

# Vision d'aménagement pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue

## Mémoires et commentaires écrits sur la version préliminaire

---

### Activité de participation publique

#### Consultation écrite

#### Période

23 avril au 6 mai 2024

#### Participation

- 26 commentaires écrits (citoyens)
- 4 mémoires (organismes et particuliers)

#### Lien web

<https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca>

---

### Mise en contexte

Le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue est principalement constitué d'habitations, mais également de commerces, d'institutions et, dans une moindre mesure, d'industries. Reliant le centre-ville à l'arrondissement de Charlesbourg, la 1<sup>re</sup> Avenue est un lien nord-sud important du territoire de la ville de Québec. Globalement, la configuration des rues favorise la marche et le vélo. Toutefois, la présence de la rivière Saint-Charles, de la voie ferrée et de l'autoroute Félix-Leclerc crée un effet de frontière entre les différents secteurs du territoire et les quartiers voisins.

Le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue se distingue également par une forte densité d'occupation au sol. Les bâtiments (cadre bâti) sont relativement anciens et l'architecture est distinctive, notamment dans le quartier du Vieux-Limoilou.

Enfin, plusieurs possibilités de redéveloppement sont à considérer, comme certains bâtiments de moindre qualité, des terrains vacants, des aires de stationnement ou des sites déstructurés. De plus, la disponibilité de l'ancienne emprise hydroélectrique de la 41<sup>e</sup> Rue donne l'occasion d'en préciser la vocation.

## Consultation en ligne



Il était possible pour les citoyens et les représentants d'organismes de transmettre leurs commentaires par écrits ou de déposer un mémoire sur la version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue.

Les citoyens devaient remplir un formulaire d'autorisation afin que la Ville de Québec rende public et mette en

ligne leurs mémoires sur la [plateforme de participation citoyenne](#). Les autres commentaires des participants sont demeurés anonymes et ont été traités de façon confidentielle.

---

## Participation

### Conseillère municipale :

- M<sup>me</sup> Marie-Pierre Boucher, membre du comité exécutif et responsable de l'aménagement du territoire

### Personnes-ressources :

- M. Guillaume Langevin, conseiller en urbanisme, Planification de l'aménagement et de l'environnement
- Mme Rose Pichette, conseillère en urbanisme, Planification de l'aménagement et de l'environnement

### Coordination de la consultation :

- M<sup>me</sup> Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

### Participation sur la page web du projet :

- 69 visiteurs ont fréquenté la page Internet de la consultation écrite;
- 28 citoyens ont apporté des commentaires, questions ou mémoires.

## Documentation

La documentation en lien avec la démarche consultative est disponible sur le site Internet de la Ville de Québec.

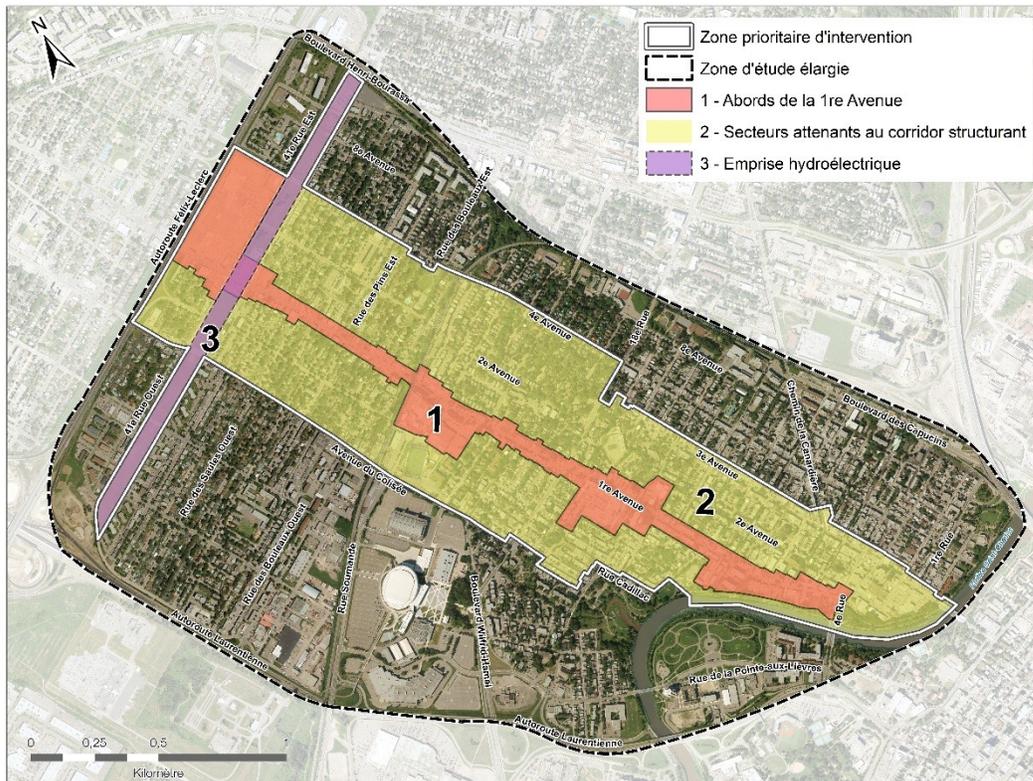
<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=11>

Pour en savoir plus sur le projet de Vision d'aménagement, vous pouvez consulter la page Web du projet.

[https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement\\_urbain/visions/1re-avenue](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/visions/1re-avenue)

## Secteur d'intervention

Le territoire de planification se situe de part et d'autre de la 1<sup>re</sup> Avenue, à l'intérieur du quadrilatère suivant : autoroute Félix-Leclerc au nord, 4<sup>e</sup> Avenue et la voie ferrée à l'est, rivière Saint-Charles au sud et avenue du Colisée à l'ouest.



---

## Questions et commentaires du public

### Participation

- 3 commentaires écrits reçus par courriel
- 23 commentaires écrits reçus par le formulaire en ligne

### Enjeux

La version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue a reçu un accueil favorable des participants.

- *Superbe vision qui correspond bien aux enjeux actuels du secteur*
- *Je trouve que les idées présentées sont très bonnes*
- *Dans l'ensemble, j'ai apprécié la présentation et je suis en accord*

Quelques réserves ont été émises, bien résumées par les deux commentaires suivants :

*Ce sera une période d'intenses constructions et de dérangements, sur plusieurs années. Si c'est pour le mieux pour les citoyens qui y sont déjà (amélioration de la qualité de vie grâce à la diminution des îlots de chaleurs ; accroissement de la biodiversité, maintien de la valorisation du transport en commun et du transport actif, accès à un peu plus de nature/verdure/parc vert) (...), ce double projet sera plus intéressant pour tous.*

*Nous sommes convaincus que tous les responsables du projet au sein de la Ville de Québec ont déjà pris ces éléments en considération, mais nous voulions tout de même (...) réitérer notre attachement et notre volonté de conserver un espace de vie agréable et paisible au sein d'un des plus beaux quartiers de la ville.*

Voici les principaux enjeux soulevés dans les commentaires soumis par les citoyens dans le cadre de la consultation écrite :

- Augmenter les espaces verts
- Conserver un espace de vie agréable et paisible
- Davantage de logements abordables
- Diminuer la circulation de transit
- Améliorer la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes dans le quartier

## AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

L'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics participe de façon importante à la qualité d'un milieu de vie, c'est donc sans surprise que la majorité des commentaires reçus aborde les espaces publics, ainsi que leur aménagement.

Pour quelques participants, la Vision présentée est « *très estivale* ». Selon eux, il faut aussi penser au dynamisme des rues et des places publiques en hiver.

### Diminuer les îlots de chaleur

Quelques citoyens manifestent leur inquiétude en lien avec les îlots de chaleur existants dans le secteur de la 41<sup>e</sup> Rue. Le site des Galeries Charlesbourg est particulièrement visé comme étant un endroit à verdir malgré les tours d'habitations qui y sont prévues. Ils espèrent y voir rapidement de nouveaux espaces verts, des toitures vertes et des plantations pour limiter les îlots de chaleur.

De même, le développement de la friche de la 41<sup>e</sup> Rue est susceptible d'accentuer l'impact des îlots de chaleur. Un citoyen se désole d'ailleurs que « *cette portion du quartier Lairet perdra le peu d'espace vert auquel les citoyens avaient accès,* », d'où l'importance de compenser la perte de terrain gazonné et d'arbres matures à même la friche de la 41<sup>e</sup> Rue.

