

Projet résidentiel ave volet commercial, au 1221, rue Charles-Albanel

Autorisation d'un projet immobilier sur le lot 1 694 425 du cadastre du Québec
(1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-
Laurentien)

Déposé au conseil municipal

2 juillet 2025

Ce projet fait l'objet d'une autorisation en vertu de l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2.

Une assemblée publique de consultation a été tenue conformément à la Loi et une démarche de participation publique comportant des mesures complémentaires d'information, de consultation et de rétroaction a été réalisée dans le cadre de la Politique de participation publique de la Ville de Québec.

Dans ce document, les informations suivantes sont regroupées :

- Les étapes de la démarche de participation publique réalisées;
- Les principaux commentaires et recommandations formulés dans le cadre des mesures de consultation;
- Les commentaires et recommandations qui ont induit les principales modifications apportées à l'acte soumis pour adoption au conseil, le cas échéant.

Description du projet

Le projet vise la construction d'un bâtiment principal accueillant une mixité d'usages, dont notamment environ 220 logements répartis dans quatre parties distinctes, comportant entre trois et sept étages, reliés par un stationnement souterrain. Une partie commerciale sera présente au rez-de-chaussée de certaines parties du bâtiment, près de la rue Charles-Albanel.

Ce projet de résolution s'inscrit dans le cadre du pouvoir d'autorisation d'un projet d'habitation prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2).

Ce projet de résolution n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

Démarche de participation publique

Étapes

- Assemblée publique de consultation : 12 juin 2025, 19 h, Centre communautaire de Cap-Rouge
- Consultation écrite : du 13 au 15 juin 2025 inclusivement

Rapports des différentes étapes (voir les documents à l'annexe I)

- Rapport de l'assemblée publique de consultation
- Rapport de la consultation écrite

Rétroaction

Afin d'ajuster la résolution à l'évolution des plans détaillés du projet dans les dernières semaines, il est requis de modifier le plan en annexe de la résolution pour refléter les différentes phases à venir du projet, tel que montré à la consultation publique.

Également, d'autres ajustements mineurs sont requis pour permettre le projet présenté :

- Retirer le 3e « *attendu que le propriétaire s'est engagé à installer les appareils de climatisation à l'intérieur du bâtiment ou centralisés en toiture* » puisque ce sont plutôt des appareils de climatisation individuel sur le balcon de chaque logement qui sont prévus pour ce projet, et non un système central;
- Remplacer « *excédant le quatrième étage* » par « *excédant le cinquième étage* », dans la condition 5;
- Remplacer « *dans chacune des quatre parties distinctes* » par « *Le respect de cette condition est exigé uniquement à partir du moment où l'ensemble du projet est réalisé ou à partir du moment où l'autorisation de construire une partie distincte autre que la première (« Partie 1 » illustrée au plan numéro GT2025-269) cesse de produire ses effets* », dans la condition 7;
- Remplacer « *que dans les premières et deuxième parties distinctes (« Partie 1 » et « Partie 2 »)* » par « *que dans les premières et quatrième parties distinctes (« Partie 1 » et « Partie 4 »)* », dans la condition 8;
- Remplacer « *le 21 février 2027* » et « *la date jusqu'à laquelle le ministre responsable de l'habitation prolonge le terme pour l'exercice du pouvoir prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2), le cas échéant* » par « *à l'expiration du terme pour l'exercice du pouvoir prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2)* » et « *au terme d'une interruption significative de la réalisation du projet immobilier. Aux fins de ce qui précède, la réalisation du projet immobilier est interrompue de manière significative lorsqu'il s'écoule plus de six mois sans qu'aucune partie distincte ne soit en cours de construction, la construction d'une partie distincte étant ici réputée terminée à la date de son occupation* », dans la condition 22

Annexe I : Rapports des différentes étapes

Projet résidentiel avec volet commercial au 1221, rue Charles-Albanel

Autorisation d'un projet immobilier sur le lot 1 694 425 du cadastre du Québec (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien)

Activité de participation publique

Assemblée publique de consultation

Date et heure

Jeudi 12 juin 2025, à 19 h

Lieu

Centre communautaire de Cap-Rouge, 4473, rue Saint-Félix, à la salle Nicolas-Juneau

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des personnes-ressources;
2. Présentation du déroulement;
3. Rappel du cheminement d'une résolution concernant l'autorisation d'un projet immobilier et du processus de consultation prévu selon la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation, L.Q. 2024, c. 2 ainsi qu'à la Politique de participation publique de la Ville de Québec;
4. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la consultation publique;
5. Mention que la documentation présentant le projet de résolution est disponible en ligne;
6. Présentation du contexte et du projet de résolution par les personnes-ressources de la Ville;
7. Présentation du projet par le requérant;
8. Période de questions et commentaires du public.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal

Projet

Secteur concerné

Quartier du Cap-Rouge, Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Description du projet

Le projet vise la construction d'un bâtiment principal accueillant une mixité d'usages, dont notamment environ 220 logements répartis dans quatre parties distinctes, comportant entre trois et sept étages, reliés par un stationnement souterrain. Une partie commerciale sera présente au rez-de-chaussée de certaines parties du bâtiment, près de la rue Charles-Albanel.

Ce projet de résolution s'inscrit dans le cadre du pouvoir d'autorisation d'un projet d'habitation prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2).

Ce projet de résolution n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=415

Participation

Membres du conseil municipal

- Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif, responsable du logement
- Louis Martin, conseiller municipal du district de Cap-Rouge-Laurentien

Personne-ressource de la Ville

- Marc des Rivières, directeur, Service du transport et de la mobilité intelligente
- Sonia Tremblay, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Animation de la rencontre

- Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications (en salle)
- Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications (en ligne)

Personnes-ressources pour le projet (partie requérante)

- Marc-André Michel et Carlo Peirolo pour les Immeubles Gavan

Participation du public

Outre les personnes mentionnées ci-dessus :

- 25 personnes en salle, 30 personnes en ligne
-

Faits saillants de la consultation

- La majorité des interventions concerne la circulation. Les résidants craignent que la situation s'aggrave avec l'ajout de 220 logements dans un secteur qui connaît déjà des problèmes de circulation, entre autres au niveau de la circulation de transit et de la congestion au niveau de l'intersection Jean-Gauvin et Charles-Albanel connue comme lieu accidentogène.
- La majorité des participants exprime leur désaccord avec le projet puisque la hauteur, le gabarit et la densité sont inappropriés pour le site. Le projet est beau, mais pas à cet endroit.
- Les résidants sont déçus que la Ville passe ce projet en invoquant le projet de Loi 31, en faisant fi de leurs commentaires et surtout de leur droit à un référendum, à la démocratie citoyenne.

Vous trouverez ci-bas une synthèse des commentaires classés par sujets :

- circulation
- stationnement
- accessibilité
- transport en commun
- hauteur
- gabarit des bâtiments
- application du projet de Loi 31
- capacité des écoles du secteur
- avis du conseiller municipal du district
- échéancier
- thermopompes

Questions et commentaires du public

À propos de la circulation

1. Un résidant de la rue Charles-Albanel aurait aimé voir sur le plan présenté à quel endroit seront les accès au site par rapport à ceux des commerces situés de l'autre côté de la rue. Il affirme qu'actuellement, les accès se croisent et que ça ne fonctionne pas très bien. Il y a déjà des problèmes de circulation et la situation risque de s'aggraver si la circulation augmente dans ce secteur.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire. On précise également que le réaménagement de la rue Charles-Albanel est prévu.*

Réponse du requérant : *M. Michel confirme que les accès au projet sont prévus aux mêmes endroits qu'on retrouve actuellement ceux pour accéder aux commerces existants.*

2. Un citoyen dit être très inquiet de la circulation de contournement du quartier. Il constate que pour éviter la lumière où tout est bloqué, les gens passent par le quartier. Il est inquiet pour la sécurité des enfants qui jouent dans la rue. C'est une rue résidentielle et en plus, il y a l'école à proximité. Il craint qu'il y ait un accident grave. Il est d'avis qu'il faudrait fermer le secteur pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de circulation de transit. En plus, avec l'arrivée du tramway, il craint que les gens passent par là pour aller se garer au stationnement pour prendre le tramway. Selon lui, les automobilistes n'emprunteront pas l'autoroute et couperont plutôt par le quartier résidentiel. Il craint que l'ajout de logements dans le secteur augmente la problématique.

Réponse de la Ville : *Dans le cadre de la réflexion sur l'implantation du tramway, on prévoit une activité qu'on appelle l'élaboration des plans de mobilité locaux. Ces plans vont nous permettre, dans la zone d'influence du tramway, de déterminer s'il y a des enjeux qui sont susceptibles d'apparaître avec l'implantation du tramway, et si c'est le cas, quelles sont les mesures qu'on doit mettre en œuvre pour s'assurer que les rues résidentielles demeurent sécuritaires et que ça ne devienne pas des corridors de transit. Donc oui, ça va se faire en temps opportun, dans les prochains mois ou dans les prochaines années, au fur et à mesure que les travaux du tramway vont avancer.*

3. Un citoyen est d'avis que c'est dans le secteur du IKEA qu'on devrait construire des tours aux abords du futur tramway, où les gens veulent vivre sans dépendre de l'automobile pour accéder aux différents services. C'est là qu'on devrait faire de la densification. Il est d'avis qu'en s'éloignant de ces lieux, on génèrera du trafic. Les

futurs résidants vont devoir prendre leur automobile pour prendre le tramway. On ne règle pas le problème du tout; ça ne fera qu'empirer la situation.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

4. Un résidant demande si des études de circulation ont été faites.

Réponse de la Ville : *Il y a effectivement eu des études de circulation qui ont été faites à l'automne 2023. Les études permettent de brosser le portrait de la situation qui prévaut aujourd'hui. Elles permettent d'estimer le nombre de déplacements motorisés qui se ferait aux périodes de pointe et d'assigner ces déplacements sur le réseau routier pour s'assurer que les caractéristiques du réseau sont propices et adéquates pour accueillir les nouveaux déplacements. Une fois cet exercice fait, il faut se poser la question, est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation? Est-ce qu'il y a des mesures à mettre en œuvre? La réponse est oui. On avait identifié certaines mesures à mettre en œuvre sur la rue Charles-Albanel entre autres. Il y a eu l'ajout d'arrêt obligatoire.*

Il y a eu tous les travaux réalisés autour de l'école Les Sources, mais également nous avons pris l'engagement au printemps 2024 de revoir et d'élaborer un nouveau concept d'aménagement pour la rue Charles-Albanel, mais également, pour l'intersection Jean-Gauvin. Cette intersection est considérée comme un site accidentogène, et aux périodes de pointe, il y a des enjeux d'efficacité ou de fluidité. Tout cela est en marche. On veut revoir l'ensemble et la préoccupation qui était soulevée également à l'égard de l'alignement des entrées de part et d'autre de la rue fait aussi partie de nos préoccupations. Dans le concept, on veut introduire une voie de virage à gauche qui s'appliquerait pour les deux directions et qui ferait en sorte que, lorsqu'un véhicule est arrêté, les autres véhicules ne seront pas pénalisés, ils pourront continuer à circuler. Mais tout cela est en élaboration et en temps opportun ce sera probablement présenté avant de passer à la phase de réalisation.

