

# VISION



## Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

### FICHE SYNTHÈSE 4B - STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

#### 4.3 La mobilité et les déplacements

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne constitue une importante destination dans la région. La grande majorité des déplacements dans le secteur sont réalisés en automobile. La desserte en transport en commun est appelée à s'améliorer et le réseau cyclable reste à compléter. Une part non négligeable des déplacements se fait à pied malgré la faible convivialité des aménagements et la rareté des liens entre les quartiers.

La Ville souhaite améliorer l'accès au secteur par tous les modes de transport. Elle souhaite désenclaver le secteur et améliorer sa relation avec les quartiers voisins et le centre-ville, en intervenant directement sur les barrières actuelles. Des interventions sur le domaine public permettront d'accroître le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. La desserte en transport en commun sera renforcée par l'implantation des nouvelles composantes du réseau structurant de transport en commun.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de la trame urbaine et des déplacements sont les suivants :

##### 4.3.1 Bonifier les conditions de déplacement des piétons de façon à améliorer les liens avec les quartiers adjacents

- Reconnaître les axes suivants comme des parcours piétonniers principaux à maintenir, renforcer et valoriser :
  - l'axe Pointe-aux-Lièvres–rue de l'Exposition;
  - l'axe Soumande–Bourdages;
  - l'axe Père-Lelièvre–Wilfrid-Hamel–Eugène-Lamontagne;
  - l'axe Marie-de-l'Incarnation–Plante;
  - l'axe passerelle des Trois-Sœurs–Monseigneur-Plessis–Beaucage;
  - l'axe piétonnier présent dans l'emprise d'aqueduc;
  - les axes Stadaconné et Irma-Levasseur;
- Lors de travaux de réfection de la chaussée, maintenir ou bonifier les aménagements piétonniers (ex. : trottoirs, gonflements de trottoirs, îlots de refuges centraux, etc.) en tenant compte de l'espace disponible et la hiérarchie de la voie de circulation :
  - réaliser des aménagements qui permettent d'assurer le confort et la sécurité des piétons et de leur offrir une expérience urbaine enrichissante;
  - porter une attention particulière aux traversées piétonnes dans les artères afin d'optimiser la sécurité des piétons et, lorsque possible, aménager des zones de refuges plus généreuses au centre des voies;
  - de pair avec le bureau de projet du réseau structurant de transport en commun, améliorer l'aménagement des cheminements qui permettront aux piétons d'accéder aux composantes du réseau;
  - mettre en pratique les principes d'accessibilité universelle dans chaque projet de réaménagement et viser une amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables; porter une attention accrue aux personnes à mobilité réduite, en particulier dans le secteur de l'IRDPO et vers les commerces et services.

- Faciliter l'accès aux grands parcs urbains (de la Rivière-Saint-Charles, Victoria, Pointe-aux-Lièvres) présents dans le secteur de planification, en améliorant les conditions de déplacement actif vers ces lieux :
  - rétablir les liens entre le parc Victoria et la marina Saint-Charles, en passant par la rue des Embarcations;
  - multiplier les interventions pour accroître l'accès à la rivière Saint-Charles à l'ouest de la rue Bourdages.
- Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser la traversée des grands îlots par l'intégration de passages piétonniers bien localisés :
  - étudier différents scénarios de transformation de l'axe Laurentienne afin d'atténuer de façon notable la rupture entre le Vieux-Limoilou, le Vieux-Vanier, Saint-Roch et Saint-Sauveur, causée par la présence de l'autoroute;
  - lors de l'élaboration des projets de redéveloppement des grandes propriétés, travailler avec les propriétaires dans le but de concrétiser de nouveaux liens aménagés en continuité avec la trame de rues existantes;
  - multiplier les liens (ponts, passerelles) permettant de surmonter les limites naturelles et anthropiques infranchissables, dont l'aménagement d'un nouveau pont entre la Pointe-aux-Lièvres et Limoilou, ainsi qu'entre Saint-Sauveur et Vanier à l'ouest du pont Scott;
  - évaluer la possibilité de prolonger ou de créer de nouveaux liens actifs aux endroits où la trame urbaine est moins perméable afin de relier les quartiers, plus précisément :
    - envisager l'aménagement d'un lien vers l'ouest dans le prolongement de l'axe de l'Espinay, dans le cadre d'une éventuelle conversion de l'autoroute;
    - envisager la création d'un lien nord-sud entre les secteurs Lairet et Stadacona, en passant par le site d'ExpoCité, conditionnel à ce que le CN autorise l'ajout d'un passage à niveau pour franchir la voie ferrée.

