

Vision d'aménagement

QUARTIERS DE LA CANARDIÈRE

ville.quebec.qc.ca/visionamenagement

Novembre 2023

V I S I O N

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. Les quartiers de la Canardière : un aperçu	5
1.3. Pourquoi une vision pour les quartiers de la Canardière?	9
1.4. Activités de consultation réalisées	10
1.5. Faits saillants des consultations publiques	12
2. Portrait du territoire et enjeux	15
2.1. Historique de développement du secteur	15
2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier.....	19
2.3. Activités et vocation du territoire	21
2.4. Cadre bâti.....	26
2.5. Mobilité et déplacements	31
2.6. Aménagement des espaces publics	41
3. Vision et grandes orientations	48
3.1. Énoncé de Vision	48
3.2. Grandes orientations.....	49
4. Stratégies d'aménagement et de développement	51
4.1. Activités et vocation du territoire : objectifs et principes d'aménagement	51
4.2. Cadre bâti : objectifs et principes d'aménagement	60
4.3. Mobilité et déplacements : objectifs et principes d'aménagement	70
4.4. Aménagement des espaces publics : objectifs et principes d'aménagement	76

TABLE DES FIGURES

Figure 1 - Territoire visé par la Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière.....	6
Figure 2 - Répartition de la population résidant dans le territoire de planification par groupe d'âge.....	7
Figure 3 - Indice de défavorisation matérielle et sociale.....	8
Figure 4 - Vue aérienne du territoire de planification.....	9
Figure 5 - Atelier participatif sur l'habitation.....	12
Figure 6 - Orthophotographies illustrant l'évolution du territoire.....	18
Figure 7 - Logements sociaux, écoquartier D'Estimauville.....	21
Figure 8 - Édifice à bureaux, vue depuis l'avenue D'Estimauville.....	22
Figure 9 - Utilisation du sol.....	24
Figure 10 - Densité résidentielle.....	25
Figure 11 - Hôpital de l'Enfant-Jésus.....	27
Figure 12 - Logements par type de construction résidentielle.....	28
Figure 13 - Hauteurs des bâtiments.....	29
Figure 14 - Bâtiments comportant un intérêt patrimonial et territoire assujetti à la compétence de la CUCQ.....	30
Figure 15 - Boulevard Sainte-Anne.....	32
Figure 16 - Réseau routier.....	34
Figure 17 - Carte conceptuelle des barrières urbaines (freins à la mobilité active).....	35
Figure 18 - Corridor du Littoral.....	35
Figure 19 - Service de vélopartage àVélo.....	36
Figure 20 - Liens piétonniers et réseau cyclable actuels et projetés.....	37
Figure 21 - Station Hôpital de l'Enfant-Jésus projetée (avant/après).....	38
Figure 22 - Parts modales des déplacements produits dans le secteur.....	38
Figure 23 - Projet de tramway et réseau de transport en commun actuel.....	39
Figure 24 - Centre Mgr Marcoux, parc Bardy.....	41
Figure 25 - Baie de Beauport.....	42
Figure 26 - Parcs et espaces publics.....	43
Figure 27 - Domaine de Maizerets.....	43
Figure 28 - Battures de Beauport.....	44
Figure 29 - Milieux naturels.....	45
Figure 30 - Îlots de chaleur.....	46
Figure 31 - Écopropriété Habitus, tergos.qc.ca.....	53
Figure 32 - Pôle d'échanges D'Estimauville projeté.....	54
Figure 33 - Perspective d'ambiance d'une centralité de voisinage type : un large trottoir borde un espace public faisant office d'îlot de fraîcheur, face à un petit commerce de proximité s'inscrivant dans un milieu résidentiel.....	55
Figure 34 - Carte conceptuelle des centralités projetées et des terrains offrant un potentiel d'aménagement ou de développement.....	56
Figure 35 - Carte conceptuelle des grandes fonctions urbaines.....	58
Figure 36 - Garage Canardière.....	58
Figure 37 - Perspective conceptuelle de la place du garage Canardière projetée.....	59
Figure 38 - Exemple de projets de densification par insertion dans les milieux résidentiels établis.....	61
Figure 39 - Carte conceptuelle du cadre bâti.....	63
Figure 40 - Carte des hauteurs maximales prescrites proposées.....	65

Figure 41 - Perspective d'ambiance de l'avenue D'Estimauville, vue vers le nord	67
Figure 42 - Îlot des Capucins, groupea.qc.ca	68
Figure 43 - Écoquartier D'Estimauville	68
Figure 44 - Plan de mise en valeur des rivières de Québec, concept de promenade verte et bleue	70
Figure 45 - Perspective d'ambiance du boulevard Henri-Bourassa, vue vers le sud à proximité du nouveau complexe hospitalier	71
Figure 46 - Perspective du pont d'étagement projeté sur le chemin de la Canardière, sous lequel le tramway circulera	73
Figure 47 - Carte conceptuelle des infrastructures de mobilité active	74
Figure 48 - Place Maizerets, devant l'église Saint-Pascal-de-Maizerets	76
Figure 49 - Place des Goglus projetée, écoquartier D'Estimauville	76
Figure 50 - Place Maizerets et station Bardy projetées	77
Figure 51 - Perspective conceptuelle de la place Maizerets et de la station Bardy projetées	78
Figure 52 - Promenade Samuel-De Champlain	79
Figure 53 - Ancien dépôt à neige D'Estimauville	80
Figure 54 - Plan conceptuel du parc nature projeté sur le site de l'ancien dépôt à neige D'Estimauville	81
Figure 55 - Carte conceptuelle du verdissement et des espaces verts et publics	84

CONTENU DE LA VERSION PRÉLIMINAIRE

La version préliminaire de la Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière 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
 - A : Activités et vocation du territoire – Cadre bâti
 - B : Mobilité et déplacements – Aménagement des espaces publics

DÉMARCHE D'ÉLABORATION, DE CONSULTATION ET D'ADOPTION

La Ville de Québec présente une version préliminaire de la Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière, 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 émis lors de la consultation publique, les ajustements et modifications pertinents seront apportés.

Lors d'une prochaine étape, à la suite de l'adoption de la Vision d'aménagement, des consultations publiques tenues 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.

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 transformer 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. LES QUARTIERS DE LA CANARDIÈRE : UN APERÇU

Territoire

Le secteur visé est situé dans les arrondissements de La Cité-Limoilou et de Beauport et concerne plus précisément le quartier de Maizerets ainsi qu'une partie du quartier du Vieux-Moulin. D'une superficie d'environ 5,54 kilomètres carrés (554,16 hectares), le secteur de planification correspond sommairement à 800 mètres aux pourtours de l'extrémité est du tracé du futur tramway de Québec. Il est délimité approximativement par :

- Au nord : l'autoroute Félix-Leclerc;
- À l'est : les avenues de la Lande et Saint-Ulric;
- Au sud : l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- À l'ouest : la voie ferrée parallèle au boulevard Henri-Bourassa puis le boulevard Henri-Bourassa lui-même.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire



Figure 1 - Territoire visé par la Vision d'aménagement pour les quartiers de la Canardière

Population¹

Résidents

- 21 900 personnes résidant dans le secteur de planification, ce qui dénote une certaine stabilité par rapport à 2016 (21 730 résidents) et même 2011 (21 290 résidents).
- L'âge moyen des résidents est de 44,2 ans, comparativement à 43,8 ans pour l'ensemble de la Ville, soit un niveau inférieur à 2016 alors que l'âge moyen se situait plutôt à 45,9 ans.
- Plus de la moitié des ménages (55,6 %) est composée d'une seule personne et 27,7 % de deux personnes.
- 14,5 % de la population du secteur sont des personnes immigrantes, ce qui témoigne d'une hausse par rapport au 12,9 % qu'on recensait sur le territoire en 2016. 8,5 % de la population de la Ville de Québec sont issus de l'immigration.
- Le tiers des résidents de 15 ans et plus (33,1 %) n'a pas de diplôme ou détient un diplôme d'études secondaires.
- Le revenu annuel moyen brut des ménages est de 57 250 \$ alors qu'il s'élève à 87 800 \$ pour la population de Québec, écart qui se maintient par rapport à 2016.

¹ Les données sociodémographiques présentées sont issues de : Statistique Canada (2016 et 2021). *Enquête nationale auprès des ménages*; Ville de Québec (2016 et 2021). *Rôle d'évaluation*.

- Le pourcentage de la population considérée sous le seuil de faible revenu après impôts est plus élevé pour les quartiers de la Canardière que pour la Ville, soit 13,3 % en comparaison à 6,1 % (respectivement 24,94 % et 10,4 % en 2016), et la population active (correspondant aux 18-64 ans) y est surreprésentée par rapport à ce qu'on observe dans la Ville.
- 54,5 % de la population sont considérés comme étant défavorisés ou très défavorisés matériellement et socialement.²

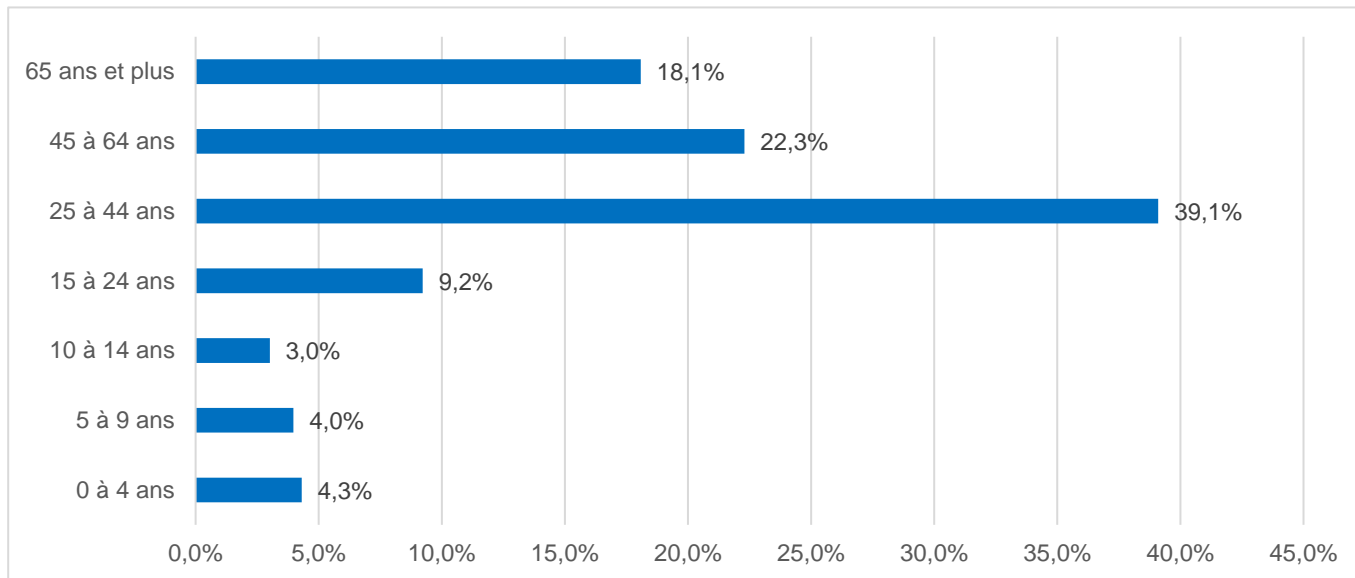


Figure 2 - Répartition de la population résidant dans le territoire de planification par groupe d'âge

Logement

- 19,2 % des propriétaires consacrent 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement.
- 79,6 % des ménages sont toutefois locataires et 27,5 % d'entre eux consacrent 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement (comparativement à 33,2 % en 2016), pour un total de 25,8 % de la population globale (locataires et propriétaires confondus).
- Les frais de logement mensuels moyens pour les logements occupés par des locataires s'élèvent à 850 \$, comparativement à 904 \$ à l'échelle de la Ville.

Travailleurs

- 12 925 travailleurs ont leur lieu habituel de travail dans le territoire de planification avec un revenu annuel moyen brut de 67 300 \$.
- 78,4 % des travailleurs résident dans le secteur.
- 62,5 % des travailleurs ont travaillé à temps plein toute l'année en 2020.

Ces chiffres démontrent que les quartiers de la Canardière se comparent défavorablement à l'ensemble de la Ville de Québec. En revanche, statistiquement parlant, la situation socio-économique des résidents s'est légèrement améliorée depuis 2016.

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.

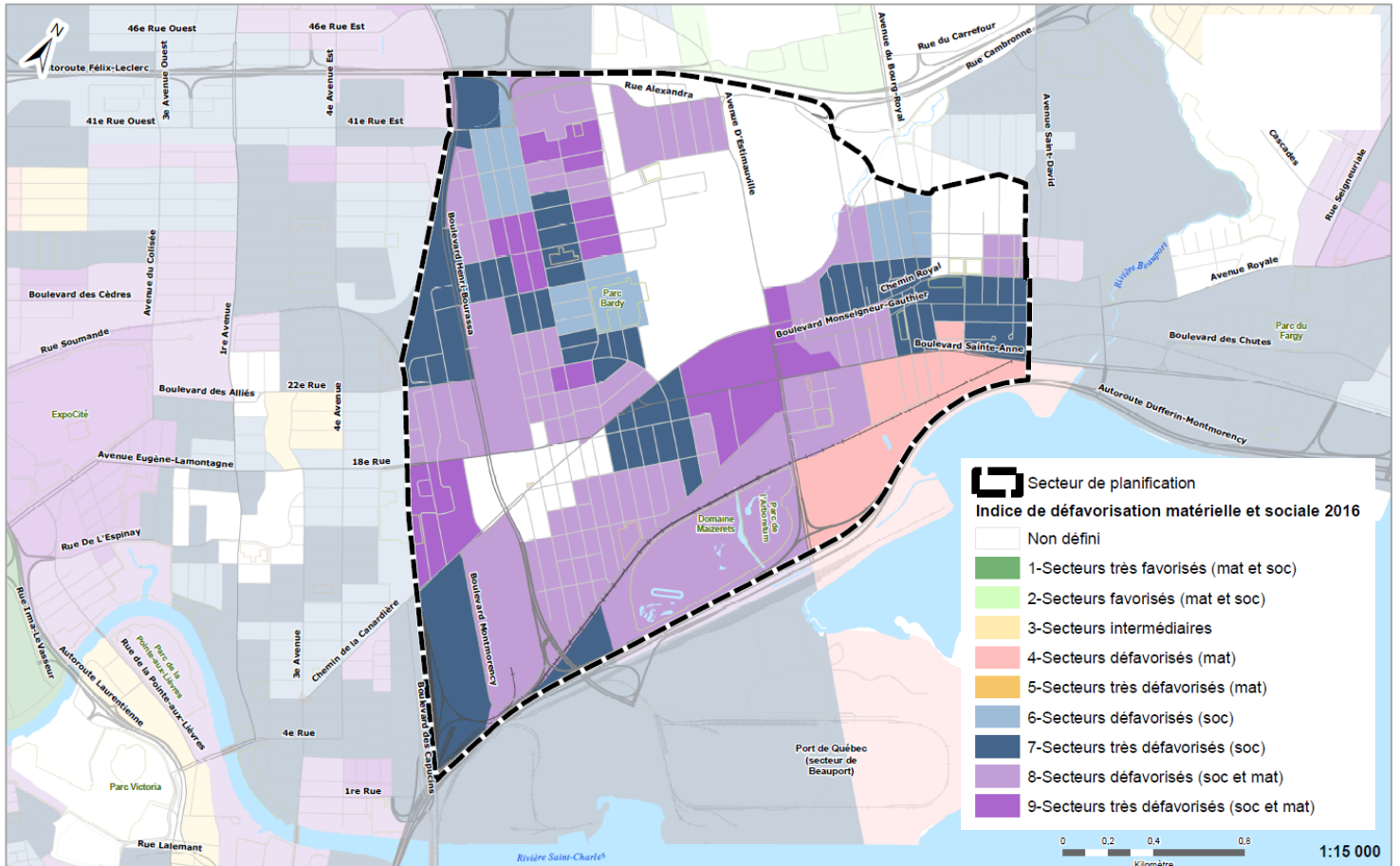


Figure 3 - Indice de défavorisation matérielle et sociale

Principales caractéristiques du territoire

- Les quartiers de la Canardière sont localisés à proximité du centre-ville ainsi que des voies de circulation du réseau supérieur (autoroutes et routes numérotées) en faisant un territoire stratégiquement localisé et attractif, tant en termes de milieu de vie que de lieu d'affaires.
- Le territoire s'insère entre les embouchures des rivières Saint-Charles et Beauport, aux abords du fleuve Saint-Laurent et à deux pas de la Baie de Beauport. Le littoral du fleuve demeure toutefois peu accessible depuis celui-ci.
- Secteur urbain principalement résidentiel, le territoire est traversé par des artères mixtes ponctuées par de grands établissements publics et institutionnels (hôpital et centres de soins, écoles...) ainsi qu'un nombre grandissant d'employeurs importants (nouveau complexe hospitalier, CNESST, services gouvernementaux, etc.).
- À l'angle de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne se déploie plus particulièrement le pôle D'Estimauville, soit un pôle économique important de rayonnement régional, dans lequel se trouve notamment l'écoquartier D'Estimauville.
- Des commerces de natures et tailles variées prennent principalement place le long des grandes artères et contribuent à la mixité des usages au sein du territoire.
- Certaines parties du territoire sont caractérisées par un passé industriel se traduisant par la présence de contaminants sur certains sites. Une zone industrielle borde aussi le territoire de planification dans sa portion sud, comprenant notamment les installations portuaires.

- Le cadre bâti composant le territoire est diversifié avec des gabarits et typologies variées s'organisant le long d'une trame de rues régulière.
- Le territoire est bordé et traversé par certaines infrastructures routières et ferroviaires qui font office de barrières urbaines et qui deviennent souvent des obstacles à la mobilité active.
- Le réseau piétonnier et cyclable est étendu et est toujours en développement.
- Le tramway de Québec parcourra le territoire qui accueillera trois stations en plus du pôle d'échanges D'Estimauville.
- Les parcs sont nombreux sur le territoire et certains d'entre eux revêtent une importance qui dépasse l'échelle locale. Parmi les sites récréatifs d'importance, le Domaine de Maizerets et le parc Bardy sont des lieux identitaires du secteur.
- De nombreux îlots de chaleur sont présents, principalement attribuables aux grands établissements ainsi qu'aux aires de stationnement.



Figure 4 - Vue aérienne du territoire de planification

1.3. POURQUOI UNE VISION POUR LES QUARTIERS DE LA CANARDIÈRE ?

La Vision a pour objectif de proposer des lignes directrices en matière d'aménagement du territoire afin d'encadrer l'évolution du secteur. Une réflexion s'avère en effet pertinente puisque les quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin accueilleront de nombreux projets d'envergure, tant publics que privés, d'ici les prochaines années. À titre d'exemples, peuvent être nommés l'implantation du tramway, le redéveloppement des Galeries de la Canardière, l'écoquartier D'Estimauville et l'Espace d'innovation

D'Estimauville qui seront complétés, la construction du nouveau complexe hospitalier (NCH) et le déploiement éventuel de nouveaux lieux 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 occasions 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 et d'améliorer les espaces publics. Plus concrètement, il s'agit de :

- Actualiser et consolider les planifications mises de l'avant jusqu'à maintenant dans une vision globale considérant les projets les plus récents et ceux à venir;
- Proposer des interventions qui tiennent véritablement compte des particularités du milieu et des occasions d'aménagement et de développement;
- Encadrer le développement immobilier et coordonner la croissance en tenant compte du tracé du futur tramway;
- Capitaliser sur les opportunités que représente la requalification de certains terrains contaminés et de certains sites sous-développés;
- Consolider, restaurer et mettre en valeur certains milieux naturels en plus de prévoir de nouveaux aménagements publics qui accroîtront la qualité de vie dans le 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 des quartiers de la Canardière, la Ville de Québec a mené des activités de participation publique auprès de la population en amont de la démarche de planification.

Ainsi, dans un premier temps, une démarche s'est organisée en 2021. Par la suite, six types d'activités de consultation ont été réalisés au cours de l'automne 2022 et de l'hiver 2023, soit en amont de l'élaboration de la Vision.

Questionnaire en ligne sous le thème « Rêver les quartiers de la Canardière »

Questionnaire et carte participative accessibles sur le site Internet de la Ville de Québec du 16 août au 27 septembre 2021 :

- Public cible : les citoyens intéressés par le secteur des quartiers de la Canardière;
- Objectif : compiler des connaissances sur le milieu et recueillir préliminairement certains besoins et préoccupations de la population à l'égard de l'évolution du secteur;
- 810 répondants.

Séances de discussion avec des organismes du milieu et les conseils de quartiers

Séances en visioconférence tenues les 29 et 30 septembre 2021 :

- Public cible : administrateurs des conseils de quartier de Maizerets et du Vieux-Limoilou, organismes du milieu;
- Objectif : bonifier et préciser les résultats du questionnaire en ligne, notamment dans un souci de préciser les préoccupations et besoins de certaines personnes qui vivent ou fréquentent le secteur, mais qui pourraient avoir rencontré des difficultés d'accès au questionnaire en ligne;
- 6 représentants d'organismes et 6 administrateurs des conseils de quartiers.

Formation d'une table d'acteurs clés

Rencontres tenues les 26 mai, 20 juin, 12 juillet, 7 septembre 2022 et 28 septembre 2023 :

- Public cible : sur invitation, des résidants du secteur, des organismes œuvrant dans le milieu, des employeurs, des regroupements citoyens, des représentants des conseils de quartiers;
- Objectif : parfaire le portrait du territoire, identifier les principaux enjeux d'aménagement et définir les activités de participation publique en amont de la démarche d'élaboration de la vision;
- 16 membres.

Diffusion d'un portrait du territoire en ligne

Portrait du territoire sous la forme d'une présentation et de neuf fiches thématiques accessibles sur le site Internet de la Ville de Québec :

- Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;
- Objectif : diffuser un état de situation sur le secteur en plus de renseignements et d'intentions relativement à différents projets et planifications de la Ville.

Séances d'information, en mode hybride (en salle et en ligne)

Présentations du territoire sous les thèmes de la mobilité, du développement durable et de l'habitation suivies de périodes de questions et commentaires tenues les 23 novembre, 25 novembre et 7 décembre 2022 :

- Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;
- Objectif : présenter la démarche de vision d'aménagement et diffuser les informations et intentions les plus à jour relativement à différents projets et planifications de la Ville (Vision de la mobilité active et tramway de Québec, Stratégie de développement durable et Vision de l'arbre, Vision de l'habitation et zone d'innovation);
- 117 participants.

Activité portes ouvertes, en salle au Domaine de Maizerets

Une quinzaine de kiosques sur diverses thématiques en lien avec l'élaboration de la vision d'aménagement, animés par les professionnels de la Ville en plus d'une activité pour les enfants le 14 janvier 2023 :

- Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;
- Objectif : rejoindre le plus grand nombre en complément des séances d'information, présenter la démarche de vision d'aménagement et diffuser des informations et intentions relativement à différents projets et planifications de la Ville;
- 94 visiteurs.

Ateliers participatifs, en mode hybride

Présentation d'un portrait du territoire en cinq séances thématiques : habitation, développement durable – volet environnement; développement durable – volets social et économique; cadre bâti et axes structurants; mobilité) suivie de discussions en sous-groupes lors d'ateliers tenus les 19 et 31 janvier, 1^{er}, 16 et 27 février 2023 :

- Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;
- Objectif : connaître les besoins et les attentes des citoyens à l'égard de l'évolution du secteur au cours des 15 prochaines années et obtenir leur opinion quant à certains enjeux et opportunités;
- 159 participants.



Figure 5 - Atelier participatif sur l'habitation

Ateliers personnalisés avec certains groupes de population

Périodes d'échanges visant à rejoindre plus particulièrement certains groupes de la population qui ne se sont potentiellement pas joints aux ateliers participatifs (fracture numérique, barrière de la langue, difficulté liée aux déplacements...) tenues les 14, 16, 19, 26 et 30 mai 2023 :

- Public cible : participants aux ateliers de français et aux groupes de pétanques du Centre Mgr Marcoux, au café-rencontre et à la distribution alimentaire des Appartements St-Pie X, au dîner parents-élèves avec le Carrefour jeunesse emploi à l'école primaire de la Pléiade;
- Objectif : connaître les besoins et attentes spécifiques de certains groupes de la population résidant ou fréquentant les quartiers de la Canardière;
- 64 participants.

Collecte de commentaires en ligne (formulaire)

Formulaire et dépôt de documents accessibles sur le site Internet de la Ville de Québec du 8 novembre 2022 au 7 mars 2023 :

- Public cible : la population, c'est-à-dire les résidants et les gens qui fréquentent le territoire;
- Objectif : en complément des ateliers, permettre au plus grand nombre de s'exprimer ou d'apporter des précisions quant aux besoins et attentes à l'égard de l'évolution du secteur au cours des 15 prochaines années;
- 41 formulaires et documents transmis.

1.5. FAITS SAILLANTS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

L'analyse des résultats des diverses activités de participation publique a permis de dégager des tendances générales quant aux besoins et aux attentes de la population. Ces tendances ont guidé la Ville de Québec dans l'identification d'orientations et de stratégies d'aménagement préliminaires pour les quartiers de la Canardière. Les faits saillants de ces résultats sont :

Activités et vocation du territoire

- De manière générale, miser sur la proximité avec les quartiers centraux de la Ville de Québec, sur la présence de commerces et services et sur les espaces verts qui sont identifiés comme des atouts importants du secteur.

- Veiller à préserver la diversité et la mixité sociale caractéristiques du milieu. Pour ce faire, multiplier les logements sociaux, communautaires et abordables (selon les revenus de la population du secteur) publics et en exiger la construction dans les projets privés, particulièrement à proximité du tracé du futur tramway et en remplacement du terminus du RTC qui sera relocalisé. De plus, retirer certaines unités existantes du marché spéculatif.
- Consolider la mixité d'usages en favorisant l'implantation de commerces et services de proximité adaptés à la population en termes d'abordabilité et localiser ceux-ci principalement aux rez-de-chaussée des bâtiments le long des artères mixtes.
- Confirmer une véritable artère commerciale à échelle locale sur le chemin de la Canardière.
- Consolider le noyau local aux pourtours de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets, notamment par l'aménagement d'une place publique permanente.
- Réduire la présence d'établissements industriels et reconsidérer la vocation des terrains de la zone d'innovation.
- Redévelopper les terrains du Village des valeurs (2555, boulevard Montmorency) et de Maxi (1699, avenue D'Estimauville) et revaloriser l'ancien site de SICO (3280, boulevard Sainte-Anne).

Cadre bâti

- Maintenir l'échelle humaine du milieu, composante identitaire du secteur, dans le respect du patrimoine bâti et naturel.
- Encadrer la transformation des sites propices à un redéveloppement, principalement localisés le long des principales voies de circulation, de manière à assurer une intégration harmonieuse avec le bâti existant.
- Continuer de prévoir un recul suffisant des constructions par rapport aux rues afin de poursuivre les plantations en cour avant tout en assurant un encadrement adéquat des voies (éviter les non-lieux).
- Prévoir des logements suffisamment grands pour accueillir des familles.
- Favoriser la construction de bâtiments comportant des entrées indépendantes, reprenant la brique en façade et offrant une diversité architecturale qui s'harmonise avec l'existant.
- Privilégier des projets intégrant des stratégies durables et en matière d'efficacité énergétique et exiger des toitures et murs végétaux pour les grands bâtiments.

Mobilité et déplacements

- Réduire le nombre de voies et élargir les trottoirs sur les boulevards Henri-Bourassa, Sainte-Anne et Montmorency.
- Bonifier les aménagements de la 18^e Rue, notamment en facilitant sa traversée et en ajoutant une piste cyclable et un lien actif la reliant à la place Maizerets.
- Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation sur l'avenue Champfleury, axe d'accès vers l'autoroute Félix-Leclerc et à l'école des Jeunes-du-Monde.
- Accorder une attention particulière aux impacts de l'implantation du tramway en prévoyant des aménagements adéquats pour apaiser la circulation sur certaines voies qui verront leur débit de circulation augmenter, notamment l'avenue de Villebon vouée à devenir l'une des entrées du quartier de Maizerets à l'ouest.
- Multiplier et bonifier les infrastructures favorisant la mobilité active, notamment par l'ajout de mobilier et de supports à vélos ainsi que de rangements sécurisés.
- Améliorer l'accès aux commerces et services qui est identifié comme comportant des enjeux.
- Assurer la marchabilité des projets, par exemple en améliorant la perméabilité du site où se situe l'Institut universitaire en santé mentale de Québec (IUSMQ) par la formalisation de liens actifs.
- Transformer l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain qui facilitera l'accès au fleuve.
- Aménager un nouvel accès plus direct à la Baie de Beauport.

