

# VISION



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

### FICHE D'INTRODUCTION

#### A. CONTENU DE L'AVANT-PROJET

L'avant-projet de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne est présenté sous la forme de fiches synthèses. Le contenu de ces fiches est le suivant :

- Fiche 1 : Mise en contexte
- Fiche 2 : Portrait du territoire et enjeux
- Fiche 3 : Énoncé de vision, orientations et objectifs généraux
- Fiche 4 : Stratégies d'aménagement et de développement
  - A – Activités et vocation du territoire; cadre bâti
  - B – Déplacements et mobilité, Aménagement des espaces publics
- Fiche 5 : Mise en œuvre de la vision
  - A – Cadre normatif préliminaire
  - B – Priorités en matière de développement et d'aménagement urbain

#### B. DÉMARCHE D'ÉLABORATION, DE CONSULTATION ET D'ADOPTION

- La Ville de Québec présente un avant-projet de Vision pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Cette étape se situe en amont de toute modification au cadre réglementaire en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. La Ville de Québec souhaite consulter la population sur cet avant-projet. À la lumière des commentaires émis lors des consultations publiques, les modifications pertinentes seront apportées.
- Lors d'une prochaine étape, la Vision devra être précisée et ajustée en fonction de l'évolution des projets urbains structurants qui font encore l'objet de réflexions ou qui sont en cours de planification. La Ville devra ainsi attendre que des orientations finales soient données en regard de ces projets urbains (dont les composantes du réseau structurant de transport en commun qui sont encore à l'étape de la conception et l'amélioration de l'axe Laurentienne) avant d'adopter la version finale de la vision d'aménagement. Des décisions devront également être prises quant aux outils d'urbanisme à utiliser pour mettre en œuvre cette vision.
- Dans l'intervalle, dès lors que l'avant-projet devient public, la Ville pourrait procéder à des modifications réglementaires ciblées pour permettre de nouveaux projets immobiliers, dans la mesure où ceux-ci s'inscrivent dans le respect de l'avant-projet de la Vision.
- Des consultations publiques tenues en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme seront organisées chaque fois qu'une modification réglementaire sera réalisée, qu'elle soit ciblée ou globale.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

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

Étapes préalables	1	Connaissance du territoire + consultation en amont	Réalisée
	2	<b>Présentation d'un avant-projet de la Vision</b>	<b>En cours</b>
	3	<b>Consultation publique sur l'avant-projet de la Vision</b>	
Étapes légales encadrées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	4	Ajustements de la Vision suivant les consultations sur l'avant-projet et l'évolution des projets urbains structurants	À venir
	5	Adoption d'outils d'urbanisme appropriés pour mettre en œuvre la Vision	
	6	Consultation publique sur les projets de règlement et autres outils d'urbanisme	
	7	Adoption finale des modifications réglementaires	

# VISION



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

### FICHE 1 - MISE EN CONTEXTE

#### A. Pourquoi élaborer une vision d'aménagement?

- Stratégiquement localisé à faible distance du centre-ville et à la rencontre de quatre quartiers centraux, ce territoire présente un potentiel de consolidation non négligeable, mais aussi des enjeux touchant à la mobilité, à la forme urbaine et à l'aménagement des espaces qui méritent d'être abordés.
- En excluant les secteurs Stadacona, du Vieux-Vanier et de la rue Bourdages, la vocation du pôle urbain est essentiellement liée au commerce courant et de destination, à l'institution, au divertissement et à l'industrie. L'habitation y est sous-représentée.
- Certaines fonctions, entre autres le commerce de grande surface, sont en pleine mutation et une réflexion doit porter sur l'avenir des propriétés concernées. C'est le cas de Fleur de Lys centre commercial, dont les propriétaires ont ouvertement annoncé leur intention de transformer le site, de même que du site de l'ancien Colisée de Québec dont la vocation reste à définir. Plusieurs propriétés sont sous-utilisées en raison d'une faible occupation au sol. D'autres sont ciblées par des projets de redéveloppement de diverses natures qui doivent être balisés afin d'en déterminer l'envergure.
- Du point de vue de l'aménagement urbain, les distances à parcourir entre les bâtiments ainsi que d'une rue à l'autre sont très grandes, contrairement aux quartiers voisins qui sont mieux adaptés à la marche (trame de rue quadrillée des quartiers Vieux-Limoilou, Saint-Roch et Vieux-Vanier. Dominé par les aménagements dédiés à l'automobile, dont l'autoroute qui scinde le secteur en deux, le pôle est marqué par un faible encadrement des rues par les bâtiments qui sont implantés en retrait, un faible couvert végétal et des aménagements peu conviviaux pour les piétons.
- Pour toutes ces raisons, la Ville de Québec considère que la requalification du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne constitue une priorité. Une intervention majeure comme l'implantation du réseau structurant de transport en commun offre déjà l'occasion d'intervenir sur certains des enjeux rencontrés dans le secteur. En contrepartie, l'élaboration d'une vision d'aménagement permettra :
  - d'orienter le développement et les interventions à venir sur le domaine public en complémentarité avec la mise en place du réseau structurant de transport en commun;
  - de stimuler les investissements aux abords du réseau structurant de transport en commun et de développer des mesures pour renforcer le dynamisme économique du pôle;

#### Contexte

Lors de la présentation du projet de réseau structurant de transport en commun en avril 2018, la Ville de Québec a annoncé son intention d'élaborer des visions d'aménagement pour des secteurs stratégiques traversés ou localisés à proximité de composantes structurantes de ce réseau. Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne est l'un de ces secteurs.

La Ville souhaite, par cette démarche de planification, soutenir la transformation de ce pôle en manque d'urbanité ainsi que le redéveloppement des sites sous-exploités ou en mutation qu'on y trouve. Des projets réalisés sur le site d'ExpoCité ont déjà permis d'insuffler au secteur un certain élan, mais la Ville de Québec reconnaît la nécessité d'intervenir sur un territoire plus vaste, soit celui du pôle urbain, afin de rendre ce secteur plus dynamique, attrayant et convivial.



- Le portrait du territoire tient compte d'une portion additionnelle du Vieux-Limoilou qui est aussi sous l'influence du pôle urbain. Cependant, celle-ci ne fait pas partie du territoire officiel de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne car elle fait l'objet d'une vision distincte, celle de la 1<sup>re</sup> Avenue.

### C. Consultations préalables à l'élaboration d'une vision d'aménagement

#### Activités de consultation

En amont de l'élaboration de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, la Ville de Québec a mené trois activités qui lui ont permis de bien cibler les préoccupations et les attentes du milieu. À chaque occasion, les thèmes abordés touchaient les usages, le cadre bâti, les déplacements et l'aménagement des espaces publics.