### **4.3.2 Créer des liens cyclables conviviaux, en continuité avec les axes cyclables existants, permettant de traverser le territoire et d'accéder de façon sécuritaire et efficace aux pôles d'activités, points d'intérêt et secteurs voisins**

- Maintenir, renforcer et valoriser les parcours cyclables existants, tant récréatifs qu'utilitaires, en optimisant le confort et la sécurité des aménagements.
- En conformité avec la Vision des déplacements à vélo, compléter le maillage du réseau cyclable et parfaire les connexions avec les quartiers voisins en aménageant les nouveaux liens suivants :
  - prolonger le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles à l'ouest du pont Scott et jusqu'à une connexion future dans l'axe du boulevard Père-Lelièvre;
  - aménager un axe cyclable dans l'avenue Soumande, entre l'avenue du Colisée et la rue Beaucage;
  - planifier l'ajout d'un axe cyclable est-ouest au centre du territoire de façon à compléter la connexion entre le réseau cyclable de Limoilou et de Vanier; préciser son emplacement en fonction de la stratégie retenue pour la requalification de l'autoroute Laurentienne.

### 4.3.3 Assurer une efficacité, une qualité et un confort accrus de l'offre de transport en commun en soutenant la mise en place des composantes du réseau structurant de transport en commun sur le territoire

- Soutenir l'aménagement du pôle d'échanges Saint-Roch prévu au sud de la rue de la Croix-Rouge, afin d'assurer la jonction entre les divers parcours et modes du réseau structurant :
  - optimiser l'accès au pôle d'échange depuis les secteurs périphériques et les principaux générateurs, en aménageant des cheminements sécuritaires, conviviaux et accessibles à tous vers celui-ci.
- Structurer le territoire autour des corridors de transport en commun prévus dans le nouveau réseau structurant de transport en commun, lesquels empruntent la rue de la Pointe-aux-Lièvres, le boulevard Wilfrid-Hamel, l'avenue Eugène-Lamontagne, la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Pierre-Bertrand.