Aménagement des espaces publics

- Créer un espace collectif et des lieux de rencontre, tant publics que semi-privés (par exemple par l'aménagement de cours communes).
- Ajouter des places publiques conviviales et attractives pour tous les âges (jeux d'échecs, expositions, murale, mobilier, ombre, points d'eau, sanitaires, etc.).
- Introduire des aménagements et services favorisant l'autonomie alimentaire (jardins communautaires et collectifs, marché public, forêt nourricière, etc.).
- Donner accès à des sanitaires et des points d'eau en tout temps dans certains lieux publics.
- Afin d'encourager l'utilisation hivernale des espaces publics, illuminer ces derniers et ajouter des foyers extérieurs.
- Bonifier la place Maizerets considérée actuellement comme plus ou moins intéressante (circulation automobile, manque d'ombre, bruit, itinérance, etc.).
- Faire du garage Canardière un centre social autogéré incarnant un espace de rassemblement (pas uniquement pour des réunions et des entreprises) et regroupant, par exemple, des ateliers, une recyclerie, une cuisine collective, une ferme urbaine, des serres, un espace jeunesse, etc.
- Conserver et restaurer des milieux naturels en plus de multiplier les espaces verts et assurer une connexion entre eux par la création d'un corridor de biodiversité au sud du territoire.
- Accroître la cible de canopée (projection du feuillage au sol) de manière à réduire significativement les îlots de chaleur et à contrer les polluants atmosphériques (captation des particules fines).
- Diversifier les essences plantées, utiliser des essences indigènes et opter pour des aménagements naturels et organiques ainsi que des plantations nourricières.
- Aménager un parc linéaire longeant le ruisseau du Moulin décanalisé, comportant un lien piéton, une aire de détente et de pique-nique et de l'agriculture urbaine.
- Naturaliser l'ancien dépôt à neige D'Estimauville en forêt urbaine et en zone d'interprétation de la nature.
- Prévoir une gestion des eaux de pluie considérant les changements climatiques et la montée des eaux, notamment en déminéralisant les stationnements.

2. PORTRAIT DU TERRITOIRE ET ENJEUX

Les quartiers de la Canardière se composent de milieux bien établis dans lesquels les possibilités de redéveloppement et de requalification sont multiples. Il s'agit d'un territoire en transformation qui bénéficiera du déploiement du tramway et qui laisse place à une bonification de la qualité de vie qui y est associée. Dans ce contexte, les développements et réaménagements à venir sont considérés comme autant d'opportunités d'amélioration du milieu qui répondront aux besoins et enjeux propres au territoire. Le présent chapitre dresse 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 des quartiers de la Canardière chevauche les territoires de deux anciennes villes. En effet, avant les fusions municipales en 2002, l'avenue D'Estimauville correspondait sommairement à la limite entre les villes de Québec et de Beauport.

Arrondissement de La Cité-Limoilou, quartier de Maizerets

Avant d'acquérir le titre de quartier en 1988, jusque-là appelé Limoilou-Est, le quartier de Maizerets était inclus dans le territoire de la municipalité de Limoilou elle-même créée en 1893 et annexée à Québec en 1909. À l'époque coloniale, il était situé à mi-chemin entre deux pôles, celui de Québec et celui de Beauport, ce qui explique qu'on n'y trouve aujourd'hui aucune trace d'un noyau ancien.

Création de la seigneurie Notre-Dame-des-Anges – 17^e siècle

- Au 17^e siècle, tout le secteur nord de la rivière Saint-Charles est rural.
- Tracé aux alentours de 1660, le chemin de la Canardière est le plus vieil axe de circulation du quartier. Il s'agit à l'origine d'un segment du chemin du Roy construit sous le Régime français, permettant de relier Québec à Beauport en passant par la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges fondée par les Jésuites.
- Ces terres deviennent la propriété du Séminaire de Québec en 1705. Comme un grand nombre d'oiseaux niche à cet endroit, en particulier des canards, la nouvelle propriété est nommée la Canardière. Elle fournit alors une grande partie des denrées nécessaires à l'institution d'enseignement qui borde les battures du fleuve à ce moment.
- Après la Conquête de 1759-1760, des résidences de villégiature y sont construites en raison des perspectives sur le fleuve.

Abolition des seigneuries et formation des premiers faubourgs ouvriers – 19^e siècle

- Au milieu du 19^e siècle, les berges de la rivière Saint-Charles se développent avec l'essor des chantiers navals et des scieries, dont les travailleurs forment de petits bourgs à proximité. Ces villages s'unissent en 1855 pour former la municipalité de Saint-Roch Nord.
- Le village le plus proche de la Canardière, New Waterford, se trouve à la limite ouest du quartier de Maizerets actuel. Ce dernier disparaît en 1889 lorsque les habitants sont expropriés pour permettre la construction d'un chemin de fer.
- Inauguré aussi en 1889, le chemin de fer reliant Limoilou à Sainte-Anne-de-Beaupré sert de lien vers l'est pour les habitants qui peuvent maintenant gagner le centre-ville de Québec rapidement pour y vendre leurs produits ou y travailler.
- À cette époque, les battures dominent le secteur dont une partie conséquente est recouverte d'eau et où les inondations sont fréquentes à cause des marées de fortes amplitudes. Des digues sont alors construites et des terrains sont surélevés.

- Le chemin de la Canardière perd par la suite sa proximité avec le fleuve vers la fin du 19^e siècle avec le remblaiement des battures visant à y aménager un développement industriel.

Développement urbain par les grands propriétaires fonciers – 20^e siècle

- Une nouvelle période de prospérité s’amorce pour Québec avec une population grandissante. Le Domaine de Maizerets est morcelé afin de permettre le développement du quartier, mais la vocation agricole est maintenue jusqu’en 1932. Il devient par la suite une colonie de vacances avant que la Ville en devienne propriétaire en 1979 et l’ouvre au public trois ans plus tard en tant que parc urbain à vocation récréative.
- Le lotissement des terres du Séminaire, dont fait partie l’avenue de la Vérendrye, est le plus grand parc immobilier du quartier et le seul qui ait été réalisé par une congrégation religieuse plutôt que par un promoteur immobilier. Les maisons unifamiliales représentent alors 64 % des bâtiments, mais le duplex est aussi une construction typique de ce lotissement.
- Le Séminaire de Québec a joué un rôle déterminant dans la structuration de l’espace collectif et communautaire (Domaine de Maizerets, parc Bardy, ancien centre communautaire Mgr Marcoux).
- En 1909, la Compagnie du Parc Maufils amorce aussi un lotissement. La première phase de développement se situe entre le boulevard Montmorency et le chemin de la Canardière, puis la phase 2 s’étend au nord du chemin de la Canardière. Les lots sont plus grands que ceux de projets semblables dans Limoilou et Montcalm.
- Fondé en 1923, l’Hôpital de l’Enfant-Jésus occupe un ancien édifice d’enseignement, modifié et agrandi à maintes reprises.
- Après la guerre, les terres des grandes institutions sont aussi morcelées, soient celles de l’Hôpital de l’Enfant-Jésus et du couvent Mont-Thabor. Cette grande période de construction, entre 1946 et 1960, coïncide avec le baby-boom, la motorisation des ménages et la désuétude du centre-ville.
- La trame urbaine s’articule autour du parcours fondateur qu’est le chemin de la Canardière. Les avenues Champfleury, Maufils et de La Ronde sont les premiers axes de développement du quartier. Parallèlement, une concentration institutionnelle s’implante le long du chemin de la Canardière avec la construction de l’église Saint-Pascal-de-Maizerets en 1949.
- Les Galeries de la Canardière est le premier centre commercial à s’établir à Québec en 1960 et le second dans la région (Place Sainte-Foy a ouvert ses portes en 1958).
- Plus récemment, l’étalement urbain amène la construction d’autoroutes devant mener vers les banlieues. En 1970, l’autoroute Dufferin-Montmorency coupe le Domaine de Maizerets et le quartier de son lien privilégié avec le fleuve.

Arrondissement de Beauport, quartier du Vieux-Moulin

Le quartier du Vieux-Moulin a été créé en 2003 par la Ville. Ce quartier récent correspond à la portion ouest du village de Giffard fondé en 1912, comprise entre l’actuel IUSMQ, le fleuve, la rivière Beauport et l’arrondissement de Charlesbourg, ainsi que la municipalité-paroisse de Saint-Michel-Archange.

- En 1645, Robert Giffard, premier seigneur de Beauport, agrandit sa seigneurie vers l’ouest de manière à inclure la rive occidentale de la rivière Beauport. Empiétant sur la seigneurie des Jésuites, il obtient ainsi le contrôle du cours d’eau qui alimentera son moulin banal.
- En 1672, les Jésuites désignent comme étant le Petit-Village un groupement de six maisons. Tracé en 1727, le chemin du Petit-Village correspond à une partie de l’avenue Saint-Clément et à la rue Joncas.
- Fondé en 1845, l’asile des aliénés de Québec s’implante aux limites des terres du Séminaire (connu sous le nom d’Hôpital Saint-Michel-Archange puis de Centre hospitalier Robert-Giffard). Installé dans le manoir du Seigneur Robert Giffard, aussi premier médecin de la colonie, il s’agit du premier hôpital destiné aux malades mentaux de la province.

Reconnue comme municipalité en 1847, cet hôpital psychiatrique possède son propre réseau d'aqueduc et d'égout, son service d'incendie et de police, sa voie ferrée, sa boucherie, sa boulangerie, ses potagers, son poste radiophonique, etc. En 1896, à la demande des religieuses, l'asile et ses dépendances sont érigés en paroisse distincte : Saint-Michel-Archange.

La quasi-totalité de l'hôpital est la proie d'un incendie en 1939. L'hôpital est reconstruit dans un style architectural fort différent et devient le Centre hospitalier Robert-Giffard en 1976, avant que le gouvernement en prenne possession pour l'intégrer au réseau provincial de la santé en 1997. Depuis 2006, le centre est devenu un institut universitaire.

- Parallèlement, la paroisse de Saint-Ignace-de-Loyola est érigée canoniquement le 2 juillet 1914 et la construction de l'église débute en 1932.
- Dans les années 20, le mouvement d'urbanisation s'accroît, mais la crise économique mondiale des années 30 ralentit ce phénomène qui ne reprend qu'au début des années 50. En 1937, le secteur habité de Giffard se concentre ainsi le long du chemin Royal et l'église domine d'immenses champs en culture. La voie des tramways coupe les terres parallèlement au chemin Royal.
- Une décennie plus tard, à la disparition de la ferme Saint-Ignace qui fait place à un parc et un terrain de jeux, le cœur de Giffard perd beaucoup de son caractère champêtre. Le processus d'urbanisation est amorcé, le commerce et l'industrie se développent et Beauport se dote des services et des équipements nécessaires à une ville moderne. L'hôtellerie vient compléter l'ensemble des services offerts en s'implantant le long du boulevard Sainte-Anne. Le plus important pôle commercial du quartier s'organise quant à lui aux abords de l'avenue D'Estimauville.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire



Figure 6 - Orthophotographies illustrant l'évolution du territoire

2.2. FAITS SAILLANTS DE LA DYNAMIQUE DU MARCHÉ IMMOBILIER

Dans le cadre de la démarche de planification pour les quartiers de la Canardière, la Ville de Québec a commandé une étude portant sur la dynamique du marché immobilier³ afin de déterminer les principaux enjeux observés dans le secteur et les pistes à considérer pour soutenir la viabilité des projets. Au moment de la livraison de l'étude en 2021, les principaux constats sont :

Fonction résidentielle

Le milieu actuel offre plusieurs opportunités pour le développement résidentiel, que ce soit par la construction de grands complexes d'habitation ou la densification par insertion. La diversité des habitations actuellement présentes dans ce milieu offre la possibilité pour les ménages de tout âge et de tout revenu de s'y installer.

Le secteur présente néanmoins un parc résidentiel vieillissant et plus fortement orienté vers la location que celui de l'agglomération. La majorité des habitations ont été construites durant l'après-guerre, puis lors de poussées au milieu des années 1980 et au cours de la dernière décennie.

Depuis 2019, plusieurs conciergeries de différentes envergures, des maisons de ville et une variété de projets d'insertion ont remplacé des bâtiments désuets. À l'instar de l'ensemble de l'agglomération, le marché a connu une évolution plutôt modérée des prix de vente même si le nombre de maisons et de copropriétés vendues en revente a augmenté au cours des dernières années. Au moment de l'étude, les loyers pour les appartements existants reflétaient généralement ceux observés à l'échelle de l'agglomération.

Fonction commerciale

Tout comme pour les immeubles résidentiels, les espaces commerciaux ont majoritairement été construits il y a plus de 50 ans.

La situation économique de ces derniers varie selon la typologie et l'âge de l'immeuble. Les immeubles plus vieux, tels que Les Galeries de la Canardière, sont constitués de nombreux petits locaux dont plusieurs sont inoccupés. À l'inverse, les immeubles plus récents de type « big box » qui possèdent un stationnement et un accès extérieur direct sont davantage occupés. Dans l'ensemble, 19,7 % des locaux et 6,9 % des superficies étaient inoccupés au moment de l'étude. Ces taux traduisent que la majorité des espaces vacants sont de taille modeste, reflétant la faiblesse relative du commerce local, phénomène observé dans la majorité des villes du Québec.

La vague de développement résidentiel que connaît le secteur depuis quelques années n'est pas reflétée dans la fonction commerciale. Par conséquent, l'offre commerciale actuelle est peu adaptée aux nouveaux ménages qui s'installent dans les habitations neuves.

D'importants détaillants nationaux pourraient reconnaître cette situation et vouloir s'implanter dans le secteur, comme des commerces d'alimentation ou de restauration. D'ailleurs, plusieurs immeubles commerciaux montrant des signes de vétusté occupent des emplacements privilégiés et offrent donc des opportunités importantes de réaménagement. De plus, la densité résidentielle du secteur et la perméabilité de la trame offrent un environnement propice aux activités commerciales et de divertissement. Les liaisons avec le reste de la ville, que ce soit par les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency ou, dans le futur, avec le tramway de Québec, en font un lieu de destination accessible et attractif.

Compte tenu des changements observés partout dans le développement et l'exploitation de propriétés commerciales, ainsi que du vieillissement de la population, il est estimé que le développement de cette fonction immobilière aura surtout lieu par le remplacement des superficies désuètes.

³ Les données de l'étude réalisée par Côté Mercier sont issues, notamment, de : Statistique Canada (recensement de 2016), Institut de la statistique du Québec (ISQ), Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et Ville de Québec

Fonction administrative

Jusqu'à tout récemment, la fonction administrative était peu visible dans les quartiers de la Canardière. La rareté d'immeubles de ce type provoqua une utilisation d'immeubles moins adaptés à des fins administratives. Dans la dernière décennie, d'importants investissements gouvernementaux ont modifié ce portrait avec l'ajout de grands immeubles servant les fonctions publiques québécoises et canadiennes sur l'avenue D'Estimauville. Ces nouvelles superficies ont fait croître la fonction administrative dans le secteur de plus de 1 100 % en dix ans.

Le taux d'inoccupation dans les espaces administratifs privés est ainsi très faible, soit 1 %, mais est davantage conditionné par l'offre limitée pour ce type d'espaces que par la demande du milieu des affaires.

Fonction industrielle

L'activité industrielle fut le moteur du développement des communautés composant le territoire de planification. Aujourd'hui, les entreprises continuent d'employer un nombre conséquent de résidents des quartiers de Maizerets et du Vieux-Limoilou. Sur le plan physique, de nombreuses entreprises industrielles font une utilisation peu intensive de leurs installations, les espaces extérieurs servant par exemple à l'entreposage. De nombreux immeubles industriels sont par ailleurs plus âgés que les immeubles résidentiels et commerciaux.

Les projections faites dans le cadre de l'étude suggèrent que, sans intervention particulière, l'activité industrielle du secteur pourrait encore croître, mais à un rythme modéré.

Requalification de certains sites

Avec les travaux de décontamination réalisés par la Ville grâce à des subventions gouvernementales, le territoire disposera d'environ 374 000 m² pour accueillir de nouvelles entreprises en recherche et développement. Ces espaces pourraient accueillir près de 15 000 travailleurs selon les estimations.

Ce groupe important de nouveaux travailleurs aura un impact sur l'activité commerciale en ce qu'il accroîtra d'autant l'attractivité du secteur pour l'implantation de commerces et services. À titre d'exemple de commerces et services habituellement présents dans les grands centres d'emplois : restaurants, cafés, pharmacies, coiffeurs, nettoyeurs, centres de conditionnement physique, services bancaires, services d'expédition, opticiens, etc.

2.3. ACTIVITÉS ET VOCATION DU TERRITOIRE

Portrait

- Le secteur est marqué par une prédominance de la fonction résidentielle avec approximativement le tiers de la superficie du territoire qui est dédié à cette fonction.
- La densité résidentielle nette est de 23,5 logements par hectare. À titre comparatif, celle du centre-ville de Québec est de 180 logements par hectare.
- Les grands développements récents se concentrent près de l'IUSMQ ainsi que dans l'écoquartier D'Estimauville. D'autres projets résidentiels voient le jour le long des principaux axes de circulation, notamment le long du boulevard Montmorency et de la 18^e Rue.
- 11 % des ménages résidants dans le secteur ont des besoins impérieux en matière de logement⁴, tandis que ce taux s'élève plutôt à 5 % à l'échelle de la ville.
- On trouve sur le territoire 1665 logements sociaux répartis dans 73 bâtiments, ce qui représente 11 % de l'offre résidentielle (comparativement à 7 % à l'échelle de la ville, 7 % dans le quartier du Vieux-Moulin et 15 % dans le quartier de Maizerets). Bien que présents en proportion intéressante, les logements sociaux sont principalement localisés dans des bâtiments construits entre 1950 et 1990 dont certains sont vieillissants. La demande pour de tels logements est aussi très forte dans le secteur.
- La densité résidentielle du territoire est propice à l'intégration de commerces de proximité, équipements communautaires et services publics comme le transport en commun.
- Le territoire est d'ailleurs caractérisé par une grande mixité de fonctions et la présence de pôles d'emplois importants, principalement institutionnels. Parmi ceux-ci, le nouveau complexe hospitalier est digne de mention.
- Sur son segment faisant face à l'IUSMQ, le chemin de la Canardière agit comme un pôle linéaire où se mélangent des activités commerciales et d'autres spécialisées en santé.
- Des concentrations commerciales linéaires le long du chemin de la Canardière et du chemin Royal méritent d'être consolidées, notamment de part et d'autre de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets, entre les avenues de Vitré et Mailloux, ainsi qu'entre les avenues Louise-Cloutier et Renouard.
- L'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et le boulevard Montmorency accueillent aussi des activités commerciales.



Figure 7 - Logements sociaux, écoquartier D'Estimauville

⁴ 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 d'un logement approprié et adéquat dans sa communauté. (Source : Statistique Canada)



Figure 8 - Édifice à bureaux, vue depuis l'avenue D'Estimaerville

- Le secteur D'Estimaerville comprend un important noyau de commerces et services aux abords de l'intersection du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue D'Estimaerville qui inclue Les Galeries de la Canardière. Le redéveloppement de ce noyau est bien amorcé avec l'implantation de bâtiments administratifs notamment. Ce noyau était auparavant en perte de vitalité, tout comme les secteurs industriels et commerciaux le long du boulevard Sainte-Anne, de l'avenue D'Estimaerville et du boulevard Montmorency.
- Quant au boulevard Montmorency d'ailleurs, quelques commerces le bordent, mais sa position excentrée au sud du territoire en fait davantage une limite qu'un véritable pôle.
- En termes d'alimentation, deux épiceries grandes surfaces sont situées en périphérie du territoire et quelques petits commerces sont présents, principalement dans la portion sud du territoire. Seulement 37 % de la population du secteur ont accès à un commerce d'alimentation à 400 mètres ou moins de leur résidence. De plus, les commerces les plus abordables sont généralement localisés à proximité des infrastructures autoroutières et s'avèrent donc plus difficiles d'accès pour les personnes ne disposant pas d'une voiture.
- Les abords de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets ainsi que ceux de l'église Saint-Ignace-de-Loyola constituent quant à eux des noyaux institutionnels et communautaires à préserver, consolider et mettre en valeur.
- Pris dans son ensemble, le territoire est adéquatement desservi en équipements publics (CLSC, bibliothèque, écoles primaires et spécialisées, aréna, centre sportif, centre communautaire, etc.). Toutefois, les secteurs de part et d'autre de l'avenue D'Estimaerville le sont peu, mis à part la présence d'un CLSC.
- Les services et organismes communautaires œuvrant au sein du territoire sont nombreux, rendant d'autant plus facilitant le choix de ce dernier comme milieu de vie pour certains groupes de population (personnes âgées, immigrantes, défavorisées, etc.).
- Les parcs et espaces verts représentent une superficie conséquente, le parc le plus important en termes de superficie et de rayonnement étant le Domaine de Maizerets.
- Bien que plusieurs aient disparu, des activités industrielles ponctuent encore aujourd'hui le territoire, essentiellement le long des boulevards Henri-Bourassa, Montmorency et Sainte-Anne.
- Le passé industriel se traduit par la présence de contaminants sur certains sites, particulièrement sur des terrains situés près des voies ferrées.

- Un certain nombre de terrains vacants et de sites sous-utilisés, notamment aux abords de certains bâtiments commerciaux, sont présents. D'autres sont en mutation, comme le site des Galeries de la Canardière.
- Certains terrains localisés au sud du territoire et se trouvant sous les cotes de crue de la zone inondable du fleuve sont dorénavant assujettis au Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral adopté par le gouvernement provincial en 2022. Ces propriétés sont ainsi soumises à un nouveau régime d'autorisation pour certains projets qui y prendraient place.

RÉGIME TRANSITOIRE DE GESTION DES ZONES INONDABLES, DES RIVES ET DU LITTORAL

En 2021, le gouvernement a apporté des ajustements au régime d'autorisation de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) afin de tenir compte, entre autres, de la vulnérabilité des personnes et des biens face aux inondations. Entré en vigueur en mars 2022, le régime transitoire qui en découle porte sur la gestion des zones inondables, des rives et du littoral et concerne certaines activités réalisées dans les milieux hydriques.

Rappelons que ce régime sera, à terme, remplacé par un régime permanent tenant compte de la gestion des risques en zones inondables et permettant une analyse plus fine des enjeux potentiels dans ces zones. Les travaux sont en cours pour définir les orientations du régime permanent. Ceux-ci permettront également de réaliser les nouvelles cartographies des zones inondables qui sont nécessaires à son application. Ce régime pourrait être présenté à la fin de l'année 2023 en vue de son adoption en 2024. Il s'appliquera alors aux secteurs concernés au fur et à mesure que les cartes de zones inondables seront adoptées par le gouvernement du Québec.

Source : Gouvernement du Québec

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

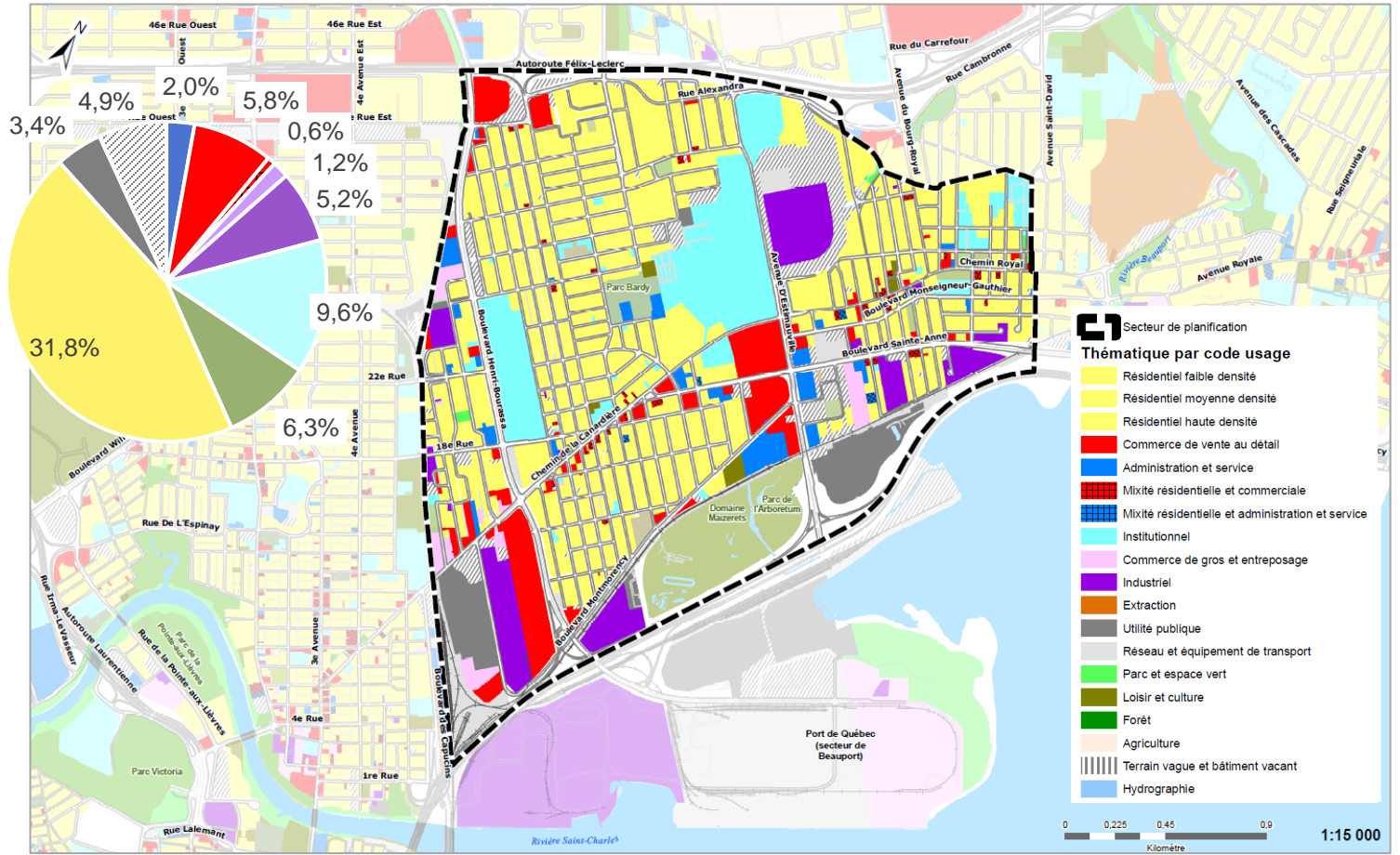
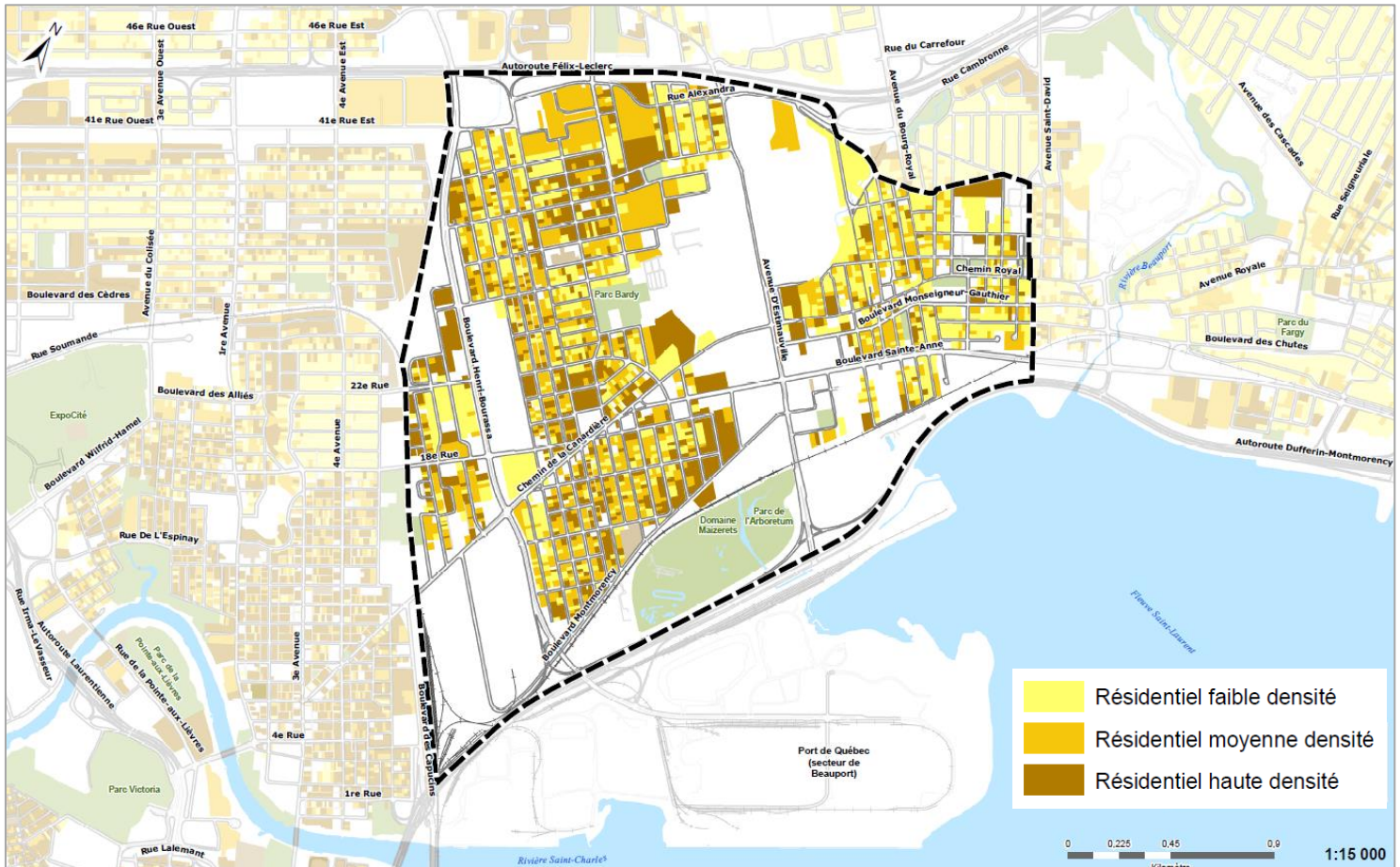


Figure 9 - Utilisation du sol



Enjeux pour le développement du territoire

- **Enjeu 1 : Accès au logement**

Par sa localisation et son dynamisme, les quartiers de la Canardière s'avèrent attractifs pour les gens à la recherche d'un milieu de vie situé près du centre-ville, de pôles d'emplois, de services, du transport en commun, etc. comme en témoigne le faible taux d'inoccupation des logements⁵. Les promoteurs et gens d'affaires sont conscients de cette attractivité et proposent régulièrement de nouveaux projets pour le secteur. Cette effervescence génère une certaine pression immobilière dans ce milieu établi. De plus, les projets en cours et à venir accroîtront d'autant plus cette attractivité, spécialement avec la mise en opération du nouveau complexe hospitalier et le déploiement du tramway.