Plusieurs suggestions sont mises de l'avant : « *les toits des nouvelles constructions pourraient être obligatoirement verts ; les arbres matures pourraient être maintenus à leur emplacement (si possible...), de petits espaces plus "forestiers" pourraient être ajoutés entre les immeubles à logement ou autour.* »

### Bonifier l'offre en espaces verts

Les aménagements proposés pour la friche de la 41<sup>e</sup> Rue sont très appréciés par les participants. En ajoutant des sentiers, des parcs, des aires de jeux et des lieux de rencontres et surtout des espaces verts boisés d'une certaine envergure pour ses résidents, la Ville vient combler un vide dans ce secteur.

*Le quartier Lairet a besoin de plus d'espaces verts, car il y a beaucoup d'asphalte, les maisons étant très condensées dans le secteur. Il serait bénéfique pour les enfants, les ados et adultes de pouvoir bénéficier de parcs pour profiter de la température et de faire connaissance avec les gens du quartier.*

Les participants proposent de diminuer la présence de gazon afin d'ajouter des fleurs, des arbres fruitiers, de gros arbres le long de la 41<sup>e</sup> Rue. Ils privilégient une mixité d'arbres feuillus et de conifères pour les plantations. Un participant suggère aussi de prolonger la coulée verte à l'ouest de la 1<sup>re</sup> Avenue.

Notons l'insistance de certains de prendre soin de bien répartir les espaces verts sur l'entièreté de la friche « *nous souhaiterions que la partie est ne soit pas défavorisée à ce niveau par rapport à la section ouest* ».

D'autres terrains sont également identifiés pour devenir un petit parc de quartier. Par exemple, un terrain vacant identifié dans la Vision préliminaire pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue à l'angle de la rue des Cerisiers et du chemin de fer :

*« Cette portion de Lairet est moins bien pourvue en termes d'espaces verts que le reste du quartier. Le développement de la friche de la 41<sup>e</sup> Rue va aider, mais surtout pour ceux au nord du quartier, donc l'ajout d'un petit parc au sud serait bien pertinent. »*

### **Aménagements permanents pour la friche Ouest**

En prévision des besoins potentiels du RTC, la portion de la friche de la 41<sup>e</sup> Rue localisée à l'ouest de la 1<sup>re</sup> Avenue les usages et aménagements possibles doivent être de nature temporaire. Cette planification suscite plutôt le mécontentement chez les participants.

*Si vous prévoyez que les aménagements soient temporaires sur la friche Ouest, ne les faites pas. Ce sera arracher aux utilisateurs un gain.*

*Les besoins du quartier ont été entendus, mais tiennent sur des promesses et propositions principalement temporaires à l'exception du parc à l'Est. Il manque un peu d'audace dans la vision.*

Les participants proposent plutôt de rendre les aménagements permanents. Pour plusieurs, il est plus important de combler les besoins du quartier en grand espace vert et en parcs que de combler les besoins potentiels et futurs du RTC.

*Un point majeur demeure cependant, soit réserver une portion du terrain pour des besoins futurs du RTC. Que ce soit un garage ou un stationnement incitatif, il me semble que ceci ne cadre aucunement avec la vision de développement du secteur.*

Deux participants voient ce secteur comme propice à l'aménagement d'un espace canin.

### **Pérennité des jardins communautaires**

Des participants s'inquiètent sur la pérennité des deux jardins communautaires Sapinière-Dorion et Sainte-Odile et au maintien de leurs activités au cours de la réalisation des travaux de construction. En outre, on ne croit pas à la cohabitation harmonieuse entre les résidents des habitations projetés, les futurs usagers du parc linéaire et les occupants actuels des parcelles cultivées des jardins communautaires. Enfin, bien que favorable à l'augmentation du taux de canopée dans le quartier, un participant fait remarquer que la plantation d'arbres de fortes dimensions peut faire ombrage aux parcelles cultivées.

## **MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS**

Les participants s'entendent que la mobilité des personnes doit être assurée en facilitant les déplacements sécuritaires et le confort des usagers.

## **Circulation de transit**

L'accessibilité et la perméabilité du territoire prévue en consolidant les réseaux de transport actif et en créant de nouveaux liens entre les principales destinations sont appréciées par les participants à une condition :

*« Il est vrai que cet aspect est apprécié, mais il est aussi vrai de dire qu'il est surtout apprécié à l'intérieur du quartier, et non comme voie de passage pour la circulation de transit. »*

Certaines voies sont jugées par les participants susceptibles de devenir davantage de voie de transit et ainsi perturber la quiétude du quartier.

*En ouvrant l'accès aux véhicules à la 2<sup>e</sup> Avenue Est, au droit de la 41<sup>e</sup> Rue, on permet le passage à beaucoup de véhicules qui feront de la circulation de transit dans le quartier. Cette portion du quartier, comprise entre la 1<sup>re</sup> Avenue et la 4<sup>e</sup> Avenue, n'aura donc plus vraiment accès à une rue apaisée en son centre.*

Certains participants soulèvent la même inquiétude pour la rue du Colisée. En effet, *un corridor vitesse étant prévu sur la 4<sup>e</sup> Avenue, l'axe structurant de transport en commun sur la 1<sup>re</sup> Avenue, il reste peu de voie pour circuler nord-sud.* En outre, on y dénonce son côté peu sécuritaire pour les piétons, cyclistes ou même automobilistes.

Enfin, un participant cible la voie de circulation située dans le prolongement de la 8<sup>e</sup> Avenue et une deuxième voie située dans le prolongement de la rue des Lilas est.

C'est pourquoi, ces participants font la demande à la Ville de réfléchir à des concepts d'aménagement susceptibles d'atténuer et de limiter la circulation de transit dans le quartier résidentiel en plus de voir à sécuriser ces rues et leurs traverses pour piétons et vélos.

En contre-exemple, un participant cite la rue des Cerisiers comme étant une voie fréquentée par les marcheurs et les jeunes cyclistes, la circulation véhiculaire y étant très faible puisqu'elle n'est pas ouverte à la circulation depuis la 41<sup>e</sup> Rue.

*Cet axe est ciblé comme axe de verdissement prioritaire (...) C'est une excellente idée. De plus, il n'y a presque pas de besoins en stationnement sur rue à cet endroit donc tout est en place pour un réaménagement et une consolidation de l'usage de cette artère.*

Dans un autre secteur du quartier, un participant demande à sécuriser la traverse piétonne de la 4<sup>e</sup> Avenue à la hauteur du parc Marchand.

## **1<sup>re</sup> Avenue**

Pour plusieurs participants, la 1<sup>re</sup> Avenue est bruyante et la circulation automobile élevée et trop rapide, ce qui rend l'expérience piétonne peu conviviale.

*J'ai choisi ce quartier pour sa proximité avec le Vieux Limoilou, son service de transport en commun efficace et la possibilité de me déplacer à pied et à vélo facilement. Or, marcher sur la 1<sup>re</sup> Avenue est pénible !*

D'où les propositions d'aménagements semblables à ce qui a été fait sur la 4<sup>e</sup> Avenue : voies cyclables, installation de bollards permanents, verdissement, avancé de trottoirs.

Un participant fait remarquer qu'un mode de transport structurant qui passerait sur la 1<sup>re</sup> Avenue ne devrait pas redistribuer la circulation sur une seule artère, comme cela était autrefois planifié sur la rue des Chênes en direction est-ouest. *Un équilibre entre la perméabilité et l'efficacité du système de transport devrait être visé.*

Lors du réaménagement des différents viaducs comme celui de la 1<sup>re</sup> Avenue, un participant demande que la piste cyclable soit au même niveau que les trottoirs et que ceux-ci soient élargis.

### 41<sup>e</sup> Rue

Avec les nouvelles habitations prévues sur la friche de la 41<sup>e</sup> Rue, les participants soulèvent l'importance de limiter la vitesse de circulation automobile tout en augmentant le nombre de voies de circulation entre la 4<sup>e</sup> Avenue et le boulevard Henri-Bourassa.

Pour faciliter les déplacements à vélo du secteur ouest de Lairet au secteur est, un participant suggère l'ajout d'une piste cyclable longeant la bordure nord de la friche. Un autre trouve excellente l'idée d'utiliser le centre de la friche comme lien piéton.

