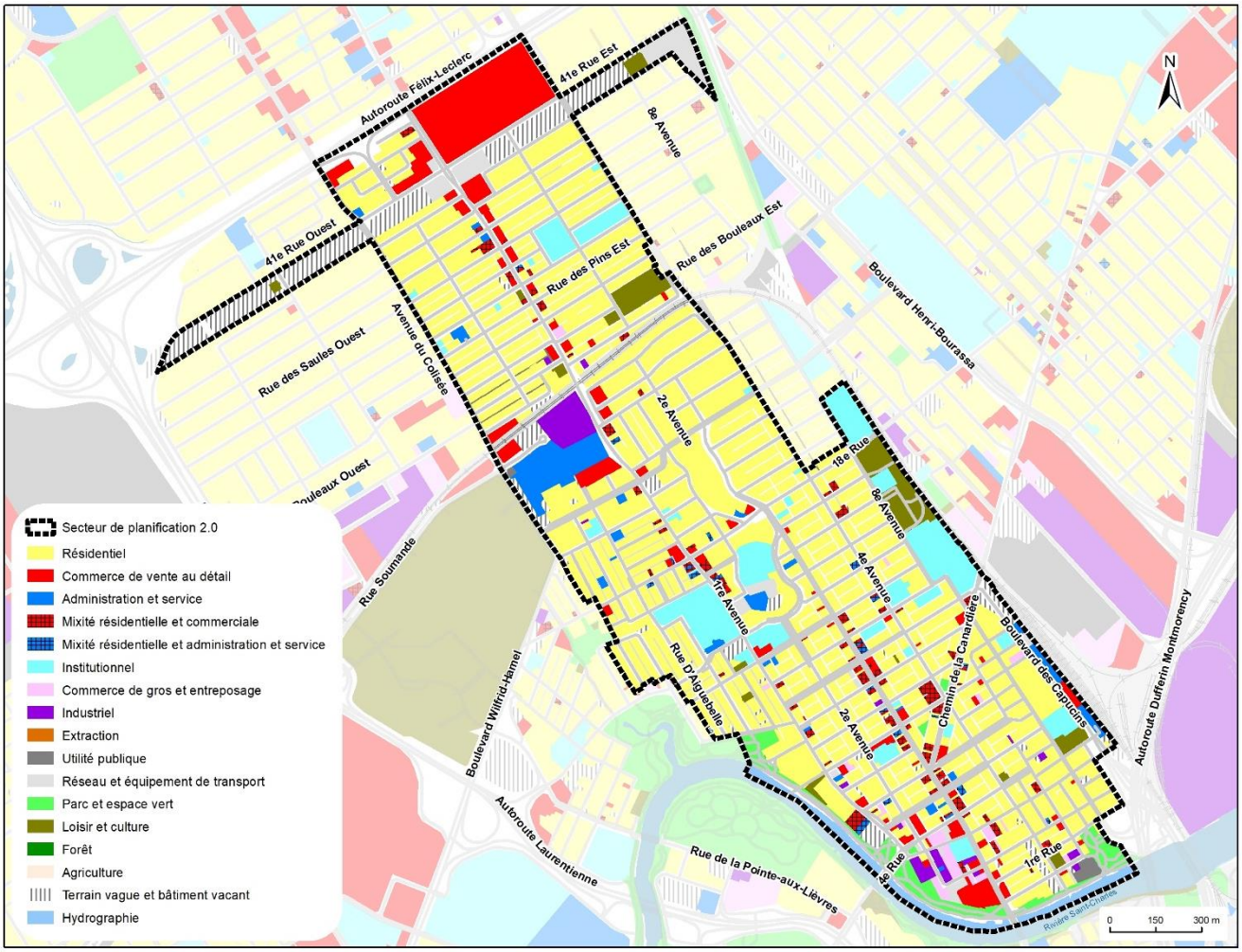


Figure 7 - Utilisation du sol

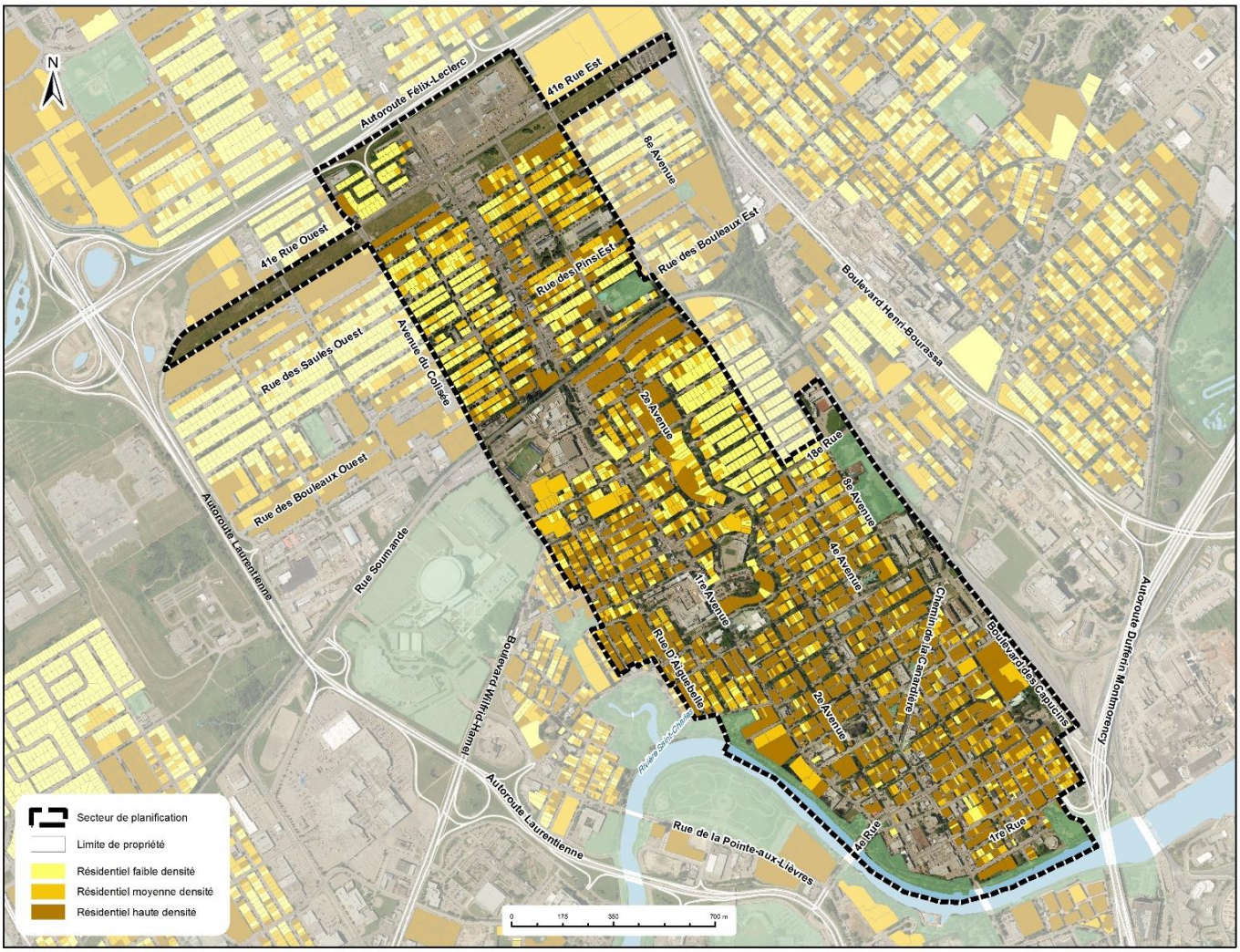


Figure 8 - Densité résidentielle

- Le secteur du Vieux-Limoilou est caractérisé par une densité résidentielle nette moyenne de 53 logements par hectare et de 33 logements par hectare dans Lairet. La densité est plutôt forte et homogène dans le Vieux-Limoilou, tandis qu'elle est plus segmentée dans Lairet selon le type de bâti résidentiel. Par exemple, le secteur est à prépondérance unifamiliale entre la 18e Rue et la 24e Rue et de multiplex entre les rues De La Colombière et de la Sapinière-Dorion. 14 % des ménages résidant dans le secteur ont des besoins impérieux en matière de logement[5], tandis que ce taux s'élève plutôt à 5 % à l'échelle de la ville.
- Le territoire comprend 39 bâtiments de logements subventionnés ou coopératifs, pour un total de 1 106 logements sociaux ou abordables. Ce nombre représente 9 % des logements que l'on retrouve sur le territoire de planification, comparativement à 7 % à l'échelle de la ville de Québec. Toutefois, plus de 2 000 ménages sont en attente d'un logement subventionné à l'échelle de la ville; environ 300 de ces familles résident dans les secteurs Limoilou Nord et Charlesbourg Sud.

[5] Un ménage ayant des besoins impérieux en matière de logement est un ménage dont le logement est considéré inadéquat, inabordable ou d'une taille non convenable et dont le niveau de revenu est insuffisant pour permettre de payer les frais de logement approprié et adéquat dans sa communauté : Statistique Canada

- Le territoire compte peu d'espaces vacants, à l'exception de la friche d'Hydro-Québec à la hauteur de la 41e Rue qui représente un potentiel important. Le territoire comprend davantage de sites au potentiel de requalification, notamment le secteur au sud de la 4e Rue, ainsi que le site des Galeries Charlesbourg.
- L'offre commerciale sur le territoire est diversifiée avec plus de 300 commerces répartis à l'intérieur de 175 bâtiments. La majorité, environ 75 %, est constituée de commerces indépendants, signifiant qu'ils n'appartiennent pas à de grandes bannières.
- Les commerces du territoire se concentrent principalement le long des axes de la 1re Avenue et de la 3e Avenue. Si la 3e Avenue fait figure de modèle de rue commerciale vivante et attractive à l'échelle de la ville de Québec, l'offre commerciale de la 1re Avenue est toutefois beaucoup plus diffuse et aurait avantage à être consolidée. L'accès aux commerces de proximité est ainsi plutôt inégal entre les quartiers du Vieux-Limoilou et de Lairet.

Figure 9 - 3e Avenue, Vieux-Limoilou

Figure 10 - Galeries Charlesbourg

- En plus des artères commerciales de la 1re Avenue et de la 3e Avenue, la plus importante concentration de fonction commerciale correspond au site des Galeries Charlesbourg. Néanmoins, cet établissement comporte plusieurs locaux vacants. Ce site représente un fort potentiel de requalification et de densification considérant sa dévitalisation et sa sous-utilisation. D'importants secteurs commerciaux se trouvent également à proximité du territoire (secteurs Fleur de Lys et Lebourgneuf) et répondent, du moins en partie, aux besoins de certains résidants considérant leur proximité et l'offre commerciale qui s'y trouve.
- Plusieurs équipements publics ou institutionnels structurants sont présents sur le territoire de la vision. On y retrouve des écoles de niveaux primaire et secondaire, quelques établissements d'enseignement spécialisé, ainsi que des bibliothèques et centres communautaires. En plus de constituer des pôles institutionnels à rayonnement régional, le Cégep Limoilou et l'hôpital Saint-François d'Assise représentent aussi les deux plus importants générateurs d'emplois du territoire de planification.
- Le Patro Roc-Amadour constitue également le noyau communautaire du secteur. Regroupant plusieurs installations et équipements tels qu'une piscine, des gymnases et terrains de sport, le Patro héberge aussi plusieurs organismes dans ses locaux. Le site se situe d'ailleurs de façon centrale, dans le territoire de planification. Les besoins en locaux communautaires sont particulièrement importants dans les quartiers de Lairet et de Saint-Rodrigue, mais l'offre est plutôt limitée. Cette situation peut constituer une barrière aux services offerts par des organismes communautaires du milieu et les besoins sont grands pour plusieurs groupes de la population (personnes aînées, immigrantes, défavorisées, etc.).

- Le quartier du Vieux-Limoilou regroupe également deux lieux culturels liés au domaine des arts du cirque. En plus de l'École de cirque de Québec située dans une ancienne église de la 2e Avenue, un projet similaire prend également place au sein de l'église Saint-Charles-de-Limoilou, actuellement occupée par la compagnie Machine de cirque.
- Les espaces verts du territoire se concentrent majoritairement le long du parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, qui permet de mettre en réseau les parcs D'Iberville et de l'Anse-à-Cartier, notamment. Les berges de la rivière composent également le seul espace naturel du secteur. D'autres parcs et places publiques ponctuent aussi le territoire et ses alentours, notamment les parcs Ferland, Gérard-Marchand, Saint-Albert, ainsi que le parc Lairet. Néanmoins, certains secteurs de Lairet se retrouvent éloignés des parcs existants.
- Certaines portions du territoire de planification sont marquées par un passé industriel, dont le secteur sud de la 4e Rue et à l'ouest de la 3e Avenue. Cependant, ce secteur se retrouve partiellement enclavé puisqu'il n'est pas pleinement intégré dans la dynamique urbaine du quartier, bien que ce secteur constitue l'une des portes d'entrée du quartier du Vieux-Limoilou. La coopérative Agropur sur la 1re Avenue, à la hauteur de la voie ferrée, constitue l'une des plus importantes entreprises industrielles du territoire toujours en activité.

Enjeux pour le développement du territoire : Activités et vocation du territoire

- **Enjeu 1** : La disponibilité et l'abordabilité de nouveaux lieux de résidence.

  Actuellement, le territoire de planification est attractif considérant qu'il offre un milieu de vie complet à ses habitants et par sa position centrale à proximité du centre-ville. L'arrivée prochaine du tramway viendra renforcer davantage l'attractivité du secteur, ce qui se traduira notamment sur le besoin d'y implanter de nouvelles habitations dans la portion sud du territoire de planification. Cependant, considérant la rareté des terrains disponibles, la localisation de ces nouveaux logements doit être planifiée avec cohérence pour que ces ajouts soient réalisés de façon harmonieuse et puissent répondre aux besoins de tous les types de ménages. À cet effet, afin d'assurer l'accessibilité du logement à l'ensemble des ménages, l'offre en logements subventionnés et coopératifs devra également être bonifiée.
- **Enjeu 2 :** L'évolution de la zone industrielle au sud de la 4e Rue vers une occupation mieux adaptée à sa localisation stratégique et à sa proximité de milieux résidentiels.

  Le secteur d'emplois au sud de la 4e Rue et de la future station de tramway de la 3e Avenue constitue un lieu stratégique. Ce milieu pourrait accueillir de nouvelles entreprises afin de combler les espaces sous-utilisés, notamment de façon verticale, et en remplacement de certaines activités qui cohabitent difficilement avec la réalité urbaine. Ce site se présente aussi comme porte d'entrée vers le Vieux-Limoilou où le dynamisme de la 3e Avenue pourrait percoler vers le quartier Saint-Roch. Les interventions à mettre de l'avant devront faire en sorte de désenclaver ce secteur et de renforcer son caractère de lieu d'emplois contribuant à une dynamique urbaine intégrée.
- **Enjeu 3 :** La vitalité et la diversité de l'offre des artères commerciales.

  L'activité commerciale est répartie sur deux artères où l'on retrouve une certaine mixité de fonctions, soit sur la 3e Avenue et la 1re Avenue. La 3e Avenue, par son taux d'inoccupation relativement faible depuis plusieurs années, est une artère commerciale de proximité dynamique, qui répond aux besoins des citoyens, du moins en partie, pour les achats courants, semi-courants et même réfléchis en fonction de la diversité des commerces qui ont pignon sur rue. Cette vitalité ne se retrouve pas avec la même intensité sur la 1re Avenue, notamment due au fait que l'offre commerciale qu'on y retrouve répond difficilement aux besoins courants des citoyens. De surcroît, la vocation commerciale de cet axe étant diffuse, le renforcement d'une diversité commerciale plus forte dans Lairet, soit au nord de la voie ferrée, participerait à la dynamique socio-économique et même au sentiment d'appartenance de ce quartier. D'autres tronçons de la 1re Avenue accueillent une certaine concentration d'activités commerciales, dont le secteur de l'intersection avec la 18e Rue.

En complémentarité à ces deux artères, l'établissement les Galeries Charlesbourg forme le seul centre commercial du secteur avec son offre de commerces de plus grandes surfaces en accueillant, notamment, la plus grande épicerie du territoire de planification. Cependant, comme pour la grande majorité des centres d'achats existants, celui-ci est affecté par un certain déclin de son offre commerciale avec la présence de locaux vacants. Ce site, en fonction de sa localisation stratégique, représente une occasion de transformation pour contribuer à un milieu de vie complet avec l'ajout d'une offre en matière d'habitation.

- **Enjeu 4 :** La consolidation de certains sites sous-développés ou en mutation.

  Certains sites, principalement commerciaux et industriels, sont en perte de vitalité et constituent d'ailleurs des lieux à repenser. Ces lieux, tels que le secteur industriel au sud de la 4e Rue, la franche de terrains localisés à l'est du boulevard des Capucins, ainsi que le site des Galeries Charlesbourg, présentent des potentiels intéressants pour contribuer à un milieu de qualité. La mise en valeur de ces sites doit refléter leur vocation d'origine en laissant une place particulière à la consolidation et au développement de lieux d'emplois. Néanmoins, l'approche de redéveloppement doit permettre l'implantation d'une diversité de fonctions afin de contribuer à consolider des milieux de vie complets, à savoir, des milieux où on peut habiter, consommer et travailler dans ce territoire urbanisé où les espaces vacants ou disponibles pour de nouveaux projets sont plutôt limités.

2.4. Cadre bâti et aménagement du domaine privé

Portrait

- Le secteur est marqué d'une trame orthogonale distinctive découlant de l'urbanisation du 20e siècle et ce, sur l'ensemble des deux quartiers. Ce type d'organisation spatiale s'arrime de part et d'autre de la 1re Avenue, qui forme un tronçon d'importance traversant l'ensemble du territoire. Les sillons de la rivière Lairet, aujourd'hui canalisée, sont également toujours perceptibles dans la trame urbaine par les tracés irréguliers des boulevards Cardinal-Villeneuve et Benoît-XV.
- Les deux quartiers présentent des bâtiments généralement de petits gabarits laissant peu d'espaces vacants. Le tissu urbain y est dense, alors que le quartier du Vieux-Limoilou est généralement composé de bâtiments mitoyens. Ceux-ci partagent également des ruelles en cour arrière qui traversent les îlots sur la longueur. De telles ruelles ont également été planifiées dans le quartier de Lairet et demeurent visibles au cadastre, mais celles-ci n'ont cependant jamais été aménagées comme telles. La combinaison du cadre bâti formé de plex mitoyens et la présence de ruelles forment l'essence même du Vieux-Limoilou.
- Les constructions de 2 et 3 étages dominent le paysage urbain sur l'ensemble du secteur de planification. Les bâtiments de plus grande hauteur regroupent les différentes églises du Vieux-Limoilou et de Lairet ainsi que l'hôpital Saint-François d'Assise. Quelques immeubles à logements de plus grands gabarits, majoritairement de 4 à 6 étages, parsèment également le territoire.
- Le zonage actuel protège, d'ailleurs, ce cadre bâti plutôt homogène en autorisant rarement au-delà de 5 étages. Les projets de densification et d'insertion sur le territoire doivent ainsi respecter le bâti existant et une certaine échelle humaine.
- La typologie résidentielle est donc constituée dans une forte proportion à 78 % de logements localisés dans un immeuble de moins de 5 étages et de seulement 4 % de maisons unifamiliales isolées. Les logements comportent en moyenne 4,4 pièces.