#### Atelier participatif

- Un atelier participatif a eu lieu le 28 février 2019. Les objectifs de cette rencontre étaient de présenter et de compléter le portrait du territoire, en plus de permettre à la population d'exprimer ses préoccupations et ses attentes quant à l'avenir du secteur Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Au total, 56 personnes ont participé à cet exercice. Les participants étaient d'abord invités à identifier les éléments incontournables pour faire du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne un milieu de vie, de travail et de divertissement idéal, puis à formuler leurs idées et leurs préoccupations quant à l'aménagement et au développement du secteur.

#### Consultation en ligne

- Du 13 février au 10 mars 2019, la Ville de Québec a mis en œuvre une consultation en ligne dans le but de mieux connaître la perception des citoyens sur l'avenir du secteur. En répondant à un questionnaire, 865 citoyens ont donné leurs opinions sur différents thèmes dont la connaissance du territoire, ses forces, ses contraintes et les défis à relever. Cette démarche avait pour but d'enrichir la réflexion de la Ville, de valider et de bonifier les constats recueillis lors de l'atelier participatif.

#### Groupes de discussion ciblés

- En mars 2019, la Ville de Québec a formé trois groupes témoins composés d'acteurs provenant des milieux suivants : communautaires, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, et économiques (institutions et propriétaires). Ces groupes ciblés ont été invités à participer à des discussions sous forme de remue-méninges. Les échanges ont permis de constater que malgré la multitude d'opinions, les différents groupes consultés se rejoignent sur plusieurs points.

#### Faits saillants des consultations

Les tendances pouvant être dégagées des échanges tenus lors des différentes démarches de consultation sont les suivantes :

#### Activités et vocation du secteur

- Offrir un milieu de vie complet à échelle humaine (habitation, travail, commerces, services, divertissement).
- Accroître la mixité : commerce-habitation et bureau-commerce.
- Augmenter le nombre d'habitations et créer une offre résidentielle diversifiée.
- Maintenir l'accès à des logements abordables.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

- Créer des emplois de qualité dans le quartier.
- Diversifier les commerces et les services de proximité.
- Accroître les usages à vocation culturelle et de loisirs.

## Cadre bâti (trame urbaine, architecture)

- Densifier le développement et construire plus haut, en particulier le long de l'axe Wilfrid-Hamel–Laurentienne, tout en maintenant l'acceptabilité sociale.
- Bâtir à l'échelle humaine et respecter l'échelle des quartiers voisins.
- Transformer la rue Soumande en développant sur les stationnements.
- Resserrer la trame urbaine le long du boulevard Wilfrid-Hamel et dans les grands îlots commerciaux.
- Requalifier tout le secteur Fleur de Lys (transformation du centre commercial).
- Valoriser l'intérêt historique des secteurs les plus anciens (Vieux-Vanier, Stadacona).
- Diminuer la surface des grands stationnements (stationnement étagé, rationalisation, etc.).

## Déplacements et mobilité

- Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.
- Briser les frontières dans le quartier.
- Mieux relier les secteurs de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne;
- Réduire le nombre de voies de circulation des grands boulevards.
- Améliorer la perméabilité par de plus petits îlots s'inspirant de ceux des quartiers voisins.
- Bonifier les services de transport en commun :
  - prévoir plus de transport en commun dans le quartier de Vanier;
  - s'assurer d'avoir des accès sécuritaires universels aux arrêts du réseau;
  - desservir le Grand Marché.
- Ajouter des pistes cyclables pour relier le secteur avec les quartiers avoisinants.
- Améliorer la sécurité des déplacements piétonniers aux intersections.
- Intégrer l'accessibilité universelle dans les aménagements.

## Aménagements urbains et espaces publics

- Créer un réseau de corridors verts entre les parcs et les espaces publics.
- Créer un réseau de petites et moyennes places publiques locales.
- Aménager des boulevards urbains avec plantations (Wilfrid-Hamel, Soumande, Laurentienne).
- Valoriser le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles.
- Aménager de nouveaux parcs.
- Augmenter la canopée sur les terrains publics et privés.
- Verdir les stationnements et prévoir la création de toits verts.
- Favoriser l'agriculture urbaine.

# VISION



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

### FICHE 2 – PORTRAIT DU TERRITOIRE ET DE SES ENJEUX

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude en faisant référence à la zone urbaine élargie, c'est-à-dire à l'intérieur de laquelle il s'inscrit. Les principaux enjeux sont identifiés pour chacun des thèmes abordés.

#### 2.1 Historique de développement du secteur à l'étude

Le territoire à l'étude laisse difficilement transparaître les traces de son évolution. Pourtant, il recèle des traces d'histoire significatives même si celles-ci sont aujourd'hui, peu visibles. Pendant longtemps, les terres au nord de l'embouchure de la rivière Saint-Charles ont été occupées par des fermes. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la croissance des quartiers de la cité de Québec et les problèmes qui y sont vécus favorisent l'émergence de petites communautés au nord de la rivière Saint-Charles. On assiste aux balbutiements du futur Limoilou à l'est et du futur Vanier à l'ouest. Entre les deux, une plaine inondable restera longtemps en friche.

- Vers 1847, la naissance du village d'Hedleyville près de l'estuaire de la rivière marque l'amorce du futur Limoilou. Trois autres villages prendront ensuite forme dans les environs dont Smithville (plus tard appelé Stadacona) qui s'inscrit à l'étroit entre la rivière Lairet et le ruisseau Saint-Michel, deux affluents de la rivière Saint-Charles. En 1893, ces petits villages se regroupent pour former la municipalité de Limoilou. Celle-ci sera ensuite annexée à Québec en 1909, permettant la mise en marche d'un projet d'urbanisation d'envergure inspiré du modèle de rues quadrillé de New York. Sur les cartes historiques, plusieurs composantes majeures sont déjà présentes en 1913 (Atlas des assureurs) dont le site de l'Exposition Provinciale, la voie ferrée, la rue de la Savane (aujourd'hui du Colisée) et le parc de l'Anse-à-Cartier. Quant au boulevard Wilfrid-Hamel, qui existait dès le 18<sup>e</sup> siècle à l'ouest du territoire, son tracé s'est prolongé entre la rue Soumande et la rue de la Savane entre 1822 et 1866. Entre 1911 et 1931, Limoilou connaît un boom démographique. Il s'étendra ensuite vers l'est (Maizerets) et le nord (Lairet). On reconnaît aujourd'hui le secteur initial de Limoilou par la désignation « Vieux-Limoilou ». Si certains villages d'origine ont disparu, Stadacona existe encore même s'il a connu certains changements.
- Vanier est connu au 18<sup>e</sup> siècle sous le nom de Petite Rivière sans bruit. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il s'agissait d'un secteur rural attirant les vacanciers recherchant des espaces tranquilles. D'abord rattachée à la paroisse de Saint-Roch-de-Québec-Nord en 1862, puis à celle de Saint-Malo en 1893, Petite Rivière sans bruit devient une municipalité autonome en 1902. Vers 1912, des sociétés immobilières achètent plusieurs terres pour y construire des maisons. Elles fondent en 1916, la ville de Québec-Ouest dont la croissance s'accroîtra vers 1930. À compter de 1944, des établissements publics sont construits, dont les hôpitaux Notre-Dame-de-la-Recouvrance (1948) et l'hôpital Christ-Roi (1960). En 1966, la municipalité adopte le nom de Vanier. C'est grâce au développement industriel, qui débute en 1956 avec une première industrie, que Vanier finira par surmonter les difficultés connues au cours de sa formation. Enfin, le secteur résidentiel au nord-ouest de la voie ferrée se développera dans les années 70.
- La plaine centrale, aujourd'hui occupée par l'autoroute Laurentienne et Fleur de Lys centre commercial, demeure intouchée jusqu'à la fin des années 50. Puis, surviendront de grands changements. Le détournement de la rivière Saint-Charles (1957) est amorcé, suivi de la canalisation de la rivière Lairet et du ruisseau Saint-Michel (1960-67).