Un autre participant s'explique mal l'élimination du parc-o-bus sur l'espace de la friche, pourtant très utilisé par les usagers sans qu'une alternative efficace et permanente soit proposée.

*À moins que la ville ou le RTC parvienne à une entente avec les Galeries Charlesbourg, il me semble que l'élimination du stationnement fasse preuve d'un manque de vision en ce qui concerne les engagements de mobilité durable de la ville.*

## ACTIVITÉS ET VOCATIONS DU TERRITOIRE

La consolidation du noyau commercial sur la 1<sup>re</sup> Avenue, surtout dans Lairet, revient souvent dans les discussions. Pour les participants, un effort particulier devrait être fait pour mettre en place des conditions gagnantes pour la multiplication d'établissements avec de services variés : CPE, nouvelles écoles primaires et secondaires, commerces de proximité, etc.

Requalifier la zone industrielle du sud de la 4<sup>e</sup> Rue est vue comme étant une bonne idée pour un participant.

Pour un autre, la requalification du site des Galeries Charlesbourg *ne devrait pas cannibaliser l'offre qui pourrait voir le jour sur la 1<sup>re</sup> Avenue*. Ces deux offres devraient être complémentaires.

## CADRE BÂTI

L'intégration cohérente dans le quartier de nouveaux projets, notamment en termes de gabarit et de traitement architectural font partie des préoccupations des participants.

*Pour l'intersection de la 18<sup>e</sup>/1<sup>re</sup> Avenue, je me demandais de quelle façon seront intégrés des immeubles de 5 étages de façon harmonieuse, en respectant le style architectural, à*

*l'échelle humaine, avec l'entourage qui est constitué majoritairement de duplex à vocation résidentielle?*

Généralement, la densification dans certains secteurs de la Vision est bien acceptée. Cependant, quelques participants voudraient tout de même qu'une attention soit portée à l'accessibilité des nouvelles habitations et d'éviter l'embourgeoisement du quartier :

*Notre quartier est tissé sur une trame de classe moyenne, de nouveaux arrivants, de personnes moins fortunées et quelques biens nantis. Cet équilibre est essentiel à maintenir l'essence du quartier. Je souhaiterais qu'en 2040, les nouveaux arrivants aient encore les moyens de s'installer ici et de bénéficier des fruits de cette vision.*

D'autres sont d'avis que le quartier est suffisamment densifié puisque les écoles ne peuvent plus accueillir les enfants du secteur.

Enfin, quelques participants proposent des normes de construction vertes comme des toitures vertes par exemple pour les nouveaux projets.

---

## Synthèse des mémoires

Lors de la consultation écrite, nous avons reçu 4 mémoires (organismes et particuliers). Une synthèse de ces mémoires est compilée dans le tableau ici-bas. Les mémoires complets sont disponibles en annexe et sur [la plateforme de participation citoyenne](#).

# 1. Conseil de quartier de Lairet
<p><b>Constat Friche Ouest</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Les usages prévus du RTC (entreposage, entretien, stationnement, pôles d'échange) auront pour conséquences : cloisonnement et enclavement, zones industrielles, insécurité dans les déplacements actifs, îlots de chaleur, perte de verdissement.</li></ul>
<p><b>Recommandations</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réserver cet espace pour de nouveaux services institutionnels (écoles, centre communautaire ou centre sportif).</li><li>• Inclure la portion pépinière dans la vision à long terme et engager un % ambitieux de canopée.</li></ul>
<p><b>Constat 1<sup>re</sup> Avenue</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dépendance entre cette Vision et la concrétisation d'une deuxième phase du tramway sur la 1<sup>re</sup> Avenue.</li></ul>
<p><b>Recommandations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Débuter maintenant les projets de dynamisation commerciale sur la 1<sup>re</sup> Avenue.</li><li>• Attirer de jeunes commerces de proximité sur la 1<sup>re</sup> Avenue avec des incitatifs et les aider à</li></ul>

s'implanter.

### **Constats Friche Est**

- Construction de logements sur la friche, il est nécessaire de faire des interventions assez importantes au niveau des infrastructures souterraines.
- Évaluation insatisfaisante des impacts de l'ensemble résidentiel au niveau socio-économique, foncier, transit routier et services de la sécurité civile.

*« Nous sommes très heureux de pouvoir participer à l'élaboration de cette Vision, mais il nous apparaît malheureux que celle-ci n'inclue pas les quartiers Saint-Albert et Sainte-Odile, (...), la 1<sup>re</sup> Avenue et les friches sont intrinsèquement liés à ces quartiers. Les friches et la 1<sup>re</sup> Avenue font intrinsèquement partie de ces milieux de vie. »*

## **# 2. Trudel**

### **Constats Friche Ouest**

- Secteur ayant peu de grands espaces verts.
- Incompatibilité de l'implantation d'un garage semi-industriel en plein quartier résidentiel et commercial.

### **Recommandation**

- Destiner à un usage public de détente, de verdure, de contemplation et d'entraînement.

### **Recommandations Friche Est**

- Inclure du logement social et abordable aux abords de la propriété.
- Parc permanent

### **Recommandations 1<sup>re</sup> Avenue**

- Lever l'obligation d'un rez-de-chaussée commercial sur l'ensemble de l'axe.
- Éviter la construction de bâtiments à haute densité en plein cœur d'un quartier existant.
- Maintenir la priorité d'implantation du réseau structurant de transport en commun.

*« Avec le redéveloppement prévu, [...] il va sans dire que la zone avoisinant les Galeries Charlesbourg est riche en opportunités. »*

### # 3. Valérie Soulard

#### Constats Friche Est

- Pas de parc de proximité
- Réduction de la qualité de vie des résidents avec des constructions de 4 à 5 étages devant la rue Sapinière-Dorion Est.
- Perte de l'usage du terrain vague et de sa quiétude.

#### Recommandations

- Attendre de connaître les besoins du RTC avant de situer les habitations.
- Ajouter des habitations seulement sur la portion Nord de la friche, côté 41<sup>e</sup> Rue.

*« De cette façon, il y a une augmentation de l'offre de logements et de l'autre côté, les résidents de Sapinière-Dorion profiteraient encore d'un espace vert devant chez eux. »*

### # 4. Samuel Simard

#### Constats :

- Manque d'informations et planification trop hâtive du projet.
- Répartition peu optimale des espaces verts et des habitations prévus sur la friche.

#### Recommandations :

- Attendre d'intégrer les besoins potentiels du RTC dans la vision d'aménagement du projet afin de planifier une répartition harmonieuse des habitations et des espaces verts des deux côtés de la friche.
- Ajuster le positionnement des logements et préserver les espaces verts existants le long de la rue Sapinière-Dorion Est.
- Repositionner le parc de bassin de rétention plus à l'est.

*« Augmenter la densité des logements de manière équilibrée, favoriser une belle intégration des logements avec l'environnement urbain alentour, de créer une véritable "coulée verte" et de maintenir une circulation fluide dans le secteur. »*

## Réalisation du rapport

### Date

Juin 2024

### Réalisé par

M<sup>me</sup> Anne Pelletier, conseillère en consultations publiques,  
Service des relations citoyennes et des communications



## **Mémoire du conseil de quartier de Lairet sur la vision d'aménagement de la 1ere avenue telle que présentée le 22 avril 2024.**

**Le conseil de quartier de Lairet salue la vision** d'aménagement, puisqu'on peut voir le désir de développer un quartier moderne et bien réfléchi.