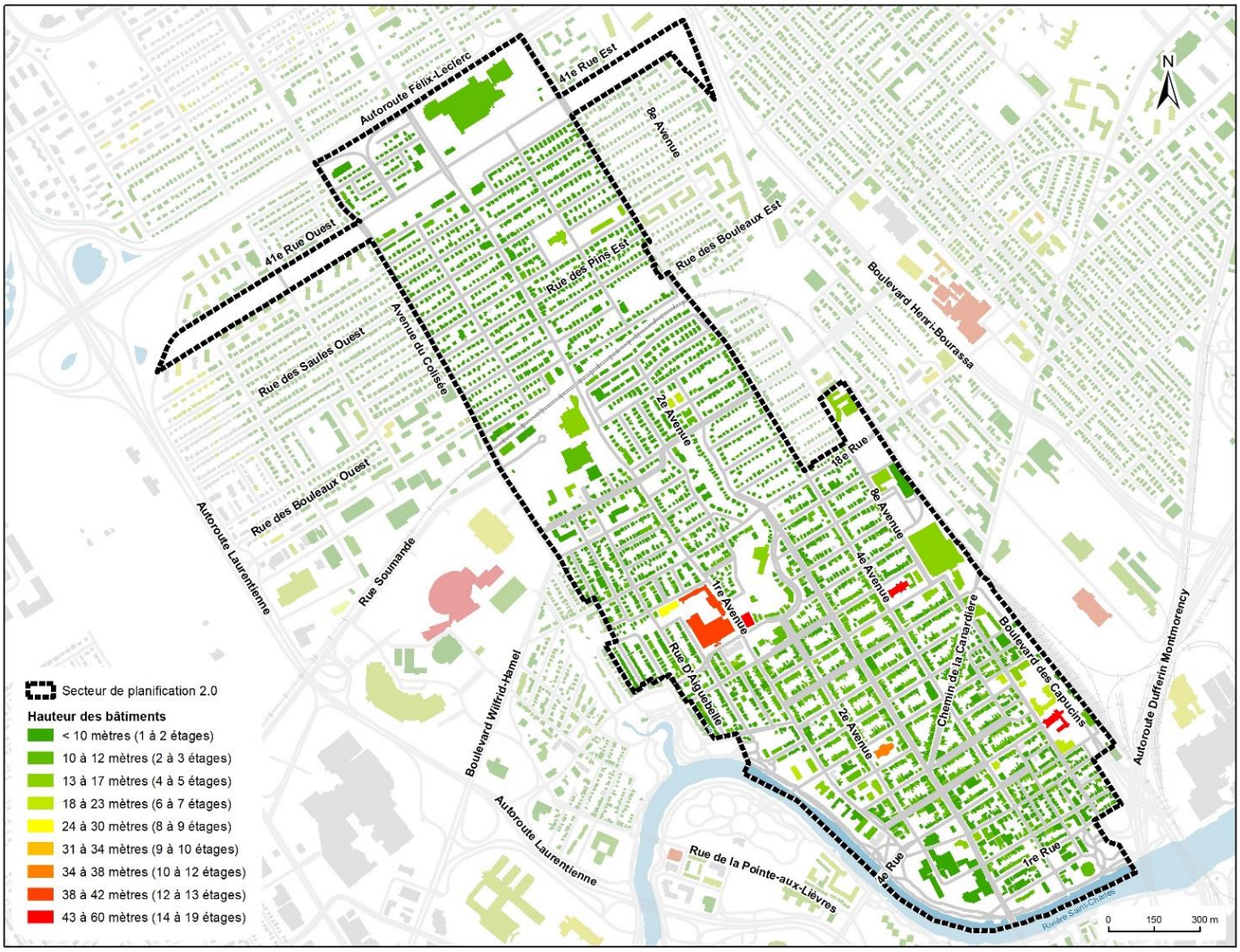


Figure 11 - Hauteur réelle

- Le cadre bâti du territoire se démarque également par ses vagues de développement qui se distinguent notamment par le style des bâtiments et leur typologie.
  - Le quartier du Vieux-Limoilou, dont le développement remonte au début du XXe siècle, est reconnu pour ses triplex ornés de grandes galeries où les rues sont bordées d'arbres. Ce quartier plutôt homogène présente une signature patrimoniale distinctive. La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ)[6] a également compétence sur l'ensemble du territoire du Vieux-Limoilou pour assurer une certaine pérennité de cette richesse architecturale.

[6] La CUCQ est un organisme de la Ville qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle de l'implantation et de l'architecture des constructions, de l'aménagement des terrains et des travaux qui y sont reliés lorsqu'ils sont effectués dans certains secteurs ou sur certaines propriétés sur lesquels elle a compétence.

- Lairet est un quartier s'étant développé un peu plus tard, principalement dans la seconde moitié du XXe siècle, autour d'une 1re Avenue déjà bien établie. Principalement composé de plex et de maisons unifamiliales détachées, ce secteur est plus diversifié et segmenté que la portion sud du territoire. Des bâtiments de différentes époques s'y côtoient, des cottages d'après-guerre, aux petits immeubles locatifs de type « walk-up » (bâtiment composée de logements généralement de 3 étages sans ascenseur) en passant par les bungalows, puis les ensembles de multilogements.

- Le secteur comprend 2 019 bâtiments d'intérêt patrimonial. Ce nombre comprend la quasi-totalité des bâtiments résidentiels du Vieux-Limoilou.
- On retrouve aussi 49 bâtiments d'intérêt du patrimoine moderne constitués à majorité de bâtiments institutionnels au gabarit variable.
- Le secteur résidentiel de faible densité compris entre la 18e Rue et la 22e Rue et à l'ouest de la 4e Avenue représente une concentration importante de bâtiments d'intérêts en fonction des caractéristiques architecturales des bâtiments et de l'uniformité typologique de ce bâti.
- La CUCQ a compétence sur plus de 63 % du territoire de planification, soit sur l'ensemble du territoire du Vieux-Limoilou et sur la portion sud de Lairet et le long de la 1re Avenue, jusqu'à la hauteur de la friche de la 41e Rue. C'est dans ce territoire de juridiction où se concentre justement la très grande majorité des bâtiments d'intérêt patrimonial de ces quartiers.
- Plusieurs bâtiments publics et institutionnels parsèment aussi le secteur et prennent généralement place sur des parcelles de taille beaucoup plus imposante que le cadre bâti résidentiel. De ces grandes parcelles institutionnelles, on compte le campus du Cégep de Limoilou, l'hôpital Saint-François d'Assise, le Patro Roc-Amadour, ou encore les noyaux des paroisses Saint-Charles-de-Limoilou et Saint-Albert-le-Grand.

Figure 12 - Cadre bâti type du Vieux-Limoilou

Figure 13 - Exemples de plex du quartier Lairet

- Malgré le peu de terrains vacants dans le secteur, quelques sites présentent tout de même un potentiel de consolidation intéressant, notamment ceux du Patro Roc-Amadour et du Centre Horizon. La partie nord du secteur se distingue d'ailleurs du reste du territoire par ses grands îlots vacants ou sous-utilisés, contrairement aux quartiers résidentiels déjà denses et possédant de faibles potentiels de consolidation. L'extrémité nord du quartier de Lairet se présente donc comme une occasion pour concilier les différents besoins (habitation, espaces verts, équipements de loisirs, etc.), à la fois sur le site de l'ancienne friche d'Hydro-Québec, mais également sur le terrain des Galeries Charlesbourg, entouré de grandes étendues de stationnement.

Enjeux pour le développement du territoire : Cadre bâti

- **Enjeu 5 :** La valorisation des ensembles et bâtiments patrimoniaux et l'encadrement des projets d'insertion pour un quartier à échelle humaine.

  De façon générale, et particulièrement dans le quartier du Vieux-Limoilou, le cadre bâti du secteur est plutôt homogène en termes d'implantation et de hauteur. S'il est souhaitable de consolider certains espaces vacants et de densifier à des endroits stratégiques, les projets d'insertion doivent s'insérer de façon harmonieuse en s'assurant d'un traitement judicieux afin de conserver l'identité des quartiers, l'appréciation et l'acceptabilité de la population.

  De façon complémentaire, afin de soutenir la mise en valeur du patrimoine bâti, il faut maintenir, voire bonifier les programmes d'aide financière à l'entretien et à la rénovation des bâtiments. Au-delà de l'encadrement du secteur par la CUCQ, de telles mesures financières contribuent à préserver la valeur identitaire du secteur et à tendre vers un milieu plus durable.
- **Enjeu 6 :** Le besoin d'une nouvelle offre résidentielle et de nouvelles typologies d'habitation répondant à des besoins diversifiés.

L'offre en logement locatif disponible est très faible, à la fois à l'intérieur du territoire de la vision de même que dans l'ensemble du territoire de la ville de Québec. Bien que le territoire de la Vision présente peu de terrains vacants, certaines occasions de consolidation existent pour répondre aux besoins. Le faible nombre de logements sociaux et abordables, en fonction des besoins, est également à prendre en compte dans l'équation. De plus, le phénomène de vieillissement de la population, notamment dans le quartier de Lairet, se traduit par un changement de population. Les maisons unifamiliales occupées par des ménages plus âgés sont progressivement vendues à de jeunes familles. Or, les premiers occupants souhaitent, pour plusieurs, demeurer dans le quartier, mais résider dans un logement de plus petite taille. La mixité des types de logements et leur abordabilité permettraient ainsi de répondre à une clientèle plus variée.

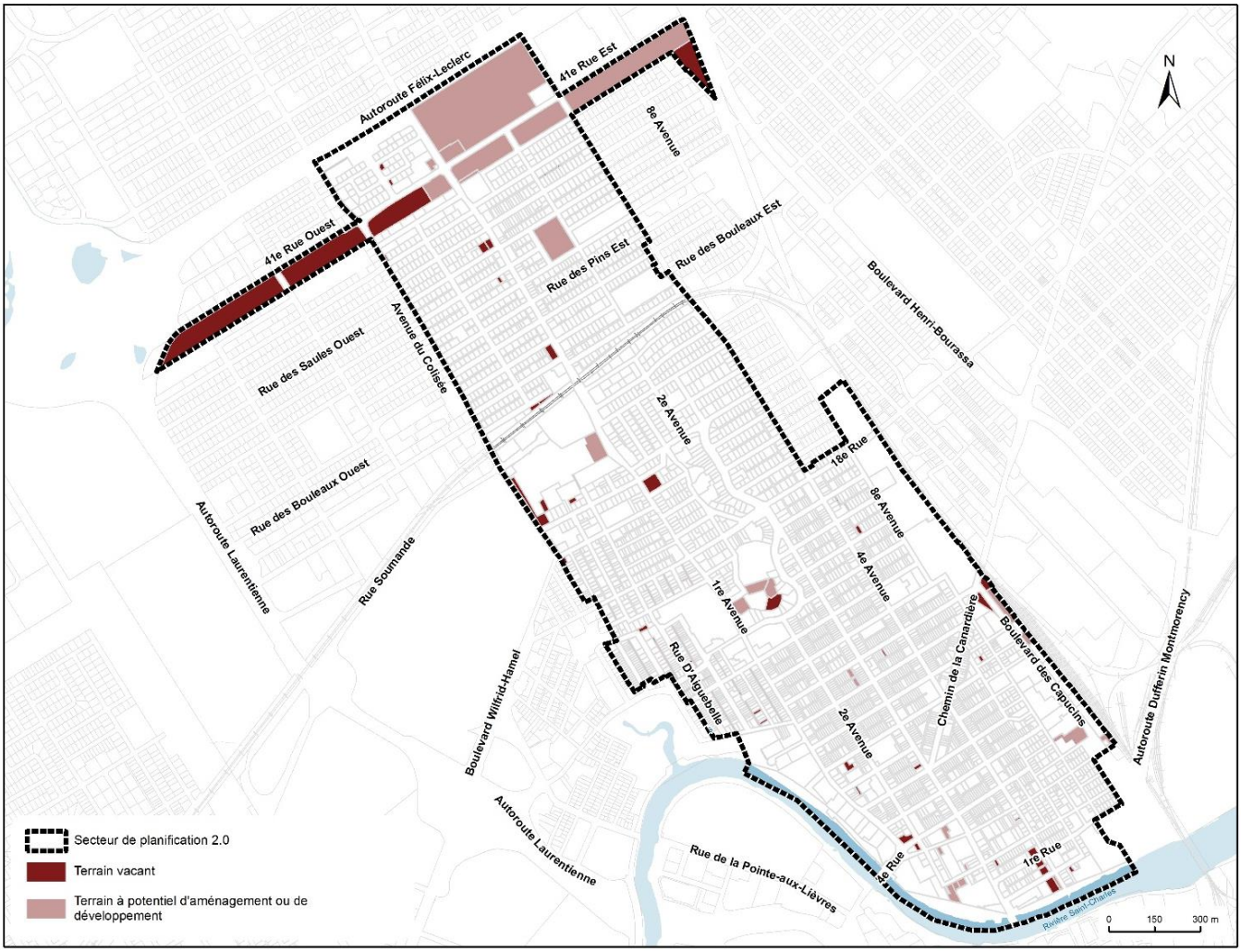


Figure 14 - Terrains vacants et à potentiel de consolidation

- **Enjeu 7** : La localisation de la croissance aux endroits les mieux desservis par le transport en commun.

  Les corridors longeant le tracé du futur tramway et des axes importants de transport en commun, notamment la 1re Avenue, sont les endroits où l'on doit encourager la croissance en priorité, arrimant ainsi la planification des transports et l'aménagement du territoire. En ce sens, il importe d'exploiter le potentiel des sites sous-utilisés, notamment le secteur situé au sud de la future station de la 3e Avenue, certains segments de la 1re Avenue et le secteur de la 41e Rue comprenant le site des Galeries Charlesbourg. Évidemment, cette densification devra respecter le milieu existant, en particulier dans le cas de projets d'insertion.
- **Enjeu 8** : L'interface avec le cadre bâti existant des grands sites de requalification telle que la friche de la 41e Rue et les Galeries Charlesbourg.

  Le site de la friche de la 41e Rue et des Galeries Charlesbourg correspond au plus important site de requalification présent sur le territoire de planification. La consolidation de ce secteur permettrait notamment de répondre à la forte demande en logements, mais également en verdissement et en espaces publics. Or, malgré le potentiel de ces sites, l'interface entre ceux-ci et les quartiers existants devra être traitée de façon à assurer une intégration cohérente des nouveaux projets, notamment en termes de gabarit, d'implantation et de traitement architectural. Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) aurait des besoins potentiels pour assurer le développement du réseau de transport en commun pour la portion ouest de la friche, soit la portion entre la 1re Avenue et la rue de la Concorde, à l'extrémité ouest. Dans l'intervalle de la détermination de ces besoins, des aménagements temporaires pourraient prendre place sur le site pour permettre l'utilisation et l'appropriation des lieux par les citoyens.

2.5. Mobilité et déplacements

Portrait[7]

Réseau routier

- Comme mentionné, le territoire est partiellement isolé des quartiers limitrophes par la présence de barrières naturelles et urbaines localisées notamment aux limites du territoire. Les points de franchissement étant en nombre limité, il faut en général effectuer de plus grandes distances pour accéder aux quartiers voisins. Ces axes qui permettent de traverser entre les quartiers sont ainsi plus achalandés.
- Un seul axe nord-sud permet la traversée complète du territoire et de faire des connexions. Il s'agit de la 1re Avenue qui relie de manière quasi rectiligne le nord de la ville avec le centre-ville via le pont Drouin. D'autres axes permettent également la traversée complète ou partielle (avenue du Colisée, la 3e Avenue et la 4e Avenue) en plus d'offrir des options supplémentaires de connexion soit avec le nord ou avec le sud du territoire.
- Dans l'axe nord-sud, une partie de la circulation automobile dévie du territoire de planification via l'autoroute Laurentienne ou le boulevard Henri-Bourassa, et ce, notamment à cause de leurs plus grandes capacités véhiculaires.
- Un seul axe est-ouest important permet de traverser le territoire de part et d'autre et d'effectuer des connexions efficaces avec les quartiers de Vanier et de Maizerets. Il s'agit de la 18e Rue et de son prolongement, l'avenue Eugène-Lamontagne, qui se termine sur le boulevard Wilfrid-Hamel; tous des constituants de la route 138. Cette artère importante est désignée à titre d'axe d'urgence reliant notamment les hôpitaux de l'Enfant-Jésus et de Saint-François d'Assise. À l'est du territoire, d'autres axes importants permettent également des connexions avec Maizerets, soit le chemin de la Canardière qui constitue un axe fondateur venant interrompre la trame régulière par sa géométrie oblique, la 22e Rue et la 41e Rue. Tandis qu'à l'ouest, à cause de la présence à proximité de l'autoroute Laurentienne, les possibilités sont plutôt limitées : le boulevard des Cèdres qui se termine justement à l'autoroute Laurentienne ou via la rue Soumande.
- Avec l'arrivée du tramway, les sens de circulation et l'accessibilité de certaines artères seront modifiés. Cette situation pourrait générer un certain déplacement des flux de circulation automobile vers d'autres axes du territoire. Une analyse est en cours pour déterminer les mesures d'accompagnement à mettre en place pour assurer une circulation apaisée et fonctionnelle dans le secteur.
- La part modale[8] des déplacements automobiles (auto/conducteur + auto/passager) qui est le mode de transport le plus utilisé sur le territoire est de 57,6 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur de la zone de planification. À l'échelle de la ville, la part modale des déplacements en voiture est de 74,6 % pour les déplacements ayant leur origine dans la ville et qui s'effectuent vers ce même territoire.

[7] Source des données de parts modales présentées : ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis, *Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis.*

[8] La part modale correspond à la proportion des déplacements quotidiens effectués avec un mode de transport défini par rapport au nombre total de déplacements quotidiens pour un territoire donné.

Figure 15 - Axe de la 18e Rue

Figure 16 - Intersection de la 41e Rue et de la 1re Avenue

Transport actif

- La mobilité active consiste en toute forme de déplacements effectués à l'aide de l'énergie humaine, avec ou sans assistance électrique (par exemple : visiter des proches à la marche, se rendre au travail ou à l'épicerie à bicyclette, etc.).
- Au sein du territoire de planification, la trame des rues est généralement orthogonale, c'est-à-dire en forme de damier, ce qui facilite les déplacements des piétons et des cyclistes en permettant des liens plus directs.
- Le territoire est également favorable à la marche, grâce notamment à la présence de deux trottoirs dans toutes les rues, sauf exception. Néanmoins, la plupart sont toutefois étroits et localisés en bordure de la chaussée, de sorte que la marche n'y est pas toujours agréable en particulier sur les rues à fort débit routier.
- Le réseau cyclable actuel est bien développé sur le territoire, autant pour les axes nord-sud que est-ouest. Toutefois, des bonifications et consolidations doivent être réalisées pour assurer le maillage du réseau. Des interventions doivent également avoir lieu pour améliorer le confort et la sécurité des usagers. Le réseau est d'ailleurs en révision afin de s'arrimer au déploiement du tramway et aux orientations de la Vision de la mobilité active 2023-2027.
- Adoptée en juin 2023, la *Vision de la mobilité active 2023-2027* se concrétisera autour de quatre grandes orientations :
    1. Accélérer le développement des réseaux de mobilité active;
    2. Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps;
    3. Assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde;
    4. Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité.
- Également, comme annoncé au printemps 2023 dans le cadre du dévoilement de la Vision de la mobilité active, un corridor Vélo cité (CVC), soit un axe réservé de mobilité active à haut niveau de confort, est prévu pour relier Charlesbourg au secteur du centre-ville. Ce corridor doit traverser le territoire de planification via la 4e Avenue, le chemin de la Canardière et la 3e Avenue.

- Concernant le réseau cyclable 4 saisons, des tronçons de la 4e Avenue et de la 8e Avenue, ainsi que de la 8e Rue, sont actuellement déneigés. Des tronçons supplémentaires, ainsi que de nouveaux axes s'ajouteront à cette offre dans les prochaines années pour assurer un réseau 4 saisons plus complet. La piste cyclable du corridor de la rivière Saint-Charles est, pour sa part, damée.

Figure 17 - Réaménagement de la 8e Rue

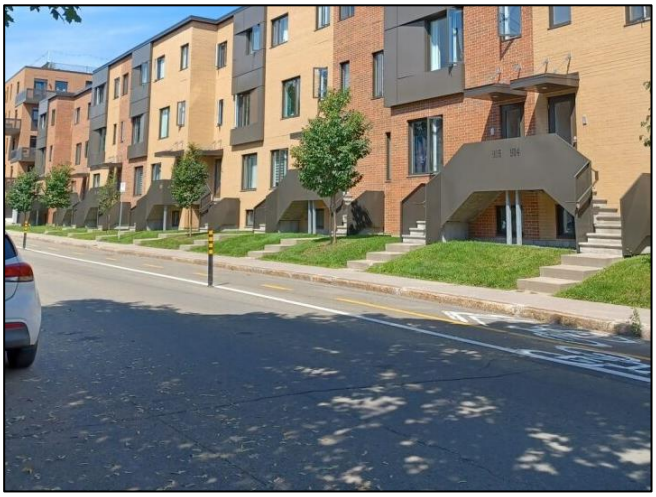


Figure 18 - Bande cyclable de la 8e Avenue

- Le tableau ci-dessous montre qu'actuellement, l'utilisation de la marche est importante et que l'utilisation du vélo a un fort potentiel de développement dans le secteur, considérant que les distances parcourues lors des déplacements quotidiens au sein du territoire sont généralement de courte distance (moins de 4 km). La mise en œuvre de la Vision de la mobilité active 2023-2027 a comme objectifs, entre autres, de matérialiser ces potentiels.