5. Un résidant fait part de la problématique en lien avec la distance qui permet à environ cinq voitures d'attendre entre l'accès au restaurant Normandin et le feu de circulation. Il soulève l'aggravation du problème si deux bâtiments de sept étages se vident, en plus des accès aux commerces de la pharmacie, en plus de ceux du Normandin et de la station d'essence qui est à côté. On va créer un bouchon.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

6. Un autre résidant renchérit sur ce problème de la longueur de cinq voitures qui peuvent se loger entre Jean Gauvin puis la sortie qui est prévue pour le nouveau complexe. Ces gens-là, qu'est-ce qu'ils vont faire? Ils vont tourner à gauche, ils vont descendre la rue Charles-Albanel et ils vont prendre la première rue qui leur permet d'accéder le plus rapidement possible sur la lumière jaune et c'est la rue Léon-Roy,

qui connaît déjà un problème de circulation. Ça va devenir encore plus important. Il se demande si la Ville ne devrait pas envisager des solutions, par exemple, des dos d'âne dans la rue, pour décourager les gens d'utiliser cette rue.

7. Un autre résidant amène la proposition d'aménagement de cul-de-sac, au lieu des dos d'âne. Il réitère que l'ajout de 220 logements ne fera qu'empirer la situation de contournement.

Réponses de la Ville : *C'est un risque qui a été clairement identifié dans l'étude de circulation et c'est un peu pour ça qu'une des actions qui doit accompagner la réflexion du développement de l'ensemble de ce secteur est le réaménagement de l'intersection, dans un souci de sécurité, mais également dans un souci d'efficacité. On va devoir intégrer ces préoccupations dans la réflexion, intégrer les piétons, les cyclistes et répondre entre autres aux besoins que vous soulevez quand quelqu'un descend ou monte à bord de l'autobus. Tout cela se planifie. Cela prend du temps à concevoir et à mettre en œuvre, mais on est en action pour avoir un scénario, créer un environnement qui sera propice à ce qu'il se passe autour de l'intersection.*

Nous sommes conscients qu'il y a un enjeu qui est susceptible de croître avec l'aménagement de la station de tramway. Nous allons travailler avec les résidents lors de l'élaboration du plan de mobilité pour bien identifier les enjeux, bien identifier les options d'intervention, puis convenir ensemble de la meilleure option pour les résidents de la rue, mais également pour les résidents du quartier. Quand on met en place des mesures pour chercher à réduire la circulation de transit, cela s'applique à tout le monde, résidents compris.

L'autre élément, c'est que dans le cas du réaménagement de Charles Albanel, il y aura des rencontres avec les citoyens pour faire une certaine forme de co-développement, pour convenir ensemble du meilleur concept d'aménagement, à la fois pour la mobilité active, pour les piétons, pour les besoins de transport en commun, les besoins des automobilistes, des besoins de verdissement, etc. Faire un concept d'aménagement, c'est trouver un nouvel équilibre entre les surfaces qui sont occupées pour les différentes fonctions. Les citoyens auront l'occasion de participer à la réflexion en temps opportun.

8. Un résidant de la rue Léon-Roy précise qu'il y a une vingtaine d'années, la rue Léon-Roy ne débouchait pas sur la rue Charles-Albanel, puis la rue Capitaine Bernier ne débouchait pas non plus. Depuis que ces deux accès ont été débloqués, il a noté une augmentation significative du trafic pour les gens qui veulent partir de Legendre pour se rendre sur Charles-Albanel et rejoindre Jean-Gauvin. Il est d'avis que c'est bien beau de prendre en compte les inquiétudes des gens, mais qu'il faut aussi envisager des solutions concrètes pour éviter l'augmentation du trafic pour que cela ne devienne pas une artère principale.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

9. On craint qu'avec l'ajout de logements, il y ait encore plus de monde, ce qui découragera les gens à utiliser l'autoroute et contribuera ainsi à l'augmentation de la circulation de transit.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

10. Une résidante de la rue René-Lecours partage la problématique dû au fait qu'on retrouve des jumelés dans cette rue et que l'hiver, les gens en télétravail laissent leurs voitures dans la rue le jour pour bien faire déneiger leur entrée. Selon ses dires, tout le monde se stationne dans la rue. Elle est préoccupée par le stationnement parce qu'elle craint que si cela déborde, les gens aillent plus bas pour se stationner sur Charles-Albanel; certains commenceraient déjà d'ailleurs à le faire. Elle aimerait avoir le système de vignettes, pour s'assurer que les gens ne viennent pas se stationner dans sa rue, et aussi pour assurer de la sécurité des jeunes qui jouent dans la rue.

Réponse de la Ville : *Si un phénomène d'envahissement est observé, il y a un travail qui va se faire avec les résidants pour voir ensemble les différentes options d'intervention, puis trouver la solution qui répond le mieux aux besoins des résidants. Le système de vignettes peut faire partie des options.*

11. Un résidant de la rue Léon Roy fait part de ses préoccupations par rapport au trafic que cela va générer. Il a compté environ 500 familles dans le secteur dans quatre kilomètres carrés et imagine ce qui arrivera lorsqu'il y en aura 200 de plus. Il craint que la majorité de ces gens passent par le quartier. Il recommande qu'il y ait un sens unique sur cette rue pour limiter la circulation de transit. Il précise aussi que la rue Léon-Roy ne devait pas déboucher sur Capitaine-Bernier.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

12. Un citoyen dit être surpris qu'on entende parler de projet à cet endroit depuis 2018, mais que la Ville n'ait encore rien à proposer pour la circulation, autre que leur dire que c'est en évaluation. De combien de temps la Ville a-t-elle encore besoin pour arriver avec une planification de la circulation, pour présenter quelque chose de concret pour les résidants du quartier?

Réponse de la Ville : *Comme expliqué, il y a un concept qui est en élaboration pour la rue Charles-Albanel. Comme dans tous ces processus de conception, une fois qu'il y aura une première réflexion faite, certaines hypothèses analysées, il y a un travail qui va se faire avec les résidants. Vous remarquerez dans les prochaines semaines que nous serons présents dans le quartier pour documenter ce qui se passe sur certaines rues, pour mesurer les choses. On a déjà beaucoup de données sur les vitesses, mais on a peu de données sur les débits de circulation.*

Effectivement, il y a des enjeux et l'on doit trouver les bonnes solutions. C'est un exercice qu'on veut faire avec les citoyens. Mais on prend l'exemple du sens unique. Si l'on fait un sens unique, on peut probablement réduire les débits sur la rue Léon-Roy. Par contre, on risque probablement d'augmenter les débits sur la rue Maurice-Bourget. Donc c'est toujours le jeu des vases communicants. Il y a un niveau de complexité dans ces interventions qui n'est pas facile, donc il faut prendre le temps de faire des choses et il va falloir le faire avec l'ensemble des résidents du quartier et non pas juste les résidents de la rue concernée. On peut imaginer qu'à l'intérieur d'une période d'environ 9 à 12 mois, on aura documenté les choses, on aura commencé à réfléchir sur les lieux et trouver des solutions. Puis on pourra commencer à faire des discussions avec les citoyens.

13. Une citoyenne demande s'il est toujours prévu de retirer la bande végétale sur la rue Charles-Albanel, comme mentionné à la dernière rencontre, pour élargir et faire une deuxième voie. Elle est d'avis que cela va accélérer la vitesse dans le secteur. Elle est d'avis que cela dénature énormément la rue, puis l'environnement du quartier, que tout le projet le dénature. Selon elle, la plupart des participants sont contre le projet.

Réponse de la Ville : *On est à élaborer un concept qui prend en considération les besoins véhiculaires, les besoins piétons, les besoins cyclistes, les besoins de verdissement, etc. Donc, à ce moment, on ne peut pas confirmer si la bande verte sera maintenue ou non, mais cela fait partie des éléments qui sont considérés dans l'élaboration du nouveau concept.*

Stationnement

14. Une résidente demande des précisions à propos des espaces de stationnement prévus. Elle demande si les 150 espaces extérieurs seront réservés pour les gens qui fréquentent les commerces, ou si ce sera un espace supplémentaire pour les résidents. Elle se demande où les gens iront stationner s'il n'y a pas suffisamment de cases de stationnements. Actuellement, le stationnement est déjà complet. Elle fait aussi référence aux espaces verts projetés sur le site. Elle est étonnée que tout ça puisse entrer sur le terrain.

Réponse du requérant : *Les stationnements extérieurs sont dédiés à la clientèle commerciale. Les 275 cases souterraines sont dédiées aux occupants des logements résidentiels. C'est un ratio par rapport au nombre de logements qui est supérieur aux exigences municipales de la Ville.*

Accessibilité

15. Un citoyen précise qu'il est une personne malvoyante, et que sa préoccupation concerne la circulation, en particulier au coin de Charles-Albanel et Robert-L.-Séguin. Il explique que lorsqu'il prend des marches, ce n'est pas facile. La circulation est vraiment un enjeu. Il demande si l'accès aux commerces du projet sera facilitant, s'il y aura de longues distances à parcourir et si cela sera aménagé et pensé de façon sécuritaire.

Réponse de la Ville : *Lorsque nous réfléchissons à l'aménagement d'un axe comme Charles-Albanel, un axe qui fait le lien entre un quartier résidentiel et un petit lot de commerces, le déplacement des piétons et le déplacement des personnes à mobilité réduite fait partie de nos grandes préoccupations. Nous avons une orientation très claire en matière d'accessibilité universelle lorsque nous faisons de nouveaux aménagements. Cette question va assurément être prise en considération. Nous mettrons en place les meilleurs aménagements possibles pour répondre à un besoin comme celui-là.*

Transport en commun

16. Le citoyen demande s'il y a des plans, à l'heure actuelle, d'améliorer le transport en commun dans tout ce secteur. Selon lui, c'est la seule approche qui pourrait être implantée à court terme et qui pourrait aider les gens qui prennent le transport en commun. Il demande si des démarches sont déjà entreprises par le RTC ou sont à l'étude pour améliorer la desserte de transport en commun.