**Toutefois, à l'unanimité, le conseil de quartier tient à soulever les commentaires suivants :**

- Le conseil de quartier de Lairet **se préoccupe** que la Ville consente à réserver les friches à l'Ouest pour le RTC et qu'elle accepte donc de ne pas développer de vision 15 ans pour celles-ci et de ne pas encadrer les usages possibles en cohérence avec la vision. Nous croyons que cette décision constitue un grand risque pour les citoyens, puisque les visées du RTC contribueraient à perpétuer les enjeux de quartier que nous tentons de corriger avec cette vision : cloisonnement et enclavement, zones industrielles limitrophes, sécurité des déplacements actifs, îlots de chaleur, verdissement.
- Nous demandons donc à la Ville de développer une vision pour les Fiches à l'Ouest ou au minimum à restreindre certains usages dans cette vision.
- Par ailleurs, nous nous préoccuons que cet espace qui se prête très bien au verdissement et à l'augmentation de la canopée sur le territoire redevienne un îlot de chaleur minéralisé ou industrialisé dans les prochaines années..
- Enfin, nous nous préoccuons que les usages temporaires, en lien avec les besoins du secteur, du quartier et des citoyens puissent être retirés.
- Nous croyons aussi qu'il serait plus sage de réserver ces espaces pour de nouveaux services institutionnels vu l'augmentation majeure de la population prévue dans le quartier, comme des écoles, un centre communautaire ou un centre sportif.
- Considérant la rareté des terrains disponibles pour augmenter la canopée dans les quartiers centraux, nous demandons à la Ville d'inclure des cibles de canopée dans sa Vision et de cibler des zones qui pourraient être dédiées et entamées maintenant. En ce sens, nous demandons à la Ville de Québec d'inclure à tout le moins la portion pépinière dans sa vision à long terme et qu'elle s'engage envers un % ambitieux de canopée. L'idéal serait de céder une portion de la friche Ouest à la fiducie d'utilité sociale que Emprises est en train de mettre sur pied

- Nous demandons ultimement au RTC de se tourner vers d'autres possibilités pour ses usages liés à l'entreposage, à l'entretien, au stationnement ou aux pôles d'échange, notamment au sein des zones déjà industrialisées.

#### **Le conseil de quartier se préoccupe aussi :**

- De la dépendance entre cette Vision et la concrétisation d'une deuxième phase du tramway sur la 1ère Avenue (réaménagement de la chaussée). Nous demandons donc de cibler, dans la vision, différents scénarios ou différents pôles, afin de permettre aux projets de développement de voir le jour et à la vision de cheminer indépendamment des enjeux politiques.
- Par exemple, les projets de dynamisation commerciale sur la 1ère avenue pourraient débiter maintenant, sachant qu'il peut s'écouler 15 ans avant l'annonce d'une deuxième phase et/ou les débuts de travaux. Les citoyens ont fort à gagner entre temps en créant de nouvelles habitudes de consommation tout au long de la première avenue. Des aménagements temporaires pourraient aussi être envisagés, comme une piste cyclable ou de l'aménagement urbain.
- En l'absence d'une SDC sur la première Avenue, nous aimerions que la Ville initie un projet avec des incitatifs afin d'attirer de jeunes commerces de proximité sur la 1ère Avenue et les aider à s'implanter.

#### **Au niveau du réalisme de la vision :**

- Pour permettre la construction de logements sur la friche, il est nécessaire de faire des interventions assez importantes au niveau des infrastructures souterraines. Ces interventions risquent d'être assez coûteuses, sont-elles réalistes?
- La vision évoque beaucoup de besoins d'abord attribués à la Ville de Québec et au RTC, mais les interventions proposées ne devraient pas nuire aux besoins des résidents du quartier.
- Il manque de projection sur l'impact du développement résidentiel au niveau socio-économique, foncier ainsi que sur le transit routier.
- La vision ne propose pas d'évaluation sur l'impact du développement sur les services de la sécurité civile (police, pompier, voirie, collecte des ordures).
- Les données sur logement sont basées sur des statistiques à court terme et n'inclut pas de projection démographique.
- La vision ne permet pas de chiffrer les améliorations réelles attendues. Quels sont les indicateurs de réussite?

#### **Types de lieux de travail :**

- Considérant les changements dans les habitudes de travail, nous souhaitons que la quantité de pôles de lieux de travail soit analysée de façon plus granulaire, afin d'éviter la désuétude

de la vision quant à la mixité d'usages. On devrait peut-être parler de lieux de services plutôt que de lieux de travail, si c'est le cas.

**En conclusion** : nous sommes très heureux de pouvoir participer à l'élaboration de cette vision, mais il nous apparaît malheureux que celle-ci n'inclut pas les quartier St-Albert et Ste-Odile, plus particulièrement, puisqu'à nos yeux, la première avenue et les friches sont intrinsèquement liés à ces quartiers. Les friches et la 1ere avenue font intrinsèquement partie de ces milieux de vie.

Bonjour,

Mon nom est Samuel Simard, ingénieur civil, résidant sur la rue de la Sapinière-Dorion Est, [REDACTED]  
[REDACTED] En tant que propriétaire occupant d'un triplex, je m'intéresse particulièrement à la vision d'aménagement projeté pour cette friche et mes commentaires porteront sur cette partie du projet.

Bien que je salue l'initiative visant à améliorer l'axe de la 1<sup>re</sup> avenue, certains éléments m'amènent à vouloir apporter des commentaires et ajustements au plan d'aménagement de la friche. Mon premier constat concerne **le manque d'informations et une planification peut-être trop hâtive du projet**. Mon deuxième avis est **une répartition peu optimale des espaces verts et des habitations prévus sur la friche**.

Selon mes réflexions, étant donné que le projet aura une durée totale de 15 ans, qu'il ne débutera pas avant 3 ans et que des études de faisabilité sont à venir, je pense qu'il serait judicieux d'attendre d'intégrer les besoins potentiels du réseau RTC dans la vision d'aménagement du projet afin de planifier une répartition harmonieuse des habitations et des espaces verts des deux côtés de la friche.

En tenant compte toutefois du plan dans sa vision actuelle et des améliorations que nous pouvons apporter, je souhaite soulever des préoccupations quant à la densification excessive et non-équilibrée des bâtiments à l'Est de la 2<sup>e</sup> avenue, perdant ainsi l'identité de la friche. La conception de la "coulée verte" semble peu adéquate, donnant l'impression d'un simple trottoir derrière des bâtiments imposants de 4 à 7 étages. L'espace vert se trouve entre 2 rangées de bâtiments très hauts. De plus, le parc de bassin de rétention prévu à l'Est est trop proche de la partie Ouest déjà entièrement dédié à des espaces verts, laissant le côté le plus à l'Est avec un manque de verdure. Le jardin communautaire est également rétréci, et une partie des espaces verts à l'intersection de la 41<sup>e</sup> rue et d'Henri-Bourassa sera probablement utilisée pour améliorer cette intersection. Ce secteur est d'ailleurs moins intéressant à utiliser comme espace vert étant donné la proximité du boulevard Henri-Bourassa.

À l'Est de la friche, la Ville a pour but d'augmenter l'offre de logements et d'établir un parc de bassin de rétention. De leur côté, les citoyens de Lairet à l'Est veulent préserver le plus possible les espaces verts. Il en découle comme buts communs d'augmenter la densité des logements de manière équilibrée, de favoriser une belle intégration des logements avec l'environnement urbain alentour, de créer une véritable "coulée verte" et de maintenir une circulation fluide dans le secteur.

Pour parvenir à ces buts communs, voici les deux changements que je vous demanderais d'apporter au plan :

- **Ajuster le positionnement des logements et préserver les espaces verts existants le long de la rue Sapinière-Dorion Est.** Placer les logements aux extrémités ainsi que sur la partie Nord de la friche constitue des emplacements stratégiques qui s'harmonisent mieux avec le cadre bâti environnant, tout en répondant aux besoins de la ville en termes d'offre de logement et aux désirs exprimés par les résidents de Lairet pour la préservation d'espaces verts dans cette zone. Une dispersion plus équilibrée des logements répondra mieux aux préférences exprimées lors des consultations publiques et préservera l'intégrité visuelle de la friche.
- **Repositionner le parc de bassin de rétention plus à l'Est,** car sa position actuelle se trouve déjà à côté d'une concentration d'espaces verts. Centraliser ce parc dans la partie Est de la friche, à côté de la 4<sup>e</sup> avenue permettrait de pallier le manque d'espace vert à l'Est, et de favoriser d'autres initiatives d'espaces verts, comme par exemple élargir le jardin communautaire et intégrer le tronçon 3 du corridor vélo Cité qui passe sur la 4<sup>e</sup> avenue dont les travaux débiteront en 2024 jusqu'en 2026.