	Déplacements observés		Déplacements observés + potentiels	
	Nombre de déplacements	Part modale	Nombre de déplacements	Part modale
Marche	**15 136**	**24,6 %**	17 401	28,2 %
Vélo	2 347	3,8 %	**12 409**	**20,1 %**
Actif (total)	17 483	28,4 %	29 810	48,3 %

Figure 19 - Tableau des déplacements observés et potentiels en mobilité active dans le territoire de la vision du secteur de la 1re Avenue

- Le service de vélopartage *àVélo* suit une stratégie de déploiement en phases sur le territoire de la ville de Québec depuis l'été 2021. En 2022, cinq stations d'ancrage étaient disponibles sur le territoire de la zone de planification. Ce nombre est passé à neuf stations en 2023. Pour l'année 2024, l'ajout d'une trentaine de stations est prévu sur le territoire de la ville. Conséquemment, il est possible d'envisager une augmentation du nombre de stations de vélopartage sur le territoire de la vision du secteur de la 1re Avenue.

Figure 20 - Viaduc voie ferrée 1re Avenue

- Les déplacements piétonniers et même cyclables sont limités en certains endroits du territoire et à proximité par la présence de barrières naturelles et urbaines importantes : rivière Saint-Charles, voie ferrée et autoroute Félix-Leclerc. La présence de certaines grandes propriétés est également un obstacle à la mobilité (ex. : terrains du Patro Roc-Amadour avec l'usine Natrel). Ainsi la trame de rue en damier qui est caractéristique du territoire se trouve déconnectée des quartiers voisins.
- Les liens permettant de traverser les barrières sont limités et parfois mal adaptés aux déplacements actifs (ex. : éclairage insuffisant, trottoirs étroits et aménagements cyclables à améliorer). Ainsi ces aménagements déficients et peu conviviaux contribuent à générer un sentiment d'inconfort et d'insécurité, sans compter les distances plus importantes à parcourir pour franchir ces barrières. Ces contraintes limitent ainsi la perméabilité à l'intérieur même du territoire de planification et avec les quartiers adjacents.
- Certaines artères et intersections présentent des enjeux de sécurité, notamment pour la traversée en fonction des débits de circulation automobile et la cohabitation plus difficile entre les modes (ex. : 18e Rue et 41e Rue). Des interventions ont déjà été réalisées et d'autres sont à venir pour sécuriser ces axes et les intersections qu'ils comprennent pour en améliorer la cohabitation et la sécurité des usagers considérés comme vulnérables, dont les piétons.

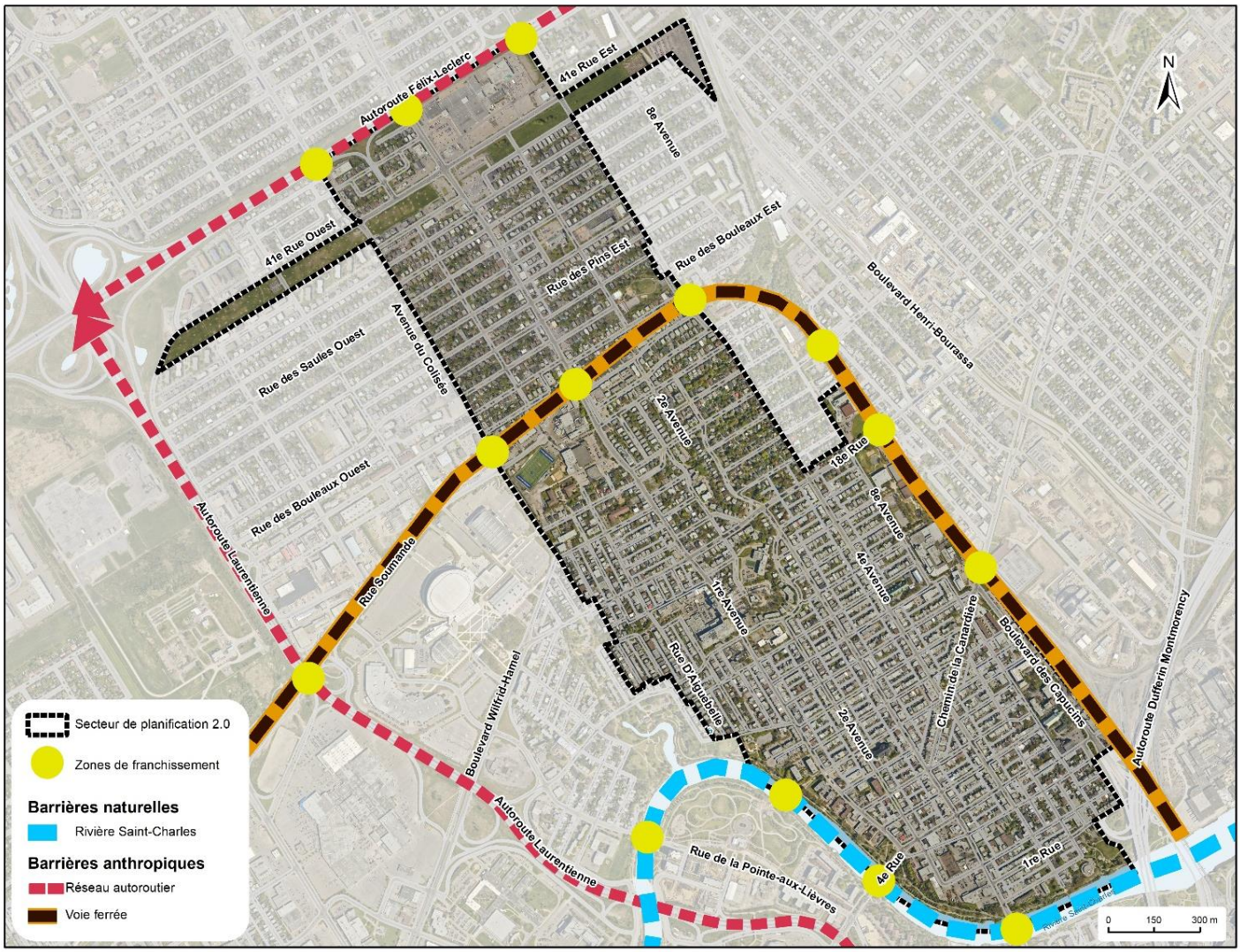


Figure 21 - Carte conceptuelle des barrières naturelles et urbaines (contraintes à la mobilité active)

- La part modale du transport actif est de 27,8 % pour les déplacements à partir de la zone de planification. En comparaison, à l'échelle de la ville de Québec, 12,6 % des déplacements quotidiens à partir de la ville de Québec et pour les déplacements qui y sont destinés sont effectués en transport actif. La part du transport actif est en constante augmentation depuis plusieurs années et cette augmentation est perceptible entre les dernières enquêtes origine-destination de 2011 et 2017[9]. La localisation stratégique du territoire et sa trame orthogonale composée avec des aménagements favorisant la mobilité active peuvent expliquer, en partie, cette augmentation.

[9] Les résultats de l'enquête origine-destination de 2023 seront rendus publics en 2025.

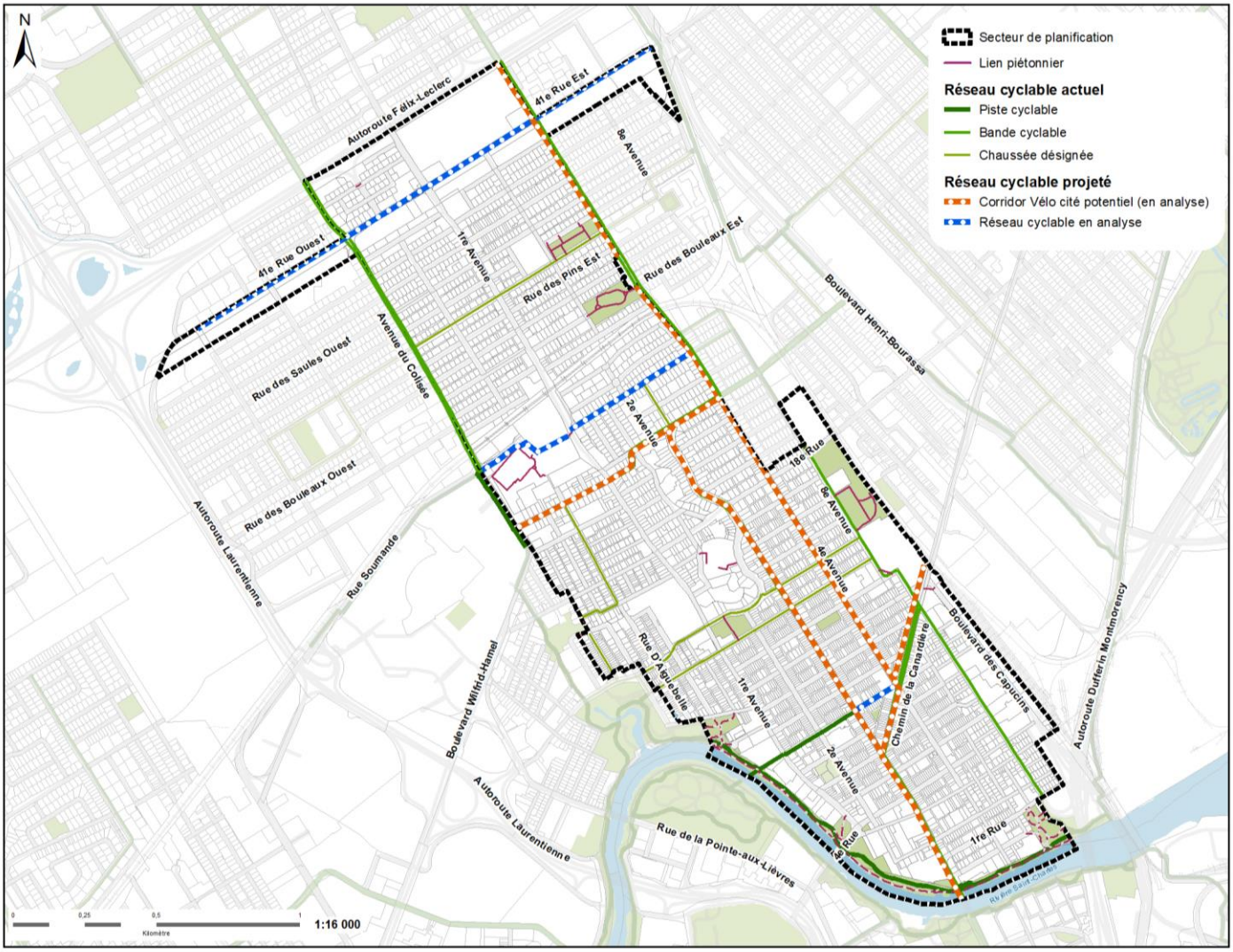


Figure 22 - Liens piétonniers et réseau cyclable actuel et projeté

Transport en commun

- De manière générale, le territoire est bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) : quatre Métrobus y circulent, soit le 800 sur le boulevard des Capucins, le 801 sur la 1re Avenue, le 802 sur la 18e Rue ainsi que sur l'avenue Eugène-Lamontagne et finalement, le 803 sur la 41e Rue à la hauteur des Galeries Charlesbourg. Il faut également ajouter à cette offre plusieurs autres parcours d'autobus (leBus, eXpress et Couche-tard).
- On trouve deux points de correspondance en transport en commun d'importance :
  - L'intersection entre la 1re Avenue et la 18e Rue, qui est notamment le point de rencontre entre les Métrobus 801 et 802;
  - L'intersection entre la 1re Avenue et la 41e Rue, qui est le point de croisement entre les Métrobus 801 et 803. Ce point de correspondance est notamment doté d'un abribus tempéré.

- La desserte en transport en commun sera bonifiée par l'implantation du futur tramway avec deux stations (3e Avenue et Cégep de Limoilou). Le pôle d'échanges de Saint-Roch sera également situé à proximité de la portion sud du territoire, via le pont Drouin. Considérant que le tracé du tramway se concentrera dans la portion sud du territoire, soit dans le quartier Vieux-Limoilou, 28 % de la population résidante du quartier auront accès à l'une des deux stations du tramway à moins de 400 mètres de leur lieu de résidence, ce qui correspond approximativement à cinq minutes de marche. Plus spécifiquement, 63 % se trouveront à moins de 800 mètres d'une station, soit environ 10 minutes de marche.

Figure 23 - Intersection du chemin de la Canardière et du boulevard des Capucins (avant/après)

- Les résidants du secteur peuvent se rendre aisément vers d'autres secteurs de la Ville et il en est de même pour les travailleurs et les étudiants qui s'y destinent. La quasi-totalité du territoire de planification se situe actuellement à moins de 400 mètres d'un arrêt Métrobus, sans prendre en considération les autres parcours d'autobus offerts.
- Une révision du réseau de parcours d'autobus du RTC sera déployée en accompagnement du tramway afin d'en favoriser l'arrimage et l'accroissement de l'utilisation du transport en commun.
- La 1re Avenue constitue un axe important de transport en commun qui fait le lien entre le nord de la ville et le secteur du centre-ville. Initialement, la première phase du tramway devait y circuler pour desservir l'arrondissement de Charlesbourg. Néanmoins, l'importance de cet axe pour le transport en commun se révèle toujours. Le projet de Réseau express de la Capitale « REC » du gouvernement du Québec identifie la 1re Avenue pour l'aménagement de mesures préférentielles favorisant le transport collectif. De surcroît, une phase subséquente du tramway pourrait également se déployer ultérieurement considérant l'importance du transport collectif dans ce corridor et afin de mieux desservir les secteurs localisés plus au nord de la ville.
- Les travaux d'aménagements requis à l'implantation du tramway amèneront de nombreuses améliorations au réseau routier au bénéfice de l'ensemble des usagers. Par exemple, le pont d'étagement du Canadien National (CN) surplombant le chemin de la Canardière à la limite des quartiers de Maizerets et du Vieux-Limoilou sera reconstruit de manière à l'élargir et intégrer des cheminements actifs plus sécuritaires et confortables.

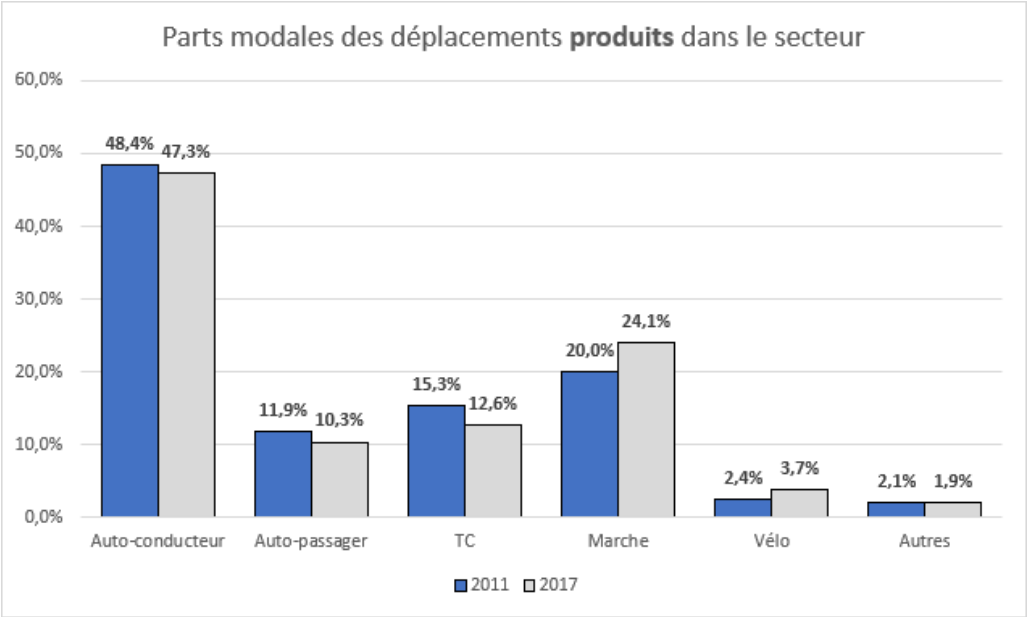


Figure 24 - Parts modales des déplacements produits dans le secteur

- La part modale du transport collectif est de 12,6 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur de la zone de planification. Dans la ville de Québec, 8,5 % des déplacements ayant leur origine à l'intérieur de la ville et ayant comme destination la ville sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif tend à diminuer dans le territoire alors qu'elle était de 15,3 % en 2011. Il est à prévoir que l'arrivée du tramway soutenue par la révision du réseau d'autobus favorisera une augmentation de l'utilisation de ce mode de transport.

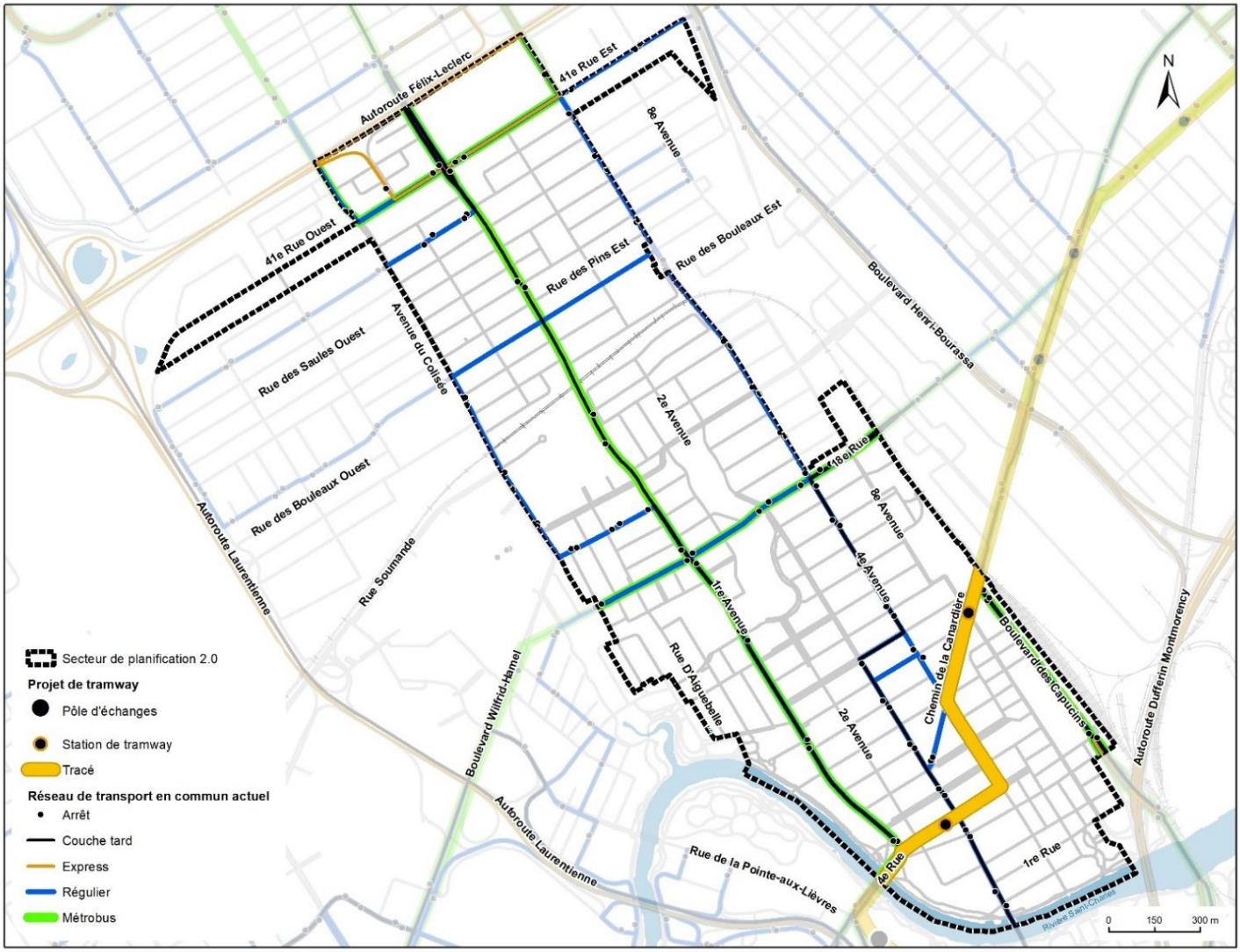


Figure 25 - Projet de tramway et réseau de transport en commun actuel

Enjeux pour le développement du territoire : Mobilité et déplacements

- **<u>Enjeu 9</u> :** La priorité à la mobilité durable et aux modes de transport qui permettent de déplacer le plus de personnes possible.