Réponses de la ville : *En ce qui concerne la desserte du transport en commun, le RTC va revoir toute l'organisation de son réseau au moment où le tramway sera déployé. Donc, nécessairement, il y aura des améliorations dans le quartier et ces améliorations tendront à déplacer les gens vers le pôle tramway, soit sur la rue Legendre et certainement au bénéfice des résidents du secteur.*

Le conseiller municipal du district explique que le RTC a récemment modifié ses parcours et informe que le service de Flexibus sera désormais disponible dans quelques mois à Cap-Rouge. Le Flexibus offre le service de transport à la demande et peut se connecter aux parcours d'autobus réguliers. Le RTC nous dit que cela représentera une nette amélioration de la desserte du quartier de Cap-Rouge. Dans les autres quartiers où il a été instauré, c'est un très grand succès tant il manque de véhicules. Mais à Cap-Rouge on est chanceux, puisque c'est une plus petite zone. On s'attend donc à ce qu'il y ait moins d'enjeux de disponibilité des véhicules.

Réponse du requérant : *M. Michel communique des informations complémentaires. Il précise que le volume de circulation sera assurément moindre que dans le temps du marché, qui générerait à lui seul environ 20 000 transactions par semaine et 600 livraisons par semaine. Il prend aussi en note la préoccupation en lien avec le déneigement du stationnement.*

Hauteur et gabarit des bâtiments

17. Une résidante est d'avis que 23 mètres c'est beaucoup trop haut, même si c'est du côté de l'autoroute, que ce n'est pas du côté de la rue Germaine-Lecours, cela reste quand même dix mètres de plus que ce qui est autorisé dans cette zone.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

18. Un résidant ne comprend pas pourquoi on construira des bâtiments de six ou sept étages, qu'on ne respecte pas les normes du secteur. Il fait référence à la circulation en provenance de Saint-Augustin et ne comprend pas qu'on ajoutera 220 logements, ce qui augmentera énormément la densité et les problèmes de circulation dans le secteur. Pourquoi ce n'est pas un projet à plus bas niveau comme il était demandé?

Il fait référence aux 18 projets prévus être autorisés avec le projet de Loi 31 et au besoin de 80 000 nouveaux logements. Il est d'avis que cet objectif devrait viser à autoriser de gros projets comme celui de Fleur de Lys, avec des tours et une bonne desserte en transport en commun. Le projet Charles-Albanel est prévu dans un secteur mal aménagé pour les usagers du transport en commun. On y voit souvent des accidents. Il y a tellement de monde qui passe et les gens sont pressés. On ne pourra pas régler le problème des 80 000 logements dans la ville de Québec avec ce genre de projet. Ça ne marche pas à cet endroit. Il y a un aspect logique qu'on peut facilement voir sans même faire des études.

L'étude viendra confirmer l'ampleur de la chose, mais les gens qui vivent actuellement dans le quartier le savent déjà.

Réponse de la Ville : *Vous avez raison, on ne règlera pas 80 000 nouveaux logements avec ce seul projet, mais c'est l'addition de différents projets qui nous permettra d'atteindre les 80 000 nouveaux logements. Par exemple, il y a la nouvelle réglementation qui permet d'ajouter des unités d'habitation accessoires, les mini maisons en sont une autre forme. C'est aussi la possibilité de faire un bâtiment de 17 étages dans Saint-Roch. Donc, c'est l'addition de ces différentes façons de densifier qui vont nous permettre d'atteindre notre objectif de 80 000 nouveaux logements.*

Il y a aussi la revitalisation de différents centres commerciaux. On pense que c'est une bonne idée d'utiliser ces centres commerciaux, où l'on a de grands îlots de

chaleur, où l'on vient potentialiser puis offrir du logement; il n'y a plus beaucoup de terrains où il y a un potentiel de créer du logement à Québec.

Actuellement, on doit aussi répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins de logements. On est à balancer tous ces besoins pour arriver avec les meilleures réponses possibles. Mais cela a des impacts. Vous avez raison, cela a des impacts chez vous. Par contre, si l'on ne veut pas ouvrir le périmètre urbain, on doit donc trouver des façons. Vous remarquerez que ce qu'on vient vous présenter c'est quand même des milieux de vie, donc ce n'est pas juste un immeuble. C'est un milieu de vie qu'on veut offrir aux citoyens qui vont venir habiter là et qui méritent d'avoir un milieu de vie comme vous l'avez aussi de votre côté. On a cette responsabilité collective de répondre aux besoins de ceux qui sont là, mais de ceux qui en ont besoin, tout en n'enlevant pas la qualité de vie de ceux qui sont à côté.

Un citoyen considère que c'est un beau projet d'un point de vue architectural.

Selon lui, la grosse problématique, ce n'est pas vraiment le projet. En partie oui, pour la proportion et l'emplacement, mais c'est surtout la circulation. Il aimerait comprendre la logique qu'il y a derrière, parce qu'il est d'avis que ce que la Ville dit n'est pas tout à fait louable. Il est d'accord avec le fait qu'on traverse une crise du logement, qu'on a besoin de construire des logements. Et la Ville dit qu'il y a une réflexion qui est faite en urbanisme, en mobilité. Pourquoi vouloir mettre à tout prix ce projet prioritaire alors qu'il y a d'autres endroits? Pourquoi ce projet? On parle d'un projet de 200 logements, sur une problématique de 80 000 logements, donc quelle est la priorité finalement d'un projet à 200 logements? Pourquoi la Ville s'entête à mettre un projet aussi énorme là, alors qu'elle connaît très bien les problématiques? À son avis, ce sont des réflexions qu'il faut avoir maintenant. Selon lui, quand on a une problématique, on doit avoir des pistes de solutions et des idées qui pourraient être apportées. Il demande pourquoi la Ville s'entête à mettre ce projet prioritaire, alors qu'il y a une énorme problématique du point de vue de la circulation. Selon lui, il y a d'autres endroits dans Cap-Rouge qui pourraient très bien être développés.

Il dit aussi ne pas partager cette idée de diminution de l'îlot de chaleur, puisque selon lui, l'augmentation de la densité de population et donc de la densité aussi automobile, va nécessairement augmenter la chaleur à cet endroit.

Réponse de la Ville : *On précise que Ville n'est pas un promoteur immobilier. Il faut qu'il y ait un projet pour qu'on dise qu'on va prioriser l'un par rapport à l'autre. On peut voir des terrains et se dire qu'ils ont du potentiel, mais il n'y a pas nécessairement des projets et comme la Ville n'est pas promoteur immobilier, on ne peut pas identifier et prioriser ces terrains. Lorsqu'il y a des projets qui sont en cours, ce sont ces projets-là qu'on priorise. Mme Boucher explique également que la Ville a des projets à 38 logements. L'objectif n'est pas d'aller faire des tours partout*

pour pouvoir atteindre le 80 000. On va l'atteindre par l'ensemble des projets, avec l'unité derrière la maison, dans un quartier, parce que c'est comme cela que dans ce quartier-là, cela va se densifier, parce qu'il va y avoir des maisons de ville à un autre endroit, du quatre étages ou du sept étages à un autre endroit. Et pour la majorité des projets, l'enjeu de la mobilité est au centre des discussions avec les citoyens. Il faut que l'on construise du logement avec des projets qui sont prêts à avancer, qui viennent répondre au contexte de crise. Mais nous comme ville, on a besoin de s'améliorer pour répondre aux enjeux que vous vivez au niveau de la mobilité. Et le plan d'urbanisme et de mobilité fait partie des pistes de réflexion.

Si nous revenons à ce qui a été dit à la dernière rencontre il y a environ un an, un certain nombre d'actions avaient été identifiées, certaines à plus court terme qui portaient sur la modification du fonctionnement des feux, sur l'installation de l'arrêt obligatoire. La Ville s'était engagée à revoir le réaménagement de Charles-Albanel et le réaménagement de l'intersection avec Jean Gauvin. C'est un processus qui prend du temps. Il y a des équipes qui conçoivent actuellement le projet. Pour un projet de réaménagement de cette envergure, cela prend deux, trois, quatre ans avant d'être capable de faire les plans, de retravailler l'ensemble. On doit aller en appel d'offres. C'est une chose qui se fait sur le moyen terme.

Il y a une étude de circulation qui a été faite et elle a déterminé le nombre de déplacements auxquels on peut s'attendre à la période de pointe du matin et de l'après-midi. Ces déplacements ont été injectés de façon informatique dans le réseau existant et l'on voit un peu les changements que cela amène, ça se complexifie un petit peu à certains moments. Quand on travaille dans ce domaine, on travaille d'abord pour identifier quels sont les enjeux. Est-ce qu'on a des enjeux avec les voies de virage? Est-ce que qu'on a besoin d'allonger des voies? Est-ce qu'on a besoin d'ajouter une voie? Est-ce qu'on a besoin de revoir le fonctionnement de tout l'ensemble? Donc on fait des hypothèses et l'on simule à nouveau. On est dans un processus de rétroaction interne pour identifier le concept approprié, le dessiner et le mettre en œuvre. Donc il y a énormément de petites choses qu'on doit considérer dans l'élaboration d'un scénario pour répondre aux préoccupations qu'on a tous. Il y a toutes sortes de moyens qu'on peut considérer.

On peut à certains moments de la journée gérer les mouvements de virage à gauche ou le mouvement de virage à droite. Il y a toutes sortes de moyens qu'on peut déployer. Par exemple, les quartiers cul-de-sac dont on a aussi parlé. C'est extrêmement difficile à faire parce que lorsque les gens comprennent comment ils vont devoir changer leurs habitudes de déplacement pour entrer ou sortir du quartier. On voit souvent des oppositions entre les résidents du secteur.

On précise également que la Ville s'est dotée d'une stratégie de sécurité routière 2020-2024. On a investi près de 69 millions de dollars en divers aménagements pour sécuriser les zones accidentogènes, les corridors scolaires et les quartiers résidentiels.

On est actuellement dans une autre vague, celle de 2025-2029, et l'on déploie une série de moyens, dont par exemple les seuils de ralentissement. Mais les seuils de ralentissement ne règlent pas le problème de transit. Ils viennent régler le problème de la vitesse, donc si l'on veut régler le problème du transit, il faut aller vers d'autres moyens. On a un grand coffre d'outils, mais il faut le faire avec les citoyens.

19. Le citoyen demande au directeur du Service du transport et de la mobilité intelligente si lui personnellement vivait dans ce quartier pour les 10 prochaines années et s'il trouverait cela intéressant.