Afin de préserver la mixité sociale caractéristique du secteur et d'éviter que la population résidente n'en soit évincée faute de trouver des logements offerts à la hauteur de ses moyens, il est essentiel d'accroître l'offre résidentielle pour tous.

⁵ Selon l'Enquête sur les logements locatifs de la SCHL, le taux d'inoccupation pour l'arrondissement de La-Cité-Limoilou était de 1,4 % en date d'octobre 2022 alors que celui de l'arrondissement de Beauport s'élevait à 1,5 %, soit légèrement inférieur dans les deux cas à celui de la Ville de Québec qui se situait à 1,6 %. Si le taux est demeuré relativement stable entre 2021 et 2022 dans le cas de Beauport, celui de La-Cité – Limoilou a baissé de 1,0 % en un an. Rappelons que le seuil de référence visant à minimiser les enjeux de disponibilité de logements se situe à 3 %.

- **Enjeu 2 : Transformation de l'offre commerciale**

Bien que peu de locaux commerciaux demeurent vacants sur le chemin de la Canardière (taux d'inoccupation commerciale de 1,3 % en 2022) et que les catégories de commerces y prenant place soient multiples (achats courants, semi-courants ou réfléchis), un manque de diversité commerciale est observé à l'échelle du territoire de planification. En effet, certains besoins sont non répondus, particulièrement en termes de commerces et services de proximité, des déserts alimentaires existent et la vitalité commerciale s'effrite.

L'arrivée du tramway, ainsi que le réaménagement du chemin de la Canardière et le développement immobilier qui l'accompagneront, favoriseront vraisemblablement le développement de nouveaux espaces commerciaux. De surcroît, la dynamique socio-économique actuelle du quartier laisse penser que ces nouveaux locaux trouveront preneurs assez facilement. Dans ce contexte, il est pertinent d'accroître l'offre commerciale pour favoriser l'abordabilité des biens et services en plus de contribuer à une certaine sécurité et autonomie alimentaire. Des commerces et services s'adressant aux navetteurs utilisant les stations du tramway pourraient aussi s'implanter.

- **Enjeu 3 : Sites sous-développés ou en mutation**

Plusieurs terrains, principalement commerciaux et industriels, sont en perte de vitalité et méritent d'être repensés. Certains sites sont d'ailleurs sous-développés et deviennent des vides dans la trame urbaine, ne contribuant pas à un milieu de qualité en plus de souvent comporter des îlots de chaleur et d'être parfois dissuasifs pour l'utilisation des modes de transport actif. Certains d'entre eux sont déjà en mutation ou en voie de l'être.

Les projets de redéveloppement ou de requalification en cours et à venir sur ces sites sont autant d'occasions de bonifier le milieu avec des projets qui bénéficieront à la communauté.

- **Enjeu 4 : Cohabitation avec des sites industriels en fonction ou délaissés**

Quelques activités industrielles ont toujours lieu dans les quartiers de la Canardière, avant tout dans la portion sud du territoire, ainsi qu'à ses abords (centre de tri, usine de biométhanisation, activités portuaires, gare de triage...). Ces usages industriels sont localisés plus ou moins à proximité d'usages sensibles, tels que résidences, écoles, hôpital, etc. La cohabitation entre les différents usages est cruciale et peut être améliorée par des projets de requalification, dans certains cas, ou des aménagements visant à minimiser les contraintes et nuisances générées.

Par ailleurs, des propriétés désaffectées comportent encore les traces d'un passé industriel qui se traduit principalement par la présence de contaminants dans le sol. Certains d'entre eux dorénavant vacants peuvent être qualifiés de friches, générant parfois un sentiment d'insécurité. Plusieurs de ces sites contaminés d'étendues diverses ont été acquis par la Ville de Québec pour être décontaminés puis requalifiés. D'autres demeurent toutefois des propriétés privées. Dans tous les cas, la décontamination et la requalification de ces sites sont souhaitables afin que ces derniers contribuent significativement à la bonification du milieu de vie, dans ce territoire urbanisé où les espaces vacants ou disponibles pour de nouveaux projets se font rares.

2.4. CADRE BÂTI

Portrait

- Le territoire est majoritairement construit. Les rues, le parcellaire et le bâti sont le résultat de l'urbanisation du 20^e siècle.
- Outre quelques gabarits imposants abritant des fonctions institutionnelles et industrielles, on trouve généralement sur le territoire de petits gabarits résidentiels et commerciaux.
- La hauteur des immeubles est ainsi relativement uniforme sur l'ensemble du territoire avec 89 % des bâtiments résidentiels qui comportent 1 ou 2 étages.

- Des bâtiments plus conséquents en termes de hauteur se concentrent par ailleurs au sein du pôle régional, aux abords de l'avenue D'Estimauville. Une planification récente a été élaborée pour encadrer le déploiement du pôle régional à l'angle de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne : le Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur D'Estimauville.
- Une grande diversité de typologies résidentielles se côtoient : 29 % des bâtiments résidentiels sont des maisons unifamiliales isolées et 37 % sont des bâtiments de moyenne densité. Les logements comportent en moyenne 4,3 pièces.
- Des parcelles de dimensions considérables où se dressent des bâtiments imposants et de forme irrégulière s'inscrivent ponctuellement le long des artères principales (Hôpital de l'Enfant-Jésus, IUSMQ, garage Canardière). Souvent positionnés au centre de leur parcelle avec un recul imposant par rapport aux rues, ces bâtiments dialoguent peu avec leur environnement.
- Une forte proportion des bâtiments du territoire a été construite à l'origine durant l'après-guerre (1940 à 1960) alors que le noyau commercial D'Estimauville est, quant à lui, réalisé dans les années 1970-1980. Le sous-secteur compris entre l'avenue Mailloux et l'avenue Poulin est en effet caractérisé par une urbanisation tardive (après 1950), sur d'anciennes terres agricoles :
 - Il est traversé du nord au sud par l'avenue D'Estimauville, une artère majeure donnant accès aux autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc;
 - Il comprend des parcelles de formes et dimensions extrêmement variables, dont certaines sont très grandes (IUSMQ, Les Galeries de la Canardière, Espace d'innovation D'Estimauville);
 - La trame de rues y est souvent fragmentaire et peu perméable, surtout aux abords de l'IUSMQ;
 - Le bâti récent y est typiquement de fort gabarit et plusieurs terrains sont voués à être redéveloppés et densifiés.
- Bien que le tissu urbain du quartier de Maizerets soit relativement diversifié quant aux types de construction, certaines résidences se démarquent, comme la maison située au 1515, rue Saint-Eugène (construction avant 1850, style français, position oblique par rapport à la rue, première école de la paroisse Saint-Pascal-de-Maizerets à partir de 1917).
- À l'est, l'ancien secteur Giffard présente un tissu hybride, entre le milieu villageois et la banlieue :
 - Les secteurs les plus anciens (1900-1940) se situent à l'est de l'avenue Poulin et au nord du chemin Royal. Plusieurs bâtiments le long du chemin Royal et du ruisseau du Moulin datent même du 19^e siècle;
 - Ces secteurs résidentiels se sont développés le long de voies d'implantation tracées à partir du chemin Royal, en suivant l'ancien découpage des terres;
 - L'îlot type est rectangulaire, avec des parcelles de formes et de dimensions irrégulières;
 - Le bâti résidentiel type comprend deux étages et n'est généralement pas mitoyen.
- L'architecture des bâtiments s'inspire tant du style français (exemple : résidence principale du Domaine de Maizerets) qu'anglais (exemple : résidence bourgeoise de style Néo-Queen Ann construite en 1910 au 1720, chemin de la Canardière).



Figure 11 - Hôpital de l'Enfant-Jésus

- Au total, 217 bâtiments d'intérêt patrimonial de gabarits et fonctions variables sont situés dans le territoire, de nombreux étant implantés le long du chemin de la Canardière, du chemin Royal et de l'avenue du Vieux-Moulin.
- On trouve aussi 32 bâtiments d'intérêt du patrimoine moderne, principalement le long du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne.
- Le sous-secteur Mont-Thabor développé au cours des années 1950 présente une homogénéité architecturale d'intérêt.
- Le quartier de Maizerets comprend deux éléments d'intérêt majeurs : le noyau institutionnel autour de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets et les ateliers municipaux sur le chemin de la Canardière (garage Canardière).
- Le quartier du Vieux-Moulin compte, quant à lui, plusieurs bâtiments de fort intérêt patrimonial dispersés sur son territoire, avec des concentrations aux abords du chemin Royal et du ruisseau du Moulin, incluant l'incontournable église Saint-Ignace-de-Loyola.
- Une partie importante des bâtiments patrimoniaux est sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) qui approuve aussi les projets s'inscrivant dans le territoire du PPU du secteur D'Estimauville. 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.

ENSEMBLES PATRIMONIAUX ET CARACTÉRISTIQUES ARCHITECTURALES

Une uniformité architecturale se dégage de certains ensembles immobiliers du secteur de planification, témoignant de pratiques et époques de construction particulières. À ce sujet, la Ville a octroyé un mandat externe afin de documenter certains ensembles patrimoniaux : le complexe d'habitation Saint-Pie X ainsi que le sous-secteur des avenues Mont-Thabor et de l'Émérillon. L'objectif de ce mandat est de recueillir un ensemble d'informations permettant de comprendre l'importance de chacun de ces ensembles sur le plan historique, socioculturel, architectural, urbanistique et paysager. De plus, le mandat permettra de reconnaître les caractéristiques architecturales distinctives des quartiers de la Canardière.

Les constats et recommandations de l'étude à venir seront considérés dans le choix des stratégies d'aménagement mises de l'avant par la Vision d'aménagement dans sa version finale.

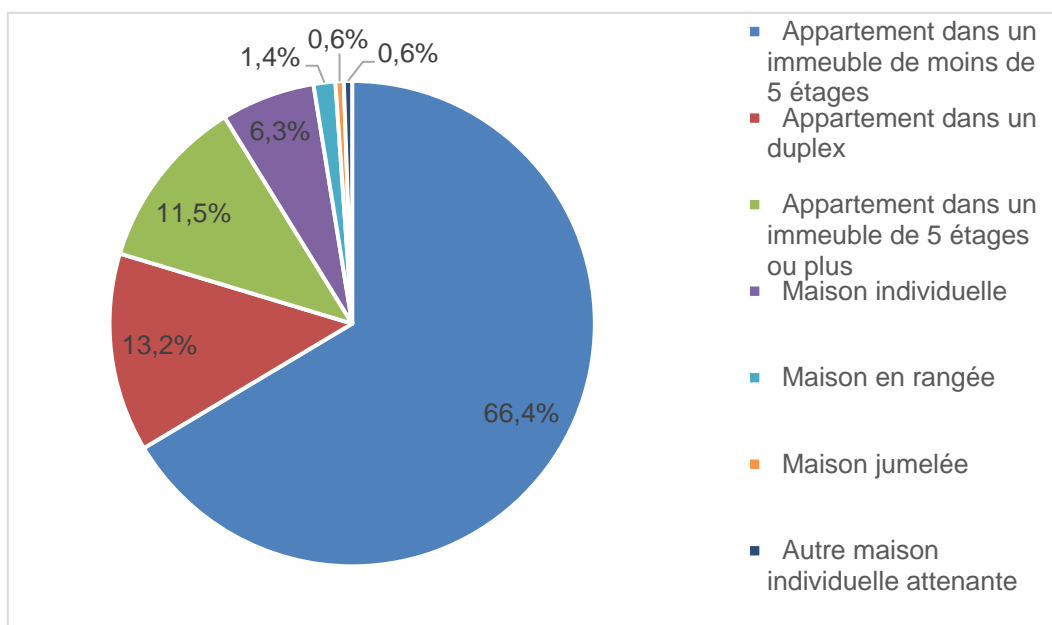


Figure 12 - Logements par type de construction résidentielle

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

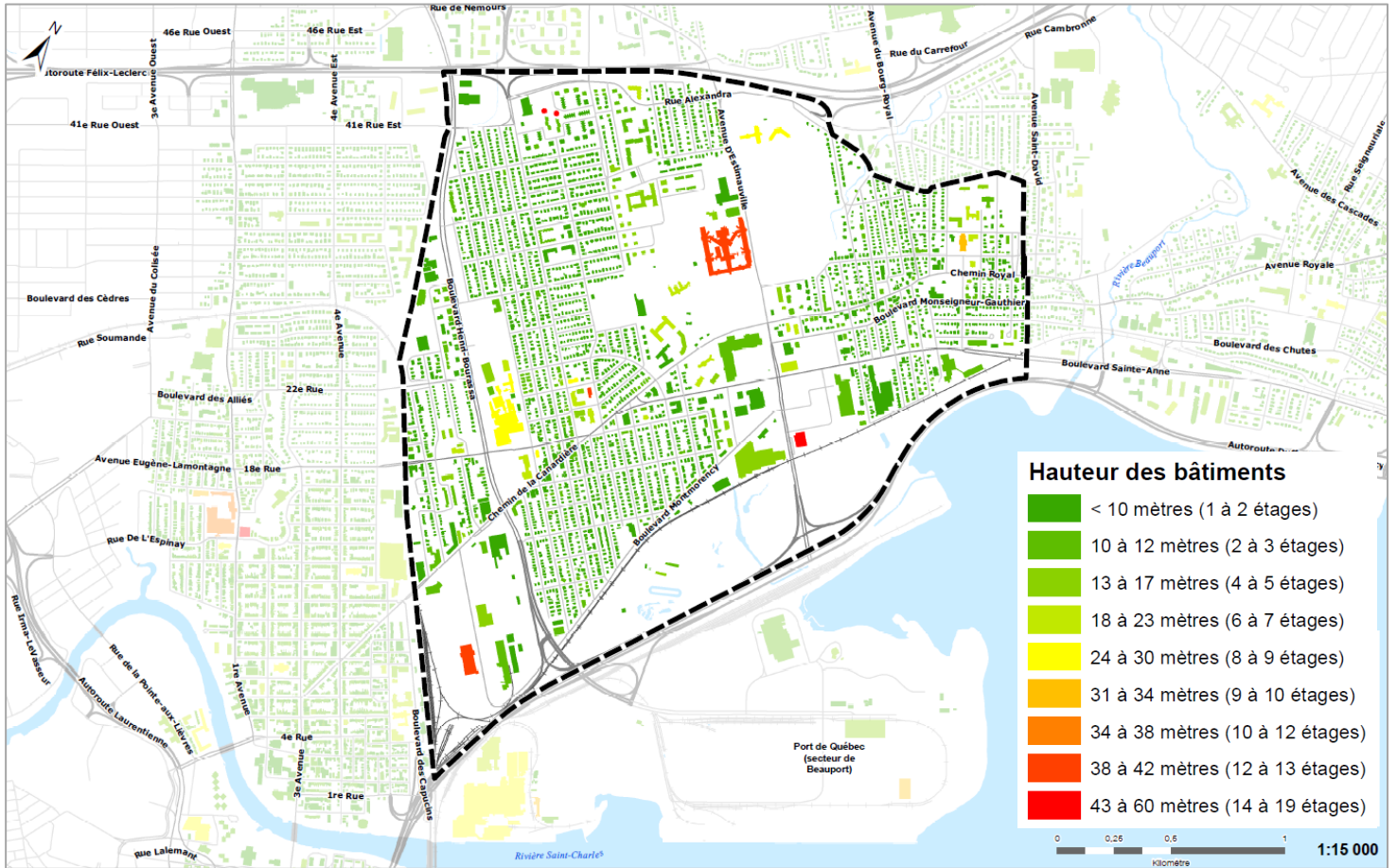


Figure 13 - Hauteurs des bâtiments

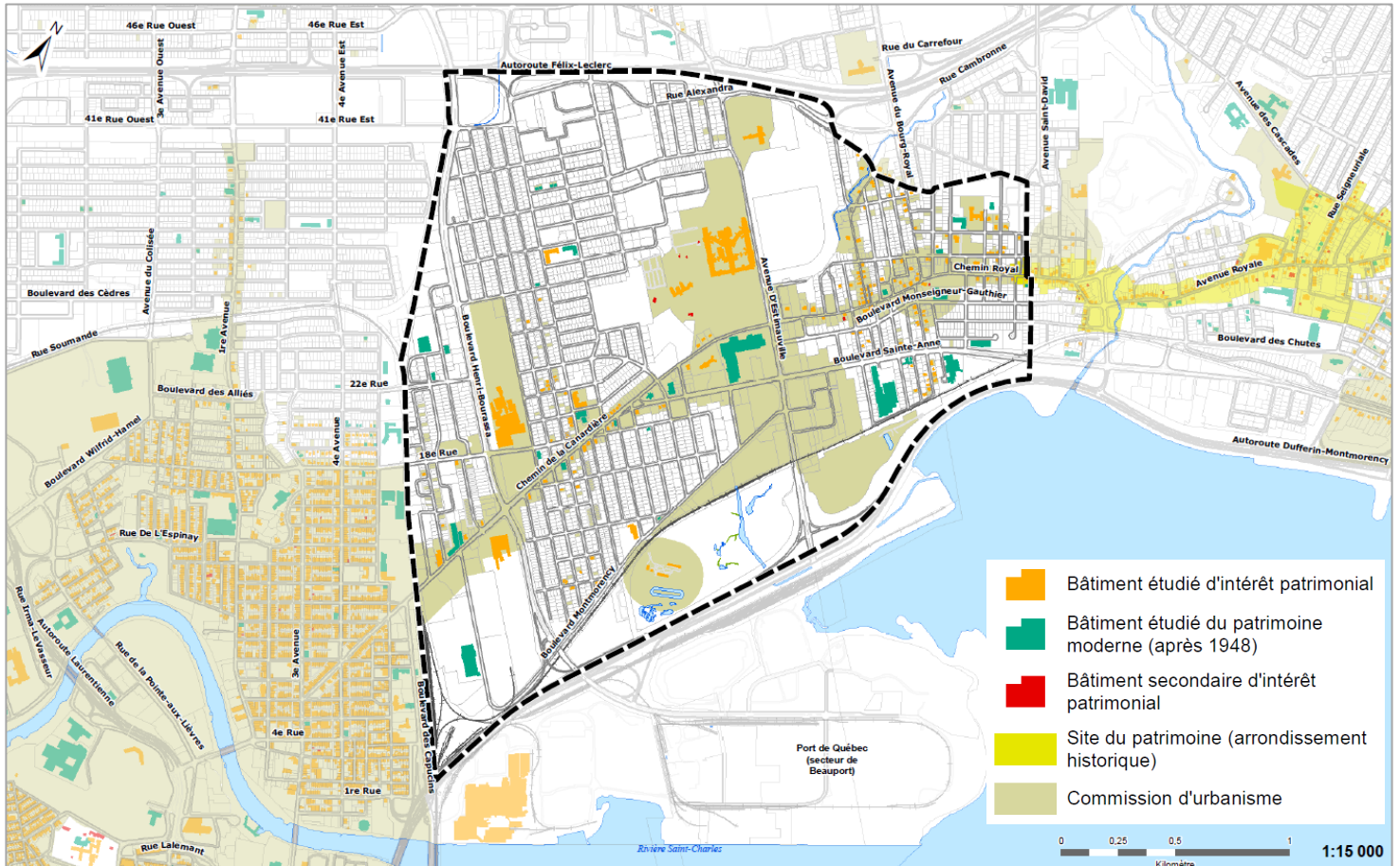


Figure 14 - Bâtiments comportant un intérêt patrimonial et territoire assujéti à la compétence de la CUCQ

Enjeux pour le développement du territoire

- **Enjeu 5** : Consolidation du cadre bâti

Les axes structurants qui parcourent le territoire sont en transformation. L'avenue D'Estimauville a vu s'implanter l'écoquartier et l'espace d'innovation, en plus du redéveloppement des Galeries de la Canardière qui est maintenant amorcé. Le segment ouest de la 18^e Rue compris entre la voie ferrée et le boulevard Henri-Bourassa s'est densifié. La configuration du chemin de la Canardière ainsi que d'une portion du boulevard Sainte-Anne sera revue avec l'implantation du tramway. Finalement, le nouveau complexe hospitalier se déploie le long du boulevard Henri-Bourassa, face à des terrains propices à un redéveloppement.

Par ailleurs, des potentiels significatifs de consolidation demeurent, notamment en bordure des boulevards Sainte-Anne et Montmorency. Certaines parties du secteur présentent aussi un cadre bâti et un caractère paysager peu structurés et mériteraient donc d'être consolidés ou requalifiés. Parmi ces secteurs, on peut penser aux tronçons du chemin de la Canardière entre la voie ferrée et le boulevard Henri-Bourassa ainsi qu'entre les avenues Bardy et de Niverville. De surcroît, les corridors longeant le futur tracé du tramway sont les endroits où l'on doit encourager la croissance en priorité, arrimant ainsi la planification des transports et l'aménagement du territoire.

Il importe donc de favoriser le développement de ces axes, sans pour autant les dénaturer. Face à ces nombreuses transformations, il est judicieux de se doter d'une vision globale du développement du territoire et de veiller à encadrer les projets en cours et à venir afin d'orienter le développement, de structurer l'organisation du territoire et, ultimement, de consolider le cadre bâti.

- **Enjeu 6 : Respect du cadre bâti existant et maintien de l'échelle humaine**
Les gabarits des bâtiments établis dans les quartiers de la Canardière sont majoritairement de l'ordre de 1 à 3 étages et ces derniers gagnent en envergure le long de certaines voies de circulation d'importance. Ainsi, la densité conséquente du secteur se traduit en des milieux à l'échelle humaine qui contribuent largement à son identité et, par le fait même, à son appréciation par la population qui le fréquente.
S'il est à prévoir que certains sites seront densifiés, voire que certains accueilleront des bâtiments de grands gabarits, l'interface entre les constructions existantes et ces nouvelles constructions méritera un traitement judicieux. De plus, les projets devront prioriser l'échelle humaine dans l'ensemble de leurs composantes.
- **Enjeu 7 : Besoins multiples en habitation**
Le milieu accueille une multitude de typologies résidentielles qui s'inscrit dans des bâtiments de gabarits tout aussi variés, allant de la maison unifamiliale isolée à l'immeuble d'habitation de plusieurs étages. Cette offre résidentielle répond aux besoins d'une large population qui y trouve son compte selon ses revenus, la composition de son ménage, son niveau de mobilité, ses conditions personnelles de manière générale.
Le nouveau complexe hospitalier ainsi que de nombreux autres projets auront pour impact d'accroître significativement le nombre de travailleurs au sein du secteur de planification. Cette réalité engendrera vraisemblablement une demande accrue en matière d'habitation.
De surcroît, si les maisons unifamiliales isolées, généralement préférées par les familles, sont relativement peu nombreuses sur le territoire, il n'en demeure pas moins que le secteur est attractif pour cette clientèle avec la présence d'écoles et de nombreux parcs et services, notamment. En plus des résidences unifamiliales isolées, d'autres formes d'habitation peuvent s'intégrer au bâti du secteur tout en répondant aux besoins et attentes des familles.
La diversification des types d'habitation est incontournable pour répondre aux besoins de tous et ainsi maintenir la mixité sociale du secteur, avec une diversité de résidents qui profiteront d'un milieu de vie adapté à leurs besoins, de la proximité de lieux de travail et de l'accessibilité au tramway.
- **Enjeu 8 : Impacts environnementaux des projets**
Le développement d'un site, l'ajout de nouvelles constructions et même les projets de requalification ou de rénovation ne peuvent se faire sans impact sur l'environnement. Cependant, diverses pratiques en matière d'aménagement et de construction permettent de minimiser les impacts négatifs et de multiplier les apports positifs.
Considérant les multiples transformations en cours et à venir dans le secteur de planification, diverses stratégies devront être mises de l'avant afin d'en limiter les impacts environnementaux et de faire de ces transformations de véritables occasions de tendre vers un milieu d'autant plus durable.

2.5. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

Portrait⁶

Réseau routier

- Plusieurs axes permettent d'accéder au territoire de planification : l'autoroute Félix-Leclerc, le boulevard Henri-Bourassa, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency pour ne nommer que ceux-ci. Ces axes accueillent des débits automobiles considérables.

⁶ 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*.