Vous trouverez un plan illustrant ces changements :

# VISION

pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue | Version préliminaire

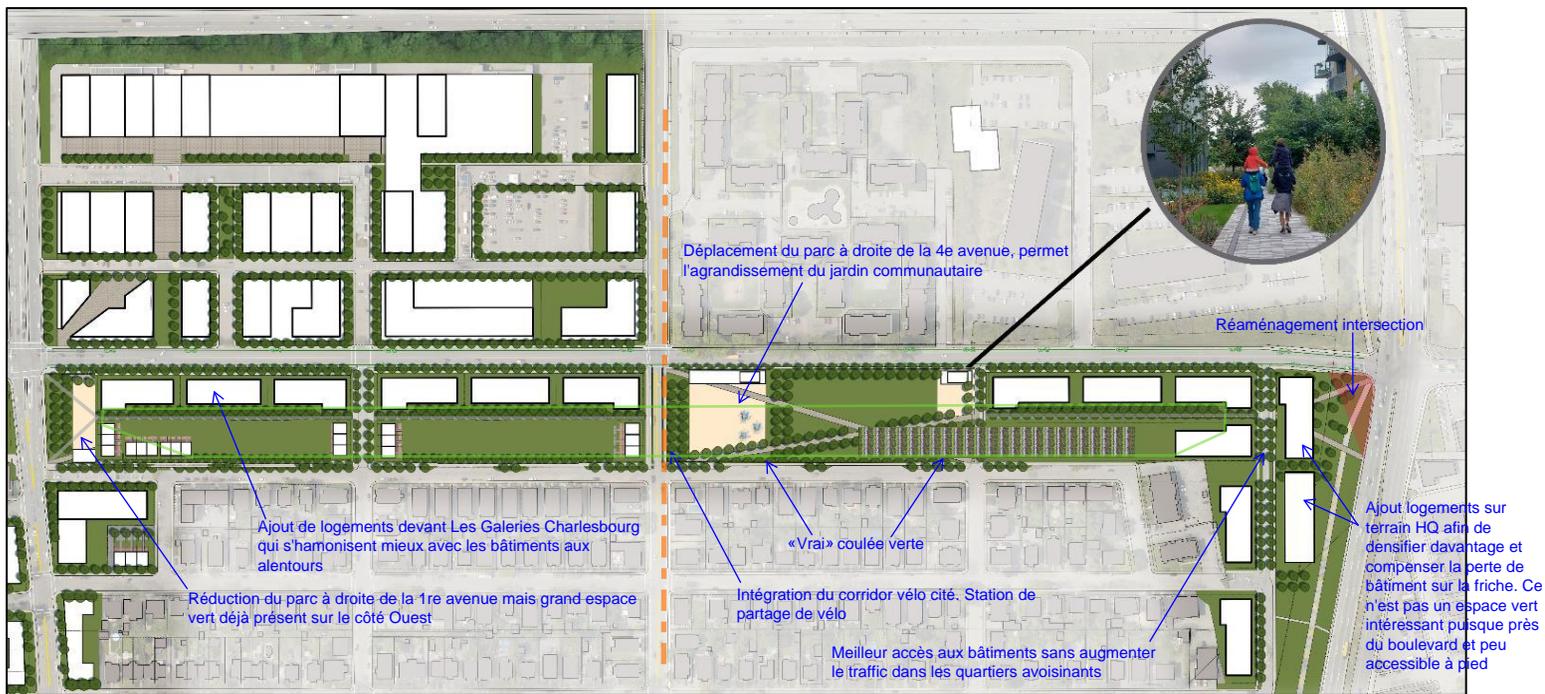


Figure 34 - Projection de l'aménagement de la friche de la 41<sup>e</sup> Rue Est et du site des Galeries Charlesbourg

En conclusion, j'espère que ces demandes enrichissantes seront prises en compte dans la vision finale d'aménagement de la friche de la 41e rue, offrant ainsi un environnement plus harmonieux et fonctionnel pour les citoyens. Je reste ouvert à toute discussion supplémentaire pour parfaire cette vision commune.

Cordialement,

Samuel Simard



Bonjour,

Je suis très emballée par le projet de la ville d'améliorer le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue. En tant que résidente sur la Rue Sapinière-Dorion Est, mes commentaires, questionnements, suggestions et demandes se porteront toutefois sur la portion du projet qui concerne la friche de la 41<sup>e</sup> rue, particulièrement du côté Est.

Étant donné que le projet aura une durée totale de 15 ans, qu'il ne débutera pas avant 3 ans et que des études de faisabilité sont à venir, pourquoi ne pas attendre de connaître les besoins du rtc avant de décider où seront situés les bâtiments d'habitation? Il en résulte que presque toute la portion Est de la friche se retrouve avec les logements et la portion Ouest profite complètement des espaces verts.

En répertoriant l'offre de parcs à proximité de la friche à l'Est, nous constatons qu'il y a peu d'offres. Il y a le parc de l'Oasis-de-Saint-Albert-le-Grand mais que celui-ci est très petit et il y a le Parc-école Saint-Albert mais il est uniquement réservé aux élèves de l'école. Il n'y a donc pas vraiment de parc à proximité de la zone plus à l'Est de la friche.

Concernant l'ajout de logements sur la portion Est de la friche, j'aimerais souligner que ce serait vraiment une réduction de la qualité de vie des résidents de mettre des bâtiments de 4 à 5 étages devant la rue Sapinière-Dorion Est alors que cela fait au-dessus de 100 ans que les résidents profitent d'une quiétude avec un terrain vague devant chez eux, il faut en tenir compte. De plus, sur Sapinière-Dorion Est, la hauteur des bâtiments existants est principalement de 2 étages. Il y a donc un décalage plutôt grand entre le cadre bâti existant et les bâtiments que vous désirez ajoutez sur la portion Sud de la friche.

Ce qui m'amène à m'interroger, pourquoi ne pas avoir pensé mettre des habitations seulement sur la portion Nord de la friche qui donne du côté de la 41<sup>e</sup> rue? De cette façon, il y a une augmentation de l'offre de logements et de l'autre côté, les résidents de Sapinière-Dorion profiteraient encore d'un espace vert devant chez eux, c'est important pour eux! Les résidents ne veulent pas de bâtiments devant chez eux et encore moins des bâtiments de 4-5 étages qui font toute la largeur de la friche sans aucun espace entre les bâtiments. Ce n'est malheureusement pas ce que j'appelle faire un projet à échelle humaine. Cette section est bien trop densifiée. Je vous demanderais de reconsidérer cette partie du projet.

Mon conjoint a rédigé un mémoire que je vous fais parvenir. Les ajustements proposés au plan sur la portion Est de la friche répond aux problématiques soulevées et permettraient :

- De satisfaire au mieux les citoyens à proximité de la friche qui profitent actuellement d'espaces verts et qui devront vivre avec plusieurs nouveaux bâtiments à proximité.
- D'avoir une meilleure répartition des bâtiments, donc de densifier les logements plutôt aux extrémités et sur la partie Nord de la friche qui sont des emplacements stratégiques qui s'harmonisent mieux avec les bâtiments autour et qui satisferont les citoyens de Sapinière-Dorion Est qui n'auront pas un long mur de bâtiments devant eux.
- L'ajout et la densification de logements mieux répartis.
- À un promoteur de rentabiliser l'achat du terrain d'Hydro-Québec à l'extrémité Est de la friche en permettant d'y construire des bâtiments supplémentaires.
- De centraliser le parc de bassin de rétention sur la portion Est de la friche.
- Mettre le parc de bassin de rétention à côté de la 4e Avenue pourrait permettre l'agrandissement du jardin communautaire et d'intégrer le tronçon 3 du corridor vélo Cité avec la possibilité par exemple de mettre une station de partage de vélo. Les travaux de ce tronçon débutent en 2024 jusqu'en 2026.
- D'autres initiatives d'espace vert tout le long dans la partie Est.
- De conserver l'ADN de la friche et d'inclure une vraie « coulée verte ».
- De répartir mieux le trafic, ainsi que l'accès aux nouveaux bâtiments.

Merci beaucoup pour votre attention et de prendre en considération nos commentaires, suggestions et demandes!

Valérie Soulard

MAI 2024

**MÉMOIRE DE TRUDEL**

**VISION D'AMÉNAGEMENT  
POUR LE SECTEUR  
DE LA 1<sup>RE</sup> AVENUE**

DOCUMENT DE PRÉSENTATION

**TRUDEL**

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
<b>Requalification des Galeries Charlesbourg</b> .....	<b>4</b>
<b>Vision d'aménagement pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue</b> .....	<b>5</b>
Friche de la 41 <sup>e</sup> Rue .....	5
<b>Portion ouest – Éviter une erreur historique</b> .....	<b>6</b>
<b>Portion est – Au service des plus vulnérables</b> .....	<b>8</b>
Densité commerciale et résidentielle en bordure de la 1 <sup>re</sup> Avenue .....	9
Maintenir la priorité d'implantation du réseau structurant de transport en commun sur la 1 <sup>re</sup> Avenue .....	10
<b>Conclusion</b> .....	<b>11</b>

# CONTEXTE

**La 1<sup>re</sup> Avenue est un axe emblématique de la Ville de Québec.** Longtemps l'un des seuls liens directs entre ce qu'étaient les villes de Charlesbourg et de Québec, l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue a su s'adapter aux changements progressifs des époques. D'un chemin déstructuré à ses débuts, l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue s'est agencé avec la création de l'autoroute Félix-Leclerc au début des années 1960. C'était au moment où le développement était centré intensivement sur la voiture et l'étalement urbain.