Réponse de la Ville : *Le représentant de la Ville explique qu'il a travaillé dans tous les quartiers et qu'il voit dans chaque quartier des éléments intéressants et des éléments à améliorer. Il affirme qu'il y a de petites choses à changer, mais qu'il ne serait pas particulièrement préoccupé.*

20. Un citoyen affirme qu'il a du mal à comprendre qu'on permette jusqu'à sept étages, alors qu'avant c'était deux. Il trouve que le projet correspond à de la densification extrême, qu'il est agressif.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

Capacité et étude de sol

21. Un résidant qui habite sur la rue Germaine-Lecours, en contrebas du bâtiment projeté de quatre étages, s'inquiète par rapport au poids des bâtiments. Il craint que tout le poids des bâtiments crée une pression extrême sur le remblai qui se termine dans sa cour.

Réponse du requérant : *Il y a évidemment des ingénieurs qui sont dans le dossier et qui vont s'occuper de cet aspect du projet, mais actuellement aucun enjeu n'a été soulevé.*

22. Un résidant dit avoir des inquiétudes à propos de la capacité des égouts puisque sa rue est située en bas du projet. Il craint avoir des refoulements d'égouts dans son sous-sol. Il présume que cet aspect est analysé dans la demande de permis et que des ingénieurs valident les résultats. Il aimerait savoir si la ville va avoir ces réponses avant que le projet commence.

23. **Réponse du requérant** : Le projet qui vous a été présenté ce soir a été analysé par les différents services techniques de la ville, donc au niveau de l'ingénierie. Ils ont regardé la capacité actuelle des réseaux d'aqueduc, d'égout pluvial et d'égout sanitaire, donc il n'y a pas de problème pour accueillir le projet.

Réponse de la Ville : Pour que la Ville aille de l'avant, le promoteur a déposé sa première demande de permis. La première partie, le bâtiment en front de Charles-Albanel, au coin de Jean-Gauvin est en demande de permis et c'est là que les ingénieurs du promoteur sont en discussion avec ceux de la Ville pour assurer tous les bons raccordements, puis les bonnes choses aux bons endroits pour éviter les problèmes que vous mentionnez. Le projet doit répondre aux exigences de la Ville en plus des exigences du ministère de l'Environnement. Il y aura également sur le site un système de rétention sur le toit et dans le stationnement, ce qui n'est pas le cas présentement.

À propos de l'application du projet de Loi 31

24. Un résidant demande des précisions sur l'application du projet de Loi 31. Il demande si la résolution concerne spécifiquement le projet ou si elle s'applique à l'ensemble de la zone.

Réponse de la Ville : La résolution s'applique à un projet, elle ne pourrait pas s'appliquer à un autre lot dans la zone. Dans la présentation, on a indiqué la zone seulement pour montrer les normes en vigueur pour l'ensemble de la zone, mais le projet de résolution s'applique uniquement au projet présenté.

25. Une résidante s'exprime par rapport au fait que la dernière version du projet n'avait pas reçu l'approbation des participants, que le projet avait été retiré, que la Ville utilise une loi temporaire pour réaliser ce projet sans qu'il puisse y avoir de tenue de registre et de référendum. Elle insiste sur le fait que le secteur les Sources est un secteur où il n'y a pas de logements abordables, que c'est un secteur résidentiel de maisons unifamiliales.

Réponse de la Ville : On précise que le projet de Loi 31 n'a pas un objectif de logement abordable. Le projet de Loi 31 est dans le contexte de la crise du logement et permet aux villes de 10 000 habitants et plus avec un taux d'inoccupation en bas de 3% d'utiliser cet outil pour accélérer la construction de nouveaux logements, dans un contexte où il y a de grands besoins.

26. Un citoyen fait état de son mécontentement face à la Ville qui utilise le projet de Loi 31, qui retire les droits aux citoyens en les empêchant de faire un référendum, parce que selon lui, cela n'aurait pas passé pour ce projet.

Réponse de la Ville : On prend note du commentaire.

27. Un citoyen exprime à plusieurs reprises qu'en appliquant le projet de Loi 31 pour amener du logement, on retire les droits aux citoyens.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

28. Un résidant est d'avis que la plupart des gens sont contre le projet, même si le projet est très beau. Ils sont contre l'ampleur du projet. Ce devrait être un projet moins gros, qui serait intéressant et qui s'intégrerait bien au secteur. Le projet est super beau, sur un beau terrain, avec de beaux bâtiments, mais ce n'est pas réfléchi. Il fait alors référence au projet de Loi 31 et affirme qu'il y a deux aspects qui empêchent d'exécuter la loi, dont la notion de la sécurité.

Réponse de la Ville : *On explique que le projet de Loi 31 a été modifié par le projet de Loi 79, qui est venu donner des précisions pour des projets immobiliers en bordure d'autoroute. Les conditions sonores et de sécurité civile devront évidemment être tenues en compte. On est en processus d'évaluation de tout ce qui est soulevé comme problématique, mais c'est très complexe. La problématique que vous vivez dans le secteur, ce n'est pas évident d'intervenir rapidement. On doit considérer beaucoup d'éléments, mais soyez rassurés que l'on connaît vos problèmes et qu'on va intervenir, mais ce n'est pas demain matin. On est en train d'élaborer des choses pour corriger la situation. Ce ne sont pas les 200 quelques unités qui vont venir changer drastiquement tout cela. Ce projet est pris en compte dans les analyses de circulation de la ville.*

29. On convient que les bâtiments sont très beaux, que c'est un beau projet. Sauf qu'on ne nous présente pas un projet qui serait le fun à voir, on nous le « rentre dedans ».

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

30. Puisque les citoyens ne peuvent pas s'opposer au projet par une forme de référendum, un requérant dit espérer que ce qui est dit ce soir sera considéré.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

31. Un citoyen est d'avis que dans les circonstances, puisque le projet de Loi 31 enlève aux citoyens la possibilité de faire un référendum citoyen, leur conseiller municipal a un rôle important pour préserver l'aspect démocratique. Il lui demande s'il a discuté de ce projet avec leur députée qui se trouve à être la ministre des Transports, ou sinon, s'il pourrait s'engager à le faire.

Il est d'avis que compte tenu des inquiétudes exprimées en lien avec la circulation, on pourrait s'attendre à améliorer le projet et à répondre aux inquiétudes des citoyens, avant d'approuver le projet. Il aurait aimé connaître le détail des solutions avant que le projet soit approuvé dans son entièreté.

Réponse de la Ville : *Le conseiller municipal du district mentionne qu'il n'avait pas l'intention de contacter la ministre . Il mentionne qu'il n'est pas en contact régulier avec elle pour les aspects de mobilité et de transport. Il s'agit de rues de compétences municipales. Le directeur du Service du transport et de la mobilité intelligente est la bonne personne pour entendre vos commentaires. Il doute qu'on puisse avoir toutes les réponses avant l'adoption qui est prévue début juillet. Il va falloir que les élus du conseil de ville prennent une décision avec les informations qu'on dispose à ce moment-là.*

Le directeur du Service du transport et de la mobilité intelligente complète en expliquant que la problématique peut être décomposée en deux. Il y a l'aspect Charles-Albanel, projet de développement, et il y a l'aspect de l'apaisement du reste du quartier. Ce sont deux choses qui sont, indépendantes, mais qui peuvent avoir une influence à un certain moment donné l'une sur l'autre. Il explique que pour un exercice comme celui qu'on souhaite faire avec les résidants, il peut s'écouler plusieurs mois, une année, deux ans, entre le moment où l'on commence jusqu'au moment où l'on fait des interventions. Il donne l'exemple du quartier qui est au sud du boulevard Laurier, où il y a toute une série de mesures qui ont été mises en place pour gérer la circulation de transit aux périodes de pointe. On a fait des tests, des pilotes pour voir comment les gens se réorganisent, on a dû faire une deuxième intervention, puis une troisième et une quatrième, avant qu'on trouve un niveau d'équilibre qui est acceptable. Il explique qu'il faut comprendre que quand on veut gérer la circulation dans un quartier, les mesures qu'on met en place s'appliquent à l'ensemble des citoyens, du quartier ou d'ailleurs. Il y a une difficulté particulière et il faut prendre le temps de faire les choses correctement et c'est pour ça qu'on veut les faire dans le cadre d'un exercice global qu'on appelle le plan de mobilité locale, qui va se dérouler en même temps que le projet du tramway.

32. Un citoyen se présente comme l'instigateur du dépôt des signatures des citoyens au printemps dernier afin de demander l'ouverture d'un registre, puis contester le règlement. Il explique que les citoyens ont participé activement au processus démocratique mis en place, qu'il a recueilli les signatures demandées pour l'ouverture d'un registre, puis qu'ils ont exprimé leur volonté à faire entendre leur voix comme prévu par les mécanismes légitimes de participation citoyenne. Il a appris que la Ville invoque le projet de Loi31 pour faire avancer le projet sans possibilité de contestation, ce qui a pour effet de contourner non seulement leur mobilisation, mais aussi l'esprit même de la démocratie municipale. Il précise que les citoyens ne sont pas contre le développement, qu'ils comprennent que les villes doivent évoluer, mais le développement doit se faire dans le respect de la communauté, de l'environnement, puis surtout des citoyens qui y vivent déjà. Il est

d'avis que le projet tel qu'il est présenté aura un impact direct sur la qualité de vie de nombreuses familles. Il affirme qu'en voulant passer en force, la Ville envoie un message très clair, la voix des citoyens ne compte pas lorsqu'elle est en contradiction avec des intérêts économiques ou politiques. C'est non seulement décevant, mais profondément inquiétant.

Réponse de la Ville : *On prend note du commentaire.*

Capacité des écoles du secteur

33. Un citoyen s'inquiète à propos de la capacité des écoles du secteur et demande ce qu'il en est du projet d'une nouvelle école dans le secteur Chaudière.

Réponse de la Ville : *C'est une question qui revient à chacune des consultations publiques, pour tout projet dans la ville, on le sait, on le voit, les écoles sont pleines actuellement. Il y a plusieurs écoles qui sont en train de bâtir des modulaires pour pouvoir répondre. Il manque de places actuellement. Vous avez raison, les écoles sont pleines. Cela étant dit, quand on travaille des projets de logements, on s'assure que les équipes Ville et celle du centre de services scolaire soient en communication. Mais cela appartient au ministère de l'Éducation, c'est donc à eux de répondre à ce qui vient. Il y a un petit décalage actuellement. Les citoyens sont invités à partager leurs inquiétudes auprès du ministère de l'Éducation. Le centre de services scolaire a la responsabilité d'aviser le ministère de l'Éducation. Il fait les demandes au ministère en fonction des besoins. Puis, le ministre de l'Éducation accepte ou non de donner les financements pour de nouvelles écoles. C'est certain qu'actuellement, le gouvernement du Québec sait qu'on est en train de construire, qu'on est en train de densifier davantage. Il connaît nos objectifs de 80 000 nouveaux logements, et c'est bien connu des paliers supérieurs aussi. Pour ce qui est de la nouvelle école dans le secteur Chaudière, le terrain est identifié. Les discussions sont en cours avec le centre de services scolaire pour s'assurer qu'ils acceptent le terrain qui leur est proposé, mais les discussions sont bien avancées.*

Avis du conseiller municipal du district

34. Un citoyen demande l'avis personnel du conseiller municipal du district sur le projet. Il s'informe sur son implication dans le dossier.