  Bien que les moyens de transport autres que la voiture solo aient la cote auprès de plusieurs résidants et usagers du territoire, l'automobile demeure le mode de déplacement principal, comme en témoignent les données sur l'utilisation des différents modes de transport (parts modales). Dans un contexte de mobilité durable, il faut poursuivre l'amélioration et le développement des infrastructures favorisant les modes de transport autres que la voiture, comme les aménagements cyclables, les cheminements piétonniers, les aires d'attente du transport en commun et les aménagements favorisant l'intermodalité, afin de faciliter le recours à ces modes de déplacement. L'insertion du tramway, par les nouveaux aménagements projetés, vise justement à favoriser l'intermodalité et l'accessibilité universelle en établissant des liens d'accès forts vers les différentes stations.
- **<u>Enjeu 10</u> :** L'accessibilité, la perméabilité du territoire et la connectivité avec les milieux adjacents.

Constitué d'une trame urbaine orthogonale, le territoire est généralement perméable et, ainsi, favorable aux déplacements actifs. Cependant, la présence de barrières naturelles et urbaines au sein du territoire de planification et à proximité de ce dernier vient engendrer une rupture. Les liens permettant de les franchir étant plutôt limités et bien souvent peu conviviaux, des aménagements bonifiés doivent être réalisés afin de minimiser l'impact de ces barrières naturelles, en particulier pour les piétons et cyclistes qui sont davantage vulnérables. Les occasions de créer de nouvelles connexions devront également être analysées pour améliorer tous les pans de la mobilité.

- **Enjeu 11 :** Un partage équilibré et sécuritaire de l'espace entre les divers modes de déplacement.

  Offrir une expérience de qualité accrue et développer un sentiment de sécurité pour les piétons et cyclistes est primordial pour favoriser la mobilité durable. En ce sens, des aménagements bonifiés doivent être réalisés afin d'améliorer les déplacements des résidants et des usagers du secteur. Dans bien des cas, cette amélioration doit passer par un meilleur partage de l'espace public pour permettre la réalisation d'aménagements plus conviviaux et sécuritaires, le tout dans une approche de développement durable et de santé globale.

- **Enjeu 12 :** Maintien d'un quartier apaisé et intégration des projets de mobilité.

  Le réaménagement de plusieurs axes routiers en fonction de l'implantation du tramway, la vocation d'axe prioritaire de transport collectif pour la 1re Avenue, ainsi que l'arrivée d'un corridor Vélo cité dans le quartier forment un tout qui nécessite la révision des patrons de circulation dans leur milieu d'insertion. Ces projets occuperont un certain espace sur les axes concernés, ce qui engendrera un déplacement de certains flux de circulation automobile sur d'autres axes du territoire. Des analyses et des mesures seront déployées pour limiter les impacts de ces projets en redirigeant les flux de circulation sur les artères appropriées, en visant le maintien de la quiétude des citoyens et en assurant des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous.

2.6. Aménagement des rues et des espaces verts ou publics

Portrait

Parcs et espaces publics

- De nombreux parcs sont présents sur le territoire de planification, notamment : parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, parc Ferland, parc D'Iberville, parc de l'Anse-à-Cartier, parc Gérard-Marchand, en plus de parcs-école. Voisins du territoire, le site d'ExpoCité avec le parc de la Famille et le parc de la Pointe-aux-Lièvres constituent des lieux publics importants ayant un rayonnement à l'échelle de la municipalité.
- Des places publiques, agissant à titre de lieux de rassemblement, se retrouvent sur le territoire ou à proximité et celles-ci et ont un rayonnement important : Place Limouloise et Place Jean-Béliveau. Ces places jouent un rôle important dans l'animation urbaine en accueillant divers évènements. Néanmoins, une portion du territoire ne dispose pas d'un lieu permettant la tenue de rassemblement, soit le quartier Lairet.

Figure 26 - Parc Gérard-Marchand

Figure 27 - Place Limouloise

- La présence de l'ensemble de ces parcs et espaces verts contribue indéniablement à la qualité de vie des citoyens du secteur. La relation entre ces espaces publics et les milieux de vie du territoire est très bonne considérant leur maillage avec le tissu urbain, c'est-à-dire que ceux-ci sont intégrés dans le milieu et facilement accessibles. Ainsi, 92 % de la population du territoire résident à l'intérieur d'un rayon de 400 mètres d'un parc. Néanmoins, il est à noter des lacunes importantes au sud du quartier Saint-Rodrigue dans l'arrondissement de Charlesbourg.

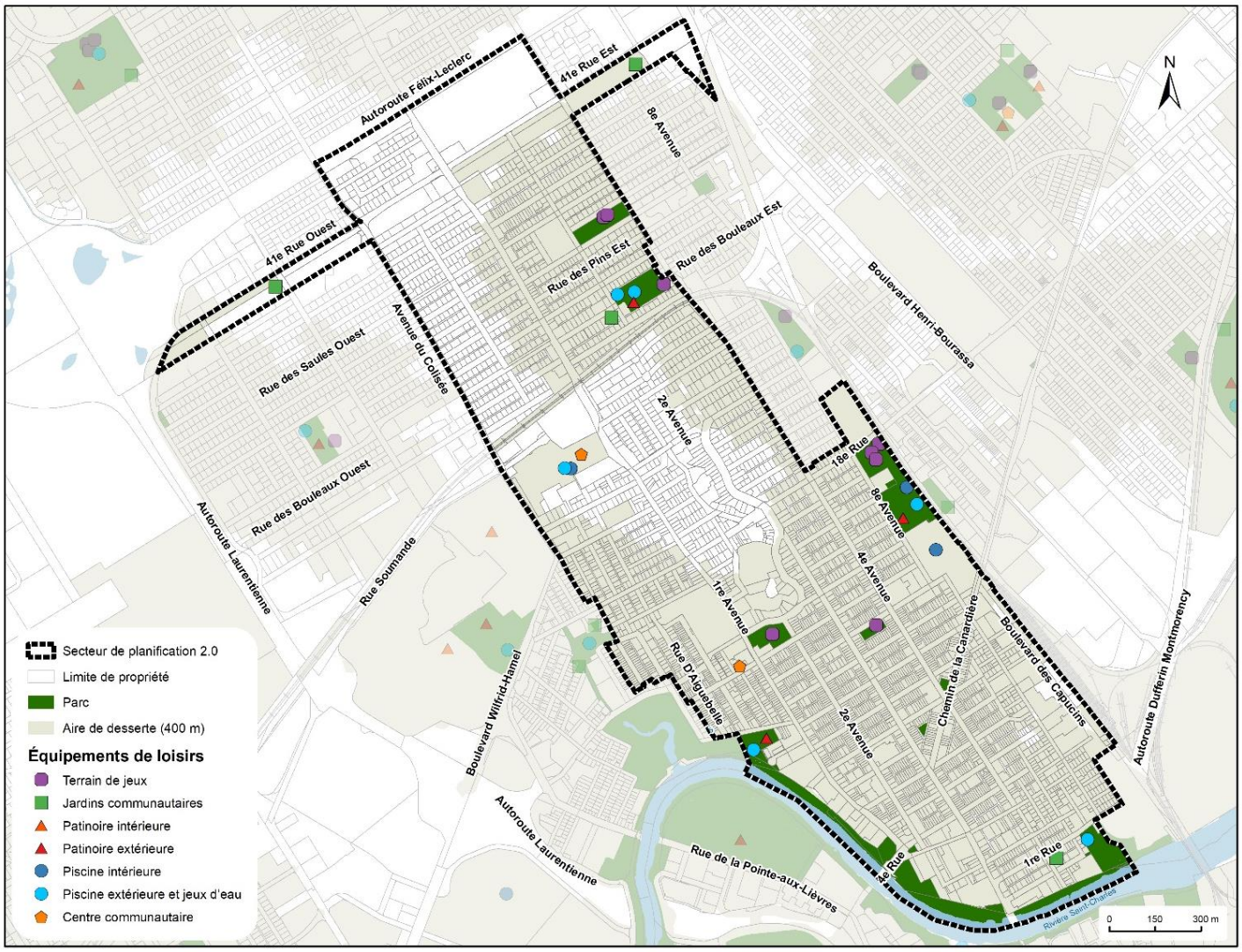


Figure 28 - Desserte en parcs et catégorisation des équipements

- Les équipements de loisirs sont répartis un peu partout sur l'ensemble du territoire et l'offre est assez diversifiée avec près de 40 équipements intérieurs et extérieurs : terrains de jeu et de sport extérieurs, jeux d'eau, piscines, patinoires, salles communautaires et gymnases, etc. L'état général des installations est jugé bon, quoique certaines interventions soient planifiées au cours des prochaines années pour en améliorer la fonctionnalité et en assurer la pérennité.
- Les jardins communautaires forment une autre composante importante du secteur, avec la présence de quatre jardins municipaux (des Sables, Marchand, Sapinière-Dorion et Sainte-Odile). Un cinquième jardin verra le jour dans le parc D'Iberville en 2024. La rareté des espaces disponibles et l'importance grandissante accordée à l'agriculture urbaine font en sorte que les jardins actuels sont au maximum de leur capacité. Dans le secteur, l'engouement pour cette activité de loisir est démontré par des temps d'attente pour l'obtention d'une parcelle et l'intérêt soulevé dans le cadre des activités de participation citoyenne, en amont de l'élaboration de la Vision d'aménagement.

- La nécessité d'augmenter la desserte en espaces de jardinage dans le secteur de la 1re Avenue est confirmée par une étude réalisée dans le cadre du Plan d'action en agriculture urbaine 2020-2025. Ce plan d'action démontre que les quartiers de Lairet et du Vieux-Limoilou font partie des quartiers jugés prioritaires pour l'implantation de nouveaux espaces étant donné le profil de la population ainsi que la densité et les typologies résidentielles qui ne peuvent pas toutes permettre l'aménagement d'un endroit pour jardiner. Pour répondre aux besoins de la population, l'augmentation de la surface de jardins disponible est donc nécessaire.

Figure 29 - Jardin communautaire Sainte-Odile

- Les ruelles, éléments identitaires du quartier du Vieux-Limoilou, représentent des lieux importants pour les résidants. Plus que des voies d'accès aux cours arrière des propriétés, celles-ci constituent des lieux de socialisation et de jeux. Diverses initiatives sont mises de l'avant pour les mettre en valeur par la réalisation d'aménagements de verdissement et pour l'amélioration de la gestion des eaux de ruissellement. Des projets portés par des citoyens et concernant certaines ruelles sont actuellement en attente pour profiter des programmes de subventions disponibles pour en permettre le réaménagement et la mise en valeur. Les projets actuels ciblent des ruelles sous tutelle de Revenu Québec, puisqu'il s'agit de biens sans maître (propriétaire). La Ville est actuellement en discussion avec Revenu Québec afin de poursuivre l'offre des programmes de subvention pour permettre la réalisation des projets.

Foresterie urbaine, paysages et espaces verts

- Le secteur de planification compte parmi les plus bas taux de couverture arborescente (indice de canopée) en 2020 pour l'ensemble du territoire municipal, soit 19,1 %. La cible de canopée fixée par la Vision de l'arbre est de 25 % en fonction du type de milieu urbain caractéristique des quartiers ciblés. La présence importante de frênes dans certains secteurs du territoire constitue un défi important pour assurer le maintien et encore davantage pour permettre une bonification de la couverture de canopée à cause des conséquences de l'agrile du frêne et de l'abattage qui en résulte. Des stratégies sont déployées pour réduire l'impact sur la couverture de la canopée.
- Des arbres matures implantés en front des bâtiments agrémentent une grande majorité des rues du territoire. Ces arbres, en plus de représenter une part importante de la couverture arboricole, contribuent à forger l'identité des quartiers concernés. Néanmoins, certaines artères sont moins garnies en alignement d'arbres, notamment la 1re Avenue ainsi que la 4e Avenue. Cette situation peut s'expliquer par des espaces réduits en façade. Le site minéralisé des Galeries Charlesbourg, en plus de l'espace vacant de la friche Hydro-Québec de la 41e Rue, représentent de grandes étendues pauvres en couverture arboricole. Finalement, le secteur sud du Vieux-Limoilou, considérant son tissu urbain plus compact, est également marqué par une plus faible couverture arboricole.

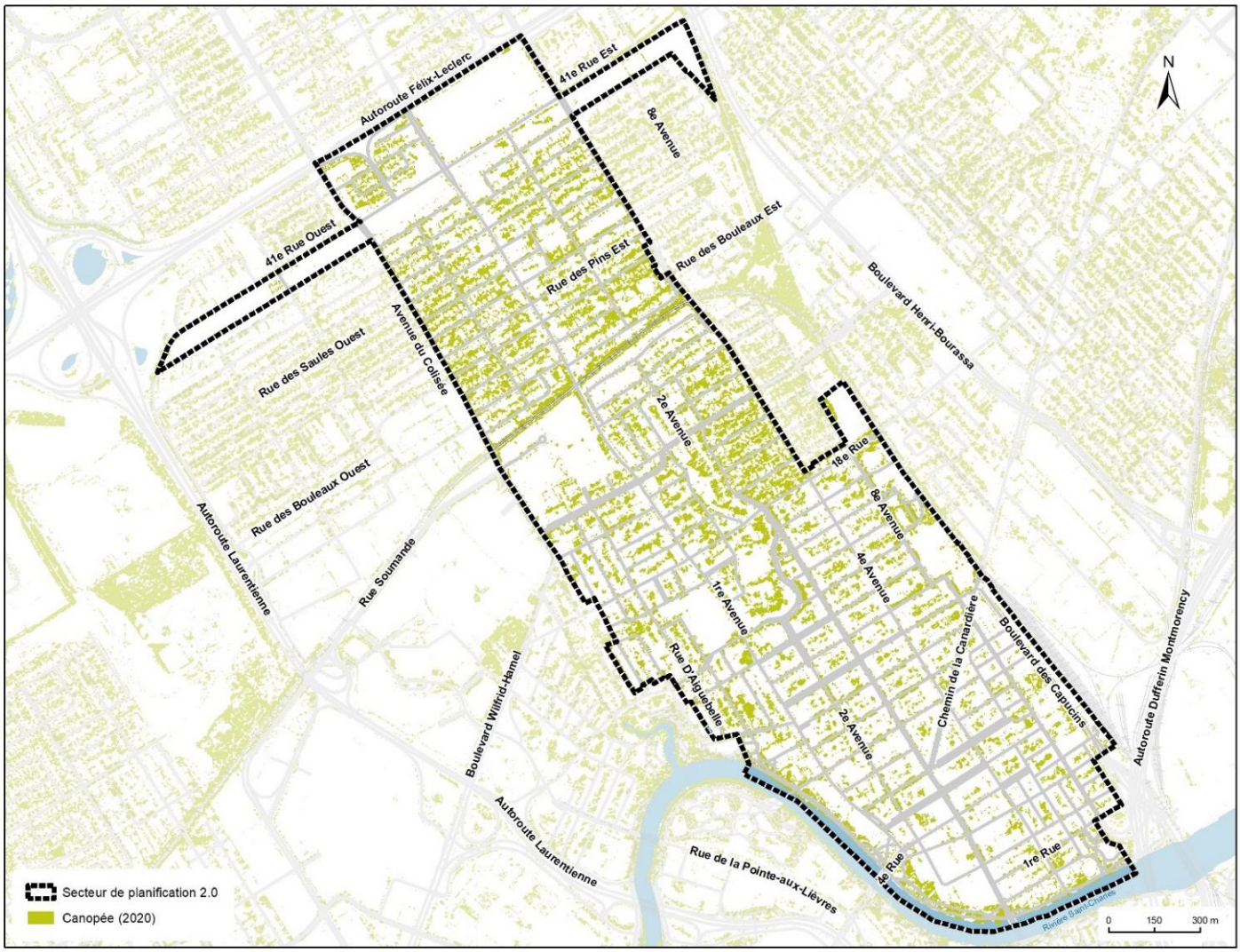


Figure 30 - Couverture de la canopée

- Le territoire de planification ne dispose pas de milieux naturels, à l'exception des berges de la rivière Saint-Charles qui constituent des milieux renaturalisés à la suite de la réalisation d'importants travaux de restauration. Les berges font partie du parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles qui est un site très apprécié des citoyens et qui permet de mettre en réseau, notamment les parcs D'Iberville et de l'Anse-à-Cartier. Le Plan de mise en valeur des rivières de Québec planifie la bonification des aménagements en bordure de la rivière. La création d'accès permettant d'apprécier ce cours d'eau, en plus de prévoir l'ajout de liens pour le traverser sont des éléments considérés pour la mise en valeur et l'intégration au contexte urbain. Il est également prévu de réaménager des portions de rues localisées à proximité de la rivière à titre de rues filtrantes, c'est-à-dire en laissant une place plus marquée au verdissement et à la gestion écologique des eaux de pluie.
- Pratiquement entièrement canalisée, la présence de la rivière Lairet est tout de même perceptible dans le bâti du territoire et dans la forme de la trame de rues par les tracés irréguliers des boulevards Cardinal-Villeneuve et Benoît-XV. La rivière, qui prend essentiellement sa source dans le secteur Lebourgneuf, culmine à la hauteur du lieu historique national Cartier-Brébeuf où un segment d'environ 300 mètres a été décanalisé avant de déboucher dans la rivière Saint-Charles.

- Deux organismes ont récemment rédigé des rapports portant sur la qualité de l'air du secteur Limoilou – Basse-Ville. Il s'agit du Groupe de travail sur les contaminants atmosphériques (GTCA), qui est un comité indépendant mis en place par le gouvernement du Québec, et de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Les deux rapports confirment que la présence de contaminants et de particules fines affecte la qualité de l'air du secteur. Parallèlement, le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSCN) a déposé le rapport final de son projet *Mon environnement, ma santé* qui vise à comprendre comment l'environnement physique affecte la santé des citoyens de Limoilou, de Vanier et de la Basse-Ville de Québec. À la suite d'une campagne d'échantillonnage qui s'est déroulée à l'automne 2022 et en réponse à ces études, la Ville de Québec s'est dotée d'un Plan d'action pour une saine qualité de l'air extérieur en 2023.