L'avènement d'un possible réseau structurant de transport en commun à Québec a bousculé l'ordre établi et généré un besoin de planification urbaine jamais vu dans la région. Annoncé en mars 2018, le projet du tramway de Québec visait à doter la ville d'un réseau structurant à haute capacité. La démarche de Vision de la Ville de Québec a donc été lancée avec l'objectif d'adapter la planification urbaine du secteur en fonction de ce projet historique.

Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis. La première consultation publique sur la Vision d'aménagement pour le secteur de la 1<sup>re</sup> Avenue a eu lieu en 2020. **Plus de trois ans et demi plus tard, la Vision préliminaire est aujourd'hui une réalité.** Bien que fortement attendu depuis longtemps, le document a le mérite d'offrir une perspective structurée du développement de cette artère primordiale de Québec.

Or, le secteur d'analyse est très vaste, couvrant de nombreux quartiers ayant chacun leur tissu urbain propre. Puisque Trudel possède la propriété des Galeries Charlesbourg tout au nord de la zone d'étude, les enjeux de la portion plus au sud n'ont que peu d'impact sur ses projets.

Le présent document visera donc à proposer certains éléments quant à la portion nord de la Vision, plus particulièrement à propos des friches de la 41<sup>e</sup> Rue et, évidemment, sur le redéveloppement des Galeries Charlesbourg.



# REQUALIFICATION DES GALERIES CHARLESBOURG

Trudel a fait l'acquisition des Galeries Charlesbourg en décembre 2019 dans le cadre du rachat du portefeuille de First Capital Realty à Québec. Cette transaction de 175M\$ visait à augmenter les parts de marché de Trudel et à consolider sa position comme propriétaire de centres commerciaux voués à être requalifiés.

C'est là la mission de Trudel pour la prochaine décennie. La dynamique commerciale mondiale fait en sorte que le modèle des centres commerciaux intérieurs, basés sur le commerce de détail et les services, est voué à changer fondamentalement. **L'avènement du commerce en ligne force la dématérialisation des points de vente et la migration vers un modèle beaucoup moins intensif en termes d'espaces et de niveau de service.**

Outre les Galeries Charlesbourg, Trudel possède et requalifie activement Fleur de Lys, Place des Quatre-Bourgeois et l'Îlot Dorchester. Ces propriétés sont différentes les unes des autres, mais une constante demeure, leur dévitalisation et leur haut potentiel de développement.

La requalification des Galeries Charlesbourg est sujette à une modification réglementaire afin d'ajuster la grille de zonage aux besoins du projet. **Cette démarche est en cours et devrait se conclure avant l'été 2024.** Une fois le zonage adéquat en place, la conception des premières phases pourra débuter. La première pelletée de terre pourrait se produire aussi tôt qu'au printemps 2025.

**AVEC LE REDÉVELOPPEMENT PRÉVU, [...] IL VA SANS DIRE  
QUE LA ZONE AVOISANT LES GALERIES CHARLESBOURG  
EST RICHE EN OPPORTUNITÉS.**

Le projet des Galeries Charlesbourg attirera **1 500 nouveaux ménages en plus de nombreux nouveaux commerces et services.** La propriété est la limite des quartiers de Saint-Rodrigue et Lairet. Elle s'arrime à la réalité de la 1<sup>re</sup> Avenue dans sa portion plus au nord. Avec le redéveloppement prévu des friches de la 41<sup>e</sup> Rue, l'aménagement possible d'un réseau structurant sur la 1<sup>re</sup> Avenue et le potentiel commercial important du secteur, il va sans dire que la zone avoisinant les Galeries Charlesbourg est riche en opportunités.

# VISION D'AMÉNAGEMENT POUR LE SECTEUR DE LA 1<sup>RE</sup> AVENUE

Tel que mentionné, le présent document met l'emphase sur la portion nord de la 1<sup>re</sup> Avenue, soit le secteur au-delà de la 18<sup>e</sup> Rue.

L'exercice de Vision n'est pas simple puisqu'il doit à la fois **corriger les imperfections du présent et prévoir les besoins futurs du secteur**. Malgré un récent déclin modeste de sa population, le quartier de Lairet accueille un bon nombre de familles et de personnes issues de l'immigration qui ont des besoins particuliers pour s'épanouir et contribuer pleinement à leur communauté. Plusieurs vivent en situation précaire ou modeste, ce qui nécessite une attention spéciale.

Trudel propose ici quelques pistes de réflexion afin d'assurer un futur harmonieux pour tous les résidents du secteur, en plus de répondre à certains besoins pressants, dont la création de logements en quantité suffisante pour endiguer la crise en cours.

## FRICHE DE LA 41<sup>E</sup> RUE

Le sujet chaud pour le secteur avoisinant la propriété de Trudel est sans équivoque **le développement de la friche de la 41<sup>e</sup> Rue**. Acquis en grande partie par Hydro-Québec, il y a quelques années, le terrain présente **plusieurs contraintes** pour le développement immobilier dense. Notamment, l'ensemble des infrastructures de transport d'électricité est maintenant enfoui, ce qui limite la capacité de creusage pour y construire des stationnements souterrains ou des fondations de bâtiment.

La Vision prévoit deux aménagements distincts pour ce terrain stratégique qui est séparé par la 1<sup>re</sup> Avenue. Une portion ouest sera aménagée de façon semi-temporaire alors que la Vision propose un plan beaucoup plus complet et étoffé pour la portion est.

# PORTION OUEST - ÉVITER UNE ERREUR HISTORIQUE

La friche, sur sa portion ouest, offre un potentiel intéressant pour la population du secteur. La Ville prévoit des aménagements temporaires qui incluent des alignements d'arbres, de l'agriculture urbaine, des aires de jeux et d'autres possibilités de loisirs. Cette proposition est fort intéressante pour un secteur qui n'offre que très peu de grands espaces verts.

Or, les résidents limitrophes ont une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes, soit la possibilité évoquée par les représentants de la Ville et du Réseau de transport de la Capitale (RTC) d'y développer un garage de service pour l'éventuel réseau structurant de transport en commun. **Cette possibilité était pleinement d'actualité alors que le projet de tramway était toujours à la charge de la Ville, mais son sort est maintenant incertain.**

Qu'importe le résultat des études en cours par la Caisse de dépôt et placement du Québec – Infra (CDPQ Infra), il est primordial **d'abandonner complètement** cette idée dangereuse et dérangeante. En effet, l'implantation d'un garage semi-industriel en plein quartier résidentiel et commercial serait une erreur grave qui ne pourrait être renversée avant des décennies. Les activités qui y seront pratiquées relèvent plutôt d'un parc industriel.

Sans présumer de l'aménagement ou des opérations qui devront s'y effectuer, la présence d'un garage d'entretien avec une forte circulation de véhicules sur rails amènera certainement un niveau de bruit important. Or, la Santé publique québécoise note que **la présence de bruit constant et fort est associée à un plus grand risque de maladies cardiovasculaires.**<sup>1</sup>

On peut également présumer que des activités de maintenance aussi intensives **généreront de la poussière et d'autres nuisances liées à la santé** qui n'ont pas leur place dans le secteur. L'enjeu de la qualité de l'air est l'une des priorités de l'administration en place et l'implantation d'un tel garage de maintenance n'améliorera certainement pas le bilan dans ce secteur.

---

1. Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), 2024, *Le bruit environnemental en quelques chiffres*, <https://www.msss.gouv.qc.ca/professionnels/statistiques-donnees-sante-bien-etre/flash-surveillance/bruit-environnemental-en-quelques-chiffres>

De plus, puisque l'avenir de ce garage de maintenance est incertain, la Ville prévoit déployer les aménagements mentionnés plus haut de façon temporaire. Or, la population du secteur s'appropriera assurément ces infrastructures de grand intérêt pendant la période « temporaire ». Le jour venu, la destruction de ces milieux verdus et agréables pour être remplacés par un garage de maintenance causera assurément une levée de boucliers importante, et ce, qu'importent les rappels fréquents de la Ville et du RTC concernant l'usage final du site.