- Le territoire s'organise selon une trame régulière et orthogonale, suivant celle des anciens lots agricoles, qui assure la connectivité et facilite l'orientation au sein de ce dernier.
- Cette trame est marquée par la géométrie oblique puis sinueuse d'un axe fondateur venant interrompre la trame régulière, le chemin de la Canardière et le chemin Royal, qui sont d'anciens chemins ruraux dont le tracé suit les anciennes berges du fleuve. Cet axe constitue actuellement une voie de circulation secondaire donnant accès aux services de santé et à des commerces. Son caractère historique et son rôle de lien entre les quartiers du Vieux-Limoilou, de Maizerets et du Vieux-Moulin en font un axe d'importance.
- L'avenue D'Estimauville relie les autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc et constitue une artère structurante qui accueille des fonctions commerciales et administratives, en plus des déplacements de transit.
- Autre axe majeur, le boulevard Sainte-Anne a été conçu comme voie de contournement permettant d'éviter le chemin de la Canardière et le chemin Royal. Il se prolonge vers l'est jusqu'à Beaupré et sert ainsi à la desserte régionale. Il accueille un bâti commercial, administratif et industriel d'envergure confirmant l'importance économique de cet axe d'entrée de la ville qui génère des îlots irréguliers et peu structurés, particulièrement à l'approche de sa jonction avec le chemin de la Canardière.
- En plus d'être un axe d'urgence, la 18^e Rue (route 138) relie les quartiers du Vieux-Limoilou et de Maizerets en étant l'un des trois axes qui permettent le franchissement de la voie ferrée (avec la 22^e Rue et le chemin de la Canardière). Sa jonction avec le chemin de la Canardière à la hauteur de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets génère une forte centralité (noyau institutionnel et commercial), mais de manière générale, le bâti la bordant fait face aux rues qui lui sont perpendiculaires. Les débits de circulation y sont conséquents dans sa portion ouest, plusieurs parcours de transport collectif y circulent et il s'impose de réduire l'occurrence et la gravité des collisions s'y produisant.
- Le boulevard Henri-Bourassa a été transformé en artère principale par son prolongement vers Charlesbourg et son raccordement à l'autoroute Dufferin-Montmorency. Il s'agit d'un axe de circulation important, tant véhiculaire que pour la mobilité active, le long duquel s'inscrit le nouveau complexe hospitalier qui générera un nombre majeur de déplacements. Le boulevard permettra par ailleurs d'accéder au tramway en plus d'accueillir un certain nombre de parcours d'autobus (analyses en cours par le Réseau de transport de la Capitale).
- La construction de l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) s'effectue au début des années 1970 et offre une grande accessibilité à la région de Québec.
- Les travaux de construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency (autoroute 440) s'échelonnent de 1971 à 1976 pour le tronçon s'étendant du centre-ville aux environs de l'avenue D'Estimauville. La suite des travaux s'effectue un peu plus tard après une longue controverse écologique. Cette autoroute offre un accès rapide au centre-ville et aux quartiers centraux, mais forme une enclave avec la voie ferrée et la gare de triage. Le milieu se trouve ainsi privé d'accès direct au fleuve.
- Le secteur est caractérisé par de fortes barrières anthropiques, dont :
 - les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency implantées respectivement au nord et au sud;
 - les voies ferrées au sud et à l'ouest, incluant les zones industrielles qui leur sont limitrophes (barrières avec le Vieux-Limoilou et le fleuve);



Figure 15 - Boulevard Sainte-Anne

- le boulevard Henri-Bourassa, par sa largeur et son achalandage;
- certaines grandes propriétés (par exemple l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, l'IUSMQ, l'Espace d'innovation D'Estimauville), dont les grands terrains restent peu perméables.
- Le sous-secteur des avenues Bergemont et Mont-Thabor, situé à l'ouest du territoire, présente à cet égard un enjeu d'enclavement particulièrement prononcé en étant circonscrit par la voie ferrée et le boulevard Henri-Bourassa. L'accès aux équipements publics à proximité est en effet entravé tant en direction du Vieux-Limoilou qu'en direction de Maizerets.
- Un certain nombre d'intersections sont aussi difficilement franchissables, soit en raison de leur géométrie complexe (chemin de la Canardière et 18^e Rue, chemin de la Canardière et boulevard Sainte-Anne), soit en raison de leur grande envergure (chemin de la Canardière et boulevard Henri-Bourassa).
- Plusieurs rues et intersections sont aussi jugées inconfortables, voire dangereuses, notamment aux approches de l'école des Jeunes-du-Monde, du parc Bardy ainsi que du parc Saint-Ignace.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

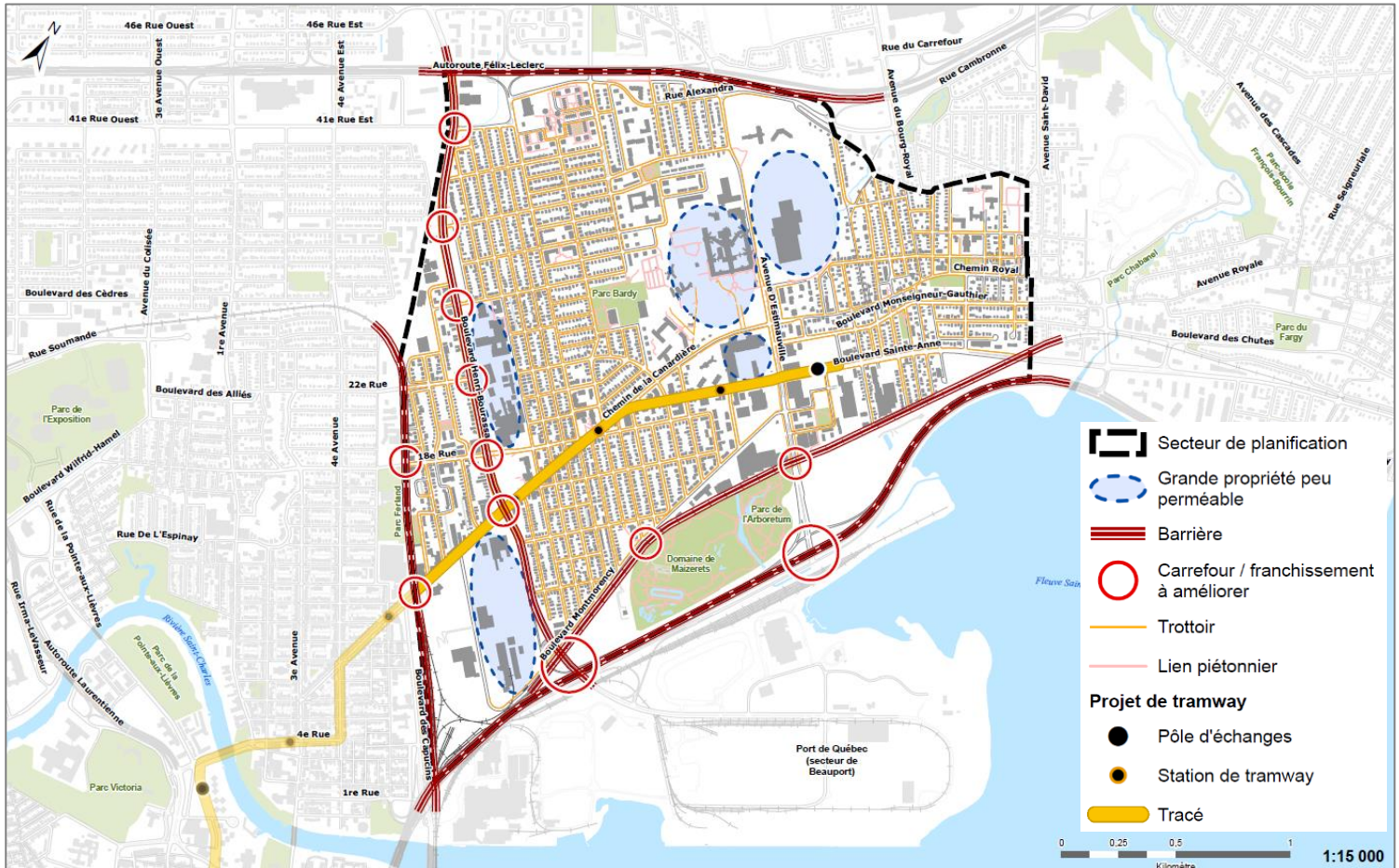


Figure 17 - Carte conceptuelle des barrières urbaines (freins à la mobilité active)

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, presque toutes les rues ont deux trottoirs. La plupart sont toutefois étroits et localisés en bordure de la chaussée, faisant en sorte que la marche n'y est pas toujours agréable.
- Deux corridors cyclables majeurs parcourent le territoire. D'une part, longeant le boulevard Montmorency et le fleuve, le corridor du Littoral est une piste multifonctionnelle asphaltée s'étendant sur une cinquantaine de kilomètres entre la chute Montmorency à l'est et la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures à l'ouest. Il s'agit d'un segment urbain de la Route verte numéro 5.



Figure 18 - Corridor du Littoral

- Le corridor des Cheminots parcourt quant à lui 22 kilomètres et traverse les arrondissements de La Cité-Limoilou, de Charlesbourg et des Rivières, le village de Wendake ainsi que l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles. Il s'agit d'un segment urbain de la Route verte numéro 6.
- En dépit de la présence de ces deux corridors, le réseau cyclable est incomplet. Sa consolidation est en cours et les principales destinations du secteur sont vouées à être desservies et reliées entre elles. Le réseau projeté est d'ailleurs en révision afin de s'arrimer au déploiement du tramway et aux orientations définies dans la Vision de la mobilité active de la Ville de Québec.
- En 2023, le réseau àVélo offrant des vélos à assistance électrique partagés s'est élargi en établissant notamment cinq stations sur le territoire des quartiers de la Canardière (parc Bardy, Hôpital de l'Enfant-Jésus, Domaine de Maizerets, 24^e Rue/avenue Perrault, rue de la Trinité/avenue de Villebon).
- En termes de réseau cyclable 4 saisons, uniquement certains tronçons des corridors du Littoral et des Cheminots sont actuellement déneigés. Une autre portion de chacun de ces corridors est damée.
- Le déploiement d'un corridor Vélo cité, soit un axe réservé de mobilité active à haut niveau de confort, est prévu pour relier le sud de Beauport au centre-ville (annoncé dans le cadre du dévoilement de la Vision de la mobilité active). Ce corridor traversera le territoire de planification, mais son tracé précis n'est pas encore établi.
- Avec l'implantation du tramway, deux vélostations offrant des espaces de rangement sécurisés seront construites, respectivement à la station Hôpital de l'Enfant-Jésus et au pôle D'Estimauville.
- Récemment, plusieurs interventions ont été menées afin d'améliorer l'accessibilité universelle des espaces municipaux. Un exemple significatif est le parc Royal auquel ont été apportées d'importantes améliorations lors de son réaménagement :
 - l'ensemble des axes de circulation ont été révisés pour offrir un cheminement sans obstacle, donnant notamment accès au pavillon Royal où se trouvent des sanitaires adaptés;
 - une surface synthétique a été installée dans l'aire de jeux pour permettre aux personnes à mobilité réduite de circuler;
 - une rampe d'accès mène à une balançoire adaptée;
 - les jeux d'eau sont maintenant complètement accessibles.
- Plusieurs bâtiments, notamment commerciaux, et espaces extérieurs du secteur demeurent toutefois peu accessibles aux personnes en situation de handicap.
- Après la voiture qui demeure le mode de transport le plus utilisé dans le secteur pour les déplacements quotidiens, la part modale⁷ de la marche était de 15,9 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur du territoire en 2017 (plus récente enquête origine-destination). Celle du vélo se portait à seulement 2,5 %, en augmentation toutefois par rapport à 2011.
- Les distances parcourues lors des déplacements quotidiens au sein du territoire de planification (généralement moins de 4 km) laissent entrevoir un grand potentiel de transfert vers des modes de déplacement actifs, ce qui aurait pour résultat d'accroître les parts modales de la marche et du vélo. Pour la marche, le motif de déplacement lié au magasinage représente le plus grand potentiel de gains, alors que les motifs pour le vélo sont le travail et les loisirs.



Figure 19 - Service de vélopartage àVélo

⁷ 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.

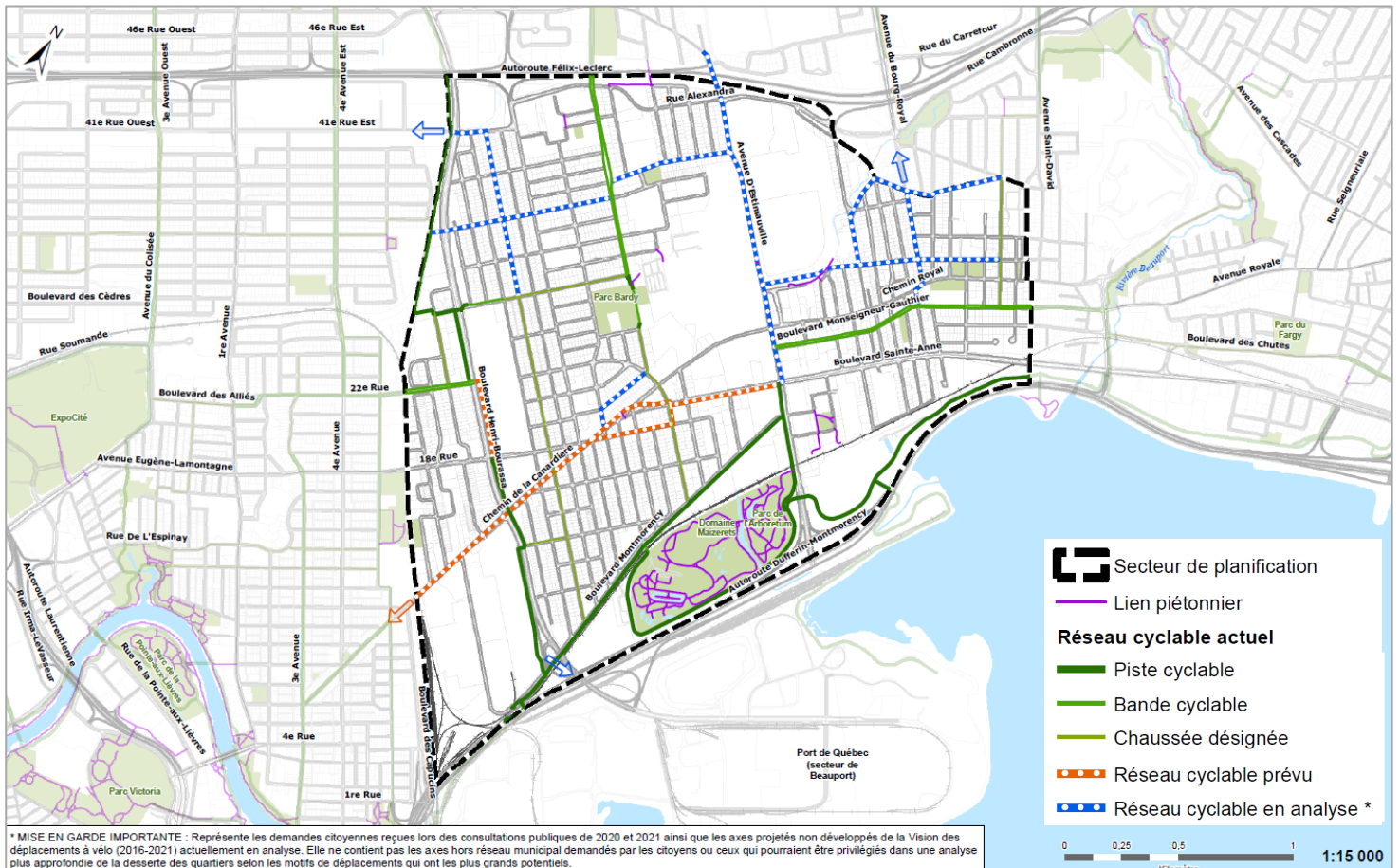


Figure 20 - Liens piétonniers et réseau cyclable actuels et projetés

Transport en commun

- De manière générale, le secteur est bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) avec 14 parcours réguliers (leBus), 3 Métrobus, 19 eXpress ainsi que 3 Couche-tard. La desserte à partir du terminus de Beauport permet de se rendre aux principaux lieux de travail et d'études de la ville.
- Plus de 100 arrêts sont présents sur le territoire, dont la grande majorité est dotée d'un abribus. Toutefois, aucun abribus n'est tempéré et la majorité demeure sous-dimensionnée et inconfortable, à défaut de chauffage ou de climatisation et de mobilier adéquat.
- La desserte en transport en commun sera largement bonifiée sur le territoire qui accueillera le futur tramway, dont quatre stations (Hôpital de l'Enfant-Jésus, Bardy, De Courtemanche ainsi que le pôle D'Estimauville). Le pôle d'échanges D'Estimauville sera par ailleurs le point de rabattement pour les résidents de l'est de la ville et des MRC voisins.
- 23,7 % de la population résidante du secteur aura accès à une station du tramway à moins de 400 mètres de leur lieu de résidence, ce qui correspond approximativement à 5 minutes de marche, et 54,9 % se trouveront à moins de 800 mètres d'une station, soit environ 10 minutes de marche.
- Une révision des parcours d'autobus en cohérence avec le déploiement du tramway est en cours : parcours réguliers redessinés, Métrobus repensés et ajout de parcours eXpress vers la colline Parlementaire.



Figure 21 - Station Hôpital de l'Enfant-Jésus projetée (avant/après)

- Les travaux d'aménagements requis pour le déploiement du tramway amèneront de nombreuses améliorations au réseau routier aux bénéfices 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.
- La part modale du transport collectif était de 12,2 % pour les déplacements ayant leur origine à l'intérieur du territoire en 2017. Elle était également de 12,0 % pour les déplacements ayant pour destination ce milieu. 24,5 % de la population du secteur détenaient un titre de transport en commun en 2017, taux en diminution par rapport à l'enquête origine-destination précédente datant de 2011, alors qu'il s'élevait à 30,0 %. Le déploiement du tramway sera une occasion remarquable de valoriser ce mode de transport.

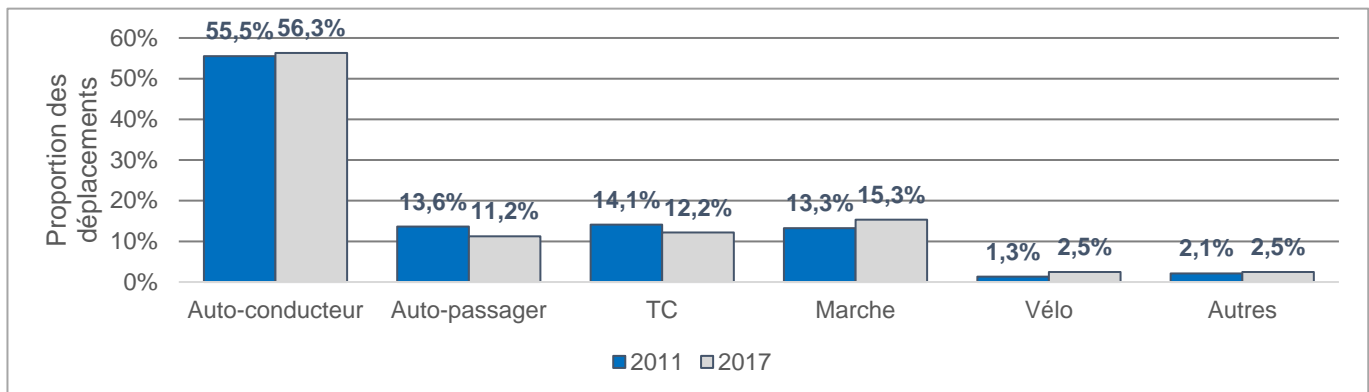


Figure 22 - Parts modales des déplacements produits dans le secteur

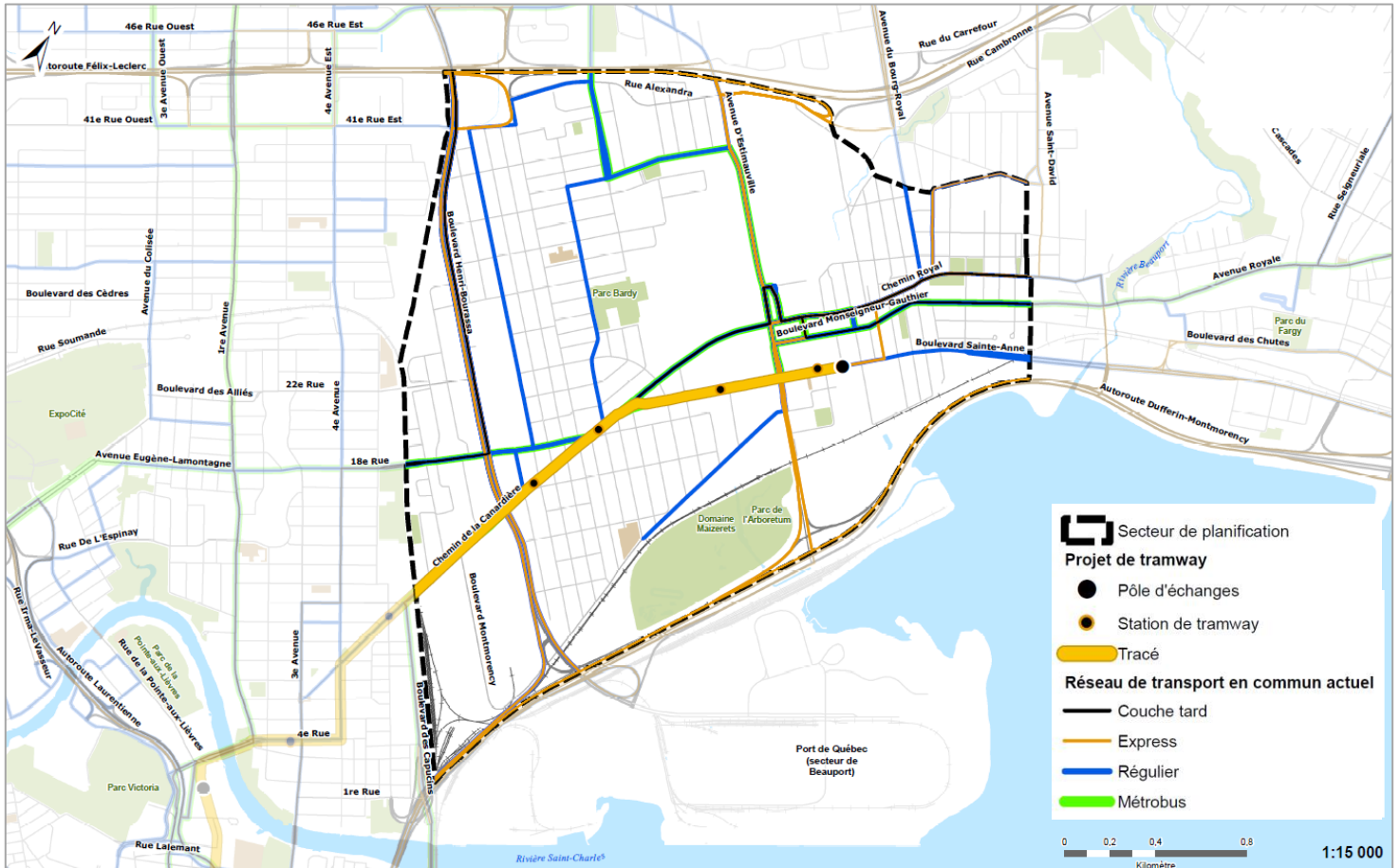


Figure 23 - Projet de tramway et réseau de transport en commun actuel

Enjeux pour le développement du territoire

- **Enjeu 9** : Convivialité des axes structurants

Plusieurs axes structurants parcourent et ceignent le territoire visé par la Vision d'aménagement. Ces axes s'étendent à l'échelle locale, ou même municipale, voire régionale, en reliant les quartiers voisins ainsi que des destinations importantes du secteur. Ils accueillent conséquemment un nombre considérable de déplacements et sont des corridors de mobilité d'importance.

Ces axes sont toutefois souvent inadéquats pour assurer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers y circulant. Des interventions sur certains de ces axes s'imposent afin d'accroître la sécurité et le confort de tous, particulièrement des piétons et cyclistes qui sont davantage vulnérables, et ainsi procurer un véritable sentiment de sécurité.

- **Enjeu 10** : Réseau de mobilité active incomplet

L'automobile demeure le principal mode de déplacement dans le secteur, comme en témoignent les données sur l'utilisation des différents modes de transport (parts modales). Il faut poursuivre le développement d'infrastructures favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture, comme les cheminements piétonniers, les liens cyclables ou les aires d'attente du transport en commun, afin de faciliter et de favoriser le recours à ces modes de déplacement. L'insertion du tramway mérite d'ailleurs que de nouveaux aménagements favorisent d'autant plus l'intermodalité.

Bien qu'assurant une desserte adéquate, le réseau piétonnier et cyclable est incomplet et certains tronçons doivent être améliorés en termes de largeur, d'éclairage, d'ombrage, de mobilier, etc. De plus, uniquement une infime portion du réseau cyclable est actuellement accessible l'hiver. Il demeure d'autre part incontournable de poursuivre les efforts en matière d'accessibilité universelle.

- **Enjeu 11** : Effets des barrières urbaines

Plusieurs axes structurants constituent des barrières urbaines peu conviviales et difficilement franchissables étant donné leur largeur, leur configuration (nombre de voies, voies de virage, terre-plein bétonné...) et leurs composantes de manière générale (éclairage, signalisation...). Les autoroutes et voies ferrées sont aussi des barrières urbaines conséquentes qui font obstacle aux déplacements actifs.

De plus, la trame urbaine du secteur est interrompue par de grandes parcelles où se dressent des institutions et entreprises générant un manque de perméabilité à certains endroits. Cela est susceptible de nuire voire décourager l'utilisation des modes de transport actif pour certains déplacements. En effet, certaines voies se butent à ces vastes terrains qui exercent aussi une limite dans l'esprit des gens.

Il est nécessaire d'amoindrir les effets de ces barrières et de faciliter les déplacements, particulièrement en modes de transport actif.

- **Enjeu 12** : Intégration du tramway

L'implantation du tramway implique la révision de l'ensemble des patrons de circulation dans son milieu d'insertion. Effectivement, la plateforme du tramway occupera bien sûr un certain espace sur les axes empruntés par son tracé, ce qui engendrera un déplacement de certains flux de circulation automobile sur d'autres axes du territoire. De plus, la plateforme ne pourra être traversée qu'à certains endroits afin d'assurer la sécurité et la fluidité des déplacements, particulièrement pour le tramway lui-même.

En ce qui concerne le secteur de planification, le déploiement du tramway qui s'effectuera sur une portion du chemin de la Canardière ainsi que du boulevard Sainte-Anne entrainera un réaménagement des tronçons concernés. Les trois stations projetées dans le secteur ainsi que le pôle d'échanges D'Estimauville s'inséreront aussi en modifiant de manière plus ou moins significative leur milieu.

Des mesures seront mises en place pour limiter les impacts de l'insertion du tramway, assurer des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous en plus d'établir des liens d'accès forts vers les différentes stations.

2.6. AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

Portrait

Parcs et espaces publics

- Un nombre conséquent de parcs et équipements de loisir ponctue le territoire de planification. Lorsqu'on considère les points d'accès aux parcs et espaces verts, 100 % des résidents des quartiers de la Canardière ont accès à un de ces espaces à 800 mètres ou moins de leur résidence. Cependant, un cheminement de 400 mètres à partir du lieu de résidence permet à 82,3 % des résidents d'accéder à un espace de proximité. Certaines lacunes sont en effet observables à l'est du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à l'avenue Champfleury, dans le quadrilatère formé par le chemin de la Canardière, la rue de Courtemanche, le boulevard Montmorency et l'avenue Mailloux ainsi que dans le sous-secteur bordant l'Espace d'innovation D'Estimauville, à l'est et au sud de ce dernier. De plus, aucun parc ou espace vert ne se trouve aux environs du garage Canardière, mais actuellement, cela n'a aucune incidence sur des résidents.
- Le territoire est ainsi adéquatement desservi par le parc Bardy dans la portion nord, par le Domaine de Maizerets au sud ainsi que par l'ensemble parc Royal/parc Saint-Ignace à l'est, pour ne nommer que ceux-ci. Le sous-secteur des avenues Bergemont et Mont-Thabor, à l'ouest du boulevard Henri-Bourassa, ne dispose cependant que de deux îlots de verdure (parc Conway et jardin du Mont-Thabor). L'écoquartier D'Estimauville est, pour sa part, desservi par un nouveau parc de voisinage, le parc des Gazouillis. La future place des Goglus s'y implantera quant à elle en front du boulevard Sainte-Anne, en lien avec le futur pôle d'échanges du tramway.
- Le Domaine de Maizerets est un parc de détente de 27 hectares. À la fois un lieu historique, culturel et communautaire, les visiteurs y viennent en toute saison pour ses espaces verts, ses équipements, ses services et les nombreuses activités d'animation. Parmi les aménagements s'y trouvant :
 - un anneau de glace extérieur;
 - une piscine extérieure;
 - des modules de jeux pour enfants ;
 - un labyrinthe et une tour d'observation;
 - les jardins de l'arboretum (plus de 16 000 arbres, arbustes et vivaces);
 - des sentiers de ski de fond et de raquette (6 km);
 - des sentiers pédestres (11 km);
 - des aires de pique-nique;
 - des terrains sportifs (pétanque, soccer, baseball, volleyball, etc.).