- La construction de l'autoroute débute en 1963 et se poursuivra jusqu'en 1970. La construction de Place Fleur de Lys (aujourd'hui Fleur de Lys centre commercial) débute en 1963. D'abord, un petit centre modeste avec circulation en plein air, ce centre commercial deviendra, par des agrandissements successifs, un pôle commercial et économique majeur du secteur. S'ensuivront d'autres investissements privés sur le boulevard Wilfrid-Hamel et puis le long de la rue Soumande, ainsi que l'implantation de grands bâtiments institutionnels et administratifs dont le Centre de réadaptation François-Charron (aujourd'hui l'IRDPQ) et les bureaux de la CNESST (aujourd'hui déménagés).

Ce développement a pris forme au gré des occasions, sans grande planification. Il en résulte un ensemble hétérogène formé par la juxtaposition de composantes d'époques et de natures variées qui se côtoient plus qu'elles ne dialoguent.

## 2.2 Profil sociodémographique

Afin de mettre en évidence les principales caractéristiques sociodémographiques et économiques du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, les données applicables (*Source : Ville de Québec et Statistique Canada, Recensement 2016*) au sein de la zone prioritaire d'intervention sont comparées aux données qui prévalent dans la zone d'influence. La zone d'influence se trouve en périphérie de la zone prioritaire d'intervention.

- La zone prioritaire d'intervention est moins habitée que l'aire d'influence : on y trouve 6 850 résidants et 4 090 ménages, contre 13 895 résidants et 8 260 ménages dans la zone d'influence.
- L'âge médian de la population est supérieur à celui de la ville soit 49,9 ans contre 43,2 ans. La différence est un peu moins marquée dans la zone d'influence où l'âge médian est de 45,4 ans.
- Les ménages sont petits (1,7 personne) et de tailles inférieures à ceux du reste de la ville (2,0 personnes). Les locataires sont majoritaires, occupant 78 % des logements présents dans la zone prioritaire d'intervention. La situation est similaire dans la zone d'influence.
- 9,4 % des résidants sont immigrants contre 7 % à l'échelle de la ville.
- La population active compte pour 49,4 % des résidants en âge de travailler dans la zone prioritaire d'intervention et elle est inférieure au taux rencontré dans la zone d'influence où le taux est de 63,2 %.
- Le taux de chômage y est également supérieur à celui qui prévaut à l'échelle de la ville (9,7 % vs 5,0 %). La différence est beaucoup moins significative dans la zone d'influence avec un taux de 5,9 %.
- Le revenu médian des ménages de la zone prioritaire est inférieur (35 014 \$) au revenu médian des ménages de la ville dans son ensemble (59 968 \$). La zone d'influence présente des caractéristiques similaires avec un revenu médian de 37 752 \$ par ménage.
- Dans le secteur, 20 % des ménages éprouvent des difficultés à se loger de façon acceptable.
- La zone prioritaire d'intervention compte 7 950 travailleurs dont l'âge moyen est de 40,9 ans; 71 % des travailleurs ont un diplôme postsecondaire contre 66 % dans l'ensemble de la ville. Enfin, le revenu médian des travailleurs du secteur est supérieur à celui des travailleurs dans l'ensemble de la ville : 42 188 \$ contre 36 578 \$. Les données sont similaires dans la zone d'influence.
- Les emplois les plus représentés au sein du pôle urbain sont les suivants :
  - Vente et services : 33 %
  - Affaires, finances et administration : 17 %
  - Enseignement, droit, services gouvernementaux : 11 %
  - Métiers, transport et machinerie : 10 %

## 2.3 Faits saillants de la dynamique du marché immobilier

Dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet de la Vision, la Ville de Québec a commandé une étude de la dynamique du marché immobilier pour diverses fonctions afin de déterminer les principaux enjeux rencontrés dans le pôle urbain et les pistes à considérer pour soutenir la viabilité des projets immobiliers. Voici les principaux constats.

La Vision pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne arrive à une période charnière. Plusieurs signaux démontrent une activité immobilière chancelante et un faible pouvoir d'attraction à l'échelle de l'agglomération. Il lui semble difficile de compétitionner avec les autres pôles urbains présents dans le territoire de la ville de Québec. Ainsi, une réflexion s'impose sur le rôle de ce pôle au sein de l'agglomération, sur la portée de ses fonctions et sur la requalification de certains espaces. Les perspectives de croissance seront compliquées par le contexte du territoire à l'étude qui présente une population vieillissante, un revenu des ménages inférieur à la moyenne de l'agglomération et un tissu urbain déstructuré. La requalification et le réaménagement des espaces pourraient cependant insuffler un second souffle à la dynamique immobilière de ce pôle urbain actuellement marginale. L'implantation prochaine des composantes du réseau structurant de transport en commun dans le secteur offre aussi l'occasion de redynamiser ce pôle urbain.

### 2.3.1 Fonction résidentielle

- La fonction résidentielle, qui est davantage concentrée, joue un rôle secondaire dans la dynamique immobilière observée. Elle est surtout présente dans l'aire d'influence, à l'extérieur de la zone prioritaire d'intervention. Cette absence met en évidence une intervention prioritaire : celle de consolider le territoire du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne par la fonction résidentielle, qui pourrait être davantage complémentaire aux autres fonctions immobilières.
- Dans la dynamique immobilière actuelle et compte tenu du caractère du territoire visé, il est possible de s'attendre à ce que la majorité des unités construites soient comprises dans des immeubles multifamiliaux. Le secteur pourrait aussi accueillir un certain nombre d'unités d'habitation pour aînés.