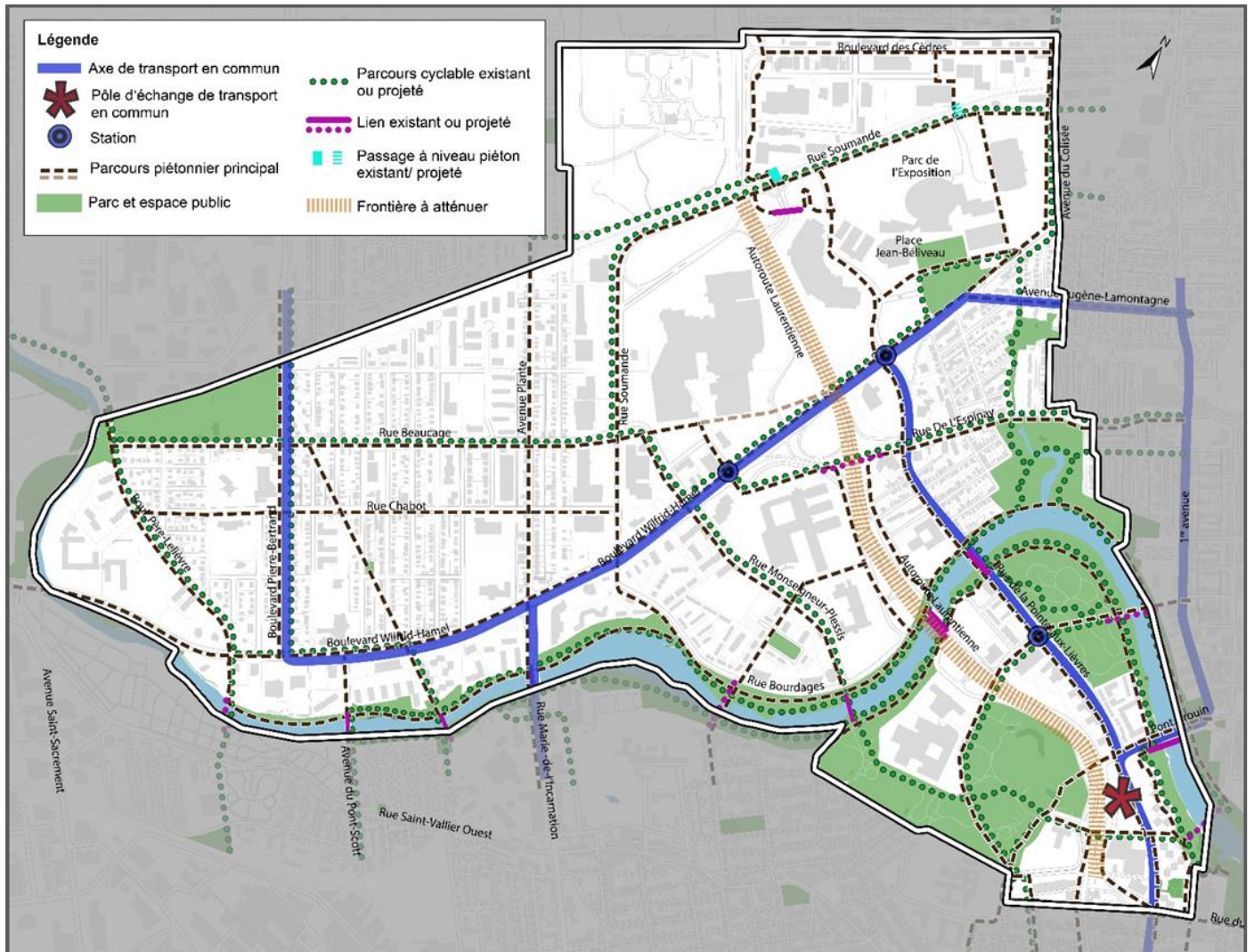


Figure 1 : Schéma conceptuel - Déplacements et mobilité

- Améliorer l'aménagement des aires d'attente de transport en commun et en ajouter aux endroits appropriés :
  - maximiser le confort et la convivialité des futures stations de transport en commun le long des différentes composantes du réseau structurant de transport en commun;
  - favoriser les initiatives privées permettant la création d'aires d'attente tempérées.

#### **4.3.4 Maintenir la capacité du réseau routier, concilier le rôle de transit des artères du pôle urbain avec les besoins locaux et consolider la trame de rues**

- Maintenir des conditions de circulation acceptables sur les artères et les axes de transit
- Assurer un meilleur partage de la route entre les divers modes de déplacements
- Envisager certaines mesures alternatives pour optimiser les conditions de circulation et pallier certains problèmes observés; entre autres favoriser une meilleure gestion des déplacements en situation de forte affluence lors d'évènements sur le site d'ExpoCité en soutenant la mise en disponibilité de navettes efficaces.
- Dans le cadre de nouveaux développements, rétablir la perméabilité de la trame par l'aménagement de nouvelles rues en continuité avec le réseau de rues existant en périphérie du pôle urbain.