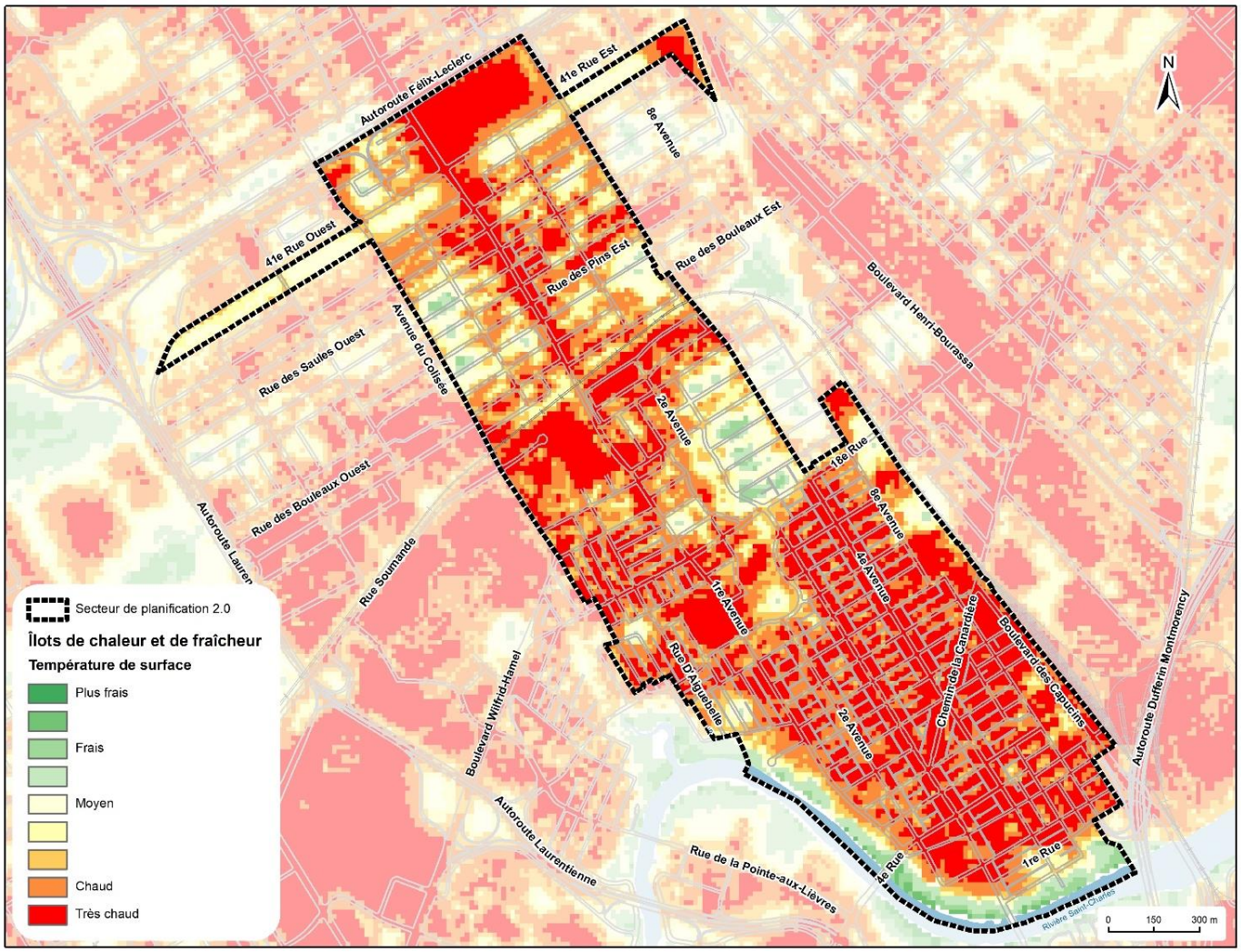


Figure 31 - Îlots de chaleur

- Une concentration d'îlots de chaleur est présente dans le territoire. Celle-ci est attribuable aux fortes proportions d'étendues minéralisées (toitures de bâtiments et stationnement) et conséquemment, d'une plus faible couverture végétale. Comme pour la canopée, le sud du Vieux-Limoilou et le site des Galeries Charlesbourg sont des secteurs marqués par une plus forte concentration d'îlots de chaleur. Selon les données 2023 de l'INSPQ, près de 79 % de la population du secteur résident dans un îlot qualifié de « chaud » à « très chaud ». En contrepartie, la friche de la 41e Rue constitue un important site de fraîcheur, car elle est constituée d'un grand espace vert exempt de surfaces minéralisées. Conséquemment, les projets d'aménagements sur ce site devront faire en sorte de trouver un équilibre, notamment en maintenant des espaces verts, en y intégrant de la plantation et en minimisant le recours à des surfaces minérales favorisant l'absorption de la chaleur.
- L'établissement de stratégies de verdissement constitue sans contredit une priorité, la déminéralisation et la plantation étant prioritaires. Ainsi, les secteurs présentant une plus faible couverture végétale constituent des milieux de plus forte concentration d'îlots de chaleur et déterminent les zones prioritaires d'intervention, notamment le secteur sud du Vieux-Limoilou. Ces interventions permettent, à la fois, une bonification de la couverture de la canopée, une diminution des îlots de chaleur, en plus de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. Il s'agit également d'une occasion pour réaliser des aménagements visant l'amélioration de la gestion des eaux de ruissellement.

Figure 33 - Secteur Sud du Vieux-Limoilou

Figure 32 - Friche gazonnée de la 41e Rue

Enjeux pour le développement du territoire : Aménagement des rues et des espaces verts ou publics

- **Enjeu 13 :** L'utilisation de l'espace public par les citoyens

  L'utilisation de l'espace public par les citoyens est une condition incontournable pour assurer le dynamisme du territoire. Pour ce faire, des espaces adaptés et accessibles à l'ensemble de la population doivent ponctuer le territoire, en particulier aux endroits où l'intensité des activités humaines est plus élevée.

  L'espace public, notamment les rues, doit par ailleurs être convivial et confortable. Les espaces très achalandés, comme les points de correspondance de transport en commun, doivent ainsi faire l'objet d'une attention particulière. Les parcs doivent être entretenus adéquatement et dotés d'équipements adaptés aux besoins et intérêts de la population.
- **Enjeu 14 :** L'accessibilité en parcs, en espaces verts et en lieux de rassemblement

Le territoire comprend une diversité de parcs et espaces verts, en plus de grands parcs urbains situés à proximité. De manière générale, ces lieux publics sont en interrelation avec les milieux de vie existants, quoique des interventions sont à mettre de l'avant pour en améliorer l'accessibilité. Les secteurs dépourvus par la desserte en parcs ou en espaces verts et qui sont localisés essentiellement dans le quartier de Lairet devront faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre des projets d'aménagement. À cet effet, la requalification de la friche de la 41e Rue représente une occasion à saisir. La création de nouveaux lieux de rencontre et de rassemblement est un autre besoin à combler pour favoriser la cohésion sociale en particulier dans Lairet.

- **Enjeu 15** : Le maintien et la bonification du couvert arborescent ainsi que le verdissement du territoire en général

  Le territoire de planification et ses environs posent des défis pour assurer le maintien et la bonification du couvert arborescent (cible établie à 25 % par la Vision de l'arbre dans les milieux résidentiels urbains). Il en est ainsi notamment par la faible existence de terrains représentant un potentiel significatif de plantation d'arbres. Néanmoins, la transformation des Galeries Charlesbourg et les projets d'aménagement concernant la friche de la 41e Rue représentent des occasions de plantation d'arbres et de création de nouveaux espaces verts au service des citoyens. De plus, considérant la présence marquée de frênes dans certains secteurs, des efforts continus sont nécessaires pour pallier la perte anticipée de ces arbres. Par ailleurs, pour l'ensemble du territoire de planification, la déminéralisation et la plantation sur le domaine public constituent un pan important de la stratégie de verdissement.

- **Enjeu 16 :** L'étendue de l'imperméabilisation du sol et la réalisation d'aménagements résilients pour la gestion des eaux de ruissellement

  Le territoire étant essentiellement urbanisé et constitué de surfaces imperméables, les infrastructures vieillissantes de captage des eaux de ruissellement sont de plus en plus sollicitées dans un contexte de changements climatiques. Cette situation impose une meilleure gestion des eaux pluviales basée sur les principes du développement durable. Ainsi, divers aménagements résilients doivent être réalisés afin de ralentir le ruissellement vers les infrastructures et permettre l'infiltration dans le sol. Ces ouvrages d'infiltration et de rétention peuvent prendre différentes formes, telles que des jardins, des noues (rigoles végétalisées creusées dans le sol) et des bassins paysagers afin de limiter l'apport en eau de pluie vers le réseau municipal. Ces aménagements, qui vont de pair avec la stratégie de verdissement pour enrichir le couvert végétal, bonifier la biodiversité et améliorer la qualité de l'air, concerneront l'ensemble du territoire. Une attention particulière doit concerner le sud du Vieux-Limoilou.

3.Vision et grandes orientations

3.1. Énoncé de vision

Le secteur de la 1re Avenue est un milieu de vie habité et dynamique, offrant une localisation stratégique à proximité du centre-ville. Son cadre bâti compact et à échelle humaine, en particulier dans le Vieux-Limoilou, est un élément phare de son identité et de son attractivité. De plus, sa trame de rue orthogonale en fait un lieu favorisant la mobilité active, en plus d'offrir des environnements situés à distance de marche d'un arrêt important de transport en commun (Métrobus et futur tramway). Il offre également des milieux regroupant une mixité de services aux citoyens, notamment sur la 3e Avenue et dans certains secteurs de la 1re Avenue.

La 1re Avenue, reliant les quartiers au nord avec le centre-ville, est un axe important de transport en commun. Dans un objectif de mobilité durable, ainsi que pour mieux desservir l'ensemble de la population de la ville de Québec en transport collectif, l'axe de la 1re Avenue est pressenti pour recevoir une phase subséquente du tramway. Ainsi, il importe de prévoir l'arrimage de l'aménagement du territoire avec ce projet structurant.

Ces particularités, combinées à des actions de consolidation et de requalification urbaine, pourraient s'avérer favorables pour des aménagements plus conviviaux et attrayants, des milieux de vie complets, des espaces verdis et résilients, une mobilité plus durable et une meilleure interconnexion avec les secteurs voisins. En ce sens, la Ville de Québec propose une Vision d'aménagement pour encadrer les interventions futures dans le secteur de la 1re Avenue. Cette Vision repose sur les orientations générales de la Ville de Québec visant à soutenir l'implantation du tramway, à consolider le territoire, à développer la mobilité durable et à établir des milieux de vie de qualité.

ÉNONCÉ DE VISION

Le secteur de la 1re Avenue deviendra un milieu de vie complet, axé sur la diversité de sa communauté, son offre de services variées, sa grande desserte en mobilité durable et sa biodiversité. À caractère fondamentalement urbain, le secteur de la 1re Avenue évoluera de façon à préserver ses caractéristiques patrimoniales identitaires tout en étant tourné vers l'innovation, l'adaptation et la résilience.

Ainsi, en 2040, le secteur de la 1re Avenue et du Vieux-Limoilou :

- Sera reconnu davantage pour ses quartiers complets à échelle humaine, disposant d'artères et de noyaux commerciaux dynamiques et animés, accueillant de nouveaux résidants, notamment de nouvelles familles.
- Tirera avantage de sa localisation stratégique pour mousser son attractivité et accueillir de nouveaux lieux d'emplois et des projets de consolidation urbaine innovants. Les terrains seront ainsi utilisés à leur plein potentiel, dans une approche de conciliation des besoins et en respect de son milieu d'accueil.
- Se distinguera par l'esprit de sa communauté et sa multitude de services communautaires favorisant l'inclusion, l'entraide et le développement d'un fort sentiment d'appartenance;
- Misera sur ses caractéristiques identitaires, notamment sa signature architecturale distinctive et son dynamisme, tout en demeurant un quartier accessible favorisant la mixité sociale.

- Sera axé sur la mobilité durable s'incarnant par un réseau de mobilité active et de transports collectifs, continu, efficace et sécuritaire, favorisant notamment un accès rapide au tramway et aux principales zones de correspondance de transport en commun.
- Se démarquera par la qualité et l'accessibilité de ses lieux publics et espaces verts, aménagés de façon à améliorer la résilience aux aléas climatiques, tout en offrant une gamme complète d'équipements et d'aménagements répondants aux besoins de l'ensemble de la population.
- Renforcera sa résilience face aux changements climatiques par la réalisation d'une multitude d'aménagements urbains alliant la bonification de la canopée, l'amélioration de la biodiversité et la gestion durable des eaux de ruissellement.

3.2. Les grandes orientations

Pour répondre aux enjeux spécifiques de développement soulevés pour le secteur de la 1re Avenue (*voir section 2*) et pour soutenir la réalisation de la Vision d'aménagement, la Ville de Québec se dote de 15 grandes orientations. Celles-ci guideront chaque stratégie d'aménagement et de développement (*voir section 4*).

Activités et vocation du territoire

1. Bonifier l'offre résidentielle existante en développant des produits d'habitation diversifiés, tout en assurant l'accessibilité à l'ensemble des ménages.
2. Requalifier la zone industrielle du sud de la 4e Rue pour contribuer à la dynamique de milieu de vie complet, en adaptant la trame urbaine, le cadre bâti ainsi que les usages autorisés.
3. Soutenir le dynamisme de la 3e Avenue, établir une centralité de quartier pour la 1re Avenue dans le secteur de Lairet et consolider le secteur de convergence de l'intersection avec la 18e Rue.
4. Renforcer la dynamique économique par la bonification et la création de nouveaux lieux d'emplois contribuant à un milieu de vie complet.
5. Requalifier la friche de la 41e Rue en conciliant les divers besoins, notamment en matière d'habitation, d'espaces verts et de loisirs.

Cadre bâti

6. Favoriser une intégration harmonieuse des différents types de constructions et assurer la mise en valeur du patrimoine bâti, pour préserver l'identité du quartier et son échelle humaine.
7. Privilégier le renforcement de milieux à échelle humaine, où la densité est modulée selon la localisation sur le territoire afin de concentrer la croissance à proximité des axes de transport collectif et d'assurer une transition harmonieuse avec les milieux établis.
8. Profiter du potentiel de redéveloppement de grands sites pour promouvoir les principes de développement durable dans la réalisation des projets d'aménagement.

Mobilité et déplacements

9. Soutenir le développement d'infrastructures de transports collectifs structurants et favoriser l'intermodalité par des aménagements sécuritaires et attrayants.
10. Améliorer l'accessibilité et la perméabilité du territoire en consolidant les réseaux de transport actif et en créant de nouveaux liens conviviaux entre les principales destinations du secteur, les stations de tramway et avec les secteurs adjacents.
11. Concilier les besoins en mobilité multimodale en assurant la sécurité de l'ensemble des usagers ainsi que la quiétude des citoyens, en s'inspirant des principes du quartier apaisé.

Aménagement des espaces publics

12. Agrémenter le territoire de nouveaux espaces publics extérieurs et bonifier les équipements existants pour répondre aux besoins de la population et assurer une meilleure desserte sur l'ensemble du territoire.
13. Renforcer la mise en réseau des parcs et espaces publics afin d'assurer l'accessibilité et soutenir le dynamisme du territoire.
14. Optimiser le couvert boisé et les initiatives de verdissement, tant sur le domaine public que privé.
15. Limiter les îlots de chaleur et l'imperméabilisation des sols en favorisant une saine gestion des eaux de ruissellement par la réalisation d'aménagements résilients.

4. Stratégies d'aménagement et de développement

Dans le but de favoriser la mise en œuvre de sa Vision d'aménagement pour le secteur de la 1re Avenue, la Ville de Québec propose des stratégies d'aménagement et de développement relatives à la répartition des activités exercées sur le territoire, aux caractéristiques souhaitables du cadre bâti, à la mobilité des personnes, ainsi qu'à l'aménagement des rues et des espaces verts ou publics.

Ces stratégies contiennent des objectifs et des principes d'aménagement qui guideront les interventions sur le domaine public comme sur le domaine privé pour les 15 prochaines années.

4.1. Activités et vocations du territoire : objectifs et principes d'aménagement

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard du secteur de la 1re Avenue visent à soutenir et à renforcer des milieux de vie complets où il est possible à la fois d'habiter et d'effectuer une majorité de ses activités, notamment en accueillant une diversité de nouveaux lieux de résidence et d'emplois, des commerces et services de proximité, le tout en favorisant une bonne cohabitation des usages.

4.1.1. Consolider les milieux résidentiels établis et favoriser la mixité générationnelle et sociale, en cohérence avec la Vision de l'habitation et son plan de mise en œuvre accélérée

- Soutenir le maintien des milieux à caractère résidentiel ainsi que la consolidation de leurs caractéristiques principales.
- Favoriser l'insertion de nouvelles constructions qui reflètent les densités et les typologies existantes afin d'accroître l'offre en habitation.
- Prioriser les usages résidentiels et favoriser la compatibilité de tout autre usage avec les milieux résidentiels.
- Encourager l'établissement d'une diversité de types de logements afin de répondre aux besoins et aux aspirations variés des citoyens, et ce, aux différentes étapes de leur vie.
- Favoriser l'intégration de logements sociaux et abordables, notamment à l'intérieur de projets de redéveloppement, pour assurer l'accessibilité au logement dans le secteur.
- Assurer la protection des maisons de chambres existantes et autoriser leur développement dans certaines zones, en cohérence avec la Stratégie concertée sur le maintien et le développement du parc de maisons de chambres et de pensions à Québec.

Logements abordables

Pour faire face à un marché de l'habitation des plus tendus, la Ville de Québec déploie un plan de mise en œuvre accélérée de sa Vision de l'habitation, sur trois ans, afin d'augmenter le plus rapidement possible le nombre de logements disponibles. Parmi les 20 actions structurantes identifiées, la Ville accorde une importance particulière à celles qui agiront positivement sur la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables.

Soutenir la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables

La Ville de Québec veut mettre en place des mesures de soutien afin de faciliter l'accès à un logement abordable, notamment en :

- Saisissant les occasions de financement public et privé;
- Utilisant différents leviers, comme le droit de préemption et la réserve foncière, pour appuyer la réalisation de nouveaux logements;
- Soutenant financièrement le démarrage de projets de logements sociaux et abordables;
- Soutenant la réalisation de projets d'hébergement et de logements transitoires pour les personnes en situation d'itinérance ou d'instabilité résidentielle;
- Soutenant l'acquisition d'immeubles de logements locatifs et de maisons de chambres pour en préserver l'abordabilité;
- Offrant une aide financière pour encourager l'innovation et la mixité sociale;
- Optimisant les programmes existants (rénovation, de restauration patrimoniale, de recyclage, de construction de nouveaux logements et d'accession à la propriété).

Parmi les programmes déjà en place :

Programme Accès Famille

Ce programme s'adresse aux couples, avec ou sans enfant, ou aux familles monoparentales qui souhaitent acquérir une première habitation sur le territoire de la ville. L'aide financière consiste en un prêt sans intérêt ni versement pour la mise de fonds nécessaire à l'achat.

Programme Rénovation Québec

Le secteur de la 1re Avenue fait partie de la zone de revitalisation ciblée par le Programme Rénovation Québec. Financé par la Ville de Québec, la Société d'habitation du Québec (SHQ) et la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), il permet d'aider financièrement les propriétaires d'immeubles résidentiels dont les bâtiments présentent des défectuosités majeures ou qui souhaitent améliorer la qualité des logements afin qu'ils correspondent davantage aux besoins de leurs occupants et du marché (par exemple, modernisation des cuisines et des salles de bains ou amélioration de l'isolation). Ce dernier prévoit des mesures de contrôle des loyers après les travaux pour éviter les hausses abusives et les rénovictions. Le programme vise aussi à soutenir la construction et le recyclage résidentiels, ce qui permet la création de nouveaux logements locatifs.

4.1.2. Mettre en place des conditions favorables au maintien et au développement des équipements publics, institutionnels et communautaires

- Consolider l'offre communautaire et de loisirs du secteur en favorisant une localisation qui permet d'en optimiser l'accès, notamment en créant une « centralité communautaire » dans Lairet.
- Favoriser la pérennité des parcs du territoire et créer de nouveaux espaces publics près des secteurs résidentiels existants et projetés.
- Valoriser les espaces publics intérieurs (ex. : centres communautaires, écoles, etc.) en tant que lieux de rassemblement et de socialisation et assurer la pérennité fonctionnelle de ce parc immobilier.
- Soutenir les activités et le développement du Patro Roc-Amadour en tant qu'acteur important du milieu communautaire à l'échelle du territoire de la vision.

4.1.3. Planifier la requalification de la friche de la 41e Rue en conciliant développement et verdissement

- Concilier les besoins en matière de logement, en espaces verts ainsi qu'en équipements communautaires et de loisirs afin de contribuer à des milieux de vie complets comprenant une mixité de fonctions.
- Affirmer une portée sociale au redéveloppement de la friche en prévoyant l'insertion d'une offre en logements sociaux et abordables, ainsi qu'en locaux dédiés à répondre aux besoins communautaires du secteur.
- Prévoir une offre d'une diversité de types de logements, répondant aux besoins variés des citoyens, notamment pour les familles en développant des îlots familiaux composés de maisons superposés et pour personnes seules et âgées en offrant des unités aux superficies conséquentes.

Potentiels de requalification de la friche de la 41e Rue

La portée de la requalification de la friche de la 41e Rue, notamment en regard à l'implantation de bâtiments, requiert le déplacement de conduites d'égout municipales. Actuellement, cette présence entrave de manière importante l'implantation de bâtiments et la réalisation de divers aménagements. Des analyses plus détaillées seront effectuées pour établir la faisabilité et les coûts de déplacement pour permettre de dégager le plein potentiel du site.

- Penser l'aménagement d'un espace public résilient du côté est de la 1re Avenue afin de combiner les besoins en espaces verts, de loisirs et de résilience face aux changements climatiques. En plus des aménagements de surface, le sous-sol de cet espace pourrait accueillir également un bassin de rétention d'eau pluviale pour assurer la résilience des infrastructures municipales.
- Favoriser, en fonction des besoins potentiels du RTC pour la portion de la friche localisée à l'ouest de la 1re Avenue, le développement d'aménagements de nature temporaire visant une appropriation des lieux par les citoyens, notamment par l'aménagement d'espaces verts et de loisirs.