### 2.3.2 Fonction commerciale

- La fonction commerciale joue un rôle central dans le territoire à l'étude. Elle est cependant perturbée par de nouvelles tendances : commerce en ligne; transformation des espaces commerciaux pour offrir une expérience davantage orientée vers le loisir et le divertissement; le loisir et le divertissement; compétition des autres centres commerciaux. Face à ces enjeux, le taux d'inoccupation a augmenté dans les dernières années et atteint même jusqu'à 41,1 % à Fleur de Lys centre commercial.
- Dans ces conditions, la capacité du marché à accueillir de nouveaux espaces commerciaux devrait être marginal dans les années futures. Aussi, les espaces commerciaux neufs devraient principalement provenir du remplacement ou de la rénovation des superficies existantes. La requalification des espaces commerciaux existants permettrait d'améliorer leur compétitivité.

### 2.3.3 Fonction administrative

- La fonction administrative est peu présente dans le secteur Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Cela découle notamment des orientations municipales qui favorisaient, jusqu'à récemment, la localisation des immeubles à bureaux au centre-ville et dans les pôles de Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville. Les espaces administratifs situés dans le territoire à l'étude sont donc, pour la plupart, des espaces de service

et sont complémentaires à d'autres fonctions immobilières. Cependant, le secteur a tout récemment été désigné « pôle urbain régional » dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, entré en vigueur en février 2020.

- Cette désignation ouvre la porte à un assouplissement des règles dans le but de permettre la construction de quelques immeubles à bureaux dans ce pôle. Il demeure néanmoins pertinent de limiter la croissance de la fonction administrative dans le secteur pour éviter d'affecter l'équilibre du centre-ville, dans le secteur Saint-Roch, qui se trouve à faible distance.

### 2.3.4 Fonction industrielle

- La fonction industrielle se concentre dans la zone industrielle du Colisée et est une des seules fonctions immobilières présentant des signes favorables, entre autres avec un taux d'inoccupation très bas. Sa localisation avantageuse près du centre-ville joue aussi en sa faveur et pourrait permettre le redéveloppement d'espaces industriels désuets pour combler la demande de l'industrie de la distribution.
- Le faible nombre de terrains disponibles limitera toutefois les perspectives de croissance de cette fonction immobilière. Aussi, le développement de nouveaux espaces industriels restera marginal et sera basé sur le remplacement et la requalification des espaces existants. Enfin, les analyses préliminaires tendent à démontrer qu'il pourrait être avisé de mettre l'accent sur l'industrie de la distribution liée au commerce en ligne, principalement en ce qui concerne la zone industrielle du Colisée.

## 2.4 Portrait par thématique

### 2.4.1 Activités et vocation du territoire

#### Les constats<sup>1</sup>

- Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne présente, en son centre, de vastes étendues occupées par un même usage. Il en découle une nette séparation des fonctions et l'absence d'une mixité qui serait pourtant favorable au dynamisme du secteur.
- La fonction commerciale est bien présente au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, en particulier le long du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Soumande où 86 % des terrains commerciaux se concentrent, représentant 22 % de l'occupation au sol du secteur :
  - On retrouve dans ce secteur 384 locaux commerciaux dont la majorité (70,5 %) sont des chaînes. Par ailleurs, 53,2 % des commerces sont considérés de proximité en raison de leur superficie (moins de 1 000 m<sup>2</sup>) et 15,2 % sont des grandes surfaces;
  - Le taux d'inoccupation des locaux commerciaux (9,6 %) supérieur à celui qui prévaut dans l'ensemble de la ville (7 %). La situation est plus marquée le long du boulevard Wilfrid-Hamel (13,2 %) et tout particulièrement à Fleur de Lys centre commercial où le taux de vacance atteint 41 %.
- Les établissements publics et institutionnels sont davantage concentrés au cœur du pôle et le long du boulevard Wilfrid-Hamel : l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRD PQ), le Centre

<sup>1</sup> Les données du portrait reflétant l'état de la situation au printemps 2019

intégré universitaire de santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS – CN), le Centre d'hébergement Christ-Roi, les centres de formation professionnelle (CFP) de Québec et Louis-Jolliet ainsi que l'école secondaire Vanier.

- La fonction administrative est rare (3 %). Pour l'essentiel, elle se concentre dans l'ancien édifice de la CNESST qui devrait être occupé à des fins similaires dans le futur. En excluant cet édifice, les usages administratifs présents dans le secteur sont des services ou sont accessoires à d'autres usages.
- Le site d'ExpoCité où l'on retrouve entre autres, le Centre de foires, le Centre Vidéotron, la place Jean-Béliveau et le Grand Marché de Québec est un pôle événementiel et de divertissement majeur qui rayonne à l'échelle régionale.
- On trouve quelques terrains vacants près des axes Wilfrid-Hamel et Laurentienne. La plupart sont déjà visés par des projets de redéveloppement.
- En matière d'occupation résidentielle, le pôle urbain diffère sensiblement de son milieu environnant (zone d'influence) :
  - L'habitation est généralement moins présente dans la zone prioritaire d'intervention (27,1 %, 4 133 logements) que dans l'aire d'influence (72,9 %, 11 094 logements). Cela se traduit par une densité résidentielle brute largement inférieure dans la zone prioritaire d'intervention (12,3 log/ha) à celle rencontrée dans l'aire d'influence (34,3 log/ha).
  - En ce qui a trait aux typologies, 75 % des logements de la zone prioritaire d'intervention sont situés dans des habitations multifamiliales alors que dans l'aire d'influence, 65 % des logements se trouvent dans des habitations de 12 logements et moins. De ce fait, la densité résidentielle nette (terrain par terrain) au cœur du pôle urbain (98,2 log/ha) est légèrement supérieure à celle rencontrée dans l'aire d'influence (94,0 log/ha).
- Plus de 2 362 logements sont subventionnés ou coopératifs, soit 17,32 % des logements disponibles dans le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Cela représente 23,1 % des logements subventionnés ou coopératifs présents sur le territoire regroupant La Cité et Vanier et 13,6 % à l'échelle de la ville.