**Trudel recommande fortement que ces terrains soient destinés pour toujours à un usage public de détente, de contemplation et d'entraînement.** L'ajout de ces espaces en plein cœur de quartiers historiquement dépourvus d'espaces verts significatifs n'est pas banal. En plus d'être un ajout à la qualité de vie des résidents limitrophes, ce parc deviendra un attrait pour les commerces du secteur, dont ceux de la 1<sup>re</sup> Avenue.

Les possibilités y sont nombreuses, dont notamment **des jardins communautaires, des vergers urbains, des modules de jeu pour enfants** et beaucoup plus encore. Pourquoi ne pas rêver un peu plus grand et y installer un parc aquatique pleinement public en plein cœur de la ville ?

Bref, le potentiel d'une portion de terrain aussi immense et qui n'est pas voué à un développement immobilier d'ampleur est infini. L'annulation du projet de garage d'entretien est donc urgente afin de rassurer la population et de fédérer les forces autour d'un projet rassembleur et structurant sur le plan social.

**LA DESTRUCTION DE MILIEUX VERDIS  
ET AGRÉABLES POUR ÊTRE REMPLACÉS  
PAR UN GARAGE DE MAINTENANCE  
CAUSERA ASSURÉMENT UNE LEVÉE  
DE BOUCLIERS IMPORTANTE.**

# PORTION EST - AU SERVICE DES PLUS VULNÉRABLES

La portion des friches offre elle aussi un potentiel immense de développement avec un effet multiplicateur important pour la population. **La Vision y propose des aménagements permanents et qui respectent la volonté des résidents du secteur.**

En effet, l'intention d'aménager **un parc permanent** est l'un des éléments qui ressortaient fortement lors des consultations de Trudel en 2021. L'implantation d'un tel espace public entre la 1<sup>re</sup> et la 2<sup>e</sup> Avenue est accueillie favorablement.

Il est normal de ne pas préciser à ce stade les usages prévus pour ce parc, mais on peut en déduire par les images diffusées publiquement que la Ville prévoit y implanter un bâtiment multifonctionnel, un grand espace de jeu et de nombreux arbres à grand déploiement. La possibilité d'y implanter une glace extérieure réfrigérée et couverte pourrait aussi être à considérer.

Pour ce qui est de la proposition de développer des logements entre la 2<sup>e</sup> Avenue et le boulevard Henri-Bourassa, **le besoin est si criant qu'il en apparait comme une évidence.** L'opportunité d'y implanter des logements sociaux ou abordables doit être saisie avec empressement. La Vision mentionne particulièrement dans son document que plus de 300 ménages sont en attente d'un logement adapté à leur réalité économique dans le secteur.



Puisque la Ville possède déjà le terrain, elle n'a pas besoin d'acquérir une nouvelle parcelle libre à fort prix pour lancer un tel projet. Le coût du terrain représente une portion considérable du budget global d'un projet de logements sociaux et l'occasion favorable de réaliser des unités à plus faible prix doit être retenue.

Ce serait d'ailleurs une excellente idée **d'inclure du logement social et abordable aux abords de la propriété** à requalifier des Galeries Charlesbourg puisqu'on y trouvera de nombreux services et du commerce de proximité. La propriété est aisément accessible à pied ou à vélo et se situe au coin de l'un des parcours de Métrobus les plus achalandés.

Enfin, notons que **l'idée de créer une forme de parc linéaire en bordure du boulevard Henri-Bourassa est une excellente initiative** pour rendre ce secteur beaucoup moins hostile au transport actif. Ce parc, situé à proximité de l'hôpital de l'Enfant-Jésus, sera une excellente continuité de la coulée verte prévue plus à l'ouest, au cœur du développement immobilier qui y est envisagé.

## DENSITÉ COMMERCIALE ET RÉSIDENTIELLE EN BORDURE DE LA 1<sup>RE</sup> AVENUE

La Vision prévoit la densification en bordure de la 1<sup>re</sup> Avenue et **l'implantation forcée de rez-de-chaussée commerciaux à terme**. Il est aussi mentionné que le tissu urbain existant doit être consolidé et cristallisé dans les rues avoisinantes, là où le gabarit moyen oscille entre un et trois étages.

La revitalisation de la 1<sup>re</sup> Avenue est une excellente idée puisque cette artère longitudinale remplit à la fois le rôle **d'axe collecteur facilitant le transit**, mais aussi celui de **lieu de consommation** pour les résidents des quartiers avoisinants. L'exemple inspirant de la 3<sup>e</sup> Avenue doit permettre l'idéation pour la revitalisation de la 1<sup>re</sup> Avenue.

Toutefois, il est fortement recommandé de lever l'obligation d'un rez-de-chaussée commercial sur l'ensemble de l'axe puisque cette contrainte pourrait décourager le redéveloppement de propriétés dévitalisées. En effet, bien que l'intention de stimuler la vitalité commerciale de l'axe soit louable, forcer les usages commerciaux comme critère d'acceptation de projets pourrait simplement freiner tout dynamisme embryonnaire.

De plus, la Vision mentionne que le taux de vacance des locaux commerciaux sur l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue est déjà élevé. **Ajouter à cette offre déjà excédentaire ne ferait que de déprimer l'intérêt global du commerce de proximité dans le secteur.**

Il est également à mentionner que la volonté populaire des résidents du quartier Lairer de maintenir le gabarit existant sur l'ensemble du territoire mérite réflexion. Il est évident que le développement de bâtiments à haute densité en plein cœur d'un quartier existant n'est pas souhaitable. Or, si le secteur Lairer accueille de nouveaux arrivants, il est clair que l'ajout d'unités est souhaitable.

Le redéveloppement des Galeries Charlesbourg **comblera une partie de ce besoin**, mais la densification douce des quartiers existants **devrait être un objectif continu** sur le plan urbanistique à l'ensemble de la ville. La Vision propose un gabarit maître rigide de trois étages sur l'ensemble du secteur, ce qui ne créera pas beaucoup d'opportunités d'y accueillir de nouveaux ménages. La densité à l'hectare est par ailleurs déjà plus basse dans le quartier Lairet qu'ailleurs dans l'arrondissement, ce qui commande un effort de rattrapage.

Il faut comprendre que l'incitatif économique à déconstruire un bâtiment existant d'un ou deux étages pour en construire un nouveau de trois étages **n'est pas alléchant**. Évidemment, la certaine quiétude des résidents du secteur doit être maintenue, mais ce gabarit rigide viendra finalement consolider pour de nombreuses années le parc immobilier du secteur, poussant la création de nouvelles unités en périphérie de la ville centre. Voilà la recette pour perpétuer l'étalement urbain.

## MAINTENIR LA PRIORITÉ D'IMPLANTATION DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN SUR LA 1<sup>RE</sup> AVENUE

Il n'est pas nécessaire de refaire la genèse du déroulement du projet de réseau structurant à Québec, le sujet ayant été largement couvert dans les derniers mois. Trudel est convaincue que la Ville et la population partagent sa préoccupation **quant à l'implantation d'un transport structurant à Québec dans les meilleurs délais**.

Or, l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue a été écarté dans la dernière mouture du projet discuté publiquement, reléguée au mieux à une phase ultérieure. Il est clair que l'administration en place souhaite ardemment un réseau structurant déployé à l'échelle de la ville, incluant l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue. Trudel tient simplement à rappeler cette priorité pour s'assurer qu'elle reste **parmi les plus urgentes** dans le cadre d'une subséquente analyse du phasage d'un éventuel projet structurant de transport en commun.