Réponse du conseiller municipal du district : *Il explique que jusqu'à la présentation au conseil de quartier du Cap-Rouge, il avait quand même une certaine implication dans le dossier, que les élus de l'arrondissement sont impliqués. Toutefois, une fois que le projet a été traité avec le projet de Loi, cela tombe dans les mains du comité exécutif. Lui et ses collègues de l'arrondissement ont donc pris*

connaissance d'une ébauche du projet il y a quelques mois, mais il ne l'avait pas revu avant ce soir. Il le découvre en même temps que les citoyens.

Quant à son opinion, il dit avoir voté en faveur du projet de résolution au conseil de ville, mais qu'il est à l'écoute des commentaires des citoyens, qu'il se garde le droit de changer d'idée. Pour l'instant, il est d'avis que c'est un projet qui est intéressant et qu'il ne voit pas de raison de voter contre.

Échéancier

35. Un résidant demande des précisions sur l'échéancier. Il affirme que tout cela aura un impact sur la vie des citoyens du secteur.

Réponse du requérant : *La première phase du projet débuterait dès cette année. La construction serait ininterrompue jusqu'à la réalisation des quatre phases.*

36. Un résidant demande quand la Ville va venir avec des retours sur leurs questions, sur les moyens pour régler le problème de circulation dans le secteur.

Réponse de la Ville : *On parle d'un horizon de neuf à 12 mois et par la suite on va convenir ensemble de ce qu'on peut faire, ce qu'on ne peut pas faire.*

37. Une résidante revient sur l'idée de co-construction et aimerait savoir s'il va encore y avoir des consultations, des ateliers avec les citoyens justement pour qu'on puisse faire avancer les choses rapidement. On peut jaser, mais en même temps, il faut prendre une décision sur les solutions et les mettre en place, et cela prend quand même un certain temps. Elle trouve que cela commence à faire long si l'on en discute, parce qu'on sait bien que sur le terrain, cela va prendre plus de temps. Elle a donc peur pour le projet du premier juillet 2026. Elle souhaite avoir une idée claire de l'implication citoyenne dans l'échéancier du projet

Réponse de la Ville : *On comprend que ce sont des discussions que les résidents ont depuis des années, qu'ils ont besoin de perspectives de temps. On parle de 9 à 12 mois, ça veut dire que dès 2026, la Ville viendra à votre rencontre pour pouvoir travailler cela.*

Thermopompes

38. Une résidante demande si la réglementation prévoit où doivent être installées les thermopompes, si le niveau de décibels est réglementé. Bien qu'elle ne soit pas directement concernée, elle se questionne sur l'impact que cela peut avoir pour les résidents de la rue Germaine-Lecours, dont les cours arrière donnent sur l'arrière du projet. Ce serait moins bruyant pour les voisins si les installations sont en hauteur. Elle trouve dommage que le projet soit si près des maisons derrière, que c'est un

manque de considération pour les gens qui étaient déjà installés là. Elle se demande pourquoi les espaces verts et le jardin n'ont pas été prévus de ce côté.

Réponse de la Ville : *Dans la résolution, on demande que chaque unité de logement soit climatisée. On prend note de la préoccupation concernant leur emplacement.*

39. Une résidante s'exprime sur la nécessité qu'il y ait une étude d'ombrage pour le projet, menée par un architecte ou un professionnel qui n'a pas de parti-pris, et que ces données devraient être partagées avec les citoyens. Elle dit être un peu inquiète n'ayant pas eu de nouvelles sur cet aspect, sur l'ombre qui sera projetée dans sa rue en bas. Elle est d'avis que depuis les dernières années, les projets sont faits à petite échelle, sans considérer l'ensemble des choses. Il ne faut pas mettre la charrue devant les bœufs et c'est ce qui se passe en ce moment. On précipite les choses pour faire des projets qui sont rentables pour la Ville, pour l'entrepreneur, mais on ne pense pas aux impacts qui vont se passer dans un an, deux ans, trois ans. Elle dit être surprise de voir la façon dont sont gérés les projets, malgré l'expertise des gens impliqués. Elle dit qu'elle adhérerait plus au projet si l'on avait justement l'ensemble, mais c'est toujours plus tard.

Réponse de la Ville : *L'idéal, effectivement, c'est d'avoir une vue d'ensemble. C'est pour cette raison que la Ville est en train de retravailler le plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Québec. On ne peut pas attendre de l'avoir entre les mains pour pouvoir continuer à avancer parce que les besoins sont énormes.*

Actuellement, on est en train de mener deux projets de front, c'est-à-dire répondre à la crise du logement, puis assurer d'avoir une ville qui se construit, qui est en cohérence. Vous avez raison, il y a du trafic. Il y a des enjeux au niveau de la mobilité et ça crée des insatisfactions. Mais actuellement, il faut que l'on continue quand même de répondre aux besoins. La raison pour laquelle on avance, ce n'est pas pour les promoteurs, c'est pour les citoyens.

Nombre d'interventions

16 personnes se sont exprimées (34 questions /commentaires)

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, au Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement et au conseil municipal

Réalisation du rapport

Date

20 juin 2025

Rédigé par

Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Projet résidentiel avec volet commercial au 1221, rue Charles-Albanel

Autorisation d'un projet immobilier sur le lot 1 694 425 du cadastre du Québec (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien) - Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (Loi 31)

Activité de participation publique

Consultation écrite

Période

Du 13 au 16 juin 2025

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal

Projet

Secteur concerné

Quartier du Cap-Rouge, Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Description du projet

Le projet vise la construction d'un bâtiment principal accueillant une mixité d'usages, dont notamment environ 220 logements répartis dans quatre parties distinctes, comportant entre trois et sept étages, reliées par un stationnement souterrain. Une partie commerciale sera présente au rez-de-chaussée de certaines parties du bâtiment, près de la rue Charles-Albanel.

Ce projet de résolution s'inscrit dans le cadre du pouvoir d'autorisation d'un projet d'habitation prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2).

Ce projet de résolution n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=415>

Participation

Membres du conseil municipal

- Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif et conseillère du district électoral Louis XIV
- Louis Martin, conseiller municipal, district Cap-Rouge-Laurentien

Personnes-ressources de la Ville

- Marc Des Rivières, directeur, Service du transport et de la mobilité intelligente
- Sonia Tremblay, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement
- Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et de communications

Personnes-ressources pour le projet (partie requérante)

- Marc-André Michel et Carlo Peirola pour les Immeubles Gavan

Participation du public

11 personnes participent à la consultation écrite

Questions et commentaires du public

1. J'ai participé hier pour la troisième fois à la consultation publique et je constate que bien que plusieurs améliorations ont été apportées au projet (réduction du nombre d'étages sur les unités du côté de la rue Germaine Lecours, augmentation de la surface végétale), il n'y a encore aucune mesure concrète pour adresser la préoccupation principale des citoyens au niveau de la sécurité liée à l'augmentation prévue dans la circulation. Les objectifs de la ville de densifier certains secteurs en utilisant les terrains déjà urbanisés sont valables et si on peut le faire en réduisant les îlots de chaleur c'est encore mieux. Le problème avec ce projet est qu'il est trop gros pour ce site et il y a de nombreuses contraintes qui limitent les options pour aménager les accès d'entrée et sortie et assurer une fluidité dans la circulation. L'emplacement est trop près de l'intersection Jean Gauvin/ Charles Albanel et la rue Charles Albanel est trop étroite pour permettre un ré-aménagement des voies. Pour ajouter au problème le secteur est mal desservi par le transport en commun. La sortie de l'autoroute par Jean Gauvin est déjà congestionnée aux heures de pointe et plusieurs citoyens utilisent la sortie Legendre en passant par les rues Capitaine Bernier et Léon Roy. Ce projet va augmenter encore plus la circulation dans le secteur de l'école des sources. Il faut se rappeler que le passage est souvent étroit dans les rues autour de l'école au moment où les parents déposent leurs enfants

le matin et le viennent les chercher le soir. Les développements des dernières années dans le secteur de l'hétrière ont augmenté le flux de véhicules à l'intersection Jean Gauvin et Charles Albanel et je vois régulièrement des voitures qui brûlent des feux rouges. Je crains que l'augmentation du trafic résultant de l'implantation de ce projet augmente le risque d'accidents à cette intersection.

2. Bonjour, je ne comprends toujours pas pourquoi une aussi grande quantité de logements a été acceptée sur Charles-Albanel. 221 logements et le double d'espaces de stationnements pour un si petit espace, c'est énorme. Les rues, déjà dangereuses et surchargées, ne sont pas du tout adaptées pour accueillir tout le trafic que cela va occasionner, surtout en heure de pointe. L'augmentation de plus d'une centaine de véhicules par heure de pointe est énorme. Pourquoi ne pas avoir fait des tours à logements plus petites avec moins de logements? Cela aurait été beaucoup plus intéressant pour tout le monde. Je ne suis pas contre le développement. Toutefois, ce projet est trop massif. Les conséquences seront grandes pour les gens qui habitent déjà le quartier des Sources. Je n'ai pas l'impression que l'opinion des citoyens est réellement prise en compte. Pourquoi ne pas construire d'énormes blocs à condo là où il y a de l'espace, comme dans le coin de Ikea, par exemple? Il manque cruellement d'un centre communautaire et d'installations sportives à Cap-Rouge et cet espace aurait été parfait pour ce genre de projet. Et à quelle école iront ces nouveaux enfants qui débarqueront dans le quartier? L'école des sources est déjà pleine. Je suis absolument contre ce projet qui est selon moi, d'une ampleur démesurée.
3. L'accès au quartier Les Sources se fait par la Route Jean-Gauvin directement sur Charles Albanel ou encore par l'avenue Le Gendre débouchant sur Capitaine Bernier jusqu'à Robert-L-Séguin et ensuite Charles Albanel. Afin d'éviter les bouchons sur Jean-Gauvin, de nombreux automobilistes accèdent au quartier par Le Gendre, ensuite par Capitaine Bernier, Robert-L-Séguin et Charles Albanel. Plusieurs automobilistes évitent Robert-L-Séguin en bifurquant sur les rues Gérard Dion, Jean-Charles Harvey ou Léon Roy pour accéder à Charles Albanel. Or les 3 rues d'évitement mentionnées sont des rues résidentielles, absolument pas conçues pour un tel trafic et non pourvues pas de trottoirs. Plusieurs familles avec de jeunes enfants résident sur ces rues. Il y a donc un enjeu de sécurité aux heures de pointe dans ces 3 rues résidentielles, tel que mentionné par les résidents de ces rues aux rencontres de consultation du 26 février 2024 et celle du 12 juin 2025. Il faut absolument prévoir que l'ajout de 220 logements aura pour effet que plusieurs de ces nouveaux résidents accéderont à