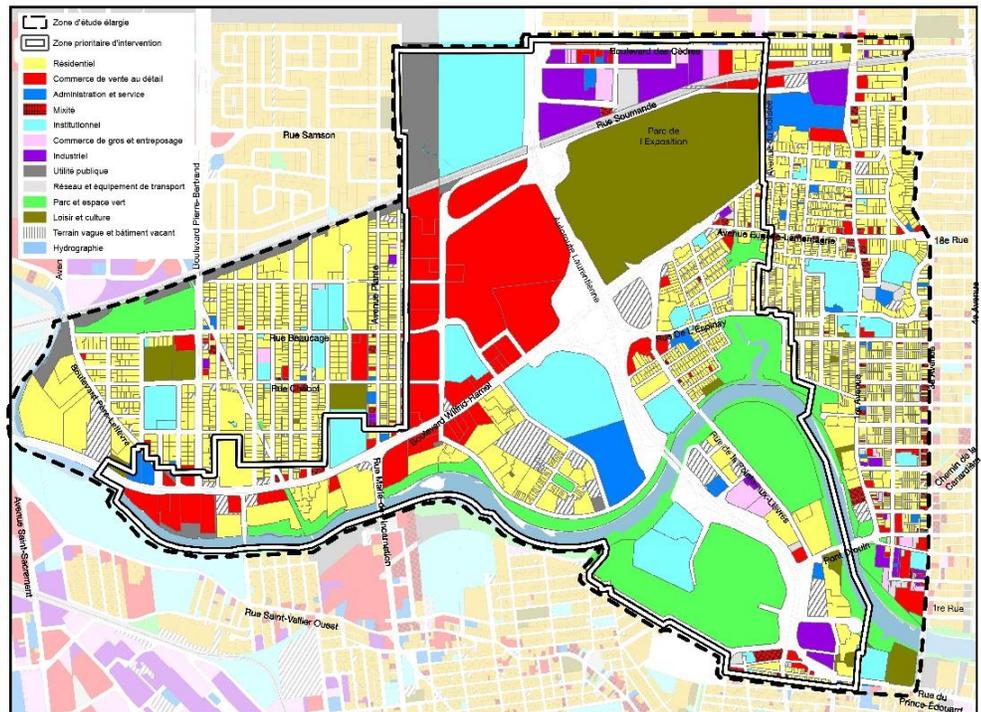


Figure 1 : Utilisation du sol



## 2.4.2 Cadre bâti et forme urbaine

### Les constats

- La zone centrale, où se concentrent plusieurs grands établissements commerciaux, publics et institutionnels du pôle urbain, présente une forme en rupture avec la trame régulière des quartiers traditionnels voisins :
  - Les îlots sont de très grandes tailles et le tissu bâti est non structuré, les édifices étant implantés au gré des formes irrégulières de l'emprise autoroutière;
  - La majorité des bâtiments sont de moyens ou de grands gabarits, distants les uns des autres, implantés en retrait des voies de circulation et sans réel alignement. Ils présentent une faible occupation du sol notamment en raison de l'omniprésence du stationnement de surface.
- D'importants espaces sont occupés par les voies d'accès à l'autoroute, éloignant d'autant plus les constructions réparties de part et d'autre de l'emprise autoroutière.
- En périphérie de la zone centrale, les anciens quartiers présentent un grain bâti plus fin et plus ordonné, basé sur une trame de rues quadrillée et régulière. Le tissu bâti y est typiquement plus compact : le parcellaire est de petite dimension et les constructions de 2 à 3 étages sont courantes.
- La transition entre les îlots spécialisés de la zone centrale et la trame resserrée des quartiers anciens est brusque, voire absente.
- Dans le territoire à l'étude, les constructions demeurent majoritairement de faibles gabarits (1 à 3 étages). La hauteur est principalement associée aux bâtiments spécialisés (institutions et autres établissements publics) et surtout, aux bâtiments les plus récents, notamment ceux récemment construits sur l'ancienne propriété des Frères Jésus-Ouvrier, entre la rivière Saint-Charles et le boulevard Père-Lelièvre.
- Le zonage en vigueur protège le gabarit typique des secteurs plus anciens comme Stadacona (3 étages). Il est un peu plus permissif dans le secteur du Vieux-Vanier et permet une densification de la zone centrale (5-6 étages) qui ne s'est toutefois que peu concrétisée.

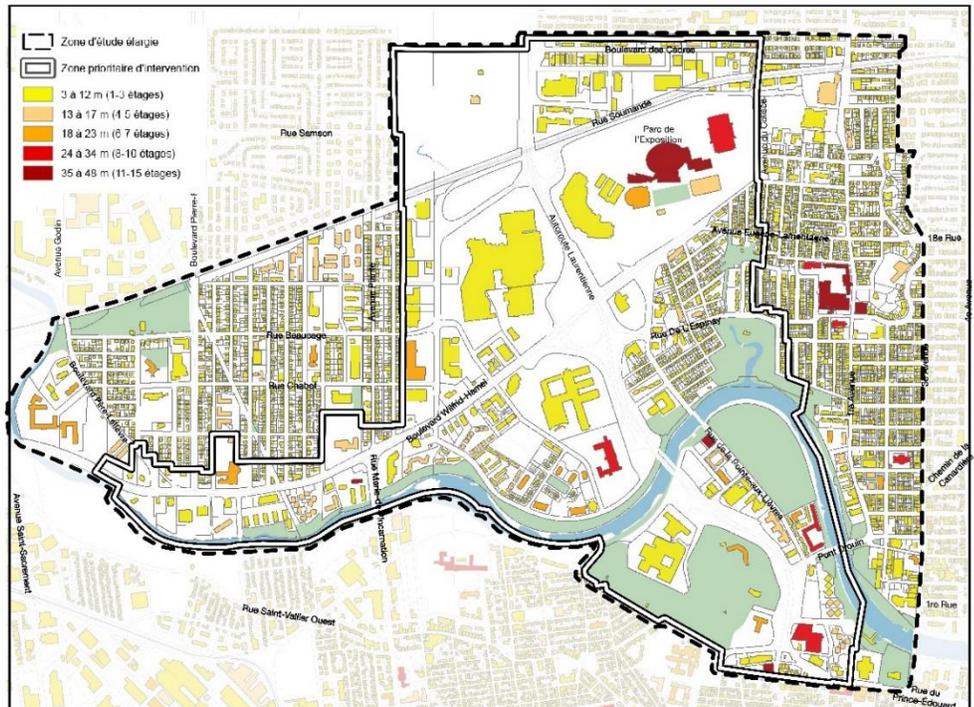


Figure 3 : Hauteur actuelle des bâtiments

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

- Le pôle recèle un potentiel de consolidation non négligeable (par le bâti ou l'aménagement) associé à :
  - Des terrains sous-développés, incluant des superficies considérables de stationnements de surface;
  - Des établissements commerciaux en redéfinition;
  - Une emprise autoroutière à rationaliser;
  - Des terrains vacants le long des axes Wilfrid-Hamel et Laurentienne.