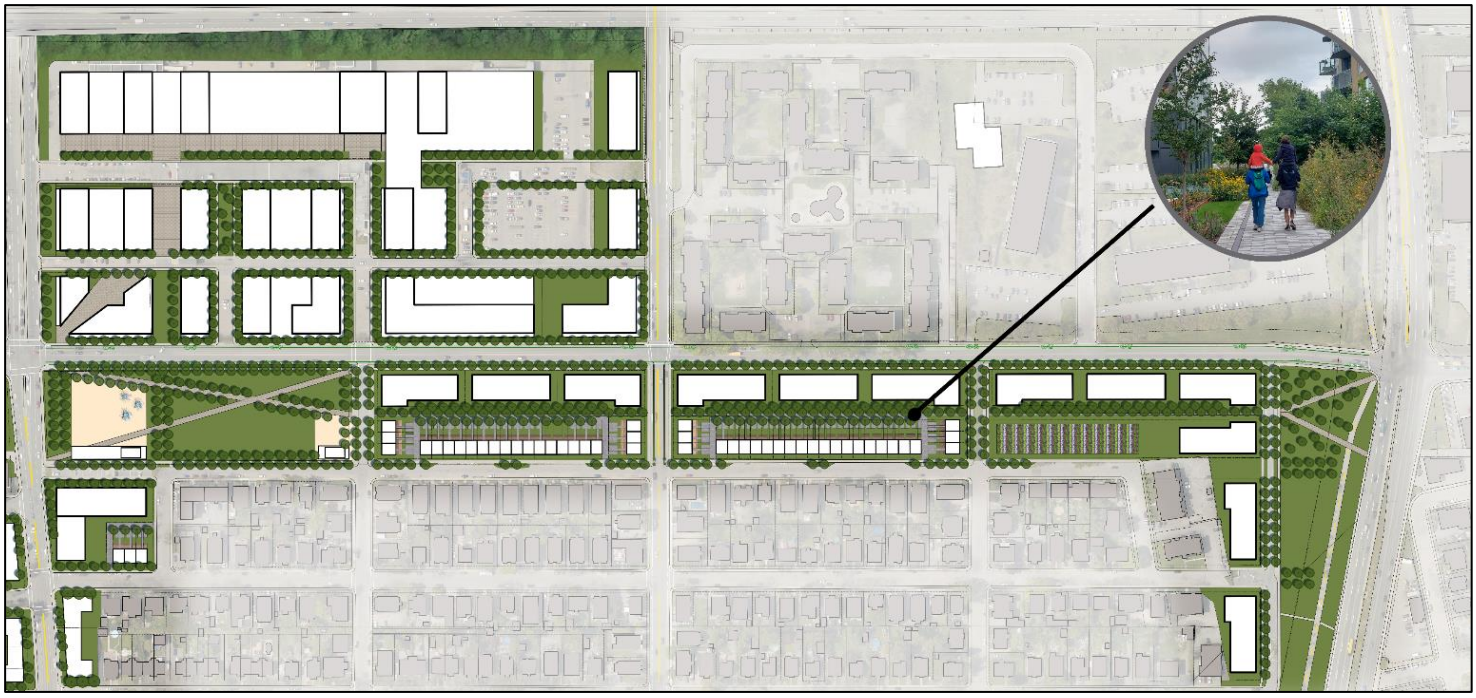


Figure 34 - Projection de l'aménagement de la friche de la 41e Rue Est et du site des Galeries Charlesbourg

4.1.4. Accompagner le redéveloppement du site des Galeries Charlesbourg en cohérence avec le secteur

- Encadrer la transformation du site des Galeries Charlesbourg afin de favoriser une mixité harmonieuse des fonctions en intégrant une part significative d'habitations répondant aux besoins des diverses clientèles :
  - Assurer la conservation d'une vocation commerciale qui se voudrait complémentaire à l'offre commerciale de proximité que l'on souhaite renforcir à proximité sur la 1re Avenue dans le cœur du quartier de Lairet;
  - Capitaliser sur l'offre en transport collectif qui permet un accès rapide vers le centre-ville et à la proximité de l'autoroute Félix-Leclerc, en autorisant le développement sur ce site stratégique d'une offre limitée d'hébergement touristique commercial. En plus de bonifier l'offre touristique selon les conditions du marché, cette offre supplémentaire sera une option pour les visiteurs des résidants du secteur qui n'ont pas d'espace pour recevoir leurs proches.
- Encourager la plantation d'arbres et l'aménagement d'espaces verts sur l'ensemble du site pour bonifier la canopée et participer à offrir un milieu de vie sain et agréable.

4.1.5. Faire évoluer le secteur industriel au sud de la 4e Rue en tant que lieu d'emploi mixte et à échelle humaine, en cohérence avec sa localisation stratégique et la présence d'une future station de tramway

- Consolider le front bâti le long de la 3e Avenue, entre la 4e Rue et le pont Dorchester, en favorisant l'établissement d'un cadre bâti de qualité qui offre des commerces au rez-de-chaussée afin de poursuivre le dynamisme commercial de l'artère en plus de logements aux étages supérieurs.

- Valoriser le secteur industriel établi en soutenant la transformation de certaines entreprises présentes vers des activités qui cadrent davantage dans un milieu de vie complet, intégrant à la fois des vocations résidentielles, commerciales et des lieux d'emploi, le tout en dialogue avec le quartier limitrophe existant.
- Viser une requalification des espaces sous-utilisés et l'agrandissement des bâtiments existants pour permettre l'établissement de nouvelles entreprises, notamment des domaines de l'industrie légère, des nouvelles technologies et de l'administration, afin de renforcer le caractère de lieux d'emplois du secteur.
- Prévoir l'implantation d'une mixité de fonctions à l'intérieur d'un ou des bâtiments à construire pour l'espace résiduel de l'îlot qui accueillera la future station de tramway.
- Aménager le domaine public à l'échelle du piéton afin de favoriser la perméabilité et l'intégration avec la trame piétonne des environs.

Figure 35 - Projection de la requalification à moyen terme

Figure 36 - Projection de la requalification à long terme

4.1.6. Dynamiser le secteur du boulevard des Capucins en cohérence avec le milieu

- Optimiser l'utilisation du sol de la frange de terrains localisés à l'est du boulevard des Capucins en visant l'implantation d'une diversité d'usages, notamment en lien avec le développement d'un secteur d'emplois :
  - Soutenir l'implantation et le développement d'entreprises innovantes œuvrant dans des créneaux porteurs et émergents qui se veulent sans impacts environnementaux sur le milieu d'accueil;
  - Analyser l'éventail des usages potentiels qui pourraient également être autorisés pour permettre d'optimiser l'utilisation du sol et de contribuer au dynamisme du milieu selon le contexte propre, soit en cohérence avec la présence à proximité de la gare de triage et des industries et équipements existants dans la zone industrielle de la Canardière. Afin d'assurer la compatibilité de certains usages potentiels, des mesures particulières d'exercice d'usage et de conception des bâtiments pourraient être requises;
  - Autoriser certains commerces et services complémentaires qui profiteront autant aux travailleurs qu'aux résidants du secteur.

- Soutenir la consolidation des lots sous-utilisés présents du côté ouest de l'axe des Capucins, tels que le terrain du Centre Horizon, par des projets immobiliers à prépondérance résidentielle.
- Marquer la fonction communautaire et identitaire du site de l'église Saint-Charles-de-Limoilou en favorisant le réaménagement de son parvis pour une placette publique permettant de générer un lieu de socialisation et d'agrément pour la population du secteur.
- Prévoir l'implantation d'un écran végétalisé le long de la frange de terrains longeant la voie ferrée et la bonification des surfaces végétalisées et de plantation dans l'emprise du boulevard des Capucins dans le cadre d'une intervention future.

Figure 37 - Potentiel de consolidation du secteur des Capucins

4.1.7. Établir une centralité de quartier sur la 1re Avenue dans Lairet

- Raviver la vitalité commerciale de ce noyau mixte par l'ajout d'une offre de commerces et de services variée et de proximité propice à son dynamisme :
  - Exiger des usages commerciaux et de services au rez-de-chaussée des bâtiments pour un certain tronçon délimité afin de marquer cette centralité et générer un dynamisme;
  - Renforcer ce secteur en un milieu de vie complet où il est possible à la fois d'habiter et d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes à distance de marche. Rendre le quartier attrayant par la présence d'habitations, de services de proximité, d'espaces publics, d'infrastructures de mobilité, d'espaces et d'aménagements naturels et d'équipements soutenant la vie communautaire et culturelle.
- Profiter des occasions d'aménagement afin de réaliser une place publique au cœur de la centralité pour générer un lieu de rencontre et de rassemblement dynamique.
- Compléter la transformation par la consolidation des terrains sous-utilisés, comme les locaux vacants et les espaces de stationnement, en favorisant l'ajout de bâtiments à vocations mixtes.
- Augmenter la densité résidentielle du secteur par l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments à transformer, à agrandir ou à construire pour assurer une plus grande fréquentation des commerces et services.
- Bonifier la signature visuelle de la centralité de quartier et améliorer la convivialité des aménagements urbains de l'axe de la 1re Avenue.

Figure 38 - Création d'une centralité de quartier sur la 1re Avenue, dans Lairet

4.1.8. Consolider l'intersection de la 1re Avenue et de la 18e Rue comme lieu de convergence

- Par la présence du nœud de correspondance de transport collectif de cette intersection et de l'hôpital Saint-François d'Assise, exploiter cet important achalandage afin de consolider le secteur :
  - Favoriser le maintien et le développement d'une grande mixité d'usages et d'activités par l'implantation de commerces et services variés qui desserviront autant les travailleurs, les navetteurs que les résidants;
  - Encourager l'ajout de logements qui contribueront également à assurer un achalandage aux commerces et services.
- Sur les terrains vacants appartenant à l'hôpital, soit entre l'intersection avec la rue Hamilton et le bâtiment des Jardins Le Flandre, favoriser la consolidation du cadre bâti avec la construction d'un bâtiment accueillant des usages d'administration et de services aux étages supérieurs, ce qui contribuera à augmenter la fréquentation du secteur, donc à soutenir la vitalité des commerces.
- Aménager une place publique à l'intersection avec la 18e Rue afin de créer un nouvel espace soutenant l'animation urbaine du secteur et d'améliorer la convivialité des aménagements urbains existants, notamment en bonifiant les trottoirs par un élargissement de ceux-ci et en ajoutant du mobilier urbain.

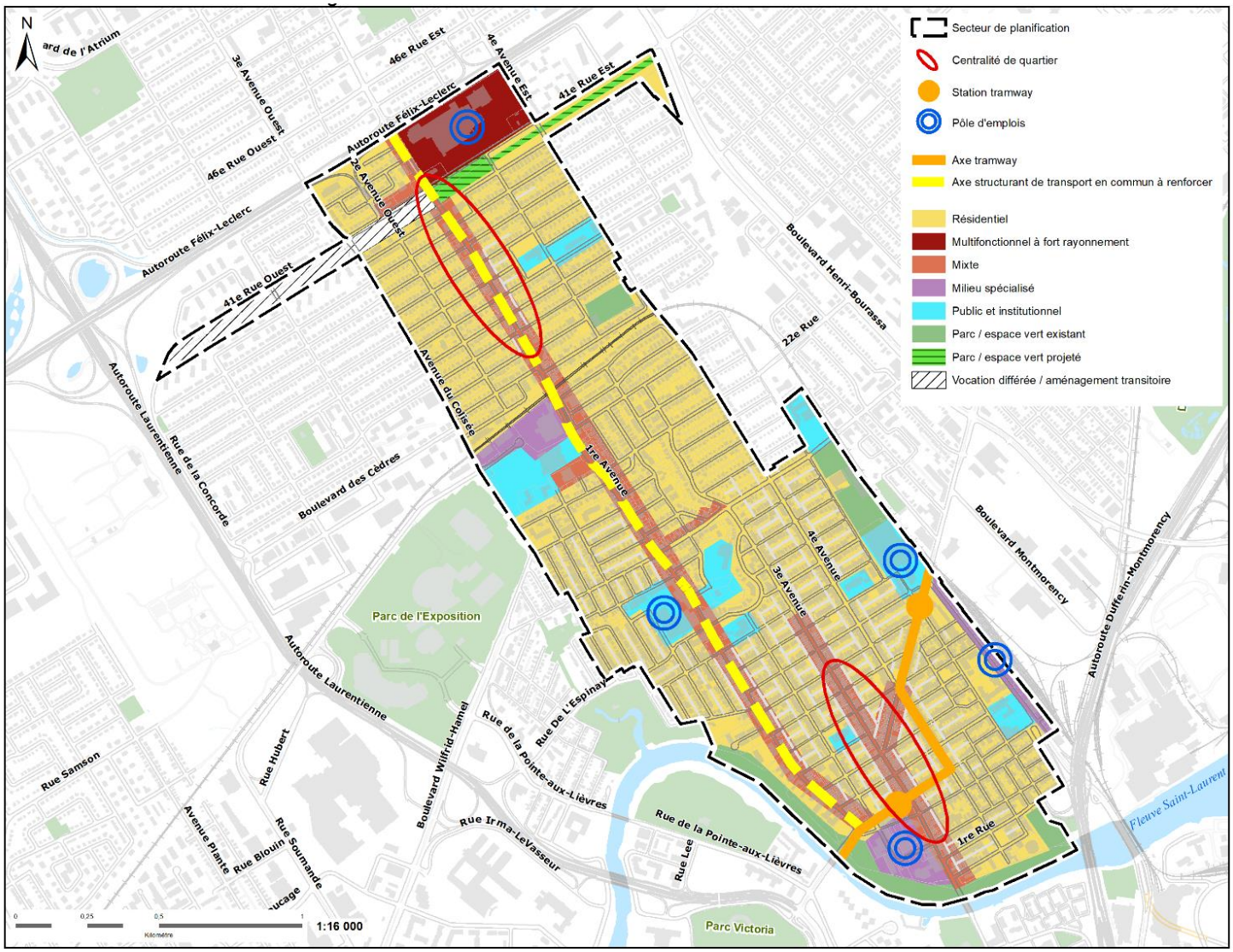


Figure 39 - Carte thématique usages et vocations

4.2. Cadre bâti : objectifs et principes d'aménagement

Le secteur de la 1re Avenue est un milieu en constante évolution. Considérant la présence d'un cadre bâti relativement homogène sur une grande partie du territoire, les objectifs de la vision insistent sur le respect du milieu existant, notamment par la proposition d'un gabarit maître en fonction du contexte et la valorisation des immeubles à valeur patrimoniale.

4.2.1. Localiser les bâtiments de plus fort gabarit aux endroits où l'intensité des activités actuelles ou souhaitées est la plus forte, tout en favorisant une transition harmonieuse avec les milieux résidentiels

- Identifier les parties du territoire présentant le plus grand potentiel d'achalandage et d'animation urbaine pour la construction de bâtiments de plus fort gabarit :
  - Secteurs d'emploi de la 4e Rue et du boulevard des Capucins;
  - Corridors de transport en commun à haut niveau de services :
    - Stations de tramway : 3e Avenue et Cégep Limoilou;

- Centralité de quartier de la 1re Avenue dans Lairet;
- Lieu de convergence de la 1re Avenue dans le secteur de la 18e Rue :
- Le long de la 1re Avenue, notamment le terrain du Patro Roc-Amadour.

- Favoriser le maintien des caractéristiques existantes des milieux résidentiels à consolider, par l'introduction d'un gabarit maître général de trois étages, puis de quatre à six étages le long des principales artères, telles que la 1re Avenue et la 41e Rue;
- Encadrer l'implantation des bâtiments adjacents aux places publiques et le long des rues de façon à éviter la création de corridors de vent et maximiser l'ensoleillement du domaine public.

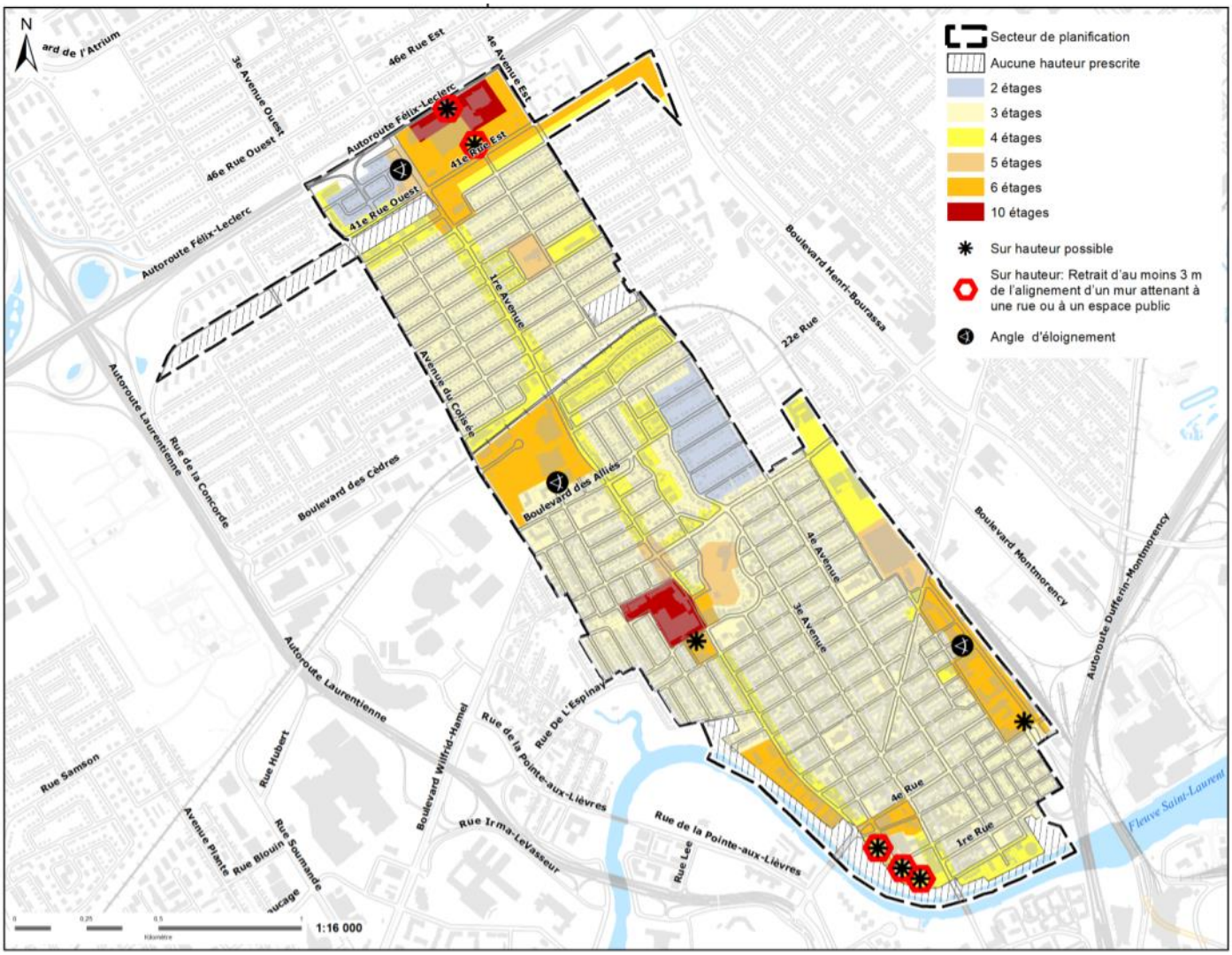


Figure 40 - Carte des gabarits maîtres

Principes d'encadrement bâti des espaces publics

- Les bâtiments de six étages et plus sont considérés comme des bâtiments de grand gabarit.
- Pour assurer leur intégration et respecter l'échelle caractéristique du milieu, en général, les portions supérieures d'un bâtiment de grand gabarit devraient être implantées en retrait des façades donnant sur des rues, des parcs et des espaces publics afin de réduire leur impact visuel, de maintenir un encadrement bâti à échelle humaine et de favoriser l'ensoleillement de l'espace public. L'objectif est de s'assurer que la base du bâtiment soit le principal élément définissant l'espace.

a Hauteur sur rue à échelle humaine

b Retrait aux étages supérieurs

c Surhauteur réduite en projection au sol

d Rez-de-chaussée commercial d'au moins 4 mètres avec des ouvertures généreuses

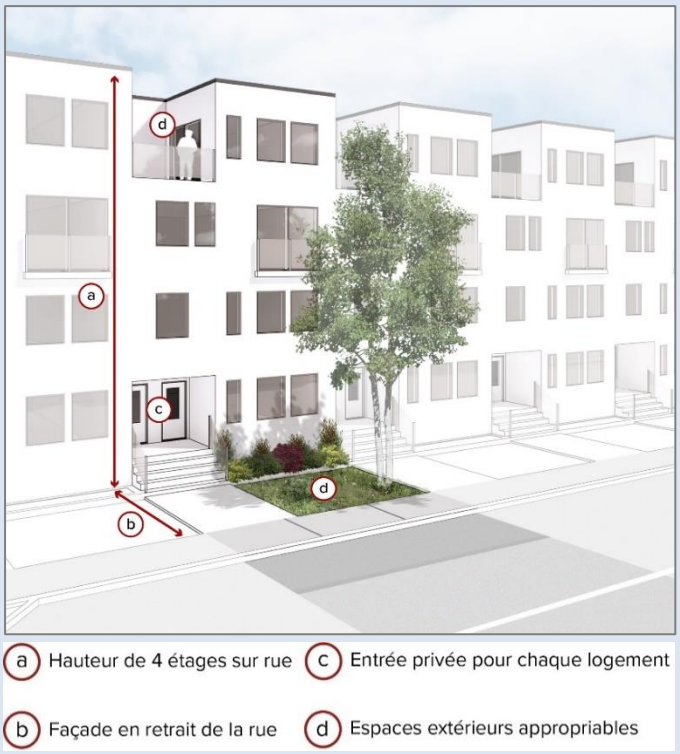
- Les façades des bâtiments bordant une place publique ou intégrant des fonctions commerciales devraient être dotées d'entrées multiples et d'une fenestration généreuse pour soutenir la vitalité de l'espace public.
- Un basilaire d'approximativement trois à six étages est donc généralement souhaitable en bordure des secteurs de consolidation, selon les hauteurs projetées et la largeur de l'emprise de rue.