#### **4.4 Aménagement des espaces publics**

Comme le portrait du territoire l'a démontré, la qualité de l'aménagement des espaces publics au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne est déficiente et ne reflète pas son statut de pôle. Les aménagements, tant publics que privés, sont marqués par la prédominance de l'automobile. Le secteur est affecté par la présence de l'autoroute qui forme une frontière entre les quartiers. Les boulevards sont généralement dotés d'aménagements peu conviviaux, ne bénéficiant pas d'un bon encadrement bâti.

Le cœur du pôle urbain ne profite d'aucun parc ou place publique. Il présente en outre une forte concentration d'îlots de chaleur qui s'expliquent par l'importance des surfaces minéralisées, combinées à un faible couvert végétal. Les quartiers couverts par la Vision présentent les taux de canopée parmi les plus bas à l'échelle de la ville et les cibles de verdissement à atteindre sont élevées. En contrepartie, le secteur peut compter sur la présence de grands parcs municipaux, concentrés dans la portion sud du territoire, qui contribuent à la qualité de vie.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de l'aménagement des espaces publics sont les suivants :

##### **4.4.1 Planifier l'embellissement et l'amélioration de l'aménagement du domaine public au sein du pôle urbain**

- Porter une attention soutenue aux aménagements réalisés à l'intérieur du noyau principal d'activités régionales, afin de marquer sa présence et de le doter d'une identité propre qui exprime la prépondérance du divertissement.
- Soutenir la transformation de l'axe Laurentienne de manière à valoriser le paysage d'entrée de ville et à donner au pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne un caractère plus urbain :
  - embellir le paysage d'entrée de ville, entre autres par un verdissement soutenu en rives de l'axe à partir du boulevard des Cèdres;

- poursuivre les pourparlers avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin repousser le plus au nord possible la transition entre l'autoroute et le début d'un boulevard urbain, de manière à :
  - estomper l'effet de coupure entre les quartiers et rendre plus conviviales les conditions de déplacement à pied et à vélo vers le cœur du pôle d'activités régionales ainsi qu'entre les quartiers
  - réduire l'espace occupé par l'autoroute au profit d'espaces pouvant être réaménagés ou développés.
- Réaménager les principales artères qui traversent le pôle urbain, notamment les boulevards Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand et l'avenue Soumande, de façon à les rendre plus conviviales et à améliorer leur apparence :
  - rétablir l'équilibre entre l'espace alloué aux véhicules et aux déplacements actifs ;
  - penser au confort et à la sécurité des usagers, en intégrant par exemple des banquettes de plantation entre les trottoirs et la chaussée ou encore, des îlots de refuges centraux;
  - offrir une expérience de qualité aux usagers et permettre l'appropriation de ces lieux par l'ajout d'aménagements et de mobilier urbain approprié (bancs, éclairage à échelle humaine, placettes, etc.);
  - marquer les principaux carrefours et nœuds entre les grandes voies de circulation comme seuils d'accès importants dans le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne;
  - lors de la réfection des rues locales, repenser l'aménagement dans l'esprit de l'approche des rues conviviales.

#### **4.4.2 Bonifier les principaux axes de déplacements actifs par des aménagements adaptés à leur vocation**

- Repenser l'aménagement des principaux parcours de déplacements actifs de façon à favoriser la qualité de l'expérience des usagers et à rendre ces cheminements clairement perceptibles et invitants pour les usagers.
  - Entre autres, prévoir une largeur adéquate des trottoirs et les élargir au besoin pour maximiser leur confort, créer des parcours continus et accroître le verdissement par différents moyens;
  - Parmi les parcours visés, accorder la priorité à :
    - l'axe Pointe-aux-Lièvres–rue de l'Exposition;
    - l'axe Soumande–Bourdages;
    - l'axe passerelle des Trois-Sœurs–Monseigneur-Plessis–Beaucage;
    - l'axe de l'Espinay et son éventuel prolongement à l'ouest de l'axe Laurentienne (conditionnel à la transformation de l'autoroute en boulevard urbain et/ou à l'ajout d'une passerelle);
    - l'axe de l'emprise d'aqueduc et du pont de l'Aqueduc dont l'usage est réservé aux déplacements actifs.