Charles Albanel par Le Gendre et Capitaine Bernier (pour éviter les bouchons sur Jean Gauvin) et ensuite via Robert-L-Séguin devant l'école Les Sources ou encore via les rues résidentielles Gérard Dion, Jean-Charles Harvey ou Léon Roy. Un risque supplémentaire non négligeable à l'enjeu de sécurité dit être pris en compte dû à cette circulation additionnelle. Le projet comprenant 220 logements et des commerces de proximité (situés au rez-de-chaussée de 2 bâtisses) est situé tout près de l'intersection Jean Gauvin – Charles Albanel. Cette intersection est déjà lourdement chargée aux heures de pointe, tant pour accéder à Charles Albanel afin d'entrer dans le quartier ou en direction contraire pour en sortir. Actuellement, l'accès à Charles Albanel ou la sortie sur Jean-Gauvin est tellement chargée aux heures de pointe qu'on constate assez fréquemment que certains automobilistes ou camionneurs passent sur le feu rouge... Cette intersection est déjà qualifiée d'accidentogène. Je ne comprends pas qu'un plan de réaménagement de l'accès et de la sortie du quartier par Jean Gauvin ou Le Gendre ne soit pas planifié et suffisamment complété AVANT de permettre le début des travaux de construction. L'urgence de construire des logements (qui ne sont pas des logements abordables) avant la planification et la réorganisation du réaménagement des voies d'accès et de sortie du quartier ne devrait PAS se faire au détriment de la sécurité et de l'accès et la circulation des véhicules dans le quartier pour les résidents actuels et ceux à venir.

4. Ceci n'est pas une question ni un commentaire, mais une forte recommandation. La rue Léon-Roy doit être à sens unique dans un sens et une autre rue à sens unique dans le sens contraire (ex. Maurice Bourget) pour diviser en 2 la très grande augmentation de trafic dans notre rue. Vous nous imposez un projet dont personne ne veut dans le quartier des sources, aidez-nous à en supporter les effets négatifs. L'avenue du quartier est Robert L Seguin mais depuis que la rue Capitaine Bernier a été prolongée pour rejoindre Legendre, la rue Léon-Roy est devenue le raccourci de tout le quartier et même des quartiers de St-Augustin. Fini la tranquillité du quartier, nous sommes venus habiter ici justement parce qu'il n'y pas de blocs appartement et de densité, de quel droit des non habitants du quartier ont plus de droits que les citoyens résidents ici depuis 20 ans. La ville s'attend à ce qu'on respecte ses règlement mais elle est la première à ne pas les respecter.
5. Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition au projet résidentiel avec volet commercial prévu au 1221, rue Charles-Albanel. Après avoir pris connaissance des présentations publiques, des documents d'accompagnement et des commentaires citoyens, je considère que ce projet ne devrait pas aller de

l'avant dans sa forme actuelle, pour des raisons majeures de sécurité, de mobilité et de cohérence urbaine.

1. Sécurité des résidents : un risque accru inacceptable Le secteur visé est traversé quotidiennement par une circulation locale dense. Les intersections (Jean-Gauvin/Charles-Albanel) sont déjà identifiées comme zones accidentogènes, et la situation pourrait empirer. De plus, ce secteur est à proximité immédiate :

- D'une école primaire (École les Sources) et d'un parc
- De rues résidentielles fréquentées par des enfants (ex. : Germaine Lecours, etc.),
- Plusieurs citoyens craignent que le quartier devienne un corridor de transit, notamment avec le tramway et les futures stations incitant aux déplacements motorisés dans ces zones calmes. L'ajout de plus de 200 logements augmentera le nombre de véhicules, piétons et cyclistes dans une zone déjà à haut risque. À ce jour, aucune mesure concrète de sécurisation n'a été annoncée (ralentisseurs, trottoirs, passage piéton sécurisé, feux intelligents, etc.).

2. Mobilité : un projet irréaliste dans un secteur saturé Le projet impose une densité et une circulation supplémentaires dans un quartier :

- Où la capacité routière est déjà très limitée,
- Où les commerces existants génèrent déjà des congestions quotidiennes (Jean Coutu, Normandin),
- Et où le stationnement est actuellement insuffisant sur le site actuel, même sans les logements.
- Les 150 cases extérieures proposées sont jugées insuffisantes pour répondre à la demande des commerces et des visiteurs. Les employés de ces commerces vont utiliser à eux seuls plusieurs cases de stationnement.
- Les citoyens doutent que les stationnements souterrains suffisent à compenser. Les deux accès prévus sur la rue Charles-Albanel conserveraient les mêmes points d'entrée qu'aujourd'hui, sans transformation significative. Cela revient à empirer une situation déjà très critique, notamment lors des heures de pointe ou des livraisons commerciales. L'arrivée future du tramway à proximité ne fera qu'ajouter des mouvements automobiles (voitures cherchant un stationnement près de la station) sans réelle structure d'accueil prévue.

3. Inadéquation avec le tissu urbain résidentiel Le projet prévoit des bâtiments de 6 à 7 étages, alors que le secteur est essentiellement composé :

- De maisons unifamiliales ou jumelées de 1 ou 2 étages,
- Et de rues étroites conçues pour un secteur unifamilial avec des enfants, non pour une circulation de transit. Cette densité entraînera :
- Des problèmes de vis-à-vis et d'ombre,
- Une perte de qualité de vie pour les citoyens actuels,
- Et aucune plus-value claire pour le quartier.

4. Hauteur et densité excessive

- Le projet prévoit des bâtiments jusqu'à 7 étages (23 m), ce qui est jugé disproportionné par rapport au tissu résidentiel environnant (2 étages en moyenne).
- Plusieurs résidents estiment que cela dénature le secteur, crée de l'ombre et nuit à l'intimité.

5. Absence de cohérence urbaine

- Le quartier n'est pas un secteur mixte à la base : c'est une zone commerciale de 1 étage dans un

quartier résidentiel, sans logements auparavant. • Certains craignent que cette densification crée une rupture avec l'identité du secteur, avec peu de bénéfices locaux pour les résidents actuels. 6. Manque de services publics pour soutenir la population • Capacité des écoles locales insuffisante (ex. : École Les Sources déjà pleine dès son ouverture). • Aucune garantie concrète de planification scolaire ni de coordination avec le ministère de l'Éducation. • Pas de mention d'ajout d'infrastructures de santé, loisirs ou garderies. 7. Utilisation controversée de la loi 31 • La loi 31 est perçue comme un moyen de contourner la tenue de registres et la possibilité de référendums citoyens. • Le projet précédent a été rejeté en consultation, mais revient sous une nouvelle forme sans validation démocratique complète. 8. Consultation publique jugée cosmétique • Plusieurs citoyens ont constaté que les modifications étaient mineures et cosmétiques, et que les préoccupations des consultations précédentes n'ont pas été intégrées sérieusement. Recommandation : Ne pas aller de l'avant avec le projet Compte tenu des éléments soulevés, il est recommandé de NE PAS autoriser ce projet tel que présenté, pour les raisons suivantes : • Inadéquation du projet avec le cadre bâti environnant (sécurité, hauteur, densité, usage). • Risques élevés pour la sécurité routière, notamment pour les enfants, en l'absence de mesures d'atténuation suffisantes. • Pression excessive sur les infrastructures scolaires et de services déjà saturées. • Méthode de validation démocratique critiquée (recours à l'article 83 de la loi 31) et non consensuelle. • Manque de bénéfices clairs pour les résidents actuels du secteur, au profit d'intérêts immobiliers externes. • Zones déjà identifiées comme accidentogènes et problématiques pour l'avenir. Tout le corridor routier Cap-Rouge conduit inévitablement au quadrilatère Jean Gauvin/Hétrière. De plus, la situation empirera encore compte tenu du nouveau projet commercial technologique planifié. Respectueusement, rue Émélie Chamard

6. La séance de consultation publique du 12 juin dernier en était plutôt une d'information sur un projet déjà approuvé par l'administration municipale. Il est évident que pour la Ville, l'opinion des résidents du secteur a peu de poids sur les tenants et aboutissants du projet, considérant que la très grande majorité de ceux-ci sont contre. Plusieurs questions posées par les citoyens lors de cette rencontre sont restées sans réponse. Aux problèmes de flot de circulation qui seront assurément créés suite à la construction de plus de 220 logements, aucune explication convaincante nous a été donnée. Selon les études faites par la Ville, la circulation du secteur ne devrait pas être affectée par le projet. La Ville devrait donc nous donner l'accès aux soi-disant études qui ont été faites à ce sujet. Il y a visiblement beaucoup d'improvisation dans la façon de mener à terme

ce projet et la Ville, comme les promoteurs, ne semblent pas s'en inquiéter outre mesure. La Ville se sert de la loi 31 évoquant un contexte de crise du logement pour accélérer la mise en place du projet, en plus de nous retirer le droit de s'exprimer sur l'acceptabilité de celui-ci via un processus référendaire. La Ville affirme qu'il y a urgence puisque le taux d'inoccupation à Québec est très bas, que l'on enregistre une hausse de 34% du coût du loyer moyen des logements locatifs et que 25% des ménages doivent consacrer plus de 30% de leur revenu pour se loger. Pourtant la Ville pousse la construction de logements dont le coût location sera similaire au marché. On est loin du logement social à coût abordable qui devrait être priorisé par la Ville. Ce projet ne cadre définitivement pas (hauteur des bâtiments, densification agressive) avec le secteur « Les Sources » qui est constitué de maisons unifamiliales. Il n'y a aucune raison valable de faire un tel projet sur la rue Charles-Albanel et ce ne sont pas les arguments avancés par la Ville sur la crise du logement qui peut justifier d'aller de l'avant avec ce projet lorsqu'il y a assurément d'autres endroits beaucoup plus propices pour un tel projet. Je réitère ma demande à la Ville de considérer un processus référendaire tel que demandé également par les citoyens du secteur.