4.2.2. Favoriser le redéveloppement et la requalification des grandes propriétés tout en assurant l'intégration dans leur contexte urbain

- Optimiser l'utilisation du sol du site des Galeries Charlesbourg en prévoyant des conditions qui y permettront l'ajout de nouvelles constructions, notamment par des bâtiments de plus forts gabarits, en favorisant une intégration cohérente au milieu d'insertion.
- À même le redéveloppement des Galeries Charlesbourg, assurer une gradation des hauteurs, vers les secteurs résidentiels stables, qui présentent une densité et des gabarits moindres.
- Favoriser la déminéralisation du site et prioriser la construction sur les aires de stationnement de surface sur le site des Galeries Charlesbourg.
- Prévoir le redéveloppement de la friche de la 41e Rue de façon optimisée tout en y intégrant une coulée verte accessible au public en son centre.
- Assurer l'insertion d'un cadre bâti de moyenne densité sur la friche de la 41e Rue, offrant une transition entre le site des Galeries et les gabarits que l'on retrouve dans Lairet.
- Encourager la construction d'une diversité de logements sur ces grands sites, tant en regard à leur taille qu'à leur typologie, telle qu'énoncée dans la Vision de l'habitation.
- Promouvoir l'intégration de pratiques d'aménagement et de construction durables et innovantes, notamment en matière de consommation énergétique, de gestion des eaux pluviales et de réduction des îlots de chaleur.
- Privilégier des projets à échelle humaine qui offrent un encadrement de l'axe de la 41e Rue, tout en prenant compte des corridors de vents et de l'ensoleillement, ainsi que des principes d'encadrement bâti des espaces publics afin d'offrir un espace de déambulation agréable à l'échelle piétonne.

Que recherchent les familles en matière de logement?

- Une localisation dans un milieu de vie complet qui répond à leurs besoins :
  - Un environnement sain, convivial, accueillant et sécuritaire;
  - Le calme et la tranquillité (peu de circulation automobile);
  - La présence d'éléments naturels (végétation);
  - La proximité de parcs et d'espaces verts;
  - La proximité d'écoles et de garderies;
  - La proximité du transport en commun et de services alimentaires.
- Un logement adéquat, de qualité et adaptable :
  - Suffisamment grand (au moins 150 mètres carrés et préférablement sur deux étages) et avec la capacité de se transformer au fil des ans;
  - Intime, insonorisé et lumineux;
  - Avec une entrée indépendante (facilite l'organisation lors des déplacements et accroît l'intimité);
  - En retrait de la rue;
  - Doté d'un espace extérieur pour le jeu ou à proximité d'un parc;
  - Comportant idéalement un stationnement pour la voiture.



À titre d'exemple, l'Îlot des Capucins propose des unités s'adressant aux familles, soit des maisons de ville superposées avec des entrées indépendantes et des espaces extérieurs appropriables. L'écoquartier D'Estimauville est aussi un bon exemple alors qu'il intègre une diversité de typologies dont plusieurs sont adaptées aux besoins et intérêts des familles.

Figure 41 - Écoquartier D'Estimauville

Figure 42 - Îlot des Capucins, ilotdescapucins.com

4.2.3. Mettre en valeur le patrimoine bâti du territoire

- Assurer le respect et la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales et architecturales des bâtiments présentant un intérêt, dans tout projet de redéveloppement ou de requalification.
- Encourager la préservation et l'entretien des bâtiments présentant une valeur patrimoniale ou architecturale.
- Promouvoir l'habitat durable en privilégiant la rénovation et la mise à niveau du bâti existant, ce qui participe également à la préservation du paysage urbain.
- Favoriser le comblement des espaces devenus vacants par des constructions respectant les typologies et gabarits respectant les caractéristiques du cadre bâti du quartier.

4.2.4. Assurer la qualité architecturale des projets immobiliers d'insertion

- Encourager la conception et l'intégration de bâtiments et d'aménagements durables qui prévoient notamment une diminution de la consommation énergétique, une meilleure gestion des eaux pluviales et la réduction des îlots de chaleur.
- Favoriser l'animation sur rue en privilégiant un encadrement bâti, ainsi qu'une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles et emplacement des entrées) en bordure des axes importants, tels que sur la 1re Avenue et la 3e Avenue, ainsi que la 41e Rue.
- Assurer une architecture de qualité qui marie architecture contemporaine et mise en valeur des caractéristiques anciennes.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants et qui assure une transition harmonieuse.
- Envisager d'assujettir certains secteurs stratégiques du territoire aux compétences de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ), notamment :
    - Le site des Galeries Charlesbourg;
    - L'ensemble de la friche de la 41e Rue;
    - Certaines propriétés d'intérêt patrimonial présumé du quartier de Lairet.

Figure 43 - Îlot type du quartier du Vieux-Limoilou

Figure 44 - Îlot type du quartier de Lairet

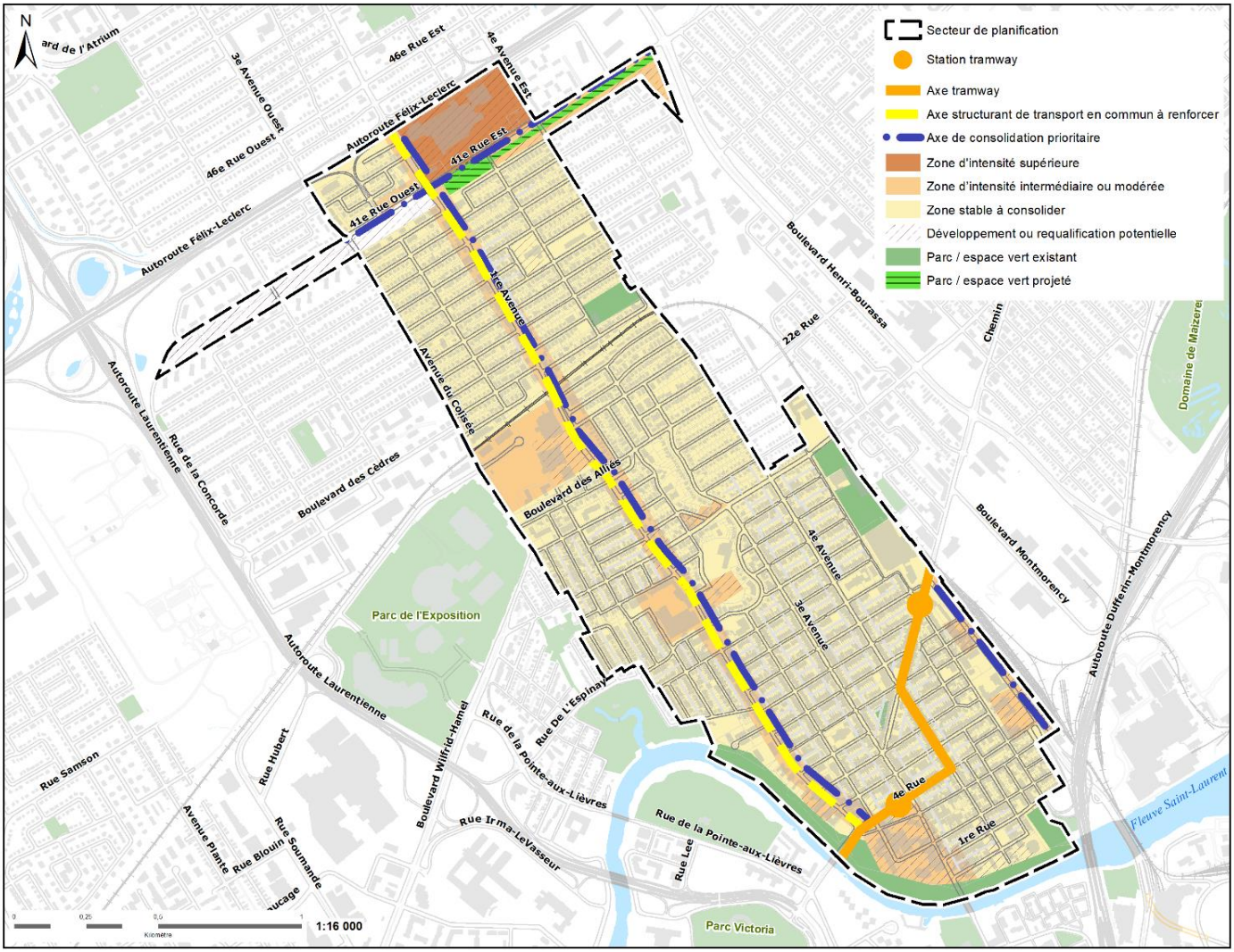


Figure 45 - Carte thématique du cadre bâti

4.3. Mobilité et déplacements : objectifs et principes d'aménagement

Afin de soutenir l'attractivité du secteur, la mobilité des personnes doit être assurée par un éventail d'options accessibles et durables, notamment en misant sur l'implantation du tramway et une consolidation de l'ensemble du réseau de transport collectif. Il faut également miser sur l'intermodalité avec les modes de déplacements actifs en facilitant les déplacements et le confort des usagers.

4.3.1. Accroître la desserte et l'accessibilité du secteur de la 1re Avenue par le développement du réseau de transport collectif et la mise en valeur des points de correspondance multimodaux

- Dans le cadre du déploiement du tramway, profiter du réaménagement de la 4e Rue, de la 4e Avenue, ainsi que du chemin de la Canardière afin de les rendre plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes et de favoriser l'intermodalité, en plus de renforcer les milieux de vie.
- Consolider les points de correspondance de transport en commun présents et à venir sur le territoire :

- À la rencontre des parcours Métrobus 801 et 802, soit à l'intersection de la 1re Avenue et de la 18e Rue;
- À la rencontre des parcours Métrobus 801 et 803, soit à l'intersection de la 1re Avenue et de la 41e Rue;
- À la station de tramway Cégep Limoilou, soit à l'intersection du chemin de la Canardière et de la 8e Avenue;
- À la station de tramway 3e Avenue, soit à l'intersection de la 4e Rue et de la 3e Avenue.

Figure 46 - Projection de consolidation autour de la station 3e Avenue

- Aménager des aires d'attente conviviales dans ces points de correspondance et, pour certaines stations existantes, collaborer avec les propriétaires riverains pour faciliter l'aménagement d'aires d'attentes plus spacieuses afin de répondre aux besoins et d'assurer le confort des usagers du transport collectif.
- Renforcer la 1re Avenue à titre d'axe majeur du réseau de transport collectif :
  - Collaborer dans le cadre du projet de Réseau express de la Capitale (REC) du gouvernement du Québec visant le déploiement de nouvelles mesures préférentielles pour le transport collectif sur la 1re Avenue afin de mieux desservir les banlieues et d'accroître le transfert modal;
  - Planifier l'implantation d'un mode structurant de transport collectif sur l'axe de la 1re Avenue pour accroître davantage le transfert modal et encore mieux desservir les secteurs plus au nord, en ce sens :
    - Analyser la nécessité de mettre en place des mesures visant la protection de l'emprise nécessaire à l'implantation d'un mode structurant de transport collectif;
    - En prévision des besoins potentiels du RTC pour assurer le développement et l'arrimage du réseau de transport collectif, pour la portion de la friche de la 41e Rue localisée à l'ouest de la 1re Avenue, les usages et aménagements possibles doivent être de nature temporaire. Ainsi, des aménagements légers favorisant une appropriation des lieux par les citoyens sont à favoriser pour cette portion de la friche dans l'intervalle de la détermination des besoins par le RTC.
- Améliorer la convivialité des principaux chemins piétonniers menant aux points de correspondance de transport collectif et aux principaux arrêts afin de rendre les déplacements plus confortables et sécuritaires en toute saison.
- Favoriser l'implantation de stations d'autopartage (ex. : Communauto) à proximité de certains points de correspondance.

4.3.2. Améliorer et développer des parcours cyclables et piétonniers sécuritaires en fonction du niveau de service désiré

- Privilégier l'interconnexion des liens cyclables pour assurer un réseau continu, sécuritaire et confortable dans un objectif de favoriser la mobilité active.

- Soutenir la réalisation du tracé du corridor Vélo cité (axe de mobilité active à haut niveau de confort) voué à relier l'arrondissement de Charlesbourg au centre-ville et qui traversera le secteur. Un corridor pour relier l'arrondissement de Beauport doit également faire partie du réseau et devrait parcourir une partie du territoire de planification. La planification globale du réseau actif prendra en considération ces tracés projetés.
- Évaluer les aménagements qui favoriseraient un meilleur partage de la chaussée entre les différents usagers tout en laissant place aux initiatives de verdissement et de gestion des eaux de ruissellement sur le domaine public.
- Encourager les modes actifs par l'implantation d'aménagements sécuritaires et attrayants en toute saison. En ce sens, élargir certains trottoirs et infrastructures cyclables pour faciliter leur utilisation par tous, indépendamment de leurs conditions, et en faciliter le déneigement.
- Prévoir à certains endroits stratégiques du territoire, tels que les parcs, les autres lieux publics fréquentés, ainsi que les stations de transport en commun, l'ajout ou la bonification des commodités pour les usagers des modes actifs, telles que :
  - Des supports à vélo visibles et accessibles;
  - Des aires de repos constituées de mobilier urbain (bancs et zones ombragées) aménagées également à divers endroits dans les emprises de la voie publique des principaux axes de déplacement actifs;
  - L'installation d'équipement spécialisé, notamment des stations de réparation de vélos, à certains endroits stratégiques et fréquentés par les cyclistes.
- Identifier les emplacements à privilégier dans les lieux d'intermodalité pour l'implantation de stationnements offrant une protection contre les intempéries, de stationnements hivernaux et de rangements sécurisés, en fonction de la stratégie de déploiement des stationnements pour vélos en cours d'élaboration dans le cadre de la Vision de la mobilité active.
- Encourager le déploiement du réseau de vélo partage àVélo en multipliant et en étendant les stations afin d'optimiser la couverture sur le territoire du secteur de la 1re Avenue.
- Favoriser l'aménagement des espaces publics et infrastructures publiques accessibles, comme énoncé dans le Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec.
- Aménager des avancées de trottoir aux intersections pour faciliter et sécuriser les traversées des rues locales où est autorisé le stationnement sur rue.

4.3.3. Améliorer la perméabilité du territoire et faciliter la connexion aux quartiers limitrophes

- Profiter des projets de réfection des ponts d'étagement du CN pour assurer des déplacements sécuritaires et confortables aux points de franchissement et à leurs abords afin de favoriser la perméabilité et la mobilité active. Les ouvrages d'art actuellement visés pour des interventions majeures concernent celui au niveau de la 18e Rue et du chemin de la Canardière.

- Rester à l'affut de tout projet de réfection des autres ponts d'étagement du CN ainsi que ceux sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable présents sur le territoire. Ces interventions permettraient de s'assurer de la prise en compte des besoins en matière de déplacements sécuritaires et confortables. Dans l'intervalle de ces potentielles réfections, soutenir des interventions qui favoriseraient une meilleure perméabilité (éclairage, aménagements conviviaux et interventions de sécurisation) :
  - Les viaducs des 1re, 3e et 4e Avenues permettant le franchissement de l'autoroute Félix-Leclerc;
  - Les autres viaducs du CN, soit au niveau de l'avenue du Colisée, de la 1re Avenue, ainsi que de la 4e Avenue.

Figure 47 - Réaménagement du pont d'étagement projeté du chemin de la Canardière

- Conserver et renforcer la trame orthogonale caractéristique du secteur et favorable aux déplacements actifs.
- Diminuer, autant que possible, l'effet des grands îlots sur la perméabilité du secteur par l'aménagement de nouveaux liens, notamment dans le cadre des travaux de requalification des sites de la friche de la 41e Rue et des Galeries Charlesbourg.
- Favoriser l'établissement de nouveaux liens accessibles aux piétons ou aux cyclistes, comme proposé dans le Plan de mise en valeur des rivières de Québec, pour faciliter le franchissement de la rivière Saint-Charles vers Saint-Roch, plus précisément :
  - Entre les ponts Drouin et Dorchester, à la hauteur de la Marina Saint-Roch;
  - À l'est du pont Dorchester, dans la continuité du tracé de la 4e Avenue.
- Considérer l'aménagement d'un lien actif vers le quartier de Maizerets via le boisé Lairet, et ce, par l'aménagement d'un accès depuis l'intersection de l'avenue Bergemont et de la rue Godbout Est.

4.3.4. Concilier le rôle de transit des artères avec les besoins en déplacements locaux dans l'objectif d'accroître la convivialité et de maintenir des milieux de vie de qualité

- Tout en maintenant des conditions de circulation acceptables sur les principales artères, assurer un meilleur partage de la route entre les divers modes de déplacements et accorder leur juste place aux déplacements actifs pour sécuriser les déplacements et limiter les effets de barrières, notamment :
  - La 1re Avenue;
  - La 18e Rue;
  - La 41e Rue;
  - L'avenue du Colisée.
- Concrètement, pour l'axe de la 18e Rue, entre la 1re Avenue et l'avenue Bergemont, réduire la largeur des voies de circulation, élargir les trottoirs, revoir la signalisation (notamment la durée des feux piétons) et élargir les accotements à la hauteur du viaduc du CN.

- Implanter des mesures visant à sécuriser certaines intersections et traverses névralgiques ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation sur certains tronçons en fonction de l'analyse des sites d'intervention découlant de la Stratégie de sécurité routière.
- En prévision du réaménagement de certains axes dédiés aux modes de transport actif et collectif, en plus de la transformation conséquente des patrons de circulation, prévoir un plan de redirection de la circulation routière réfléchi en fonction de la hiérarchie des rues de manière à limiter la circulation de transit dans les rues locales.
- Adopter une configuration de rues adaptée selon leur contexte pour favoriser la multimodalité, la sécurité et l'utilisation par les usagers vulnérables :
    - Dans ce contexte, prioriser certains axes pour l'aménagement de rues conviviales en considérant les axes cyclables existants et projetés, les cheminements scolaires, les cheminements les plus courts entre les principales destinations du secteur, ainsi que les tronçons qui seront vraisemblablement les plus utilisés pour accéder aux parcs, les principaux arrêts d'autobus et les futures stations de tramway. En ce sens, compléter l'analyse des rues conviviales prioritaires pour confirmer la sélection.

4.3.5. Mettre en place une gestion rationnelle des espaces de stationnement hors rue

- Prévoir des exigences de stationnement adaptées à un milieu urbain dense et en fonction de la proximité d'un réseau de transport collectif structurant, notamment en imposant un nombre d'espaces de stationnement relativement bas afin d'encourager la mobilité durable et l'utilisation du transport en commun et réduire l'impact sur l'aménagement du territoire.
- Sur les principaux sites de requalification et de redéveloppement, exiger que la majorité des espaces de stationnement soient situés en souterrain ou, dans une moindre mesure, dans des constructions intérieures.
- Rationaliser l'espace occupé par les stationnements en mutualisant les besoins entre plusieurs bâtiments et usages, tout en diminuant leur impact visuel.
- Reconnaître l'autopartage comme un moyen de favoriser d'autres modes de transport et encourager les promoteurs à inclure des espaces dédiés à l'autopartage dans leurs projets.