Cet endroit exceptionnel occupe une position stratégique dans le réseau cyclable régional, puisque situé au croisement des corridors du Littoral et des Cheminots. Il s'agit aussi d'un site ornithologique. Depuis les années 1980, sa vocation est axée sur l'éducation par l'interprétation de la nature. Il offre de nombreuses possibilités d'activités sportives et familiales durant toute l'année.

- Le parc Bardy, récemment réaménagé, accueille, quant à lui :
 - le Centre communautaire Mgr Marcoux;
 - un aréna;



Figure 24 - Centre Mgr Marcoux, parc Bardy

- une piscine et une pataugeoire extérieures;
- une aire de jeux pour enfants;
- une aire de pique-nique;
- des terrains de tennis, de balle, de pétanque, de soccer sénior et un « skate parc ».



Figure 25 - Baie de Beauport

- Voisine du territoire de planification, la Baie de Beauport s'étend sur 15 hectares et offre des points de vue remarquables sur le fleuve. Jusqu'au début des années 60, les battures de Beauport étaient un milieu naturel. Le Port de Québec a, par la suite, construit une péninsule de plus de 100 hectares dans le but de se développer et les volumes gigantesques de sable dragué ont permis que se façonne, sous l'effet des vagues, la plage que l'on connaît. C'est depuis la venue des grands voiliers en 1984 que la Baie de Beauport a une vocation récréative. Le boulevard Henri-Bourassa, qui sert aussi de voie d'accès aux terminaux portuaires, est le seul accès routier pour s'y rendre. Le corridor du Littoral permet, quant à lui, un accès par les modes de déplacement actifs.

- Quatre jardins communautaires s'inscrivent sur le territoire, localisés respectivement au parc Bardy, au Domaine de Maizerets, dans l'écoquartier D'Estimauville et au parc Conway. Avec l'importance et l'intérêt grandissant pour l'agriculture urbaine, la Ville entend agrandir certains jardins et en aménager de nouveaux. À ce sujet, les quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin sont considérés comme prioritaires pour l'implantation de nouveaux espaces étant donné le profil de la population ainsi que la densité et les typologies résidentielles qui ne permettent pas toutes l'aménagement d'un endroit pour jardiner.



Figure 26 - Parcs et espaces publics

Foresterie urbaine, paysages et espaces verts

- Les milieux naturels dans les quartiers de la Canardière représentent 20,9 hectares, soit 3,9 % de la superficie totale du secteur. Plus précisément, on y trouve 14,8 hectares de boisés, 5,8 de boisés humides et 0,3 de milieux humides. Ces milieux naturels sont principalement concentrés dans le Domaine de Maizerets.
- La couverture arborescente (indice de canopée) en 2020 était de 20,45 %, alors que la moyenne dans la ville de Québec est de 32 %. L'agilité du frêne et l'abattage qui en a résulté depuis ont toutefois vraisemblablement amoindri cette couverture.
- De nombreuses rues locales sont bordées d'arbres matures alors que les alignements d'arbres sont souvent interrompus, voire inexistant, le long des principales voies de circulation.
- Peu de boisés urbains s'inscrivent dans les parcs et espaces publics existants.



Figure 27 - Domaine de Maizerets

- Le milieu étant largement urbanisé, on y dénombre de nombreux îlots de chaleur dont les plus conséquents sont attribuables à certains grands espaces de stationnement ainsi qu'aux infrastructures routières. D'autres sont liés à des usages industriels ou institutionnels d'envergure.
- Selon les données 2023 de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), approximativement 77 % de la population du secteur réside dans un îlot qualifié de « chaud » à « très chaud ».
- Canalisé en plusieurs endroits, le cours du ruisseau du Moulin prend vraisemblablement sa source à Charlesbourg, où il a été détourné pour alimenter un moulin à farine. Disparaissant ici et là en souterrain, il est aujourd'hui visible au Domaine de Maizerets, puis s'enfouit à nouveau avant de déboucher dans l'étang du Moulin, qui se déverse enfin dans la baie de Beauport.
- Le territoire se démarque par sa proximité au fleuve Saint-Laurent, bien qu'il en soit séparé par diverses infrastructures.
- Une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) correspond aux battures de Beauport qui bordent le fleuve et qui sont reconnues comme aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA). Les ACOA bénéficient d'un statut légal d'habitat faunique qui vise à prohiber toute activité susceptible d'en modifier les caractéristiques. Dans ce cas, le site a cependant déjà été passablement dégradé dans les années 1970 par l'établissement de l'autoroute Dufferin-Montmorency à même les battures.
- 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'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 (CIUSSC) 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 28 - Battures de Beauport

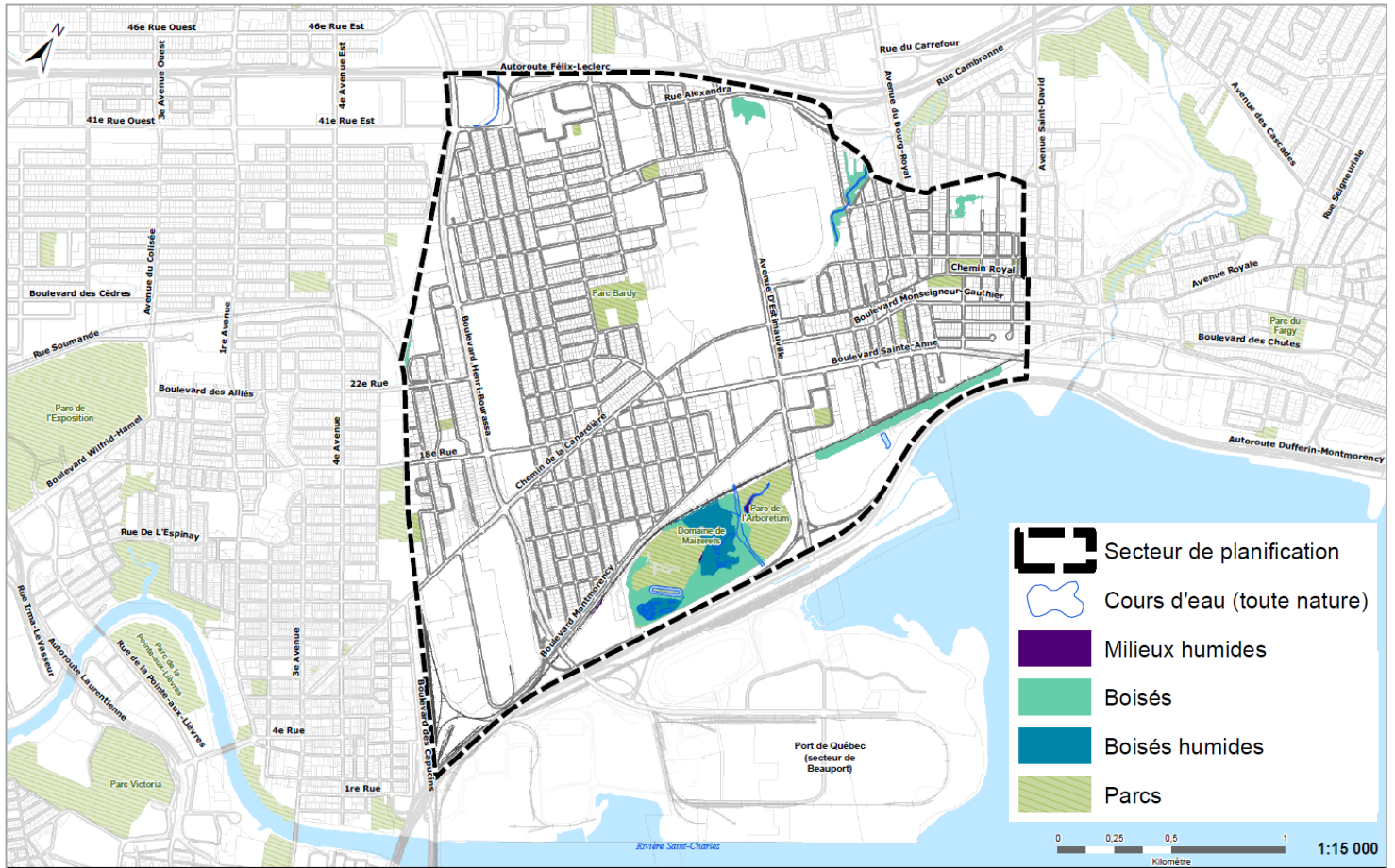


Figure 29 - Milieux naturels

Enjeux pour le développement du territoire

- **Enjeu 13** : Des espaces publics nombreux et utilisés en toute saison

Bien que les quartiers de la Canardière comptent plusieurs parcs et de nombreux équipements récréatifs, on dénote l'absence d'un véritable cœur de quartier et peu d'espaces de rencontre contribuant au développement d'une communauté. Les activités hivernales sont, quant à elles, principalement limitées au Domaine de Maizerets.

L'utilisation de l'espace public par les citoyens est une condition incontournable pour assurer le dynamisme du secteur et contribuer à la cohésion sociale. Pour encourager cette utilisation, des espaces publics de proximité, conviviaux et diversifiés doivent ponctuer les milieux de vie. Les parcs doivent, quant à eux, être dotés d'aménagements et d'équipements adaptés aux besoins et intérêts variés de la population. Des aménagements rendant accessibles et attrayants les espaces publics en toute saison doivent également être déployés.

- **Enjeu 14** : Îlots de chaleur, qualité de l'air et biodiversité

Les îlots de chaleur sont nombreux sur le territoire de planification et leur étendue s'est d'ailleurs accrue dans les dernières années avec la construction de certains grands projets. Malgré la présence de parcs et espaces verts, en plus de nombreux arbres d'alignement bordant les rues locales, la canopée demeure en deçà de la cible fixée par la Vision de l'arbre dont la Ville s'est dotée en 2015 (cible établie à 25 % dans les milieux résidentiels urbains).

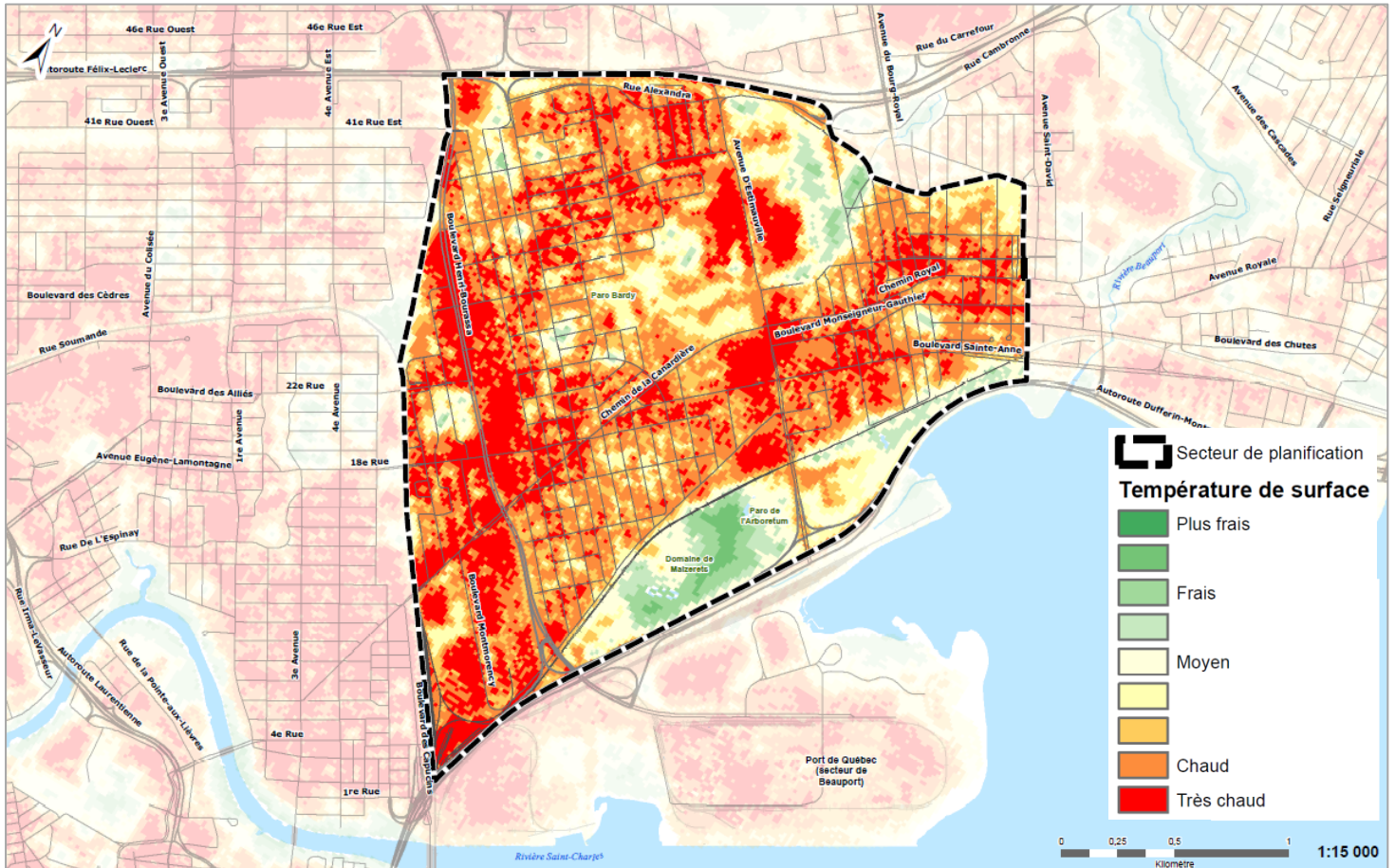


Figure 30 - Îlots de chaleur

Dans ce contexte, il est essentiel de préserver le plus possible la couverture arborescente existante et de bonifier significativement la canopée pour contribuer à améliorer la qualité de l'air ainsi que la qualité des milieux de vie de manière générale.

D'autre part, certains sites sont propices à la mise en valeur et la restauration de certains milieux naturels ou, plus spécifiquement, à la création de boisés urbains. Ces interventions, en plus de contribuer à accroître l'indice de canopée, sont autant d'occasions de favoriser la biodiversité.

- **Enjeu 15** : Gestion des eaux de ruissellement

Les grands stationnements asphaltés et les axes de circulation avec des largeurs de chaussée importantes contribuent, parmi d'autres éléments, au ruissellement des eaux de surface vers le réseau d'égout. Le territoire des quartiers de la Canardière est desservi par un réseau unitaire, soit un réseau unique recueillant à la fois les eaux de ruissellement ainsi que les eaux usées. Par conséquent, il est d'autant plus important de minimiser l'apport en eau pluviale vers celui-ci. De plus, en contexte de changement climatique, l'augmentation de la fréquence et de la quantité d'eau lors d'épisodes de pluie doit être prise en considération dans la planification urbaine.

Il est donc pertinent d'implanter des mesures diversifiées visant à limiter l'apport en eau vers le réseau municipal. Les ouvrages d'infiltration et de rétention, tels que des jardins, des noues (rigoles végétalisées creusées dans le sol) et des bassins paysagers, contribueront à atteindre cet objectif en plus d'enrichir le couvert végétal et de bonifier la biodiversité.

- **Enjeu 16 : Valorisation du littoral**

Les quartiers de la Canardière bénéficient d'une localisation privilégiée aux abords du fleuve Saint-Laurent. Source de paysages inestimables et élément identitaire potentiel pour le secteur, le fleuve est toutefois peu accessible depuis la construction d'une barrière notoire qui limite autant l'accès que la vue sur le fleuve, soit l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Offrant des équipements récréatifs principalement axés sur les activités nautiques, la Baie de Beauport est le principal point de contact avec le fleuve dans le secteur. Toutefois, l'accès à ce site est contraint par la présence de l'autoroute et de la gare de triage, allongeant particulièrement le parcours pour les piétons et cyclistes.

Dans les dernières décennies, les berges du fleuve ont été altérées pour la réalisation de différents projets. Il n'en demeure pas moins que la richesse de la faune et de la flore dans les battures de Beauport est malgré tout encore reconnue.

Il est pertinent de recréer le lien entre les quartiers de la Canardière et le fleuve Saint-Laurent, notamment par l'aménagement d'un accès plus direct vers la Baie de Beauport. La possibilité de réaliser des projets de restauration des berges devra également être étudiée.

3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

3.1. ÉNONCÉ DE VISION

Le secteur de planification présente un fort potentiel de consolidation, autant en raison de la mixité qui le caractérise, de sa localisation au sein de la ville que de sa proximité avec le futur tramway. En ce sens, la Ville de Québec propose une Vision d'aménagement pour encadrer les interventions futures au sein du territoire visé. Cette Vision repose sur les orientations générales de la Ville ayant pour objectif de consolider le territoire, de soutenir l'implantation du tramway, de développer la mobilité durable et d'établir des milieux de vie de qualité.

Plus spécifiquement, la Ville de Québec souhaite orienter l'évolution des quartiers de la Canardière pour en faire un secteur des courtes distances, soit en matérialisant un modèle durable d'urbanisation qui vise à créer des milieux de vie complets qui seront le reflet des valeurs identitaires du milieu. Ce modèle favorise les quartiers conviviaux, l'achat local, les saines habitudes de vie (santé physique et mentale) ainsi que la réduction des inégalités sociales et de la dépendance à l'automobile. Dans ce type d'environnements, il est plausible de renforcer le sentiment d'appartenance et l'esprit de communauté puisque la ségrégation des usages cède la place à des centralités et des espaces publics qui s'avèrent propices aux déplacements actifs et aux interactions sociales, en opposition à un environnement pensé en fonction de la voiture.

ÉNONCÉ DE VISION

Les quartiers de la Canardière deviendront un secteur des courtes distances axé sur l'inclusion et la résilience, alliant mixité d'usages, espaces publics de proximité, réseau complet de mobilité durable et verdissement dans une optique d'équité. Il favorisera le lien social et permettra à chacun d'y trouver sa place et de répondre à ses besoins.

Du fait de la concentration d'une population sur un territoire, de ses surfaces construites ou asphaltées ou encore de sa canopée limitée, la structure urbaine contribue à la hausse des aléas associés aux changements climatiques et de sa propre vulnérabilité face à ces derniers. Il importe donc de penser et concevoir l'espace urbain en tenant compte de ce risque important, en augmentant sa résilience.

La résilience permet à la collectivité d'être prévoyante, d'anticiper et de se remettre plus rapidement des aléas qui pourraient survenir. Elle assure des milieux de vie sécuritaires, durables et sains pour tous. Il convient ainsi de cerner les vulnérabilités actuelles et de les atténuer en adaptant le territoire aux différentes échelles d'intervention.

La vulnérabilité d'un territoire et des personnes qui l'occupent résulte de facteurs physiques, environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires. Si le traitement des différences et des inégalités dans une approche inclusive renforce la cohésion sociale, il est aussi essentiel pour construire la résilience de la collectivité.

La Vision propose ainsi une planification du territoire visant à offrir à tous un accès au logement, aux services de base, aux transports et aux espaces verts et publics ainsi que des opportunités d'emploi. Le tout doit être planifié en minimisant les impacts environnementaux des interventions et en construisant des milieux de vie durables favorisant le vivre-ensemble.

Ainsi, en 2038, les quartiers de la Canardière seront un milieu vert et accueillant qui :

- met de l'avant l'intérêt collectif en répondant aux besoins de tous ses résidants;
- s'appuie sur une mixité sociale et fonctionnelle, tant en termes de typologies résidentielles que d'espaces publics, d'activités et d'usages;
- mise sur la proximité en offrant un accès facile aux activités quotidiennes à distance de marche ou de vélo grâce à une organisation polycentrique qui multiplie les lieux de rencontre et de convergence;
- est bien desservi en transports collectifs, de manière à permettre l'accès à certaines destinations qui ne font pas partie d'une offre de proximité;
- se développe avec une densité raisonnée composée de bâtiments et d'aménagements priorisant la perception et le confort du piéton;
- favorise la biodiversité par des aménagements diversifiés;
- intègre les conditions climatiques futures dans la conception de l'ensemble de ses composantes de manière à accroître la résilience du territoire, des infrastructures et de la population.

3.2. GRANDES ORIENTATIONS

Pour répondre aux enjeux spécifiques de développement soulevés pour les quartiers de la Canardière (voir section 2) et pour soutenir la réalisation de la Vision d'aménagement, la Ville de Québec se dote de 14 grandes orientations. Celles-ci guideront chaque stratégie d'aménagement et de développement retenue (voir section 4).

Activités et vocation du territoire

1. Consolider et accroître l'offre résidentielle en facilitant la construction de nouveaux logements, notamment en soutenant la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables, tant publics que privés.
2. Diversifier l'offre commerciale avec des commerces et services répondants aux besoins du quotidien, notamment par la consolidation de noyaux mixtes (centralités de quartier) qui s'appuieront sur le déploiement d'un projet de transport en commun structurant.
3. Profiter du développement ou du redéveloppement de certains sites pour revitaliser certains sous-secteurs en implantant des projets adaptés au milieu, bénéfiques pour la communauté.
4. Décontaminer et requalifier certains sites industriels délaissés avec des fonctions et des aménagements compatibles et complémentaires à ceux existants.

Cadre bâti

5. Favoriser le développement à son plein potentiel le long des axes structurants et du tracé du tramway en plus d'affirmer leur caractère respectif en plus d'y orienter la densification plus importante.
6. Veiller à l'intégration harmonieuse des projets de développement et redéveloppement par des modes d'implantation adaptés au milieu d'insertion ainsi que des aménagements et une architecture à l'échelle humaine.
7. Multiplier les typologies résidentielles dans des gabarits de bâtiments variés afin de favoriser la mixité sociale et de répondre à un maximum de besoins.
8. Axer les projets et interventions sur les principes du développement durable afin de limiter les impacts environnementaux de ceux-ci.

Mobilité et déplacements

9. Revoir la configuration de certains axes principaux et bonifier les aménagements afin d'accroître la sécurité et le confort de tous en plus de favoriser une plus grande appropriation du domaine public.

10. Renforcer le réseau piétonnier et cyclable, notamment par la bonification des aménagements et la création de nouveaux liens actifs visant à compléter le réseau. Pour ce faire, miser sur les parcours permettant d'accéder aux principaux parcs, aux espaces commerciaux, aux lieux d'emplois ainsi qu'aux futures stations du tramway.
11. Faciliter le franchissement des barrières urbaines et, par le fait même, les déplacements entre les différents sous-secteurs composant le territoire ainsi que vers les quartiers voisins.

Aménagement des espaces publics

12. Optimiser et multiplier les espaces verts et publics, notamment par la création d'un cœur de quartier rassembleur ainsi que de lieux de rencontre accessibles et attrayants en toute saison, ponctuant les milieux de vie et contribuant au développement d'une communauté.
13. Adopter des pratiques de gestion optimale des eaux de ruissellement et renforcer significativement le verdissement et la biodiversité, tant par de la plantation que de la déminéralisation, en plus de mettre en valeur, restaurer et créer certains milieux naturels.
14. Valoriser le littoral en évaluant les possibilités de restauration des berges et en reliant certains milieux d'intérêt entre eux, notamment par l'aménagement de promenades et d'espaces publics procurant un accès ou une vue sur le fleuve.

4. STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

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 guideront les interventions sur le domaine public comme sur le domaine privé.

STRATÉGIES PHARES

L'énoncé de vision défini pour les quartiers de la Canardière implique de concrétiser ces stratégies phares :

- La création de **centralités de quartier et de voisinage**, notamment en multipliant les projets d'îlots de fraîcheur et d'espaces résilients qui favoriseront la mixité et la cohésion sociale.
- La consolidation de **milieux de vie à échelle humaine** offrant une diversité de logements et d'axes de mobilité durable pour toutes les conditions personnelles.

Dans ce contexte, les développements, réaménagements et autres interventions en cours ou à venir sont considérés comme autant de leviers pour bonifier le milieu en considérant sa réalité propre, les bonnes pratiques en matière d'aménagement et les besoins liés aux conditions climatiques futures.

4.1. ACTIVITÉS ET VOCATION DU TERRITOIRE : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'évolution des quartiers de la Canardière sera orientée selon le concept de secteur des courtes distances. À cette fin, la Vision propose des stratégies visant à favoriser une cohabitation optimale des usages et à ramener les commerces et services dans les milieux de vie.

4.1.1. Faciliter l'accès au logement

- Préserver et consolider les milieux résidentiels établis afin de maintenir et même accroître l'offre en habitation dans ces milieux avec des typologies similaires à celles existantes.
- Cibler certains sites pour introduire des projets de requalification ou de redéveloppement afin d'élargir l'offre résidentielle grâce à des localisations, des gabarits et des typologies variées.
- Permettre la conversion des immeubles commerciaux vieillissants en propriétés mixtes intégrant des logements aux étages supérieurs.
- Dans certains secteurs commerciaux, offrir une flexibilité permettant l'aménagement d'espaces communs et de certaines formes de logements aux rez-de-chaussée des bâtiments.
- Répartir les logements sociaux, communautaires et abordables sur le territoire pour favoriser la cohésion sociale et la vie communautaire, tout en priorisant l'aire d'influence du tramway pour contrer la l'embourgeoisement.
- Assurer le maintien de la proportion de logements sociaux, communautaires et abordables à l'échelle du territoire, à mesure que le développement résidentiel se poursuit. À cette fin, en cohérence avec la Vision de l'habitation et son plan de mise en œuvre accélérée :
 - mettre en place des mesures incitatives et concertées afin d'inclure des logements sociaux, communautaires et abordables dans les projets privés;
 - utiliser les leviers existants, dont la réserve foncière, pour placer dès maintenant des immeubles et terrains à l'abri de la spéculation et pour soutenir la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables;

- identifier des lots pour lesquels la Ville pourra se prévaloir du droit de préemption pour la construction de logements sociaux. Le droit de préemption permet en effet à la Ville d'acheter, en priorité sur tout autre acheteur, certains immeubles ou terrains. 11 immeubles et terrains localisés dans le secteur de planification ont déjà été visés dans une première phase d'enregistrement.
- En cohérence avec la Stratégie concertée sur le maintien et le développement du parc de maisons de chambres et de pensions à Québec, protéger les maisons de chambres existantes et permettre cet usage dans de nouvelles zones du territoire.

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.

Nouveaux modèles de logements abordables

En plus des programmes existants, la Ville de Québec veut soutenir la réalisation de projets pilotes facilitant l'accès à un logement abordable, que ce soit en mode locatif ou par de nouvelles formules d'accès à la propriété. Notamment en :

- saisissant les occasions de financement public et privé;
- utilisant différents leviers, comme le droit de préemption et la réserve foncière, pour appuyer le démarrage de nouveaux projets;
- soutenant financièrement la conversion d'immeubles (bureaux, églises, etc.) en logements;
- 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 de rénovation, de restauration patrimoniale, de recyclage et de construction de nouveaux logements.

Parmi ces programmes déjà en place :

Programme Accès Famille

Plusieurs unités du projet Écopropriétés Habitus, composé d'habitations denses pensées pour les jeunes familles et d'espaces semi-collectifs, ont été admissibles au 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

Les quartiers de la Canardière font 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 défauts majeurs 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.