7. Je suis content de voir que cette troisième mouture du projet s'est améliorée, en abaissant à une hauteur raisonnable les bâtiments directement en surplomb de Germaine Lecours. Il sera important de surveiller le respect des arbres et de la bande végétale. Ceci dit, ce projet continue de mal s'intégrer dans le quartier, de par sa densité. La circulation dans le secteur est déjà lourde et en combinaison avec le dézoning prochain de Jean-Gauvin, on atteindra un niveau problématique. Une meilleure desserte en transport en commun, ne nécessitant pas de traverser tout le quartier les Sources pour atteindre le parc-o-bus Legendre m'apparaît nécessaire.
8. Lors de l'annonce initiale, il y a quelques années, du projet de construction d'immeubles à logements sur le site du 1221, rue Charles-Albanel, je n'y voyais pas d'inconvénient. Toutefois, mon opinion a changé récemment, en constatant la hauteur disproportionnée du bâtiment de sept étages érigés à proximité de la rue. Cette structure contraste fortement avec les maisons unifamiliales et les commerces environnants, créant une rupture visuelle marquée dans le paysage urbain. Je m'interroge sur la volonté de transformer aussi radicalement cet espace, principalement pour des considérations financières au bénéfice du promoteur. Il a été mentionné, à la rencontre du 12 juin, que l'objectif de densification pourrait être atteint par la construction de plusieurs immeubles, dans divers sites, avec aussi peu que 80 appartements, qu'il s'agissait d'un tout.

Alors pourquoi est-il nécessaire de recourir à des hauteurs aussi importantes, dans des quartiers résidentiels et non le long d'artères dédiés à ce type de densification, tel que ceux près des galeries de la Capitale ou à l'endroit du terrain boisé de l'intersection Legendre et Capitaine Bernier, face au stationnement pour l'accès au réseau de la RTC? À titre comparatif, l'immeuble EKLA sur la rue Lapointe ne compte que quatre étages, en face de maisons de type bungalow, ce qui crée une meilleure harmonie. De même, sur la rue De La Chaudière, les immeubles à logements plus hauts ont été construits en retrait, laissant en façade des bâtiments de hauteur plus modeste, mieux intégrés au tissu urbain. Par ailleurs, la question du stationnement soulève également des inquiétudes. Bien qu'un stationnement souterrain soit prévu pour les locataires, aucun espace extérieur ne semble avoir été réservé pour leurs visiteurs. Cela risque d'engendrer une pression supplémentaire sur les places disponibles, notamment devant la pharmacie Jean Coutu, où il pourrait devenir difficile de se stationner. Enfin, la circulation automobile dans le quartier est déjà problématique, en particulier depuis la multiplication des projets résidentiels à Saint-Augustin. Les mesures d'atténuation mises en place dans le secteur Sainte-Foy – Saint-Yves sont souvent contournées, et les manœuvres de type demi-tour sont fréquentes. En tant que marcheur quotidien du quartier, je constate ces enjeux de manière récurrente. Même si des aménagements de type chicane de rue pourraient être prévus pour diminuer le passage, comme sur la rue des Gouverneurs à Sainte-Foy, cela ne suffira probablement pas à compenser l'augmentation significative du nombre de familles et de véhicules dans un quartier dont la capacité d'accueil est déjà limitée. Je vous remercie de prendre en considération ces observations dans l'évaluation du projet.

9. Projet de résolution, 3e paragraphe du préambule : l'on devrait faire référence au fait que le propriétaire s'est engagé à installer un appareil de climatisation individuel sur le balcon de chaque logement. Projet de résolution, 5e condition : l'on devrait faire référence au fait que le retrait en question serait situé au dernier étage et de ce fait stipuler ce qui suit : « quant à la première partie distincte (« Partie 1 » illustrée au plan numéro GT2025- 269), toute partie de la façade excédant le cinquième étage doit, du côté de la rue Charles-Albanel, avoir un retrait d'au moins deux mètres par rapport à l'alignement du mur extérieur du cinquième étage situé de ce même côté; » Projet de résolution, 7e condition : l'on devrait faire référence au fait que le propriétaire s'est engagé à ce seuil minimal au terme des 4 parties et de ce fait stipuler ce qui suit : « au total des 4 parties distinctes, au moins 50 % des logements doivent comprendre au moins deux chambres » Projet de résolution, plan GT2025-269 : • Au plan GT2025-269, les

Parties 2 et 4 doivent être inversées • Au plan GT2025-269, la nouvelle Partie 2 devrait indiquer Résidentiel 50 logements minimum, hauteur 23m maximum
Projet de résolution, 8e condition : considérant ce qui précède, le paragraphe devrait se lire ainsi : « Les usages autres que ceux du groupe H1 logement ne peuvent être exercés que dans les première et quatrième parties distinctes (Partie 1 et Partie 4 illustrées au plan GT2025-269), et ce, uniquement au rez-de-chaussée et au sous-sol »
Projet de résolution, 17e, 18e et 19e conditions : le respect de ces conditions doit être exigé uniquement à partir du moment où l'ensemble du projet est réalisé.
Projet de résolution, 22e condition : le projet consistant en 1 seul bâtiment, cette condition doit être considérée comme satisfaite (a) à partir du moment où commencent les travaux de construction de la première partie distincte (« Partie 1 » illustrée au plan numéro GT2025-269) et (b) qu'ils se poursuivent sans interruption significative.

10. Nous sommes résidents de la rue Germaine Lecours. Nous souhaitons faire nos commentaires suite à la présentation:
- 1- Nous avons vu dans les esquisses que les bâtiments près de GL ont respectivement trois et quatre étages. Vous avez affirmé par ailleurs que les deux bâtiments auront 13 mètres? Est-ce vraiment le cas ou est-ce une erreur?
 - 2- Nous sommes fort inquiets de l'augmentation de la circulation. Aucune solution n'a été proposée. Vous mentionnez vous en souciez mais aucune solution n'est envisagée. Le problème est connu maintenant et vous ne le considérez aucunement dans vos études. Nous en sommes fort inquiets. Pourquoi ne pas travailler en amont plutôt qu'à postériori. De plus, vous avez indiqué que les études sont longues et que leur mise en place est un travail fastidieux alors pourquoi attendre? Êtes vous bien conscient de l'achalandage accru de l'augmentation de 220 logis supplémentaires? Nous en doutons. Enfin, il faudra prendre en considération la sécurité en tout temps. C'est un enjeu plus qu'essentiel, il en va de la vie d'êtres humains.
 - 3- Nous aimerions nous assurer que les bacs de déchets ne seront pas situés sur la borne latérale avec GLecours. Ceci causerait des bruits importants lors de la vidange. Nous sommes fondamentalement en désaccord avec cette hypothèse Ce même commentaire s'applique pour le déneigement et les climatiseurs. Nous aimerions conserver notre quiétude sur GLecours. Une rue paisible. Merci d'en tenir compte
 - 4- Avez-vous prévu un plan d'implantation et de circulation durant la construction. Allez vous nous fournir une planification des travaux à l'avance avec la durée de chacune des phases. Il ne faudra en aucun temps que les livraisons pour la construction transitent par le quartier résidentiel. Encore là, la sécurité est plus qu'importante. Elle assure la vie d'êtres humains.
 - 5- Y a t'il du stationnement intérieur dans les bâtiments 3 et 4, latérale à GL Si oui, s'assurer que les

évacuations de monoxyde de carbone soient du côté nord, côté A40 6- S'assurer que tous les arbres abîmés ou morts pendant la construction seront remplacés par des arbres à feuillage persistant soit des conifères. 7- Concernant l'impact environnemental principalement l'ensoleillement, nous souhaitons qu'une étude indépendante soit réalisée afin de s'assurer de la validité des informations fournies.

11. Bonjour, Il y a plusieurs enjeux avec ce projet, mais le premier concerne la prémisse que construire n'importe quel type de logements va contribuer à faire diminuer le prix des loyers. C'est important car le type de logements dont on manque à Québec (et ailleurs), ce sont des logements qui sont vraiment abordables, tout en correspondant aux besoins. La norme de la SCHL est inutile, car elle est basée sur le revenu médian, peu importe la taille du logement ou les besoins des ménages. L'idée que l'augmentation de l'offre de logements va faire baisser le prix est basée sur une incompréhension d'un principe de base en économie. Ce principe est qu'aucun producteur de biens va vouloir vendre à un prix en dessous du prix marginal de production. Pour que le raisonnement fonctionne, il faudrait d'abord que tous les logements soient semblables, mais surtout qu'ils aient le même coût marginal de production. Mais les coûts de production des nouvelles unités augmentent, il est mathématiquement impossible que le prix du loyer baisse, que ce soit pour les nouveaux logements, mais aussi pour les autres qui restent. D'ailleurs, qui se rappelle d'avoir déjà vu les prix des loyers baisser au Québec, malgré le fait qu'il y a clairement plus de logements qu'avant? En résumé, le promoteur privé va exiger un loyer qui lui permet de couvrir ses coûts et son profit. Si ses coûts augmentent, alors le prix du loyer ne peut pas baisser. Les élus devraient au moins avoir l'honnêteté d'arrêter de dire que si on augmente l'offre, que ça libère des logements qui coûtent moins cher, comme si ces logements étaient abordables! Libérer des appartements qui coûtent moins cher, ça ne fait pas baisser leur prix. Si l'objectif est réellement d'aider des personnes qui ont moins de moyens, il y a peu de chance qu'un promoteur privé y contribue, car il n'a aucun incitatif à le faire. Dans le projet qui nous préoccupe, sur 1221 rue Charles-Albanel, le promoteur est aussi propriétaire du IGA. Ajouter environ 500 résidents de l'autre côté de la rue est clairement dans son intérêt. Si chacun dépense 10 000\$ en épicerie, c'est 5 M\$ de plus en revenus pour l'épicerie! On prétend que c'est un avantage à cause d'un mode actif de déplacement, puisqu'il sera possible d'y aller à pied. Ce sera vrai si les résidents font de petites épiceries chaque fois, car ce n'est pas si évident de traîner 8-10 sacs d'épicerie l'hiver (et même l'été). Pour le reste, le secteur (et tout Cap-Rouge) n'est pas un pôle d'emploi important, ce qui implique