### 4.4.3 Valoriser les parcs et espaces publics existants et en créer de nouveaux

- Poursuivre la mise en valeur des grands parcs urbains comme le parc de la Rivière-Saint-Charles, le parc Victoria et le parc de la Pointe-aux-Lièvres :
  - multiplier les liens vers le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles à partir du quartier de Vanier par l'ajout de nouveaux liens accessibles par le boulevard Wilfrid-Hamel;
  - planifier – tel que prévu dans le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch – l'agrandissement du parc Victoria à même le site de la centrale de police Victoria lorsque celle-ci sera relocalisée;
  - compléter les démarches déjà entreprises pour doter le parc de la Pointe-aux-Lièvres d'un pavillon de services et adapter son réseau de sentiers à l'ajout de la passerelle prévue entre le parc et le Vieux-Limoilou;
- Favoriser la création de nouveaux parcs de proximité, accessibles à distance de marche des milieux de vie, le long des principaux cheminements piétonniers. Dans les milieux de vie où les espaces verts de détente sont rares, comme le Vieux-Vanier, saisir les occasions d'acquisition pour réaliser de tels aménagements.
- Favoriser l'intégration de nouveaux espaces publics (parcs, places) sur certains sites dans le cadre de projets de redéveloppement au sein des secteurs de requalification prioritaires, entre autres dans les endroits suivants :
  - le site de Fleur de Lys centre commercial, qui devrait combiner espaces verts répondant aux futurs résidants et places publiques plantées en relation avec les commerces, services et lieux d'emploi;
  - l'ancien site des Frères Jésus-Ouvrier, en bordure de la rivière Saint-Charles en assurant l'accès à partir du boulevard Père-Lelièvre;
  - en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel, combinés à de nouveaux accès au parc de la Rivière-Saint-Charles;
  - le long du boulevard Wilfrid-Hamel, dans le prolongement de la place de la Famille d'ExpoCité, de manière à maintenir une interface publique continue de la rue de l'Exposition à l'avenue du Colisée.

### 4.4.4 Mettre en place une stratégie de verdissement en faveur d'une réduction des îlots de chaleur et d'un embellissement général de l'espace urbain

- Conformément à la Vision de l'arbre, viser une augmentation de l'indice de canopée de 3 % dans le quartier Saint-Roch, de 12 % dans les quartiers Vanier et Vieux-Limoilou et de 7 % dans le quartier Lairet pour atteindre les seuils minimaux fixés à 15 % pour Saint-Roch et 25 % dans les autres quartiers. Entre autres :
  - dans l'emprise publique, favoriser la déminéralisation pour la plantation d'arbres et profiter de chaque projet de réaménagement d'une voie de circulation, quelle que soit sa hiérarchie dans le réseau routier;
  - miser sur l'aménagement de nouveaux parcs et espaces publics pour planter des arbres à grand déploiement;
  - encourager la plantation sur les terrains privés visés par un redéveloppement afin d'appuyer les efforts de la Ville sur l'espace public;
  - inclure des parcs publics et verdir les abords des nouvelles rues dans les projets de grande envergure.

# VISION

## pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne

- Promouvoir le verdissage en rives de l'autoroute, à la fois dans un but d'accroissement de la canopée et d'embellissement du paysage urbain.
- Considérer les principaux parcours de déplacements actifs du pôle urbain comme des axes préférentiels pour le verdissage et privilégier des solutions permettant un verdissage plus continu que sporadique.
- Explorer et favoriser toute approche permettant de minimiser les îlots de chaleur : toits blancs, toitures végétales, murs et insertions de végétaux, etc.