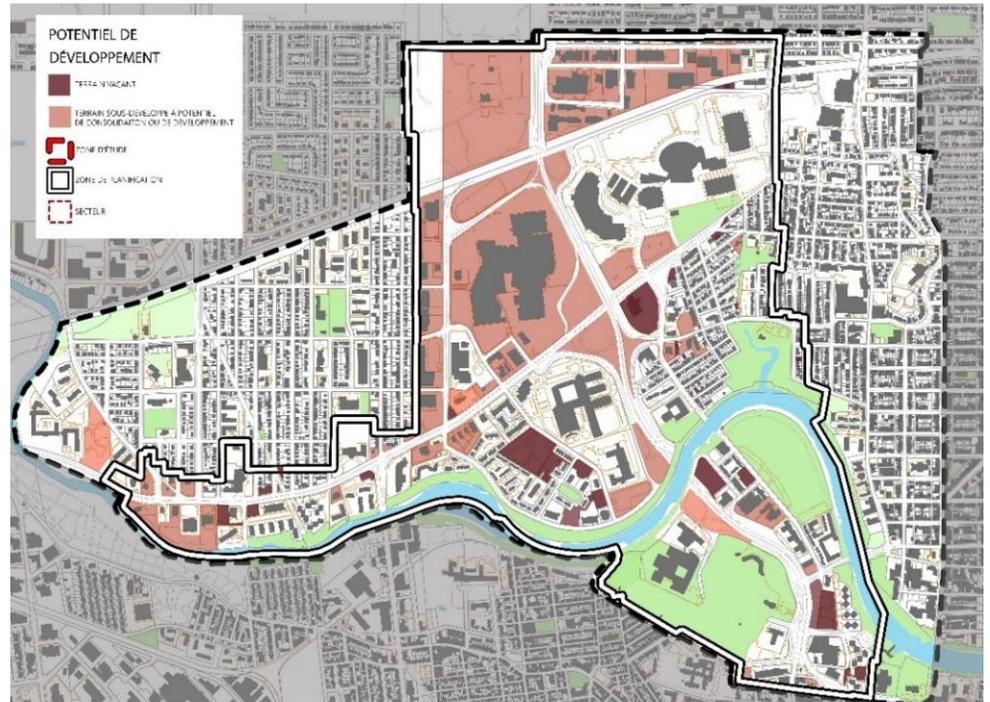


Figure 4 : Espaces ouverts offrant un potentiel de développement ou d'aménagement

- Le cadre bâti se démarque principalement par la présence de ses secteurs plus anciens, soit l'ancien village de Stadacona et le Vieux-Vanier, ainsi que par certains édifices ponctuels, principalement public ou institutionnels, qui sont dignes d'intérêt. Le reste du pôle urbain ne se distingue pas particulièrement par l'architecture de ses bâtiments. Un certain nombre d'édifices commerciaux présentent peu de valeur, tant d'un point de vue architectural, qu'immobilier. De rares édifices récents rehaussent le paysage construit.
  - Stadacona, dont le développement remonte au milieu du 19e siècle, figure parmi les plus vieux secteurs de la ville de Québec. On y retrouve une grande concentration de plex et de maisons de faubourg à toit plat qui se distinguent par une variété de corniches ornementées ainsi que quelques édifices à toit mansardé témoignant de l'ancienneté du quartier. Le secteur présente un intérêt patrimonial associé à l'âge et aux caractéristiques architecturales traditionnelles des bâtiments. L'authenticité des bâtiments constitue un enjeu, la majorité (63 %) ayant connu des altérations importantes. Quelques ensembles se démarquent plus particulièrement, dont le site de la maison Dorion-Coulombe, la partie ouest du parc Cartier-Brébeuf, le noyau institutionnel de Stadacona et le secteur des rues Julien et Papineau. Notons aussi la présence d'édifices d'intérêt érigés avant 1960 sur le site d'ExpoCité, dont le Pavillon des Arts et l'édifice du Grand Marché.
  - Le secteur du Vieux-Vanier se démarque principalement par sa grande homogénéité. Les habitations du début du 20<sup>e</sup> siècle et d'après-guerre forment la grande majorité du bâti. On y trouve un grand nombre de duplex dotés d'une cour avant, d'un perron, de balcons et d'un escalier tournant en façade. Pris de façon individuelle, les bâtiments du Vieux-Vanier ne présentent toutefois pas un intérêt très marqué.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

- Plusieurs bâtiments publics et institutionnels constituent des témoins significatifs, la plupart reflétant la modernité et l'urbanisation rapide du secteur. Conformément à cette période de développement, les édifices sont marqués par une certaine horizontalité ainsi qu'un dépouillement architectural fidèle à l'époque. C'est le cas de l'édifice de l'IRD PQ, de l'école Vanier, du centre d'hébergement Christ-Roi, du centre Louis-Jolliet, de l'école Bélanger et du centre communautaire

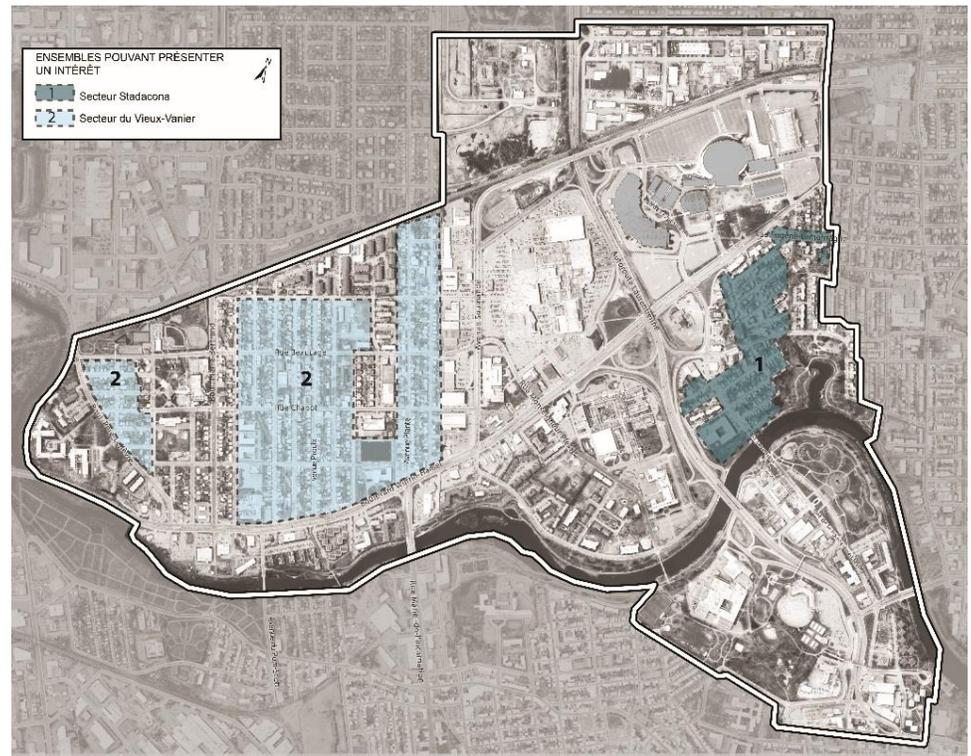


Figure 5 : Secteurs du Vieux-Vanier et de Stadacona

Fernand-Dufour. L'édifice Sears se démarque aussi par sa qualité architecturale pour un édifice à vocation commerciale. Tous ces édifices sont issus de la contribution d'architectes marquants de l'époque, dont Robert Blatter, Jean-Marie Roy, Paul Deschamps et Édouard Fiset.