Figure 31 - Écopropriété Habitus, tergos.qc.ca

4.1.2. Consolider les centralités de quartier

- En misant sur leur localisation stratégique et leurs potentiels de redéveloppement, raviver la vitalité commerciale de noyaux mixtes pour en faire de réelles centralités de quartier, soit dans le secteur Bardy sur le chemin de la Canardière et aux abords du boulevard Sainte-Anne, à proximité du futur pôle d'échanges D'Estimauville.
- Dans le cas de la centralité du secteur Bardy, cette concentration commerciale bénéficie de trottoirs, est desservie par le Métrobus, accueille des espaces et équipements publics et s'inscrit dans un tissu résidentiel assez dense. En revanche, il est pertinent d'y renforcer l'activité commerciale et les espaces publics.
- Quant à la centralité située dans le secteur D'Estimauville, ce pôle en transformation concentre des lieux d'emplois importants et des espaces publics en plus de comporter des trottoirs, une piste cyclable ainsi qu'une bonne desserte en transport en commun. Cependant, il s'impose de rendre le cadre bâti plus continu en misant sur l'espace conséquent qui demeure alloué aux stationnements et sur les quelques espaces vides qu'on y retrouve.



Figure 32 - Pôle d'échanges D'Estimauville projeté

- De surcroît, afin de matérialiser des milieux de vie complets où il est possible à la fois d'habiter et d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes à distance de marche, assurer la présence des six composantes qui rendent un quartier attrayant pour tous dans les centralités de quartier ou à leurs abords : habitations, services de proximité, espaces publics, infrastructures de mobilité, espaces et aménagements naturels (biodiversité) et équipements soutenant la vie communautaire et culturelle.
- En ce sens, concrétiser une grande mixité d'usages et d'activités en favorisant l'implantation de commerces et services variés (commerces d'alimentation, quincaillerie, pharmacie, banque, optométriste, salon de coiffure, laverie, salon de couture, etc.), en consolidant de larges espaces publics et en permettant l'implantation d'équipements culturels et sportifs qui profiteront du dynamisme de ces centralités (visibilité, accessibilité et achalandage).

4.1.3. Créer des centralités de voisinage

- Afin de véritablement créer des milieux de vie durables améliorant la qualité de vie, la santé et la sécurité des citoyens en cohérence avec la Vision de l'habitation, créer des centralités de voisinage qui permettent et encouragent la proximité dans les habitudes de vie.
- Ainsi, donner accès à l'ensemble des résidents du territoire à une centralité de voisinage en approximativement 5 minutes de marche (correspondant à un parcours d'environ 400 mètres). À cette fin, considérer les barrières urbaines dans les temps de déplacements afin d'assurer une répartition équitable de ces centralités.
- Conséquemment, identifier des sites propices à la création de centralités de voisinage localisés au cœur des milieux résidentiels, à proximité de sites qui accueillent déjà des fonctions récréatives, institutionnelles ou commerciales et vers lesquels convergent déjà les résidents.

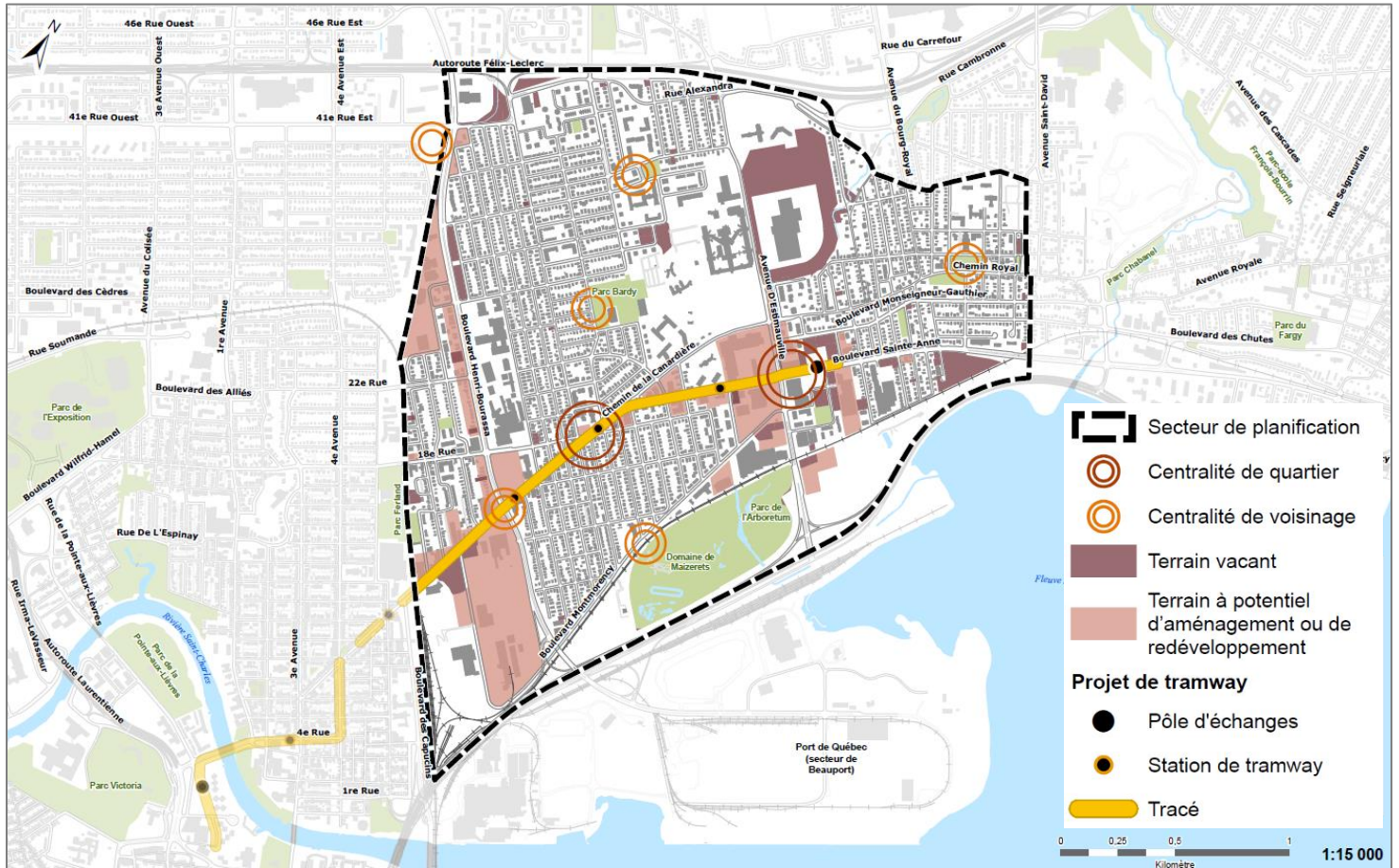
VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

- S'inspirer des milieux de vie durables définis dans la Vision de l'habitation, en adaptant le concept à plus petite échelle que pour les centralités de quartier, en proposant des logements, des lieux de rencontre (espaces publics, locaux communautaires...), des infrastructures de mobilité active, des aménagements favorisant la biodiversité et des commerces de proximité (besoins du quotidien) dans certains cas.
- Renforcer ou intégrer des espaces verts et publics agissant comme îlots de fraîcheur et permettant des utilisations diversifiées (espaces de détente, socialisation, brumisateurs, jeu libre, pratique sportive, agriculture urbaine, etc.).
- Intégrer des commodités favorisant la mobilité durable (abri ou support à vélos, borne de réparation de vélos, ombre et éclairage le long des principaux cheminements, gestion adéquate des eaux de surface...).
- Faciliter l'insertion de commerces et de services de proximité ciblés qui sont compatibles avec la fonction résidentielle (petite épicerie, dépanneur, café, boulangerie et autres tiers lieux) aux rez-de-chaussée de certains bâtiments. Pour ce faire, il sera pertinent de réviser les ratios de cases de stationnement exigés, d'encourager la mutualisation des espaces de stationnement et de réfléchir à la gestion des matières résiduelles.
- Mettre en place des conditions favorables à l'implantation d'espaces communautaires.
- Maintenir une échelle humaine qui priorise la perception et le confort des piétons (fenestration, porches, marquage des entrées, espaces abrités, affichage, éclairage...).
- Dans le cas où certaines centralités présenteraient des possibilités de densification, encourager l'intégration d'espaces bénéfiques pour la collectivité (services et commerces, espaces communs et partagés, rangements, locaux communautaires, verdissement...).



Figure 33 - Perspective d'ambiance d'une centralité de voisinage type : un large trottoir borde un espace public faisant office d'îlot de fraîcheur, face à un petit commerce de proximité s'inscrivant dans un milieu résidentiel



4.1.4. Optimiser l'utilisation du sol

- Répartir les fonctions sur le territoire de manière à affirmer le caractère respectif des sous-secteurs et artères. En ce qui concerne les principales voies de circulation, leur caractère respectif à renforcer est :
 - Chemin de la Canardière : artère mixte, axe commercial local, tracé du futur tramway;
 - Avenue D'Estimauville : axe d'affaires;
 - Boulevard Sainte-Anne : axe commercial à rayonnement régional, grande mixité, tracé du futur tramway et pôle d'échanges en fin de ligne;
 - Boulevard Henri-Bourassa : axe résidentiel et institutionnel, commerces insérés ponctuellement dans certains bâtiments, artère de mobilité structurante et de transport en commun;
 - 18^e Rue : artère principalement résidentielle, axe d'urgence et de transport en commun;
 - Boulevard Montmorency : axe récréatif reliant le garage Canardière et le pôle régional, principalement résidentiel.
- Faire du chemin de la Canardière et du chemin Royal de véritables rues mixtes et conviviales à échelle locale qui joueront un rôle social, culturel et économique, notamment en facilitant l'implantation de commerces et services de proximité aux rez-de-chaussée de certains bâtiments, plus particulièrement entre les avenues de Vitré et Mailloux ainsi qu'entre les avenues Louise-Cloutier et Renouard.

- Compléter la transformation du pôle régional aux abords de l'avenue D'Estimauville par la consolidation des terrains sous-utilisés (grands espaces de stationnement) en favorisant l'ajout de bâtiments et la densification le long de cet axe d'affaires.
- Soutenir l'implantation du tramway en facilitant le redéveloppement de certaines propriétés le bordant et en favorisant la mixité des usages le long de son tracé.
- Soutenir la conversion de certaines industries et entreprises vers des activités davantage compatibles avec les milieux de vie environnants.
- Décontaminer certains terrains en friche afin de les viabiliser et d'en faire des développements dynamiques associés à des espaces verts et publics conséquents.
- Développer des zones d'emplois regroupant des entreprises innovantes sur des sites impropres à l'habitation (niveau de contamination, avoisinant une infrastructure routière du réseau supérieur ou certains usages industriels, etc.), selon le modèle des campus d'innovation. Ces campus sont des lieux uniques où chercheurs, entreprises et décideurs convergent et se côtoient pour créer les innovations de demain dans les secteurs économiques porteurs et émergents. De plus, profiter de ces lieux pour ajouter des commerces et services, tant pour les travailleurs que les résidents (cafés, sandwicheries, boulangeries, services de garde, etc.).
- Considérant l'accès au tramway et la proximité du centre-ville que procurent les quartiers de la Canardière, permettre certains types d'hébergement touristique commercial sur des sites stratégiques, principalement à proximité de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus et du pôle d'échanges du tramway. Dans le cas du boulevard Sainte-Anne, rationaliser les localisations autorisant ce type d'usages pour en optimiser la répartition. En plus de bonifier l'offre touristique selon les conditions du marché, ces établissements seront une option pour les visiteurs des résidents du secteur qui n'ont pas d'espace pour recevoir leurs proches ainsi que pour les familles de patients du nouveau complexe hospitalier.
- Toujours considérant la localisation privilégiée du secteur à partir duquel il est facile de rejoindre plusieurs établissements d'enseignement, dont l'Université Laval avec un accès qui sera facilité grâce au tramway, favoriser la construction de résidences étudiantes, notamment le long du boulevard Henri-Bourassa, à proximité de la future station Hôpital de l'Enfant-Jésus et du Cégep Limoilou localisé sur la 8^e Avenue.
- Considérer la position du gouvernement sur les zones inondables du fleuve afin de déterminer les fonctions pouvant être ajoutées dans les différents sous-secteurs du territoire.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

- des locaux adaptés au démarrage d'entreprises innovantes et responsables ainsi que des salles de rencontre, de formation et de recherche;
 - un centre d'innovation citoyenne servant d'incubateur social visant à se pencher sur divers défis sociaux et environnementaux (de l'idée à l'impact);
 - des espaces collectifs intergénérationnels, des lieux de rencontre et de socialisation;
 - des aménagements et espaces favorisant l'économie circulaire et la sécurité alimentaire, des initiatives d'agriculture urbaine et des équipements mutualisés pour les organismes et entreprises offrant des produits et services abordables (ex. : chambre froide, espace de transformation, lieux permettant le réemploi et le partage de produits...).
- Aménager une place publique en façade du garage, en bordure du chemin de la Canardière et à proximité de la future station du tramway, afin d'offrir un parvis au bâtiment patrimonial. Concevoir la place sous la forme d'un espace de fraîcheur intégrant des plantations, du mobilier, des commodités favorisant la mobilité active, une station hivernale ainsi que des points d'eau et des sanitaires accessibles en tout temps.
 - Au cœur du site, derrière le bâtiment du garage, créer un bassin de rétention à caractère paysager qui prendra la forme d'un espace résilient composé d'une esplanade architecturale (portion sèche), d'une aire de détente, de pique-nique et de jeu libre (portion inondable), de liens piétonniers, etc. Ces aménagements seront pensés pour un usage en toute saison. L'intégration d'un projet pilote de microforêts ou de plantations adaptées aux conditions climatiques projetées y sera envisagée.
 - Examiner l'option d'intégrer un stationnement intérieur (souterrain ou à étages) partagé entre les différents utilisateurs du site.

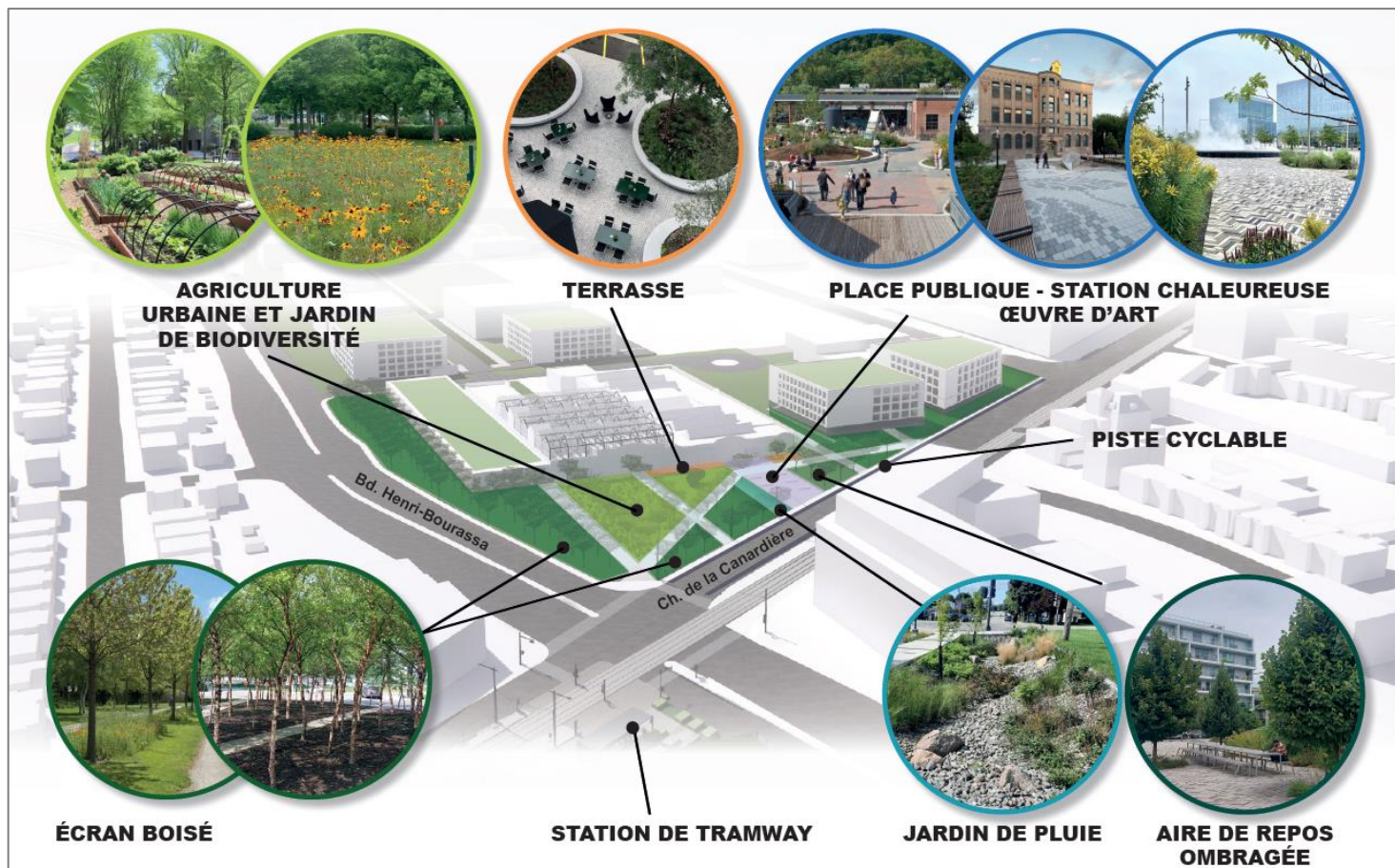


Figure 37 - Perspective conceptuelle de la place du garage Canardière projetée

4.2. CADRE BÂTI : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'évolution du cadre bâti dans le secteur de planification sera régie par les objectifs et les principes d'aménagement qui suivent. Notamment, le gabarit maître⁸ proposé pour chacun des sous-secteurs est spécifié.

4.2.1. Orienter et encadrer les projets de densification

- Profiter de l'évolution du secteur pour le densifier intelligemment et ainsi en réduire l'empreinte carbone, favoriser la mobilité durable et créer un milieu de vie dynamique.
- Respecter le cadre bâti existant en prenant en compte le milieu d'insertion de chacun des projets, tant en matière de localisation au sein du territoire que de l'implantation à l'échelle du terrain et de la composition architecturale.
- Dans les milieux résidentiels de plus faible densité, privilégier une densification par insertion avec de nouvelles constructions respectant les principales caractéristiques du cadre bâti environnant de manière à préserver leur caractère (ajout d'un étage, agrandissement, lotissement...).
- Concentrer la densification la plus importante le long des principales artères parcourant le territoire. Les gabarits seront cohérents avec le type de voie qu'ils bordent ainsi que le milieu immédiat dans lequel ils s'inscrivent.
- Moduler les gabarits de sorte à assurer une transition harmonieuse avec les secteurs résidentiels établis. Ainsi, prévoir une gradation des gabarits entre les bâtiments projetés et ceux existants.
- De manière générale, assurer un cadre bâti de qualité en visant :
 - une diversité architecturale dans le respect du patrimoine bâti et naturel ainsi que de l'identité du secteur;
 - l'introduction d'espaces extérieurs privés, semi-privés et publics, tant en cour avant qu'arrière (cour commune, espace de jeu ou de repos...);
 - des aires vertes conséquentes préservées ou aménagées sur l'ensemble des lots;
 - des espaces verts interconnectés, dont certains accessibles au public, et des aménagements naturels et organiques contribuant à l'infiltration des eaux de ruissellement lorsque possible;
 - des stationnements dont la superficie et la visibilité depuis les espaces publics sont minimisées (implantation balisée). À ce sujet, les ratios minimaux de cases de stationnement seront revus de manière à optimiser l'espace constructible et, par le fait même, le nombre d'unités de logement offertes;
 - des stationnements agrémentés de plantations qui intègrent des liens piétonniers et des aménagements de gestion des eaux de ruissellement.

⁸ Gabarit maître : la hauteur et l'implantation générale des bâtiments à ériger dans le futur. Ce gabarit peut être modulé afin de tenir compte du milieu d'insertion et des particularités de l'emplacement ou pour favoriser des transitions harmonieuses.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire



Figure 38 - Exemple de projets de densification par insertion dans les milieux résidentiels établis

LIGNES DIRECTRICES ADDITIONNELLES POUR L'ORGANISATION SPATIALE DES ÎLOTS PROPICES À UNE DENSIFICATION LE LONG DES AXES PRINCIPAUX

La Vision définit des modes d'implantation pour les bâtiments principaux et suggère des structures d'organisation pour les îlots qui accueilleront une densification plus conséquente. Ces lignes directrices guideront la conception des différents projets.

- Encadrer les voies de circulation principales par des gabarits plus importants en harmonisant les hauteurs de part et d'autre des rues, indépendamment des usages s'y trouvant.
- Éviter la création de corridors de vent et maximiser l'ensoleillement du domaine public par des implantations soucieuses du confort climatique.
- Trouver un équilibre entre les superficies construites et les surfaces végétalisées, proposant des aménagements de qualité et des espaces partagés.
- Limiter le nombre d'accès véhiculaires et les localiser sur les axes de circulation secondaires autant que possible.
- Privilégier des stationnements souterrains et intérieurs et prévoir une marge avant minimale applicable en souterrain pour permettre les plantations. Envisager la mutualisation des stationnements ainsi que la possibilité de les rendre accessibles aux citoyens afin d'en réduire la taille et le nombre sur le territoire.
- Dans le cas d'aires de stationnement en surface, implanter ces dernières au cœur des îlots, idéalement en cour arrière, et de manière à minimiser les impacts visuels depuis les voies de circulation et les espaces publics.
- Formaliser des liens piétonniers accessibles universellement entre les entrées des bâtiments, les espaces extérieurs, les aires de stationnement et les voies publiques. Les principaux liens sont éclairés, déneigés et évacuent adéquatement les eaux de surface de manière à poursuivre le réseau actif à toutes les échelles d'aménagement.
- Intégrer des commodités favorisant la mobilité durable à proximité des entrées des bâtiments ainsi que dans les principaux espaces extérieurs (bancs, supports à vélos, points d'eau, etc.). De plus, encourager l'intégration d'abris à vélos sécurisés ou couverts, de douches et de locaux de rangement au niveau des entrées dans les projets privés d'une certaine envergure.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

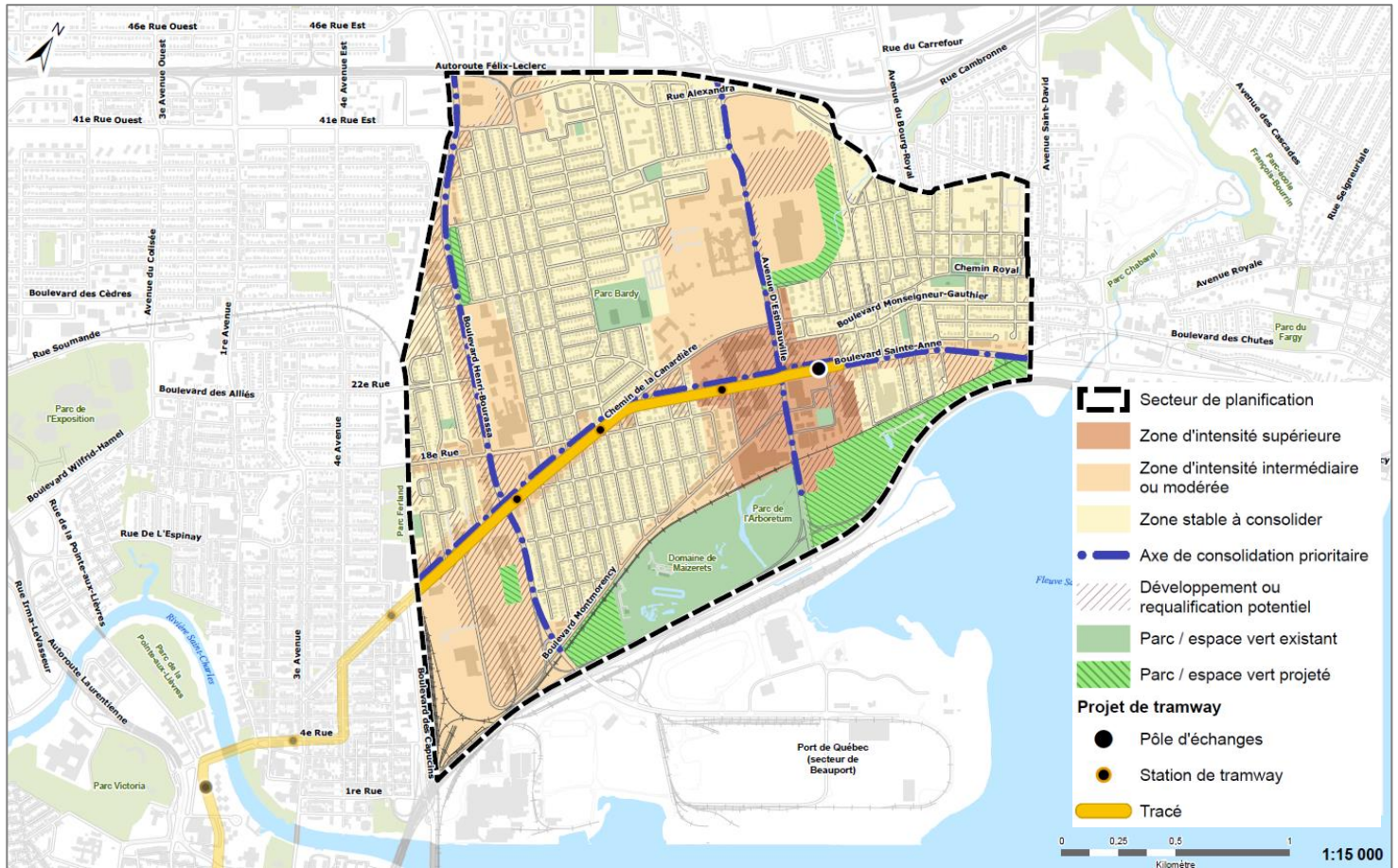


Figure 39 - Carte conceptuelle du cadre bâti

4.2.2. Définir des gabarits maîtres adaptés au milieu

Les dispositions réglementaires visant à régir la hauteur des bâtiments principaux sont généralement exprimées en mètres, puisque la hauteur d'un étage est susceptible de varier selon la fonction du bâtiment. La Vision indique toutefois des hauteurs en nombre d'étages afin de permettre de saisir aisément les relations entre les gabarits projetés.

- Afin de consolider le cadre bâti du secteur, proposer une densification cohérente avec les axes encadrés qui considère la largeur et le caractère de ces derniers pour des proportions harmonieuses de l'espace urbain.
- De manière générale, planifier des pointes de hauteur à des endroits stratégiques, soit le long de certains tronçons d'axes principaux et aux pourtours de certaines intersections.
- Par conséquent, maintenir un gabarit maître équivalent à 2-3 étages dans les secteurs résidentiels en retrait des artères principales, soit les zones stables à consolider.
- Aux abords des axes de transport en commun et des principales artères (chemin de la Canardière, 18^e Rue, boulevard Sainte-Anne et boulevard Montmorency), permettre la construction de bâtiments de gabarits intermédiaires variant entre 4 et 6 étages.
- Assurer un encadrement du futur pôle d'échanges du tramway avec des gabarits intermédiaires, soit 4 à 6 étages (sur un tronçon du boulevard Monseigneur-Gauthier et en front de l'avenue Jean-De Clermont).

- Consolider le bâti bordant le chemin de la Canardière et le chemin Royal en considérant que le bâti résidentiel existant constitue un élément identitaire du quartier qui doit influencer toute intervention future (gabarits maîtres variant entre 2 et 4 étages).
- Établir une zone d'intensification le long de la partie ouest du chemin de la Canardière et de la 18^e Rue (gabarit maître de 6 étages).
- Bonifier l'encadrement du boulevard Henri-Bourassa avec un gabarit maître de 6 étages et des pointes de hauteur de 8 étages aux intersections importantes.
- Pour les terrains industriels situés aux abords du garage Canardière et voués à être requalifiés, prévoir une hauteur de bâtiment adéquate pour l'environnement urbain, variant entre 4 et 5 étages en considérant les hauteurs libres requises pour les usages projetés.
- Sur certains sites stratégiques, permettre que des portions de bâtiments excédant le gabarit maximal établi ci-haut soient considérées comme des surhauteurs et appliquer des normes d'encadrement de celles-ci pour contrôler la qualité des projets de densification. Par exemple, les portions d'un bâtiment présentant une hauteur supérieure au gabarit maître proposé pourront être permises uniquement à certains endroits et sous réserve de :
 - préserver l'échelle humaine des bâtiments le long des rues;
 - préserver les perspectives visuelles et mettre en valeur les composantes d'intérêt;
 - optimiser le confort climatique et l'ensoleillement des espaces publics;
 - préférer des profils élancés plutôt que massifs;
 - assurer une transition adéquate vers les secteurs de plus faible gabarit.