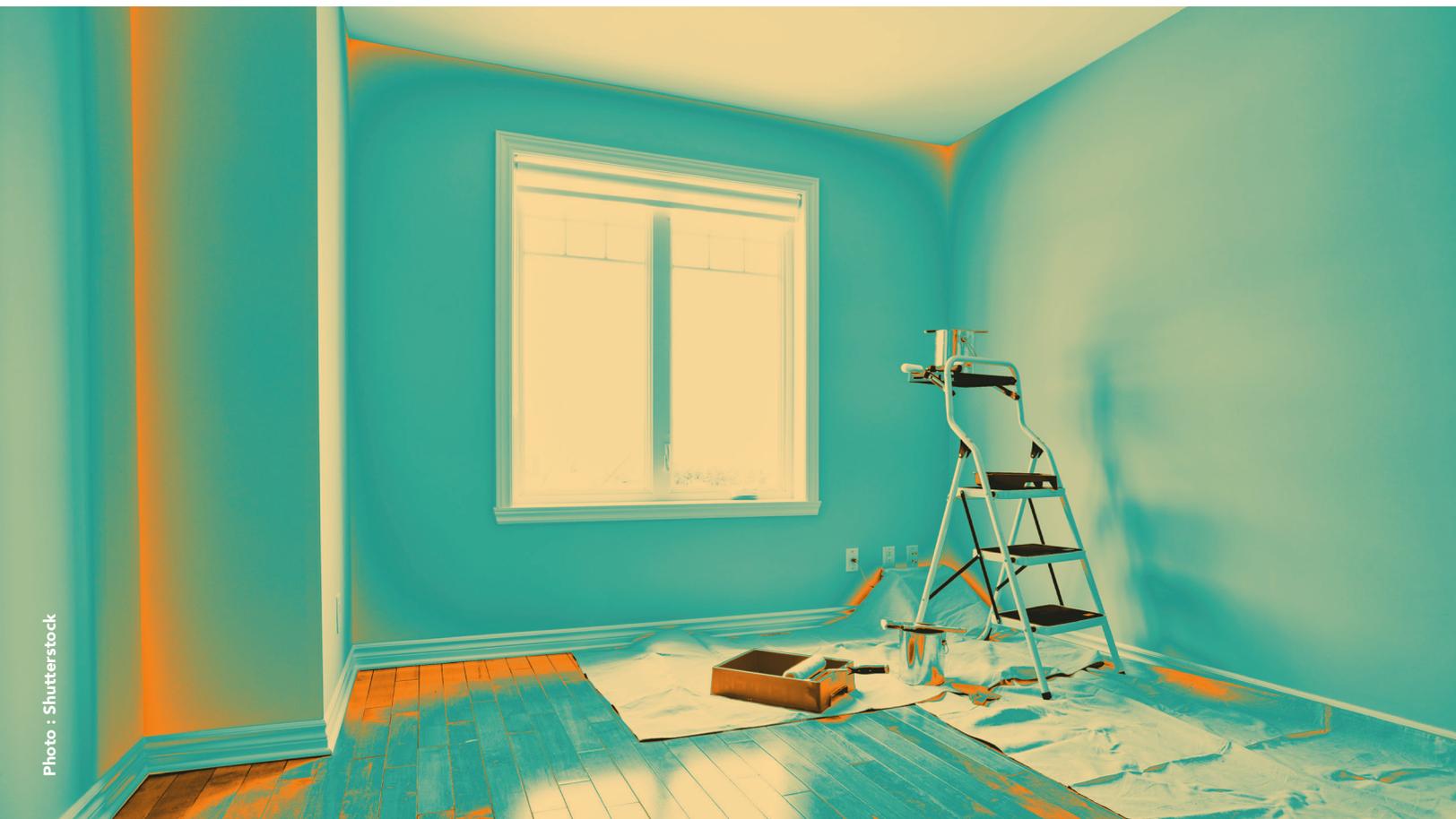
**IL EST CLAIR QUE L'ADMINISTRATION  
EN PLACE SOUHAITE ARDEMMENT  
UN RÉSEAU STRUCTURANT DÉPLOYÉ  
À L'ÉCHELLE DE LA VILLE,  
INCLUANT L'AXE DE LA 1<sup>RE</sup> AVENUE**

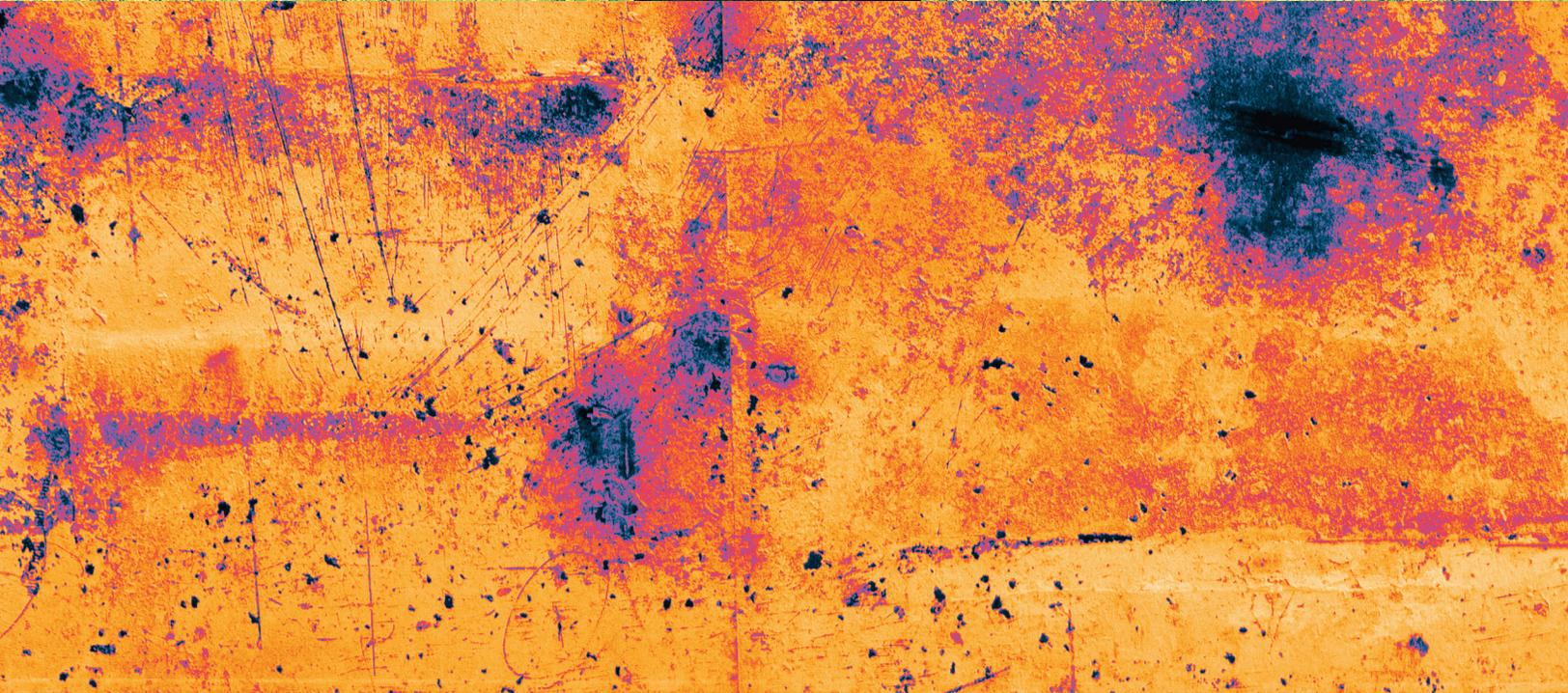
# CONCLUSION

L'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue est définitivement voué à **une relance à l'échelle humaine axée sur les meilleures pratiques de développement durable**. La Vision ambitieuse proposée par la Ville dans les dernières semaines a définitivement le mérite d'être à l'écoute des besoins des citoyens et de proposer une évolution intéressante du secteur. L'avènement d'un transport structurant, qui est à l'étude pour l'instant, pourrait contribuer à bonifier le tissu urbain du secteur et à dynamiser sa relance.

Trudel développera le site des Galeries Charlesbourg **sur un horizon d'environ huit ans**. Sujet à l'approbation de la modification en cours au règlement de zonage, la première pelletée de terre pourrait s'effectuer aussi rapidement qu'au printemps 2025. Avec un investissement privé de plusieurs centaines de millions de dollars à terme, Trudel contribuera de belle façon à la croissance économique de Québec tout en faisant sa part pour endiguer la crise du logement.

La Ville de Québec propose une vision ambitieuse et joue un rôle important dans sa réalisation. **Trudel demeurera un partenaire engagé dans son milieu et contribuera à la hauteur de sa capacité à cet objectif**. La prochaine décennie est prometteuse et tous les acteurs sociaux ont intérêt à y prendre part avec vigueur et enthousiasme.





TRUDEL .CA