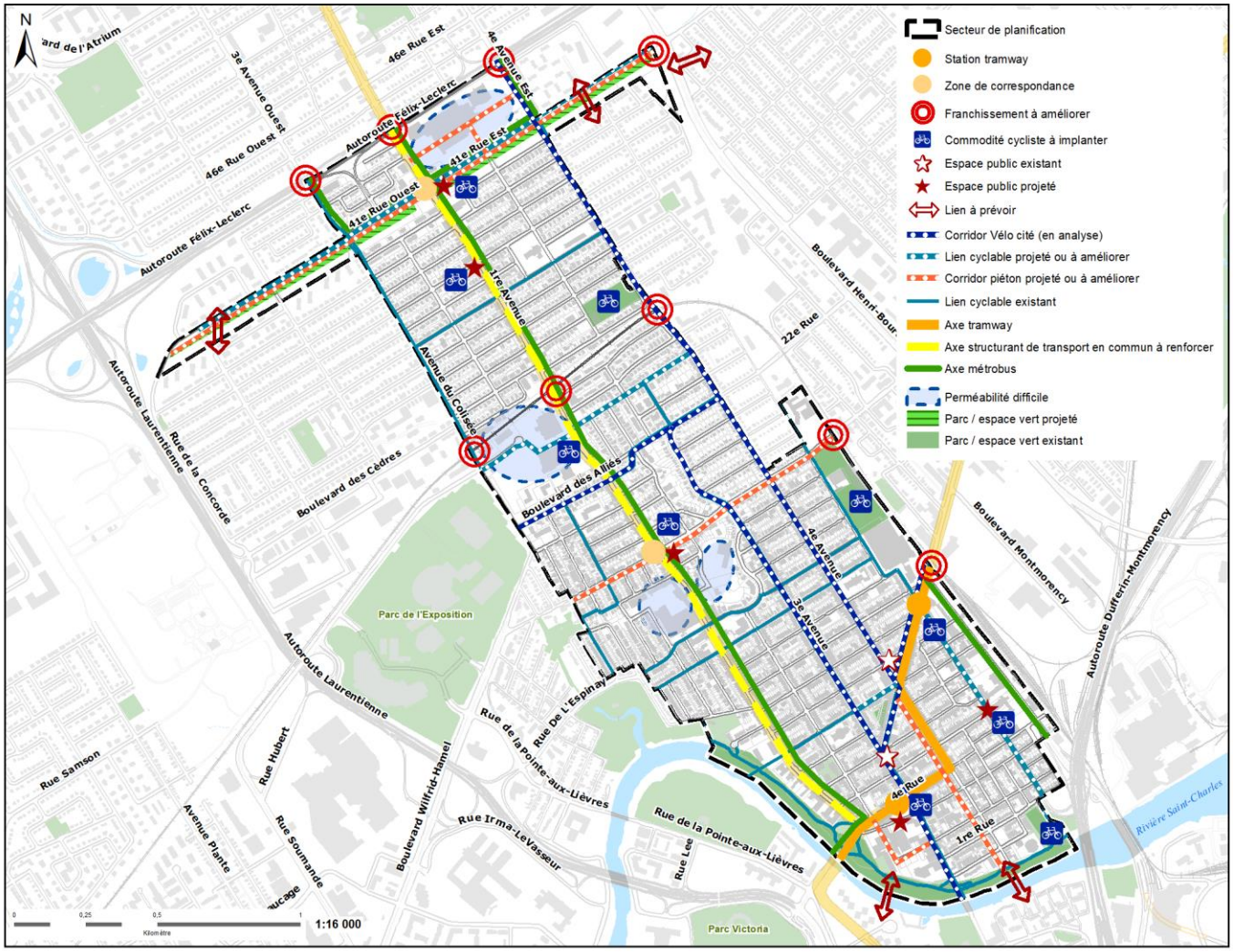


Figure 48 - Carte thématique mobilité

4.4. Aménagement des espaces publics : objectifs et principes d'aménagement

L'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics participe de façon importante à la qualité d'un milieu de vie, d'autant plus dans un milieu densément bâti où les espaces verts privés et semi-privés sont plus limités. Dans ce contexte, les espaces publics, ainsi que leur aménagement, revêtent toute leur importance. Les objectifs suivants visent la consolidation d'un milieu de vie inclusif qui contribue largement à la résilience du territoire.

4.4.1. Bonifier les parcs et espaces publics existants et en créer de nouveaux

- Prévoir l'aménagement de nouveaux espaces publics à certains endroits stratégiques du territoire afin de contribuer à la qualité de vie, à la cohésion sociale, en plus de soutenir le dynamisme de la vie urbaine :
    - Station 3e Avenue (complémentaire à la place Limouloise);
    - Lieu de convergence du secteur de l'intersection de la 18e Rue et de la 1re Avenue.

- Consolider le cœur de quartier de Lairet en profitant de l'implantation d'un futur mode de transport structurant sur la 1re Avenue pour procéder à l'aménagement d'un espace public à la hauteur de l'église Saint-Albert-le-Grand :
  - Réaliser des aménagements accessibles et conviviaux qui favoriseront l'utilisation et l'appropriation de cet espace en toute saison;
  - Accroître le verdissement par la plantation d'une diversité de végétaux;
  - Implanter du mobilier urbain (ex. : tables, bancs, poubelles, éclairage, jeux de table, etc.) ainsi que de l'art public.
- Soutenir la restauration du parvis de l'ancienne église Saint-Charles-de-Limoilou afin de marquer ses valeurs identitaires et communautaires. En ce sens, travailler avec le propriétaire de l'ancienne église pour favoriser la réalisation d'aménagements favorisant la socialisation ainsi que l'agrément. Promouvoir la réalisation d'aménagements permettant le verdissement d'une portion du parvis.
- Favoriser la mise à niveau et le développement de nouveaux aménagements et équipements récréatifs dans les parcs afin de bonifier l'offre en loisir en fonction de l'évolution des besoins des usagers.
- Profiter des parcs existants pour réaliser des interventions de verdissement axées sur une amélioration de la biodiversité.
- Promouvoir l'agriculture urbaine et les jardins communautaires, et ce, en soutenant le développement de l'offre notamment par l'ouverture d'un nouveau site de jardin communautaire au sud du quartier de Lairet, en cohérence avec le Plan d'action en agriculture urbaine.
- Assurer un arrimage avec le Plan de mise en valeur des rivières de Québec par la mise en valeur et l'aménagement de liens forts vers le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles :
  - Décloisonner le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles à proximité de l'intersection de la 2e Avenue et de la 2e Rue;
  - Connecter le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles au tracé du tramway par le réaménagement de la 4e Avenue suivant le concept de rue conviviale et de rue filtrante.

Figure 49 - Plein air hivernal en bordure de la rivière Saint-Charles, Plan de mise en valeur des rivières de Québec

4.4.2. Aménager un parc urbain résilient ainsi qu'une coulée verte sur la friche de la 41e Rue

- Réserver l'îlot délimité par la 1re Avenue et la 2e Avenue, du côté sud de la 41e Rue, pour y aménager un espace public de qualité et rassembleur :
  - Prévoir des aménagements permettant la captation et la rétention des eaux de pluie à plus grande échelle pour faire de ce lieu une vitrine d'adaptation aux changements climatiques;
  - Concilier les besoins en verdissement, en espace de détente et de loisirs afin de rendre les lieux attrayants pour l'ensemble des citoyens;
  - Assurer un encadrement des axes routiers limitrophes par l'ajout de plantations d'alignement;
  - Concevoir l'espace de façon à faciliter les déplacements actifs vers et à travers le site, tout en assurant le respect des normes d'accessibilité universelle.

- Créer une coulée verte à titre d'espace naturel et récréatif par la plantation d'une diversité de végétaux et la réalisation d'un lien pédestre. Connecter le futur espace public prévu au niveau de la 1re Avenue avec la future promenade verte et bleue que deviendra le boulevard Henri-Bourassa, incluant le corridor des Cheminots :
  - Aménager le sentier pédestre de sorte qu'il soit accessible universellement et en toute saison;
  - Intégrer des espaces de détentes constitués de mobilier (bancs, poubelles, éclairage, panneaux d'interprétation);
  - Localiser la coulée verte au centre des îlots et réaliser un encadrement par l'implantation de bâtiments de part et d'autre afin d'assurer une interface conviviale avec ces bâtiments qui seront occupés majoritairement par la fonction résidentielle;
  - Utiliser des plantations adaptées à ce contexte qui permettront de générer un rôle écologique à ce corridor pouvant épouser diverses formes et se déployer à plusieurs échelles.

Espace public résilient

Cet espace est aménagé pour être polyvalent, car il sert, à la fois, de lieu de détente, de loisirs ou de socialisation, tout en intégrant les fonctions de rétention et/ou d'infiltration des eaux pluviales, de création d'îlots de fraîcheur, de reconstitution d'habitats naturels et de biodiversité. Cet espace public contribue ainsi à la résilience de la communauté face aux impacts des changements climatiques et améliore, par le fait même, la qualité de l'espace urbain.

Figure 50 - Parc résilient projeté à l'intersection – à l'est de la 1re Avenue et au sud de la 41e Rue

4.4.3. Permettre une appropriation transitoire de la portion ouest de la friche de la 41e Rue

- La portion de la friche localisée à l'ouest de la 1re Avenue étant réservée à de potentiels besoins du RTC, il est proposé d'y installer des aménagements temporaires, c'est-à-dire qui ne nécessiteront pas d'installations permanentes et qui pourront facilement être retirés. L'objectif est de permettre à la population de profiter, entre-temps, de ce grand espace libre localisé en milieu urbain :
  - Y aménager de grandes aires de jeu libre, des aires de détente et de pique-nique et des aires de jeux constitués d'équipements légers;
  - Prévoir une utilisation 4 saisons par le déploiement d'une offre de loisirs hivernaux (ex. : boucle de ski de fond, butte à glisser, station chaleureuse, etc.);
  - Intégrer des installations d'accueil et d'entreposage, en plus de relier l'ensemble des zones aménagées par un sentier pédestre permettant de relier les îlots;
  - En plus du jardin communautaire existant, permettre le développement de nouvelles initiatives en matière d'agriculture urbaine;
  - En fonction de l'incertitude relativement aux besoins futurs du RTC, limiter la plantation d'arbres le long des rues délimitant les îlots afin de contribuer à l'amélioration de la couverture de canopée du secteur;
  - Dans ce sens, analyser la possibilité d'aménager une pépinière urbaine dont les activités seraient compatibles avec la réalité temporaire des aménagements. Après une certaine période, les arbres en culture pourront alors être utilisés pour bonifier la canopée des quartiers;
  - Suivant la détermination des besoins par le RTC, une planification pour ce site sera nécessaire pour valider la faisabilité d'y intégrer certains aménagements récréatifs permanents, notamment pour prolonger la coulée verte planifiée du côté est de la 1re Avenue.

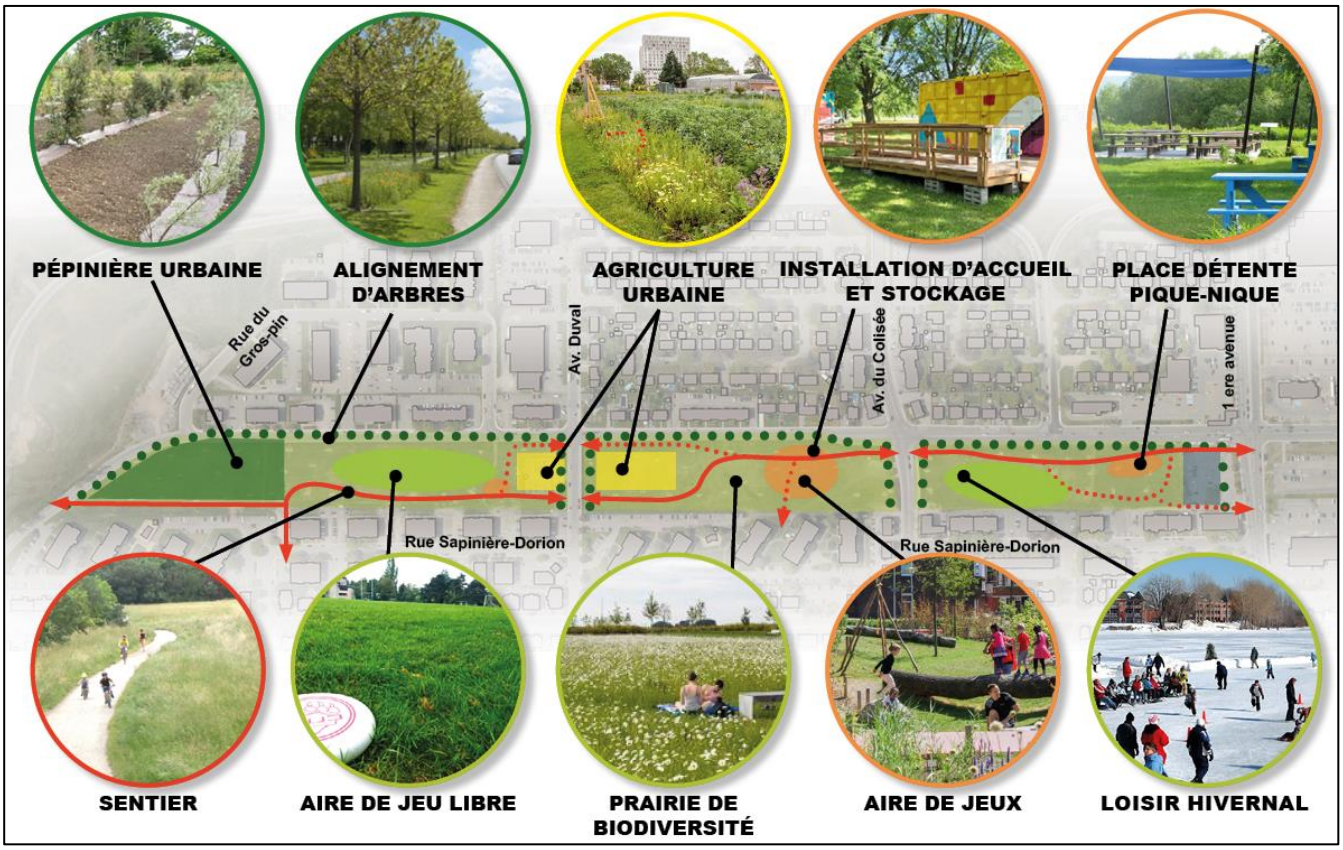


Figure 51 - Projection des aménagements temporaires de la portion ouest de la friche de la 41e Rue

4.4.4. Augmenter les efforts de verdissement et améliorer la gestion des eaux de ruissellement pour une meilleure résilience du territoire et contribuer à l'embellissement général de l'espace urbain

- Favoriser le maintien et la création d'une canopée en cohérence avec la Vision de l'arbre afin d'atteindre et de dépasser la cible de couverture arbustive de 25 % pour le secteur.
- En ce sens, prioriser certains axes à verdir en considérant la canopée actuelle, les îlots de chaleur, les rues conviviales projetées, les principaux liens actifs existants et à développer. Continuer l'analyse des lieux identifiés et propices à la plantation pour déterminer les priorités d'intervention.
- Être proactif sur les artères comprenant une forte concentration de frênes et prioriser la plantation d'arbres feuillus et de diverses essences à grand déploiement.
- Favoriser toute approche permettant de minimiser les îlots de chaleur : déminéralisation, toits blancs, toiture et murs végétalisés, revêtements de sol perméables, plantation en bordure de rues et des aires minéralisées, ruelles vertes, etc.
- Profiter de tout projet de réfection de rues, en particulier dans le secteur sud du Vieux-Limoilou, pour déminéraliser et accroître la canopée, notamment afin d'améliorer la qualité de l'air et l'infiltration des eaux de pluie (ex. : arbres d'alignement, banquettes plantées, saillies et noues d'infiltration végétalisées, etc.).
- Viser l'amélioration de la résilience pour en faire une priorité considérant que le territoire est desservi par un réseau unitaire qui recueille autant les eaux de surfaces que les eaux usées. Ainsi, il est important de déployer des mesures pour réduire le volume des eaux de surface capté et acheminé dans le réseau :
  - Prévoir des aménagements favorisant l'infiltration des eaux de pluie dans le sol (ex. : noues et tranchées drainantes, zones d'accumulation, revêtements perméables, etc.), notamment en bordure des rues, dans les stationnements et les espaces publics et ce, lorsque les conditions le permettent.

Figure 52 - Exemple de noue végétalisée

- Pour tout projet ou initiative, prioriser les stratégies de verdissement adaptées à la gestion écologique des eaux de pluie en favorisant la plantation d'espèces indigènes et diversifiées.
- Explorer la mise sur place de projets pilotes d'infrastructures vertes répondant à différents besoins : canopée, gestion des eaux pluviales, biodiversité urbaine, etc.
- Encourager l'effort collectif de verdissement en appuyant les initiatives privées par l'entremise des programmes et incitatifs disponibles, notamment pour le verdissement des ruelles et des propriétés privées.

Ruelles dans le Vieux-Limoilou

Concernant les ruelles sous tutelle (sans propriétaire), la Ville doit continuer les discussions avec Revenu Québec afin de permettre la reprise de l'offre des programmes de subventions. Ces programmes permettent de soutenir les initiatives citoyennes visant la réalisation de projets de mise en valeur des ruelles (verdissement et revitalisation).

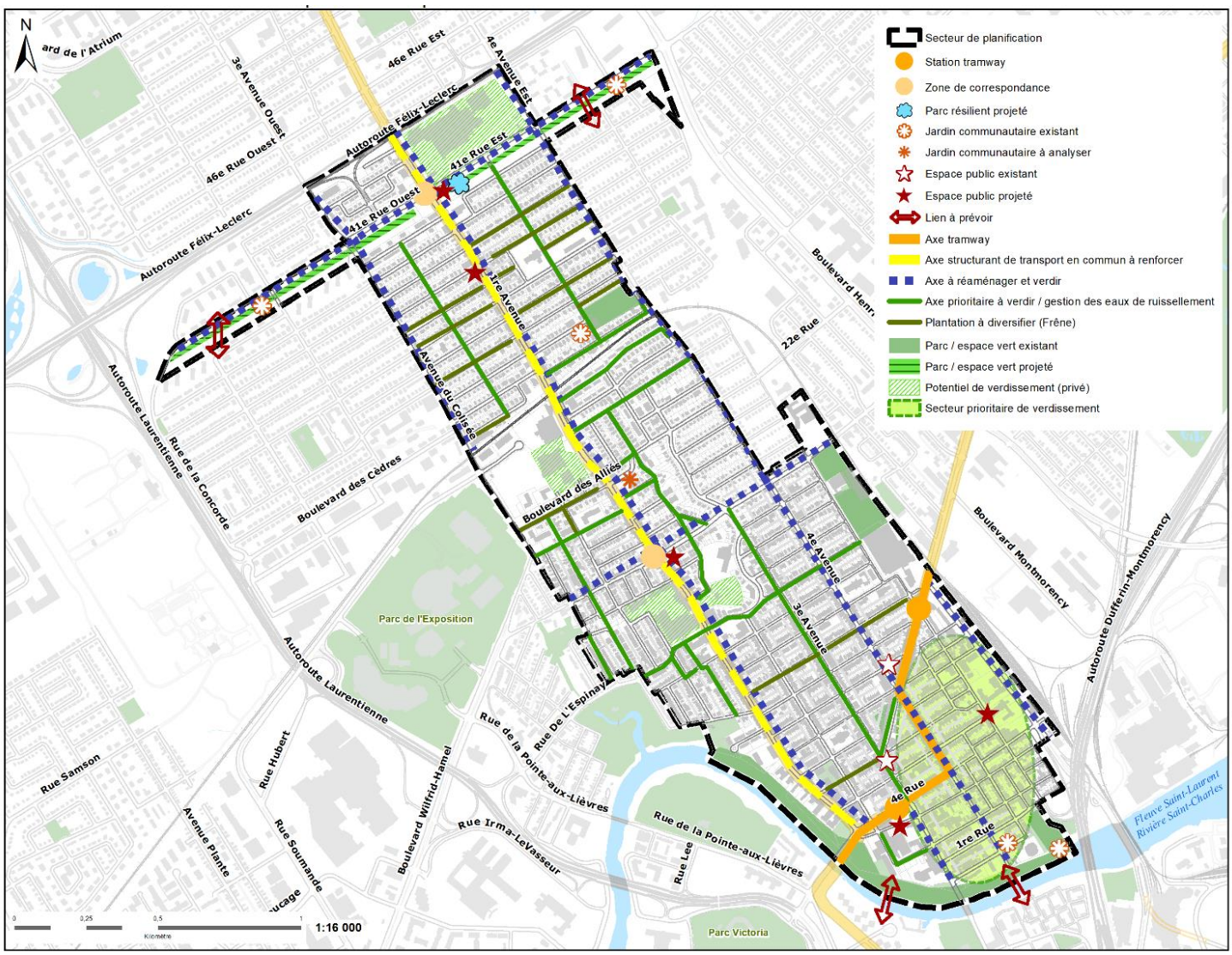


Figure 53 - Carte thématique des espaces publics