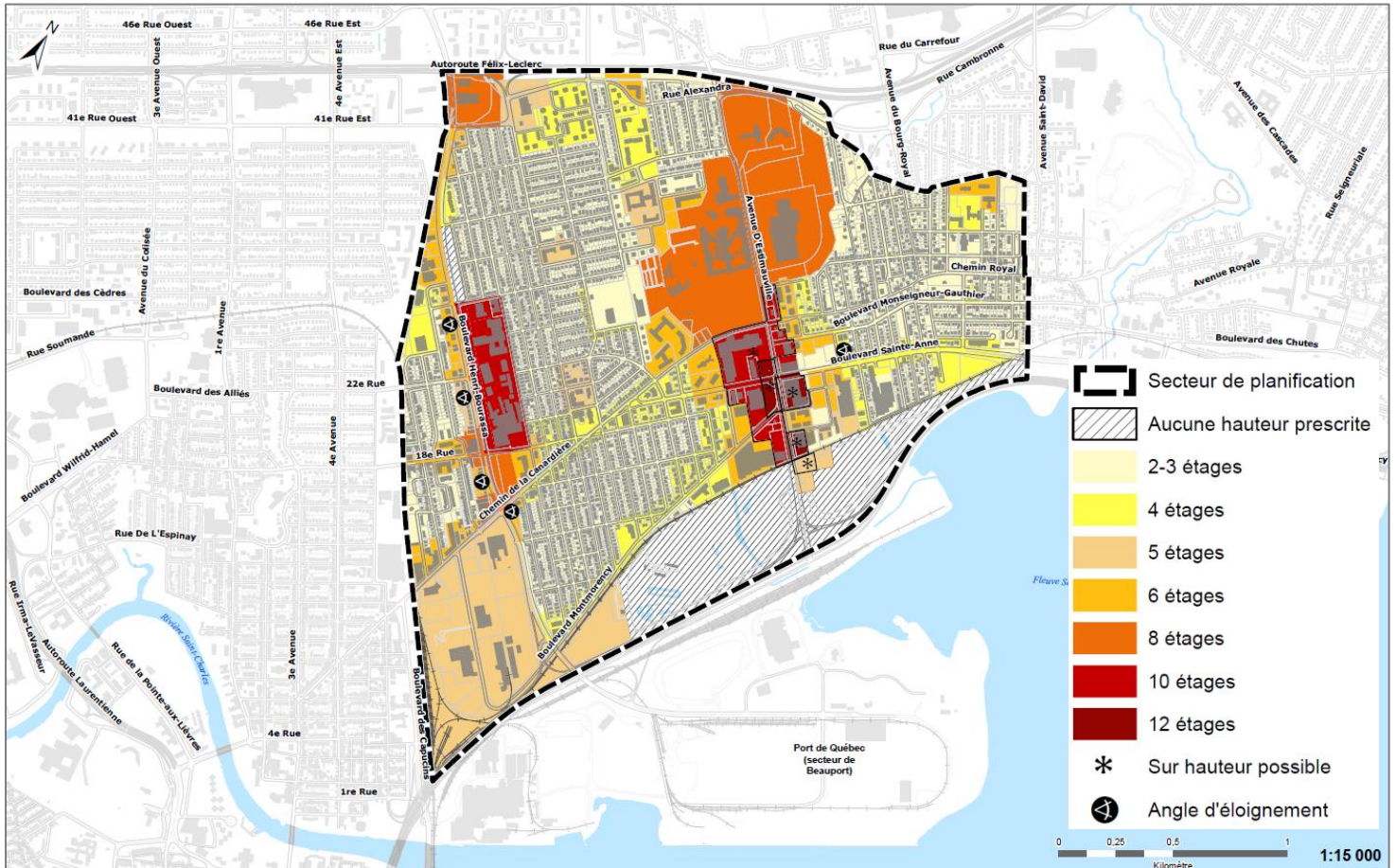


Figure 40 - Carte des hauteurs maximales prescrites proposées

4.2.3. Réaliser des projets à échelle humaine

- Favoriser une continuité du front bâti qui rythme les parcours et contribue à l'animation de l'espace public.
- Adopter des modes d'implantation assurant un encadrement des voies publiques et minimisant les distances de marche vers les bâtiments, tout en permettant le verdissement et la plantation d'alignements d'arbres qui participent aussi à l'encadrement des voies ainsi qu'au confort des déplacements actifs.
- Adapter les marges de recul selon les usages de manière à préserver l'intimité (ex. résidentiel) ou prendre part à l'animation du domaine public (ex. commercial).
- Veiller à utiliser des stratégies diverses d'intégration du bâti et d'encadrement des espaces publics : emplacement et ampleur de la fenestration, espaces extérieurs couverts, entrées des bâtiments donnant sur les espaces publics, affichage et éclairage à l'échelle du piéton, etc.
- Introduire une modulation des volumes et des façades pour les bâtiments plus imposants (éléments verticaux et horizontaux brisant la monotonie, proportions des ouvertures, texture générée par les matériaux de revêtement, décrochés...).
- Concevoir des volumétries et choisir des matériaux et végétaux qui protègent des intempéries et maximisent le confort climatique, particulièrement en hiver (ensoleillement et ombrage des infrastructures de mobilité active et des espaces publics, écrans brise-vent...).
- S'assurer de la marchabilité des projets en reliant les accès aux bâtiments, mais aussi en proposant des liens actifs correspondant aux trajets les plus courts pour traverser certains sites.

- Assurer un encadrement architectural des projets majeurs de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Actuellement, la portion de territoire correspondant au pôle régional D'Estimauville ainsi que les bâtiments comportant un intérêt patrimonial le long du chemin de la Canardière et du chemin Royal sont assujettis à la compétence de la CUCQ. De plus, les propriétés bordant le tracé du tramway seront intégrées au territoire sur lequel la Commission a compétence. La Vision d'aménagement réaffirme l'importance de l'encadrement assuré par la CUCQ pour favoriser la réalisation d'une architecture de qualité.

PRINCIPES D'ENCADREMENT BÂTI DES ESPACES PUBLICS

- Les bâtiments de six étages et plus sont considérés comme des bâtiments de grand gabarit.
- 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 l'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.
- 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 axes de densification, selon les hauteurs projetées et la largeur de l'emprise de rue.



- 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



Figure 41 - Perspective d'ambiance de l'avenue D'Estimauville, vue vers le nord

4.2.3. Répondre aux besoins multiples en habitation par des typologies diversifiées

- En cohérence avec la Vision de l'habitation, miser sur l'ajout de logements diversifiés qui répondent aux besoins variés de la population et des clientèles ayant des besoins particuliers. Ainsi, offrir une grande variété de typologies résidentielles au sein du territoire (logements de toutes les tailles, logements pour les familles, unités pour étudiants, gabarits favorables aux propriétaires occupants assurant des unités en location...).
- Accentuer la construction de logements répondant aux besoins des familles dans les zones qui y sont propices, soit en retrait des axes à fort débit de circulation.
- À ces fins, revoir la norme imposant un pourcentage de grands logements : rationaliser les zones assujetties, abaisser les pourcentages ou retirer la superficie minimale dans certains cas et, pour certains, exiger qu'une portion de ces grands logements soient situés au rez-de-chaussée et soient accessibles de l'extérieur.
- Toujours afin de couvrir un maximum de besoins et d'élargir l'offre, favoriser l'intégration d'espaces communs, d'espaces de rencontre ou de lieux d'entraide pouvant être aménagés sous différentes formes, dont certains accessibles à la collectivité (rangements, bureaux partagés, buanderie, paliers comme espaces de rencontre, cours communes, locaux communautaires, jardins communautaires ou collectifs...).
- Encourager l'aménagement de logements facilement convertibles pour être agrandis ou réduits au besoin.

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



Figure 43 - Écoquartier D'Estimauville



Figure 42 - Îlot des Capucins, groupea.qc.ca

4.2.4. Mettre de l'avant les principes du développement durable pour la réalisation des constructions et des aménagements

- De manière générale, privilégier des pratiques contribuant à lutter contre la précarité énergétique pour tendre vers la sobriété et améliorer le confort, tant dans les projets de construction que de rénovation.
- Privilégier des matériaux durables, recyclés, locaux ou sobres en carbone.
- Favoriser la conception de bâtiments écoénergétiques misant sur l'utilisation des énergies passives (lumière et ventilation naturelles), de stratégies de gestion passive de la chaleur solaire, d'isolation performante, de masse thermique, de récupération de chaleur, de système de récupération des eaux de pluie, etc.
- Intégrer des toitures, marquises ou murs végétaux pour les bâtiments de grande envergure.
- En cohérence avec le Plan de transition et d'action climatique, analyser les possibilités de diversifier les sources d'énergie en considérant le cadre bâti et la trame urbaine du secteur.
- Concevoir la stratégie de gestion des eaux des projets sur la base d'approches de conservation et de développement à faible impact (infiltration, rétention, protection du milieu récepteur, etc.).
- Optimiser la gestion des eaux de ruissellement par l'intégration de toits verts et de drains de toit à débit contrôlé.
- Miser sur des pratiques de gestion optimales des eaux pluviales, notamment des stationnements perméables ou résilients (qui peuvent être submergés en partie ou en totalité ou sont agrémentés de jardins de pluie, de saillies et de fosses d'arbres drainantes, etc.).
- Minimiser les aires de stationnement en surface et, par le fait même, les îlots de chaleur, notamment en évaluant les possibilités de partage des stationnements entre différents usages et bâtiments pour réduire les besoins.
- Planifier les stationnements de manière à y créer un maximum de zones d'ombre, produites par des arbres, des bâtiments voisins ou par d'autres moyens et agrémenter ceux-ci d'arbres à grand déploiement.
- Pour les propriétés construites, encourager la déminéralisation (pavé perméable et verdissement) pour réduire le ruissellement des eaux de surface et le débranchement des gouttières reliées au réseau d'égout.
- Encourager le recours aux différents programmes et incitatifs disponibles ainsi que les initiatives citoyennes contribuant à la déminéralisation et au verdissement des propriétés privées (stationnements, cours d'école et autres aires minéralisées).

4.3. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS : OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Notamment afin de soutenir l'implantation du tramway dans le secteur, la mobilité des personnes doit être assurée par un éventail d'options accessibles et durables. La qualité de l'expérience urbaine misera sur des déplacements actifs facilités et confortables, adaptés à la réalité d'une ville nordique.

4.3.1. Réaménager les principaux axes structurants

- Réviser la configuration et les aménagements de certains axes afin de bonifier le milieu et de les adapter aux transformations en cours et à venir, soit en considérant les différents projets de développement et de redéveloppement ainsi que les conditions de circulation actuelles et futures (découlant notamment de l'insertion du tramway dans le secteur).
- Dans tous les cas, fonder la conception de ces axes sur la mobilité des personnes et non des véhicules, de façon à rééquilibrer la place qui est accordée aux autres modes de déplacement. De plus, accorder une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite.
- Dans le cadre du déploiement du tramway, réaménager le chemin de la Canardière de manière à tirer profit de ses caractéristiques particulières, à le rendre plus convivial pour les piétons et les cyclistes et à en renforcer l'attractivité comme lieu de vie et destination commerciale contribuant à l'animation urbaine.
- Doter le chemin Royal d'aménagements conviviaux, favorisant l'animation commerciale.
- Poursuivre le réaménagement de l'avenue D'Estimauville dans sa portion nord, dans la lignée des travaux réalisés pour la portion au sud du boulevard Sainte-Anne.
- Repenser la configuration du boulevard Sainte-Anne en considérant l'implantation du tramway qui nécessite le retrait d'une voie sur les tronçons qu'il parcourra, les redéveloppements potentiels à venir en bordure de celui-ci et la bonification de cette porte d'entrée importante du secteur. Afin de convenir de la configuration souhaitable, les résultats du projet pilote de retrait d'une voie entre la rue des Mouettes et l'avenue Saint-Grégoire mis en place à l'été 2023 seront mis à profit.
- Sécuriser et accroître le confort de l'ensemble des déplacements sur la 18^e Rue tout en veillant à procurer des conditions qui limitent la circulation de transit dans les rues locales et à améliorer la qualité de vie des milieux traversés. Pour ce faire, entre la 1^{re} 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 au niveau du viaduc du CN.
- Verdir davantage le boulevard Montmorency, élargir la piste cyclo-piétonne (corridor du Littoral) et le trottoir qui le bordent et poursuivre un lien actif jusqu'au chemin de la Canardière, notamment pour sécuriser les déplacements vers le Cégep Limoilou.
- Faire du boulevard Henri-Bourassa une promenade verte et bleue menant au fleuve, inspirée du concept défini dans le Plan de mise en valeur des rivières de Québec. Le verdissement sera accru et l'eau de pluie sera valorisée par des aménagements la mettant en scène ou évoquant celle-ci. Par le fait même, affirmer cet axe de mobilité durable reliant la coulée verte projetée dans l'axe de la 41^e Rue à la Baie de Beauport. Pour ce faire :
 - améliorer significativement la convivialité des aménagements tout en préservant une accessibilité nord-sud;



Figure 44 - Plan de mise en valeur des rivières de Québec, concept de promenade verte et bleue

- consolider de larges trottoirs et la piste cyclable en site propre (corridor des Cheminots) facilitant le déneigement, notamment en disposant régulièrement des aires de repos et du mobilier signature développé pour les promenades vertes et bleues;
- amoindrir l'effet de barrière du boulevard en sécurisant les principales traverses par des mesures adaptées à chacune de celles-ci;
- conserver un maximum d'arbres actuellement en place;
- aménager de larges bandes plantées bordant les voies de circulation et intégrant des aménagements biodiversifiés ainsi que des plantations procurant de l'ombre, faisant office de brise-vent et contribuant à la réduction du bruit de la circulation pour les résidences adjacentes. En ce sens, positionner stratégiquement des feuillus et des conifères qui joueront des rôles différents selon les saisons, particulièrement près d'aires de repos;
- implanter des ouvrages de gestion des eaux adaptées aux caractéristiques des terrains bordant le boulevard et laissant percevoir l'eau;
- introduire des œuvres d'art public et des éléments signalétiques qui rythmeront les parcours;
- à plus long terme, analyser plus largement la circulation en considérant les principaux axes nord-sud desservant la ville afin de prévoir d'autres phases de bonification de la configuration et des aménagements (ex. voie réservée pour le transport collectif).



Figure 45 - Perspective d'ambiance du boulevard Henri-Bourassa, vue vers le sud à proximité du nouveau complexe hospitalier

4.3.2. Accroître la convivialité du réseau routier

- Conserver et renforcer la trame orthogonale qui ordonne le secteur, lui conférant une grande perméabilité favorable aux déplacements actifs et facilitant l'orientation.
- Axer les différentes interventions sur la mobilité des personnes et non des véhicules afin de changer la manière dont l'espace routier est utilisé. De plus, comme pour les axes structurants, accorder une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite.

- 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 et aux futures stations du tramway. En ce sens, compléter l'analyse des rues conviviales prioritaires pour confirmer la sélection.
- Sur la base de l'analyse des sites d'intervention découlant de la Stratégie de sécurité routière, implanter des mesures visant à sécuriser certaines intersections et traverses ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation sur certains tronçons. Afin d'identifier les interventions appropriées pour chaque site, les conditions de circulation actuelles ainsi que celles projetées à la suite de l'implantation du tramway seront considérées. Les approches des écoles, des principaux parcs et des stations du tramway seront prioritaires.
- Réviser les patrons de circulation et les aménagements aux abords du tracé du futur tramway de manière à limiter la circulation de transit dans les rues locales.

4.3.3. Bonifier et compléter le réseau actif

- De manière générale, s'assurer de relier les principales destinations du secteur, les futures stations du tramway et les quartiers voisins afin de multiplier les alternatives à l'utilisation de la voiture.
- Encourager l'intermodalité 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.
- Appliquer les principes d'accessibilité universelle pour concevoir les différentes composantes de l'espace public (selon le Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec).
- Amoindrir, autant que possible, l'effet des grands îlots sur la perméabilité du secteur par l'aménagement de nouveaux liens.
- Compléter le réseau cyclable en reliant les pistes existantes entre elles.
- Confirmer le tracé du corridor Vélo cité voué à relier l'arrondissement de Beauport au centre-ville qui traversera le secteur. La planification globale du réseau actif prendra en considération ce tracé projeté.
- Aménager un accès plus direct à la Baie de Beauport.
- Faciliter la traversée de l'autoroute Félix-Leclerc au niveau de l'avenue du Bourg-Royal.
- Créer un lien actif fort vers l'axe de la 41^e Rue vouée à accueillir une coulée verte.
- Considérer l'aménagement d'un lien actif vers le quartier de Lairer via le boisé Lairer, situé à l'ouest du boulevard Henri-Bourassa et à la hauteur de la 24^e Rue.
- Améliorer les cheminements piétonniers aux points névralgiques suivants :
 - au croisement de l'autoroute Dufferin-Montmorency et du boulevard Henri-Bourassa;
 - à l'entrée du Domaine de Maizerets, sur le boulevard Montmorency, où de multiples modes de transport se rencontrent;
 - au niveau de la traversée de la voie ferrée sur l'avenue D'Estimauville, entre le Domaine de Maizerets, l'écoquartier D'Estimauville et le site de l'ancien dépôt à neige;
 - au croisement de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'avenue D'Estimauville.

- Profiter des projets de réfection des ponts d'étagement du CN pour assurer des déplacements sécuritaires et confortables pour tous les modes de déplacement aux points de franchissement de la voie ferrée parallèle au boulevard Henri-Bourassa (viaducs au niveau du chemin de la Canardière et de la 18^e Rue).



Figure 46 - Perspective du pont d'étagement projeté sur le chemin de la Canardière, sous lequel le tramway circulera

4.3.4. Implanter des commodités favorisant la mobilité active

- Particulièrement le long des principaux axes de déplacements actifs que sont le chemin de la Canardière, le chemin Royal, les boulevards Sainte-Anne, Henri-Bourassa et Montmorency, l'avenue D'Estimauville ainsi que les avenues Monseigneur-Gosselin et Mailloux, implanter des commodités telles que :
 - des supports à vélos visibles et facilement accessibles, localisés près des entrées des bâtiments (commerces et services), équipements (publics et récréatifs) et espaces publics;
 - des aires de repos de diverses tailles favorisant les pauses ainsi que les rencontres;
 - des bancs et poubelles disposés régulièrement;
 - de l'éclairage à échelle humaine;
 - des plantations procurant de l'ombre et protégeant des vents, particulièrement près des aires de repos;
 - des stations de réparation de vélos et des bornes de recharge pour vélos électriques à des endroits stratégiques.
- Mettre en place des haltes vélos dans les centralités de quartier et de voisinage ainsi que dans certains parcs et espaces verts (supports à vélos, mobilier, petit espace couvert...).
- Selon la stratégie de déploiement des stationnements pour vélos en élaboration en lien avec la Vision de la mobilité active, identifier les emplacements à privilégier pour l'implantation de stationnements offrant une protection contre les intempéries, de stationnements hivernaux et de rangements sécurisés dans les lieux d'intermodalité.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

- Intégrer le concept de signalisation utilitaire (plans, destinations et distances, directions aux intersections...) qui sera élaboré dans le cadre de la mise en œuvre de la Vision de la mobilité active le long des principales infrastructures cyclables du secteur.
- Multiplier et étendre les stations de vélopartage dans le cadre du déploiement du réseau àVélo afin d'optimiser la couverture du territoire des quartiers de la Canardière.
- Évaluer la possibilité d'introduire un parc d'éducation cycliste. Consacré à l'éducation des enfants à la sécurité routière, un tel aménagement comporte généralement un ensemble de rues et d'intersections de même que de la signalisation de manière à simuler le plus fidèlement possible les situations que les cyclistes rencontrent lors de leurs déplacements.

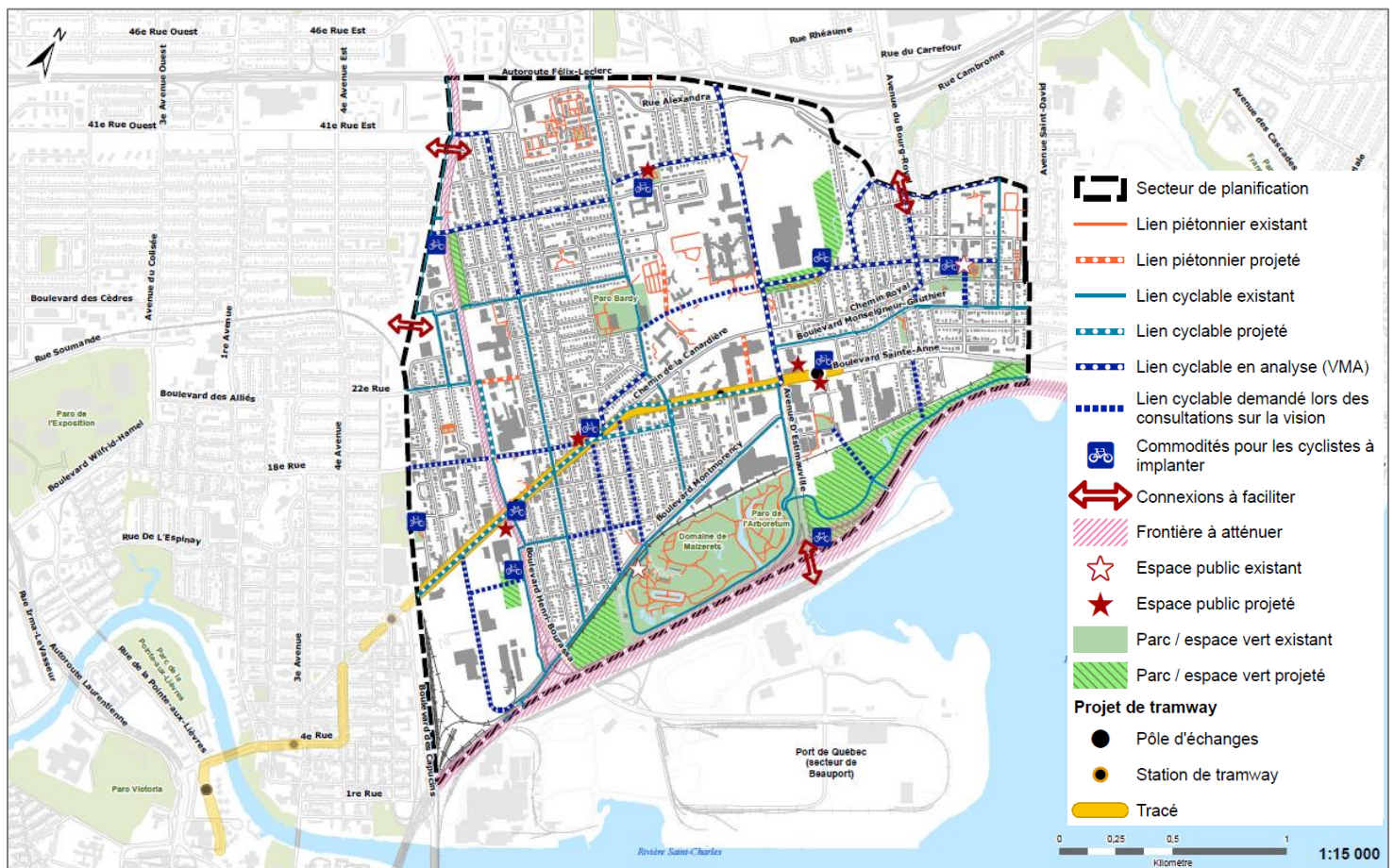


Figure 47 - Carte conceptuelle des infrastructures de mobilité active

4.3.5. Convertir l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain

- Afin de définir un projet adéquat, évaluer plus largement le segment de l'autoroute qui sera visé pour la conversion (depuis le centre-ville jusqu'au pont de l'île d'Orléans par exemple).
- Bonifier considérablement l'intégration urbaine de cet axe de circulation majeur (voie d'entrée à la région de Québec) qui agit comme une barrière importante avec le fleuve et affecte le paysage urbain tout autant que la qualité de vie des sous-secteurs à ses abords.
- Rétablir des connexions entre le fleuve, les quartiers et cet axe, notamment en misant sur les principales artères perpendiculaires (boulevard Henri-Bourassa, avenue D'Estimauville, boulevard François-De Laval et boulevard des Chutes), tout en évitant d'avoir une incidence sur le réseau routier local.
- Les éventuels scénarios de réaménagement devront faire l'objet d'analyses approfondies afin d'en apprécier les impacts, les coûts et la faisabilité technique (réseaux souterrains, gestion des eaux de surface et souterraines, sécurité publique, etc.).
- Parallèlement, soutenir la réalisation de la phase 4 de la promenade Samuel-De Champlain en tant qu'axe vert de mobilité active à caractère principalement récréatif et contemplatif.

INTERVENTIONS ENGAGEANT LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC

Toute intervention sur l'autoroute Dufferin-Montmorency relève du ministère des Transports et de la Mobilité active qui en a l'entière juridiction. La conversion de l'autoroute devra ainsi faire l'objet de discussions entre la Ville et le Ministère. La Ville peut toutefois déjà proposer des ajustements qui seront pertinents :

- La limite de vitesse devra être abaissée;
- Les caractéristiques géométriques devront être modifiées selon la nouvelle vitesse de conception routière;
- Un traitement paysager de l'artère et ses abords contribuera à resserrer le champ visuel et à inciter les conducteurs à adapter leur conduite à l'approche du boulevard urbain;
- Des aménagements conviviaux veilleront à y rendre sécuritaire et confortable l'utilisation de tous les modes de déplacement (larges trottoirs et infrastructures cyclables du côté du fleuve permettant le déneigement, aménagements maximisant le confort climatique, éclairage, etc.).

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. Ces espaces méritent un traitement particulier, plus spécifiquement dans un milieu densément bâti où ils complètent les espaces verts privés et semi-privés. Les objectifs suivants visent la consolidation d'un milieu de vie inclusif qui contribue largement à la résilience du territoire.

4.4.1. Améliorer et multiplier les espaces publics de proximité



Figure 48 - Place Maizerets, devant l'église Saint-Pascal-de-Maizerets

- Aménager ou renforcer des espaces publics de proximité favorisant les rencontres à titre d'îlots de fraîcheur qui deviendront le cœur des centralités projetées. Les espaces publics constituent en effet des piliers du bien-être individuel et collectif, des lieux où s'expriment la diversité et l'identité collective. De surcroît, ils sont susceptibles de consolider le sentiment d'appartenance, dynamiser et rythmer la vie urbaine;
- Ainsi, concevoir des espaces publics où chacun peut se sentir bien et à sa place, contribuant à la qualité de vie et à la cohésion sociale. De la sorte, en faire des espaces de vie :

– accessibles : répartis sur le territoire,

desservis par des axes de mobilité active, faciles d'accès pour tous (indépendamment des conditions personnelles) et en toute saison;

- accueillants et rassembleurs : qui favorisent la mixité sociale et générationnelle, priorisent la sécurité réelle et perçue ainsi que le bien-être, intègrent des éléments naturels;
 - sains : respectueux de l'environnement, confortables (mobilier, ombre), qui favorisent la santé en facilitant l'activité physique par divers équipements;
 - flexibles : qui permettent diverses activités (détente, socialisation), offrent un potentiel d'appropriation, modulables et adaptables pour répondre à l'évolution des besoins et du climat.
- De plus, dans la mesure où la localisation et les caractéristiques des sites s'y prêtent, faire de l'ensemble des espaces publics des espaces résilients. Ces espaces multifonctionnels combineront la rétention et/ou l'infiltration d'eau de pluie, la fonction d'îlot de fraîcheur et l'introduction de biodiversité en plus d'améliorer l'espace urbain. Ils contribueront ainsi à réduire la vulnérabilité de certains secteurs lors d'épisodes de pluie importants en permettant de gérer localement les eaux pluviales, sans pour autant compromettre leur utilisation lorsque la température s'y prête. Plusieurs formes d'aménagement pourront être envisagées :



Figure 49 - Place des Goglus projetée, écoquartier D'Estimauville

- plaine de détente ou de jeu libre végétalisée dans une dépression ou en pente douce;
- esplanade imperméabilisée en dépression;
- amphithéâtre ou agora aménagé en paliers;

- terrain sportif légèrement abaissé;
 - ruisseau sec sinueux;
 - série de jardins de pluie en cascade descendante;
 - habitat écologique qui favorise la biodiversité.
- Profiter des espaces publics et résilients pour intégrer des aménagements ludiques, de l'art public et, potentiellement, leur conférer une fonction pédagogique.
 - Lorsqu'un approvisionnement en eau est disponible ou possible, implanter des sanitaires (toilettes et douches) accessibles en tout temps ainsi que des points d'eau potable.
 - Offrant déjà du wifi gratuit dans ses édifices publics, la Ville poursuit l'expansion de son réseau et offre de nouveaux points d'accès gratuits sur des rues commerciales. Dans cette lignée, évaluer la possibilité de donner accès à un réseau wifi et à des stations de recharge pour appareils électroniques dans les espaces publics afin d'élargir la couverture.