Figure 8 : Édifice de l'IRD PQ



Figure 8 : Pavillon des arts



Figure 8 : Centre d'Hébergement Christ-Roi

- Le territoire compte différents secteurs présentant un potentiel archéologique. C'est le cas de Stadacona qui recèle plusieurs sites archéologiques connus et présumés ainsi que du secteur de la Pointe-aux-Lièvres et de celui compris entre la rivière et le boulevard Wilfrid-Hamel. Leur proximité à la rivière en ont alternativement fait des lieux propices à l'établissement de groupes autochtones, ainsi qu'à l'implantation de noyaux agricoles et domestiques, à l'émergence d'activités artisanales et commerciales puis à l'installation d'établissements industriels (briqueteries, poteries, tanneries, scieries, chantiers navals, etc.)

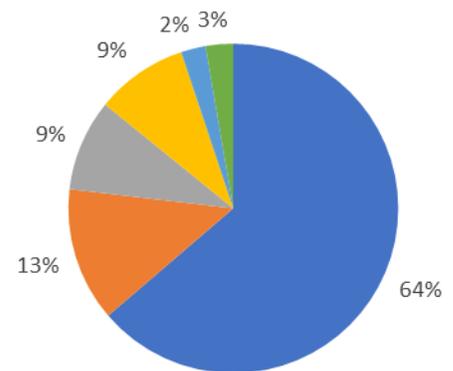
## Les enjeux

- Enjeu 6 : La localisation de la croissance aux endroits les mieux desservis par le transport en commun.
- Enjeu 7 : La présence de grands espaces vacants sous-utilisés (stationnements, bâtiments de faible qualité ou peu structurants, friches inutilisables entre les voies d'accès et l'autoroute).
- Enjeu 8 : L'interface entre les constructions existantes et les nouvelles constructions; la cohabitation entre les édifices et les secteurs construits dont les gabarits et la densité diffèrent.
- Enjeu 9 : L'encadrement bâti des artères à l'échelle de ces dernières et la présence de grands espaces ouverts qui ne contribuent pas à la qualité de l'espace urbain par des constructions.
- Enjeu 10 : La valorisation des ensembles et principaux témoins du patrimoine bâti; l'entretien et l'évolution respectueuse des bâtiments anciens afin de les mettre en valeur; la prise en compte du potentiel archéologique.

### 2.4.3 Les déplacements et la mobilité

#### Les constats

- Le pôle urbain est desservi par deux principaux axes routiers aux caractéristiques très contrastées :
  - L'autoroute Laurentienne, un grand lien interurbain qui permet l'accès au pôle par la rue Soumande et le boulevard Wilfrid-Hamel, mais constitue aussi une barrière majeure à l'échelle locale.
  - Le boulevard Wilfrid-Hamel est un lien urbain majeur qui traverse la ville, mais il ne présente toutefois pas les qualités d'un véritable boulevard urbain.
- On dénombre d'importants débits véhiculaires à l'intérieur du territoire à l'étude, avec 71 780 déplacements attirés quotidiennement dans la zone d'étude élargie (EOD 2017), dont 33 607 uniquement dans la zone prioritaire d'intervention.
- La situation s'explique du fait que le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, qui constitue le 7<sup>e</sup> pôle de destination en importance dans la région regroupe plusieurs grands générateurs de déplacement.
- Le secteur doit aussi conjuguer avec d'importants déplacements de transit destinés vers d'autres secteurs, dont le centre-ville, qui empruntent non seulement l'autoroute Laurentienne (69 000 déplacements - DJMA), mais aussi la rue Soumande, le boulevard Wilfrid-Hamel, le boulevard Pierre Bertrand et la rue Marie-de-l'Incarnation.
- La part modale des déplacements attirés au sein du pôle urbain est dominée par l'automobile (conducteur et passager) qui représente 77 % des déplacements réalisés. Malgré la faible convivialité des aménagements, 11 % des déplacements se font à pied ou à vélo. Enfin, le transport en commun compte pour 9 % des déplacements.
- Les principaux motifs des déplacements attirés dans la zone d'étude élargie sont le travail (27,1 %), le magasinage (26,8 %) et dans des proportions un peu moins élevées, les loisirs (17,9 %) et les études (8,1%).



# VISION

## pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

- En matière de transport en commun, le pôle urbain est desservi par le Métrobus 802 qui circule sur l'avenue Eugène-Lamontagne, le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation. Le Métrobus 801 qui circule sur la 1<sup>re</sup> Avenue se trouve suffisamment près du secteur d'intervention pour considérer qu'il le dessert, du moins sa portion est. Le secteur est également desservi par 14 parcours de Bus (service régulier) et 5 Couche-Tard.
- Les résidents du secteur peuvent donc se rendre aisément vers d'autres secteurs de la Ville. Cependant, les travailleurs du pôle urbain sont moins bien desservis; aucun des 12 parcours eXpress qui le traversent ne s'y destinent ni ne s'y arrêtent. Cette desserte est appelée à être renforcée dans le futur, avec le nouveau réseau structurant de transport en commun qui inclura l'implantation du tramway sur la 1<sup>re</sup> Avenue en passant par le pôle d'échanges Saint-Roch, ainsi que des parcours structurants dans la rue de la Pointe-aux-Lièvres et sur les boulevards Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand.

- Le réseau cyclable actuel est partiellement développé et peu présent au cœur même du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Plusieurs liens cyclables, comme le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles et la piste du boulevard Pierre-Bertrand se retrouvent à la limite ou en périphérie du pôle urbain. Vanier et Saint-Roch sont reliés par la passerelle des Trois-Sœurs et des aménagements cyclables se prolongent sur l'axe Monseigneur-Plessis–Beaucage. À l'exception de ces liens, la desserte est absente dans une vaste portion du pôle urbain.