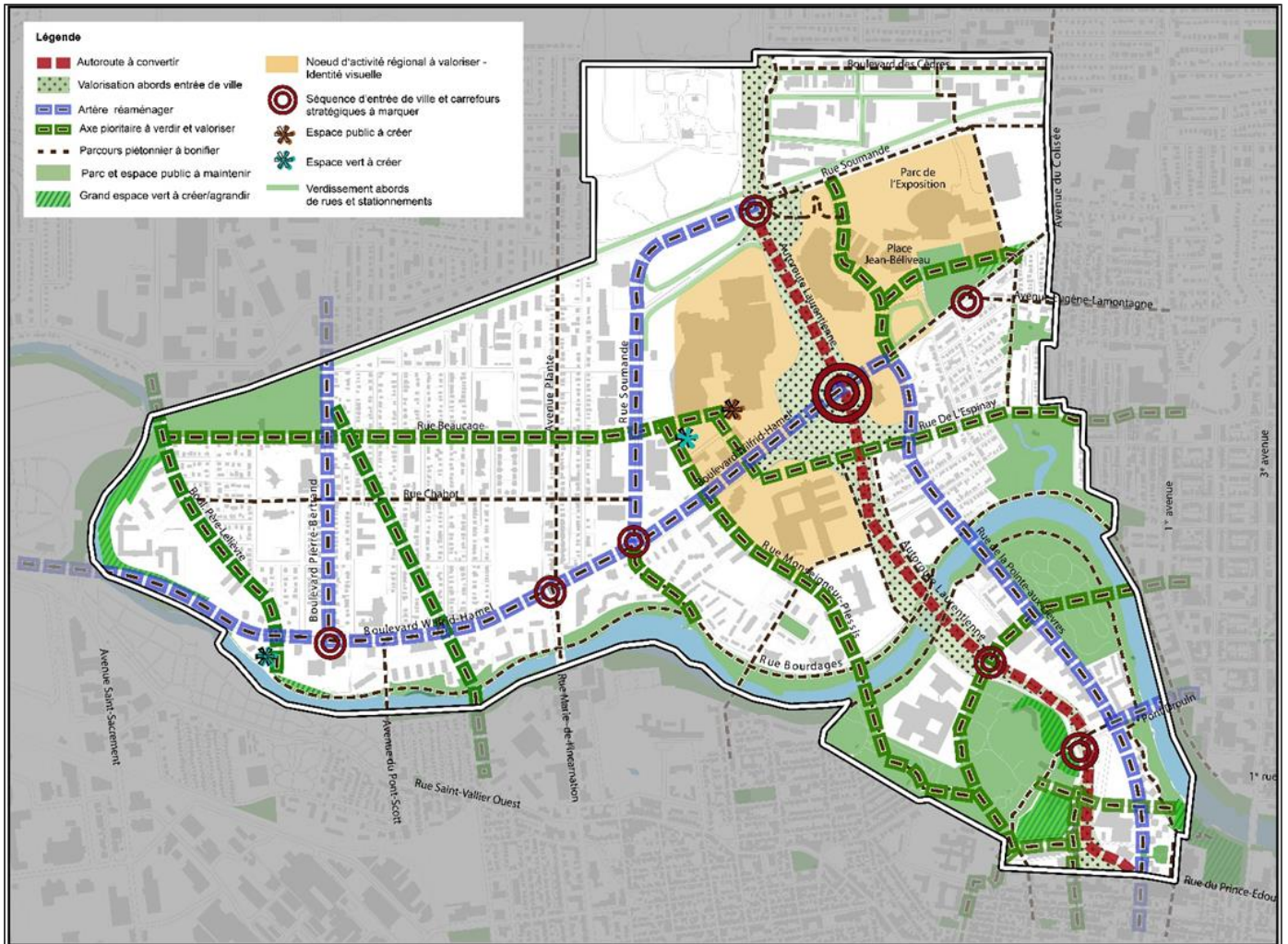


Figure 2: Schéma conceptuel - Aménagement des espaces publics