4.4.2. Créer un véritable cœur de quartier

- Consolider le noyau communautaire aux abords de l'église Saint-Pascal-de-Maizerets afin de contribuer au développement d'une communauté, au sentiment d'appartenance et au vivre-ensemble.
- Pour ce faire, développer un espace public en lien avec le parvis de l'église et la future station du tramway en aménageant une place événementielle propice aux interactions sociales, économiques et culturelles (pérenniser l'espace public éphémère aménagé pendant quelques années).
- Matérialiser des aménagements accessibles et conviviaux qui favoriseront l'utilisation et l'appropriation de cet espace en toute saison et qui contribueront à mettre en valeur l'église.
- Conserver un maximum d'arbres en place et accroître le verdissement.
- Implanter du mobilier urbain (ex. tables, bancs, poubelles, éclairage, supports à vélos, jeux de table, etc.) ainsi que de l'art public (ex. : œuvre, murale collective, espace pour l'installation de structures d'exposition, etc.).



Figure 50 - Place Maizerets et station Bardy projetées

- Soutenir le milieu communautaire en offrant, par exemple, un espace collectif, un lieu de rassemblement, d'échanges et de rencontre, des locaux partagés et polyvalents, des locaux de rangement, des ateliers d'artiste, etc.
- Donner accès à des sanitaires et points d'eau en tout temps.
- Construire un nouveau projet résidentiel sur le terrain en front du Carrefour Saint-Pascal.

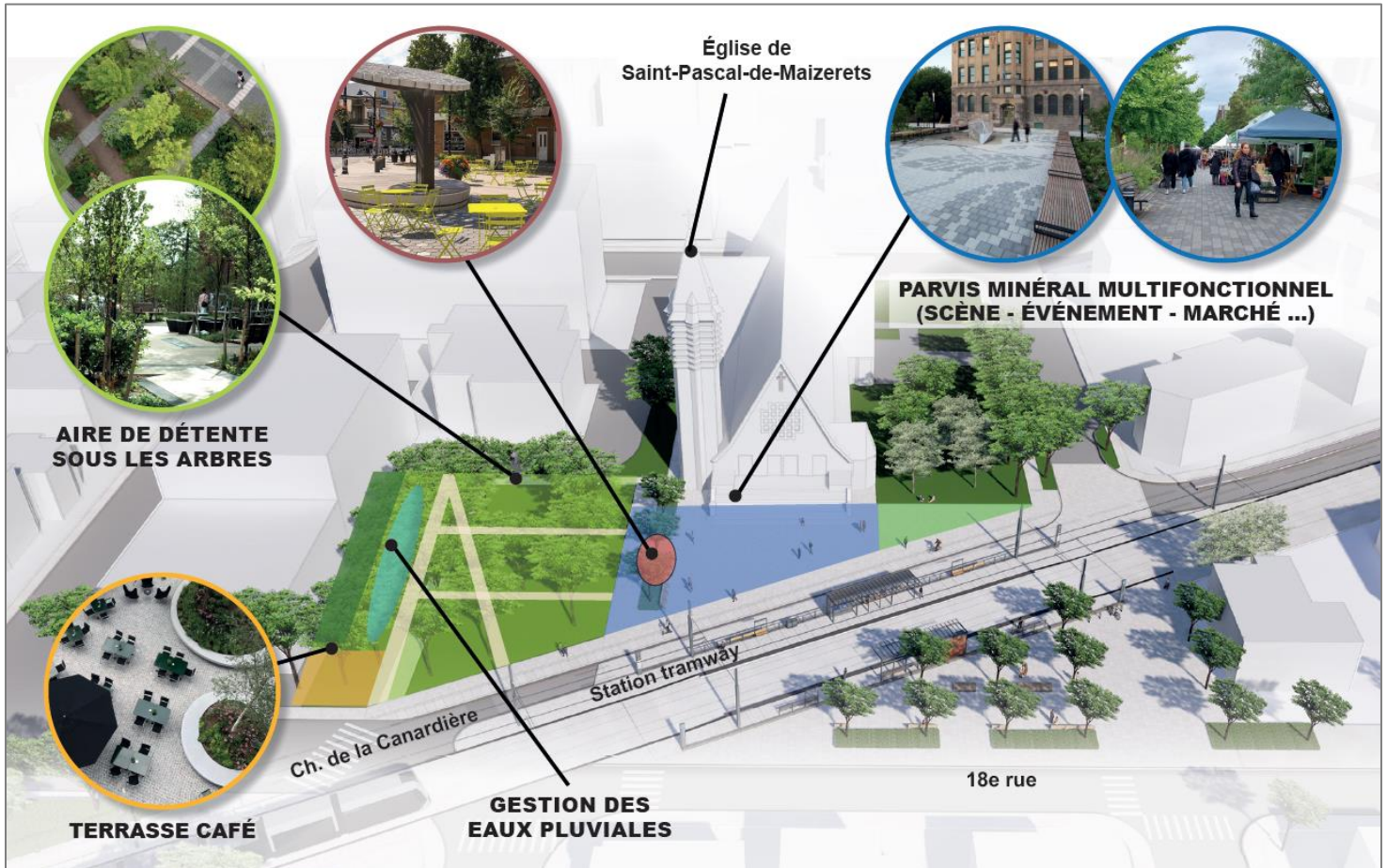


Figure 51 - Perspective conceptuelle de la place Maizerets et de la station Bardy projetées

4.4.3. Bonifier la qualité de l'expérience loisir

- Intégrer des aménagements qui favorisent l'animation de l'espace public, les rencontres et la cohésion sociale (ex. : aire de pique-nique, espace pour barbecue, foyers extérieurs, etc.).
- En cohérence avec le Plan d'action solidaire, implanter des aménagements bonifiant l'expérience loisir lors de la construction et de la rénovation des équipements de loisir et de sports (piste de marche/course, aire d'habillage, sanitaires, etc.).
- Favoriser la pérennisation d'aménagements selon les pratiques et utilisations faites par les usagers (besoins variés, appropriation des espaces).
- Renforcer l'utilisation hivernale de l'espace public par la bonification de l'offre en matière de loisir hivernal dans les parcs et places publiques pour les rendre d'autant plus attractifs (ex. : butte à glisser, sentiers éclairés, abris hivernaux, stations chaleureuses, chaises 4 saisons près d'aires de jeux, piste de ski de fond, etc.).
- Bonifier les parcs existants par des interventions de verdissement axées sur la biodiversité;

- Agrandir ou ajouter des espaces dédiés à l'agriculture urbaine, dont des jardins communautaires ou collectifs, et soutenir les initiatives citoyennes visant notamment à introduire des aménagements comestibles.
- Évaluer l'ajout de certains équipements récréatifs visant à bonifier l'offre en loisir (équipement aquatique, centre culturel, etc.).
- Agrandir l'espace public pour fins de parcs et équipements récréatifs à l'ouest du Domaine de Maizerets, sur d'anciens terrains industriels, et assurer l'interconnexion de ces espaces.

4.4.4. Conserver, restaurer et créer certains milieux naturels

Corridor fluvial de biodiversité

- Soutenir la réalisation de la phase 4 de la promenade Samuel-De Champlain, soit le déploiement d'un parc naturel aménagé le long du fleuve Saint-Laurent. La promenade Samuel-De Champlain s'étend actuellement sur près de 6,8 km à partir des ponts jusque dans le secteur de la côte Gilmour. La 4^e phase vise un tronçon de plus de 8 km linéaires allant du Domaine de Maizerets au parc de la Chute-Montmorency.
- Dans le cadre du projet, mettre l'accent sur le fait de redonner un caractère naturel aux berges, de restaurer le marais intertidal et de créer des habitats fauniques, notamment pour les oiseaux aquatiques, dans les sites qui le permettent.
- Mettre en valeur les qualités naturelles du corridor fluvial par la création de lieux d'observation et d'interprétation de la faune et la flore.
- Donner accès à de nouveaux espaces et aménagements publics en bordure du fleuve en toute saison et les relier entre eux.
- Mettre en place des belvédères, passerelles et quais permettant la contemplation.
- Retisser les liens vers le fleuve depuis les quartiers adjacents en créant différents accès ponctuels au littoral (connexions au réseau piétonnier et cyclable, réaménagement de certaines portions du réseau routier et aménagement de stationnements).



Figure 52 - Promenade Samuel-De Champlain

Parc nature sur l'ancien dépôt à neige D'Estimauville

- Naturaliser la portion en friche de l'ancien dépôt à neige D'Estimauville en y aménageant un parc nature s'inscrivant dans la continuité du Domaine de Maizerets, à proximité de l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques des battures de Beauport.
- En faire un lieu de convergence à caractère contemplatif complémentaire au Domaine de Maizerets en développant un concept rappelant la présence historique de l'eau et mettant en valeur les caractéristiques de la faune et de la flore des marais intertidaux de manière ludique et éducative.
- La conception des aménagements devra considérer la contamination des sols résultant des remblais provenant de l'opération d'un ancien dépotoir et de son ancienne fonction de dépôt à neige (aménagements limitant le remaniement des sols ou impliquant des ajouts en surface).
- Par conséquent, avant toute chose, compléter la documentation en lien avec la caractérisation environnementale du site (sols, matières résiduelles et eau souterraine) qui permettront de mettre à jour l'analyse de risques pertinente selon le plan d'aménagement projeté. Un plan de réhabilitation devra par la suite être élaboré et une demande d'autorisation ministérielle devra être obtenue auprès du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) avant de pouvoir procéder à la décontamination et au réaménagement du site qui devra intégrer des mesures de mitigation des biogaz.
- Utiliser des plantations adaptées aux contraintes environnementales du site (selon l'analyse de risques) et favorisant la biodiversité afin de redonner un rôle écologique à cet espace situé aux abords du fleuve Saint-Laurent.
- Prévoir des aménagements et infrastructures rendant accessible et convivial le site (espace d'accueil, sentiers et passerelles sillonnant le parc et offrant un parcours de découverte des milieux naturels, belvédère, butte à glisser offrant une vue sur le fleuve...).
- Y déployer une piste cyclo-piétonne reliant la Baie de Beauport au pôle d'échanges du tramway en passant par l'écoquartier D'Estimauville et le pôle régional.
- Aménager un stationnement près de l'emprise de la voie ferrée pour répondre à l'achalandage généré par cette nouvelle destination.
- Envisager de conserver et mettre à niveau le bassin de rétention existant pour gérer les eaux de surface du site.



Figure 53 - Ancien dépôt à neige D'Estimauville

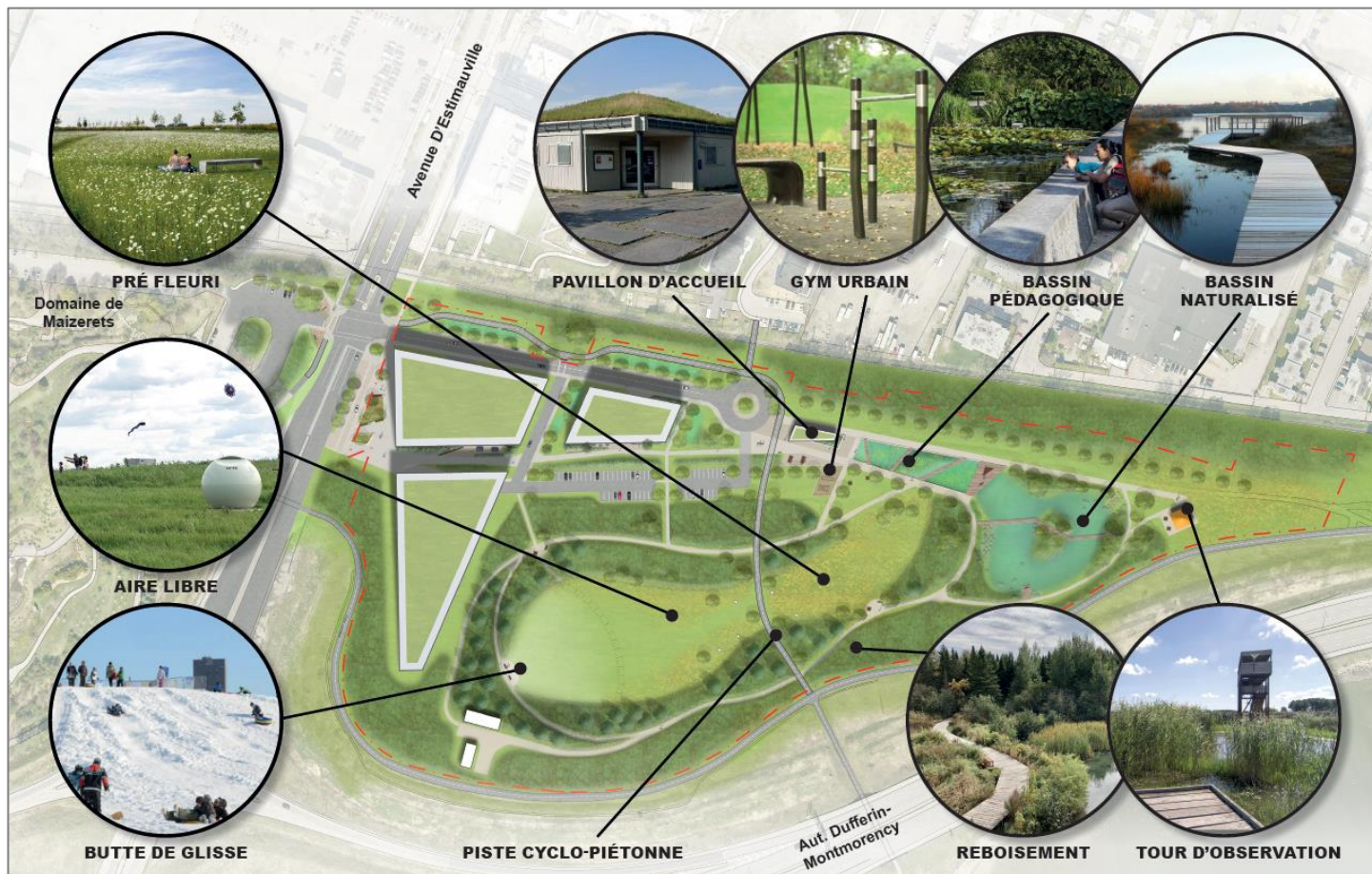


Figure 54 - Plan conceptuel du parc nature projeté sur le site de l'ancien dépôt à neige D'Estimauville

Parc linéaire du ruisseau du Moulin

- Compléter l'étude préparatoire en ingénierie portant sur la construction d'un collecteur pluvial avec poste de pompage voué à border l'Espace d'innovation D'Estimauville et visant à protéger le territoire en cas de marées extrêmes. Les niveaux des composantes du collecteur souterrain détermineront les interventions et aménagements envisageables en surface pour ce site. Par conséquent, l'étude permettra par le fait même de confirmer la manière dont la décanalisation du ruisseau du Moulin pourra être réalisée.
- L'histoire du ruisseau du Moulin démontre qu'il a été fortement modifié au cours des décennies et il s'avère donc difficile de connaître son parcours original. Dans cette optique, définir un nouveau tracé pour le cours d'eau et recréer des aménagements signifiant sa présence.
- Créer un parc linéaire à titre d'espace naturel et récréatif en lien avec la section du ruisseau en amont qui n'est pas canalisée et aménager une interface conviviale avec le milieu résidentiel.
- Plus spécifiquement, aménager un sentier multifonctionnel accessible universellement et reliant le secteur résidentiel à l'est au parc nature projeté sur l'ancien dépôt à neige par le biais de l'avenue D'Estimauville. Opter pour un parcours sinueux respectant la topographie du site et conférant un caractère naturel aux aménagements et prévoir des accès piétonniers depuis les milieux résidentiels.
- Développer un espace vert intégrant boisés, milieux humides et bandes riveraines favorisant la biodiversité (papillons, oiseaux...).
- Intégrer des espaces de détente, des aires de repos et de pique-nique avec du mobilier ludique et inclusif (bancs, chaises longues, panneaux historiques...).

- Évaluer la possibilité d'y adjoindre un jardin communautaire et soutenir les initiatives citoyennes d'agriculture urbaine (plantations d'arbres fruitiers, aménagements comestibles, espace où les citoyens peuvent planter certains surplus de potagers à des fins de partage, etc.).

Boisés urbains

- En cohérence avec la Stratégie de protection et de mise en valeur des boisés urbains, conserver, restaurer et créer des boisés urbains dans le territoire de planification de manière à donner accès à ceux-ci à distance de marche à un maximum de résidents.
- Afin de définir les sous-secteurs à prioriser, compléter l'analyse des milieux prioritaires d'interventions qui considère la notion d'équité sociale et de la vulnérabilité aux changements climatiques, notamment. Les emplacements retenus ne devront pas diminuer le sentiment de sécurité des usagers. Un équilibre devra également être trouvé entre les plaines de jeu libre, les espaces en réserve pour des besoins futurs et les zones densément boisées.
- Conserver et restaurer le boisé Lairet, situé à l'ouest du boulevard Henri-Bourassa et à la hauteur de la 24^e Rue.
- Évaluer la possibilité de préserver et mettre en valeur le boisé privé en front de la rue Alexandra, situé sur le terrain du Pavillon Arthur-Vallée, ainsi que les terrains de l'IUSMQ, particulièrement le jardin et le cimetière des Sœurs de la Charité de Québec.
- En parallèle, encourager les dons écologiques et l'octroi de servitudes de conservation pour certains boisés privés existants.

Corridor écologique urbain

- Développer un corridor écologique urbain permettant aux espèces animales et végétales de se déplacer, de se reproduire et de s'adapter aux changements environnementaux à l'échelle des quartiers de la Canardière. Déjà, le Domaine de Maizerets et les battures de Beauport sont des sites incontournables en matière de biodiversité, notamment pour la migration des oiseaux : le Domaine de Maizerets pour les oiseaux terrestres et les battures pour les oiseaux aquatiques.
- Les corridors écologiques peuvent épouser diverses formes et se déployer à plusieurs échelles (corridor linéaire, pas-à-pas (pas japonais) ou mosaïque d'habitats). Ainsi, matérialiser un corridor plus ou moins continu venant tisser des connexions entre les fragments d'habitats tels que les parcs et espaces verts urbains, les boisés résiduels, les friches urbaines, les lignes hydroélectriques, les petits cours d'eau, etc.
- Pour ce faire, implanter des espaces végétalisés (plantations d'arbres, aménagements naturels et organiques, microforêts, agriculture urbaine, etc.) dans la trame urbaine pour bonifier la continuité écologique sur différents sites : terre-pleins, banquettes, saillies de trottoir, parcs, toits, espaces vacants sur des terrains publics ou privés, noues, bassins, talus, etc.
- De plus, se doter d'une vision intégrée des grands projets en cours et à venir de manière à planifier des aménagements similaires sur le domaine privé.

4.4.5. Accroître significativement le verdissement et améliorer la gestion des eaux de ruissellement

- Les infrastructures vertes sont constituées de milieux naturels et d'aménagements inspirés par la nature. Il s'agit d'une variété de mesures qui participent à l'atténuation et à l'adaptation aux changements climatiques grâce à leurs différentes composantes, de l'arbre au pavé perméable. L'intégration d'infrastructures vertes permet ainsi de renforcer la résilience des communautés face aux impacts des changements climatiques en diminuant les risques d'inondation et les îlots de chaleur. Ces infrastructures permettent également d'améliorer la qualité des cours d'eau, d'épurer l'air ainsi que de bonifier la qualité des milieux de vie en augmentant la canopée et la biodiversité. Aussi, les arbres ont la capacité d'intercepter une certaine quantité de particules fines dans l'air, de capter et stocker le carbone, de réduire la quantité d'eau de pluie dans le réseau municipal et d'améliorer le confort climatique (ombrage, vents...). Par conséquent, mettre en œuvre des projets d'infrastructures vertes en réponse aux besoins du secteur qui est desservi par un réseau unitaire recueillant à la fois les eaux de surfaces ainsi que les eaux usées, d'où l'importance accrue de réduire les volumes d'eau acheminés au réseau.
- Prévoir des aménagements favorisant l'infiltration des eaux de pluie dans le sol (noues et tranchées drainantes, zones d'accumulation, revêtements perméables, etc.), notamment en bordure des rues, dans les stationnements et les espaces publics lorsque les conditions le permettent.
- Sur certains sites, orienter les eaux pluviales vers des installations agrémentant le milieu plutôt que vers le réseau municipal (exemple : bassins permettant de retenir l'eau de pluie à l'aide de végétaux absorbant de grandes quantités d'eau, jardins de pluie, dispositifs pédagogiques soulignant et mettant en valeur la présence de l'eau, etc.).
- Aménager des rues filtrantes, particulièrement près des milieux sensibles, comme sur l'avenue Langlois et une partie des avenues Saint-Clément et Anne-Mayrand dont les eaux de surface sont acheminées vers le ruisseau du Moulin.
- De plus, multiplier les interventions de verdissement afin de dépasser significativement la cible de canopée établie dans la Vision de l'arbre (25 %).
- Pour ce faire, 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 et les frênes qui devront être remplacés. En ce sens, poursuivre l'analyse des sites prioritaires et propices à la plantation pour confirmer la sélection.
- Sur ces axes, bonifier les plantations en bordure des rues lorsque l'emprise publique le permet, tout en considérant les infrastructures souterraines. L'objectif est de réduire les îlots de chaleur attribuables à ces voies et aux aires de stationnement adjacentes.
- Profiter aussi de tout projet de réfection des voies pour favoriser la déminéralisation et décupler les plantations (arbres d'alignement, banquettes plantées, saillies de trottoir végétalisées, etc.).
- Planter des arbres feuillus à grand déploiement dans les banquettes bordant les rues, les renflements de trottoirs et à proximité des cheminements piétonniers pour optimiser l'ombrage, tout en maintenant une visibilité adéquate (branches hautes). Aussi, privilégier des plantations procurant un verdissement plus continu que sporadique.

VISION

pour les quartiers de la Canardière | Version préliminaire

- Augmenter la capacité de la forêt urbaine à répondre à différents facteurs de stress en contexte de changement climatique en diversifiant les essences plantées et en considérant les conditions climatiques futures (caractéristiques biologiques diversifiées et vulnérabilités complémentaires pour résister aux sécheresses, inondations, vents violents, maladies, etc.).
- Concevoir des aménagements biodiversifiés combinant différentes strates végétales d'envergures variées par la consolidation et la naturalisation d'espaces existants ainsi que la création de nouveaux aménagements (espaces publics, parcs, terre-pleins, banquettes, gonflements de trottoir, plantations d'alignement, noues, etc.). La diversité accroîtra la résilience des aménagements et plantations en plus de contribuer à la restauration d'habitats fauniques.

RÉSILIENCE ET ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En plus du Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral provincial, il est nécessaire de considérer plus généralement la montée des eaux et les changements climatiques afin d'accroître la résilience du territoire, de ses infrastructures et de la population qui l'habite. À ce sujet, une analyse de risques climatiques est en cours pour l'ensemble du territoire de la ville afin d'obtenir un portrait complet des risques selon différents aléas, dont les inondations. Cette démarche permettra de dégager des orientations qui mèneront à l'identification de mesures d'adaptation, soit des interventions pour accroître spécifiquement la résilience du secteur.

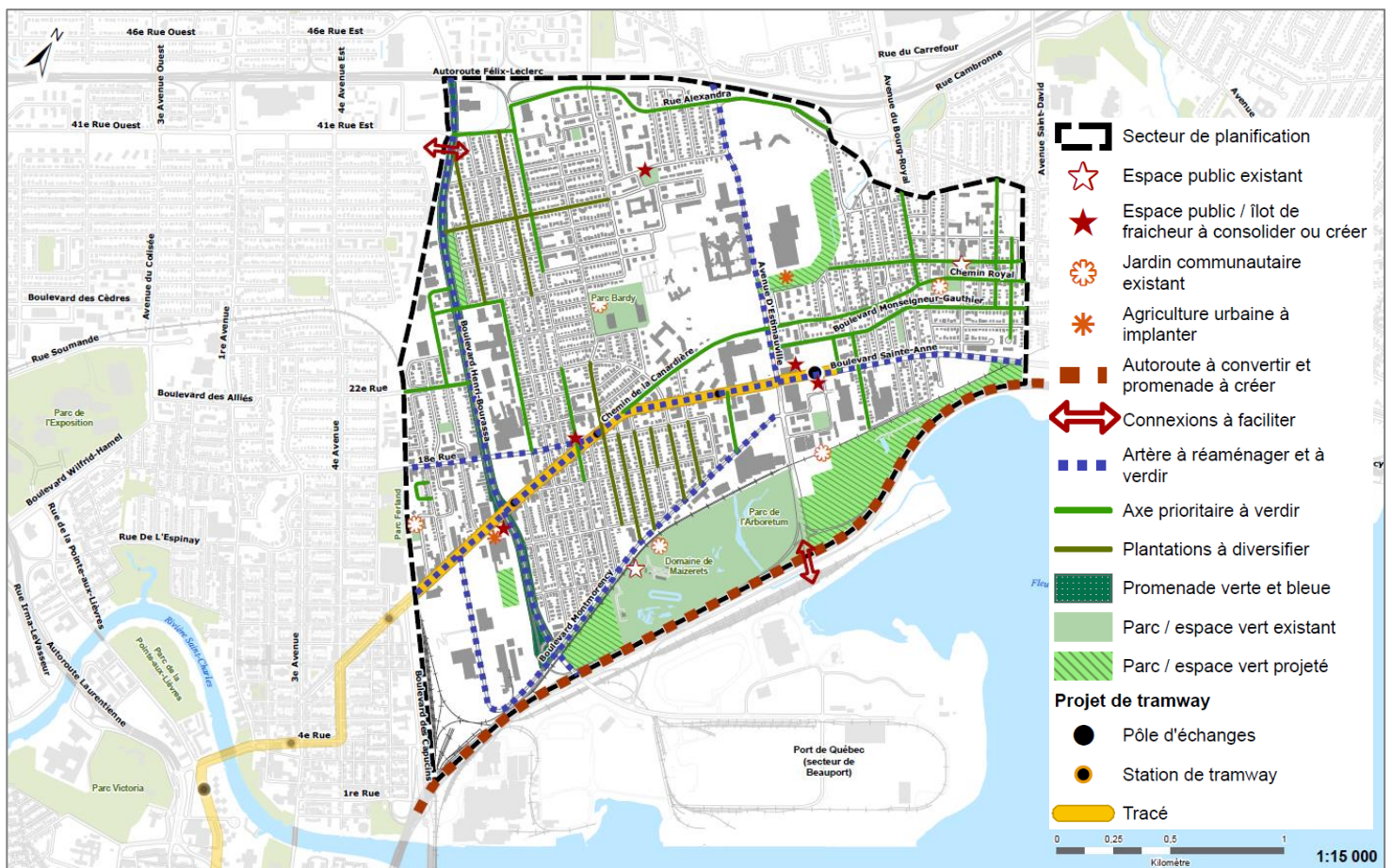


Figure 55 - Carte conceptuelle du verdissement et des espaces verts et publics