que les résidents devront se déplacer, à moins d'être à la retraite ou d'être complètement en télétravail. Le possible station de tramway à Legendre implique de prendre l'autoroute (très rapide) ou de passer à travers un quartier résidentiel avec une école. Le trafic de l'intersection la plus proche va forcément augmenter. Le problème de cette intersection est assez simple. Mis à part quelques centaines de pieds avant l'intersection, il n'y a que des routes avec une seule voie. C'est pour ça qu'il est difficile de tourner sur de l'Hêtrière, car il n'y a qu'une seule voie! Il faut noter qu'on a déjà construit plusieurs complexes immobiliers pour lesquels la sortie d'autoroute la plus proche est Jean-Gauvin. Même si on ajoute des voies sur l'autoroute (ce qu'on a fait) ou que l'on élargit l'intersection, ça ne changera rien si les rues n'ont qu'une seule voie ensuite. C'est étonnant qu'on ne propose pas plutôt des projets pour déroger plus près de la possible station de tramway. L'enjeu ici, c'est qu'est-ce qui motive que l'on déroge, alors qu'il n'y a pas vraiment d'avantage, sinon pour le promoteur qui possède le IGA de l'autre côté? J'ajouterais que ce terrain a l'air bien situé, mais l'on omet de considérer son problème le plus important, soit le bruit qui provient de la proximité avec l'autoroute. Ce n'est pas pour rien qu'il n'y a pratiquement pas de résidences entre l'autoroute et l'Hêtrière. Demandez à ceux qui ont des châteaux juste à côté dans le secteur des sources ce qui les agace le plus. Vous verrez que c'est d'entendre l'autoroute dès qu'ils sont dehors sur leur terrain. En terminant, même si je n'ai pas d'informations particulières à ce sujet, la taille du projet va forcément avoir un effet sur les ressources alimentant en eau le secteur. De plus, l'emplacement étant plus haut que le secteur des sources, il y aura un effet non négligeable sur le réseau d'égouts. Et selon ce que me disent certains résidents du secteur, si le secteur s'appelle « des sources », c'est que la nappe phréatique n'est pas très loin, et il n'est pas rare qu'il y ait des problèmes d'eau. Si le seul argument de déroger et d'invoquer la loi 31 est cette quête d'augmenter rapidement le nombre de logements, peu importe leur nature, avec l'espoir d'aider éventuellement les plus démunis à se loger, c'est un raisonnement erroné basé sur une fausse prémisse et on peut le démontrer mathématiquement. Ce sera vrai pour la majorité des projets pour lesquels on invoque la loi 31, qui ne fait que profiter aux promoteurs privés, dont les profits sur la mise de fonds sont très élevés (plus de 20% par année, voire bien davantage). Si des élus veulent mieux comprendre, je suis disponible pour préciser davantage les idées que j'avance. Résident de Cap-Rouge qui va au IGA des Sources et qui emprunte la route Jean-Gauvin régulièrement.

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale et au Conseil de ville

Réalisation du rapport

Date

17 juin 2025

Rédigé par

Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

FICHE DE MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE

ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY–SILLERY–CAP-ROUGE

DISTRICT DE CAP-ROUGE–LAURENTIEN

QUARTIER DU CAP-ROUGE

ZONE VISÉE : 37103Cb (ZONE À COMPÉTENCE VILLE)

LOT VISÉ : 1 694 425

AUTORISATION D'UN PROJET IMMOBILIER (LOI 31)

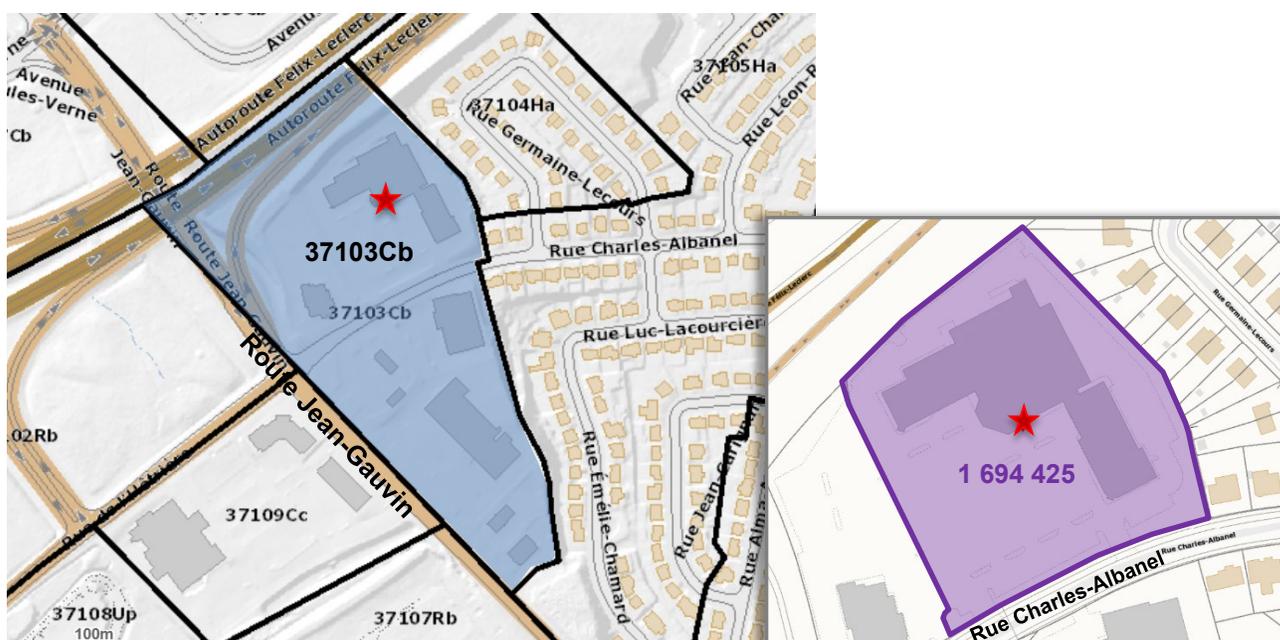
RESPONSABLES : MARIE-CLAUDE BERGERON ET SONIA TREMBLAY

Dossier n° 2205-269

VERSION DU 2025-06-19

DESCRIPTION DE LA ZONE

Le lot visé 1 694 425 est localisé dans la zone 37103Cb, qui est située approximativement à l'est de la route Jean-Gauvin, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest des rues Germaine-Lecours et Émélie-Chamard ainsi qu'au nord de la rue Alma-Aubin et de son prolongement vers le sud.



EXPOSÉ DE LA SITUATION

Le projet vise la construction d'un bâtiment principal accueillant une mixité d'usages, dont notamment environ 220 logements répartis dans quatre parties distinctes, comportant entre 3 et 7 étages, reliées par un stationnement souterrain. Une partie commerciale sera présente au rez-de-chaussée des deux parties du bâtiment, près de la rue Charles-Albanel.

Le projet est dérogoire relativement aux éléments suivants :

- Le projet prévoit majoritairement un usage résidentiel alors que cet usage n'est pas autorisé dans cette zone;
- Le projet prévoit de déroger à la hauteur maximale : les deux parties de bâtiment situées dans la partie ouest du lot prévoient une hauteur maximale de 23 mètres, tandis que les deux parties de bâtiments prévues dans la partie est du lot auraient une hauteur maximale de 13 mètres. La réglementation d'urbanisme prévoit à ces endroits une hauteur maximale de 15 mètres;
- D'autres ajustements mineurs sont également proposés (type d'affichage et largeur maximale d'un accès véhiculaire).

Dans le contexte de crise du logement, l'Assemblée nationale du Québec a adopté la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2), laquelle est en vigueur depuis le 21 février 2024.

Les conditions d'exercice du pouvoir d'autorisation d'un projet immobilier prévu à l'article 93 de cette loi et listées ci-dessous sont remplies pour ce projet :

- La population de la ville de Québec est de plus de 10 000 habitants;
- Le plus récent taux d'inoccupation des logements locatifs publié par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) à l'égard du territoire de la ville est inférieur à 3 % en date de la présente, soit de 0,8 %;
- Le projet est composé majoritairement de logements;

- Le projet est situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation délimité par le Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Québec, R.A.V.Q. 1310;
- Le projet est situé dans un lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières en raison de la présence d'une infrastructure routière ou ferroviaire, mais l'autorisation proposée ne déroge à aucune norme adoptée pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- Le projet n'est pas situé dans un autre lieu où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique, de santé publique, de protection de l'environnement ou de bien-être général;
- Bien qu'aucun usage résidentiel ne soit autorisé dans la zone, l'habitation est compatible dans l'aire d'affectation visée par le projet, celui-ci étant donc conforme au Plan directeur d'aménagement et de développement.

Ainsi, dans ce contexte et en cohérence avec le plan de mise en œuvre accéléré de la Vision de l'habitation, il est proposé d'autoriser les dérogations au projet en vertu de l'article 93 de ladite Loi, ce qui permettra l'ajout d'environ 220 logements.

La Cour supérieure peut ordonner la cessation d'une utilisation du sol ou d'une construction incompatible avec la présente résolution ou l'exécution des travaux requis pour rendre l'utilisation du sol ou la construction conforme à celle-ci, les articles 227, 232 et 233 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme s'appliquant, avec les adaptations nécessaires, à une telle ordonnance de la Cour;

Quiconque contrevient aux conditions prévues dans la présente résolution est passible d'une amende de 1 000 \$, dans le cas d'une personne physique, ou de 2 000 \$, dans les autres cas, ces amendes étant portées au double en cas de récidive.

PROJET DE RÉSOLUTION

Les dérogations demandées et les conditions de réalisation du projet sont présentées en détail au projet de résolution en annexe.

MODIFICATION AU PROJET DE RÉSOLUTION À LA SUITE DE LA CONSULTATION

Afin d'ajuster la résolution à l'évolution des plans détaillés du projet dans les dernières semaines, il est requis de modifier le plan en annexe de la résolution pour refléter les différentes phases à venir du projet, tel que montré à la consultation publique.

Également, d'autres ajustements mineurs sont requis pour permettre le projet présenté :

- Retirer le 3^e « *attendu que le propriétaire s'est engagé à installer les appareils de climatisation à l'intérieur du bâtiment ou centralisés en toiture* » puisque ce sont plutôt des appareils de climatisation individuel sur le balcon de chaque logement qui sont prévus pour ce projet, et non un système central;
- Remplacer « *excédant le quatrième étage* » par « *excédant le cinquième étage* », dans la condition 5;
- Remplacer « *dans chacune des quatre parties distinctes* » par « *Le respect de cette condition est exigé uniquement à partir du moment où l'ensemble du projet est réalisé ou à partir du moment où l'autorisation de construire une partie distincte autre que la première (« Partie 1 » illustrée au plan numéro GT2025-269) cesse de produire ses effets* », dans la condition 7;
- Remplacer « *que dans les premières et deuxième parties distinctes (« Partie 1 » et « Partie 2 »)* » par « *que dans les premières et quatrième parties distinctes (« Partie 1 » et « Partie 4 »)* », dans la condition 8;
- Remplacer « *le 21 février 2027* » et « *la date jusqu'à laquelle le ministre responsable de l'habitation prolonge le terme pour l'exercice du pouvoir prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2), le cas échéant* » par « *à l'expiration du terme pour l'exercice du pouvoir prévu à l'article 93 de la Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière d'habitation (L.Q. 2024, chapitre 2)* » et « *au terme d'une interruption significative de la réalisation du projet immobilier. Aux fins de ce qui précède, la réalisation du projet immobilier est interrompue de manière significative lorsqu'il s'écoule plus de six mois sans qu'aucune partie distincte ne soit en cours de construction, la construction d'une partie distincte étant ici réputée terminée à la date de son occupation* », dans la condition 22.