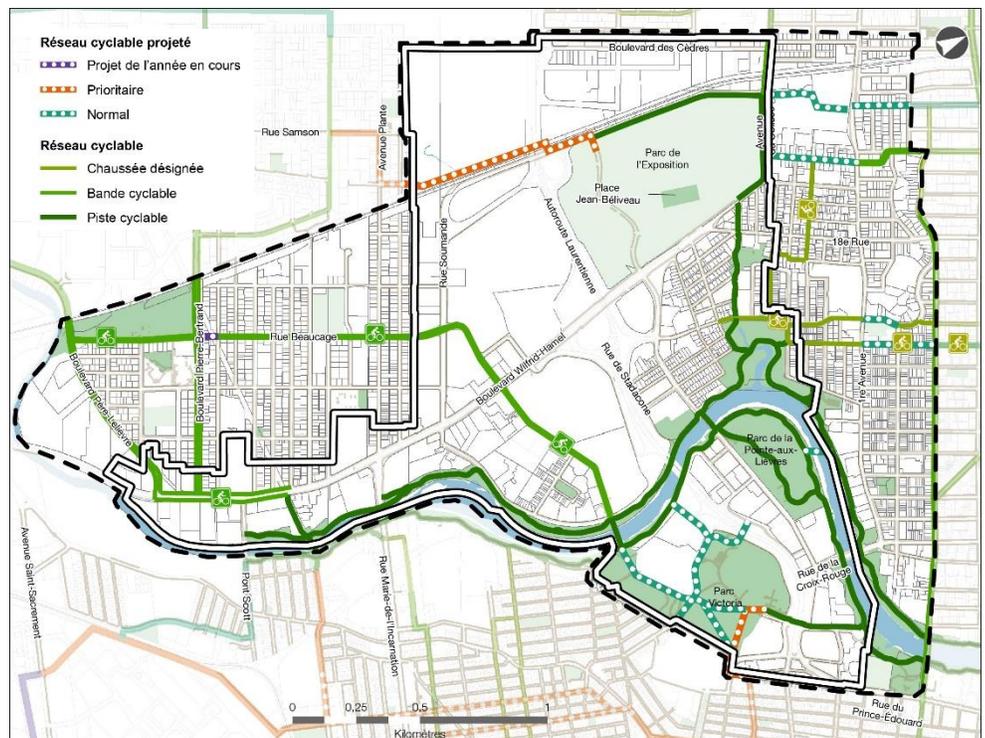


Figure 9: Réseau cyclable actuel et projeté

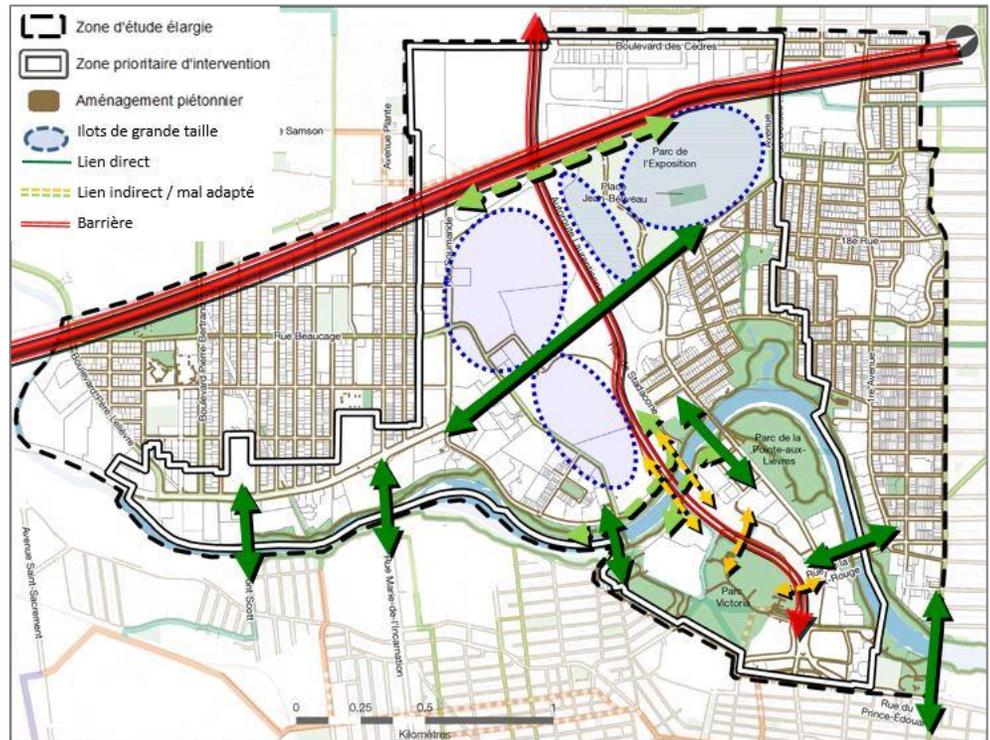
- Conformément à la Vision des déplacements à vélo, la Ville souhaite finaliser le maillage du réseau cyclable dans le secteur et améliorer sa connexion avec les secteurs riverains. Entre autres, un lien doit être ajouté entre Limoilou et Vanier dans l'axe de la rue Soumande. L'axe Monseigneur-Plessis doit être prolongé au sud de la passerelle des Trois-Sœurs en traversant le parc Victoria de manière à rejoindre Saint-Roch. Enfin, une passerelle cyclo-piétonne est projetée entre le secteur de la Pointe-aux-Lièvres et Limoilou.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne

- Les déplacements piétonniers sont limités par la présence de barrières naturelles (rivière) et anthropiques (emprises autoroutières et ferroviaires) difficilement franchissables.

- Les liens permettant de surmonter ces obstacles sont rares, distants et parfois mal adaptés aux déplacements actifs (ex. : trottoirs aménagés à même le pont de l'autoroute surplombant la rivière Saint-Charles).
- Dans le centre du territoire, la trame de rues est déconnectée des quartiers voisins et ne favorise pas les déplacements actifs. Les distances importantes entre les bâtiments amplifient les distances à parcourir et les piétons doivent en plus, traverser de vastes étendues de stationnement avant d'y accéder.
- L'inconfort ressenti est amplifié par l'aménagement déficient et peu convivial des parcs piétonniers.



Les distances importantes entre les bâtiments amplifient les distances à parcourir et les piétons doivent en plus, traverser de vastes étendues de stationnement avant d'y accéder.

- L'inconfort ressenti est amplifié par l'aménagement déficient et peu convivial des parcs piétonniers.

## Les enjeux

- **Enjeu 11** : L'offre de liens conviviaux permettant de surmonter les frontières.
- **Enjeu 12** : Une trame de rues plus compacte et mieux connectée aux quartiers voisins, plus favorable aux déplacements actifs.
- **Enjeu 13** : Un partage équilibré de l'espace entre les divers modes de déplacements.
- **Enjeu 14** : Un réseau piétonnier et cyclable en continu et un aménagement urbain offrant un sentiment de sécurité et une expérience de qualité aux piétons et cyclistes.

## 2.4.4 L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs

### Les constats

- Le territoire est fortement affecté par la présence de l'autoroute qui s'enfonce jusqu'au centre-ville. Celle-ci constitue une frontière entre les quartiers, que peu de liens permettent de traverser. De plus, son impact sur le paysage et l'espace urbain s'étend beaucoup plus largement qu'à l'intérieur des seules limites de son emprise.



# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

grandes étendues de stationnement de surface et du faible couvert végétal. Les lotissements plus anciens, typiquement plus compacts et peu plantés, contribuent aussi au réchauffement.

- Le secteur compte parmi les plus bas taux de canopée sur l'ensemble du territoire municipal, soit 12 % pour Saint-Roch, 13 % à Vanier et dans le Vieux-Limoilou et 18 % dans le quartier Lairet. Les cibles de canopée à atteindre identifiées pour ces quartiers sont élevées soit 15 % pour Saint-Roch et 25 % dans les autres quartiers.
- L'établissement de stratégies de verdissement constitue sans contredit une priorité, la déminéralisation et la plantation étant prioritaires. Il faut considérer que le cœur de la zone prioritaire d'intervention présente un fort potentiel de plantation, conditionnel à une requalification globale.

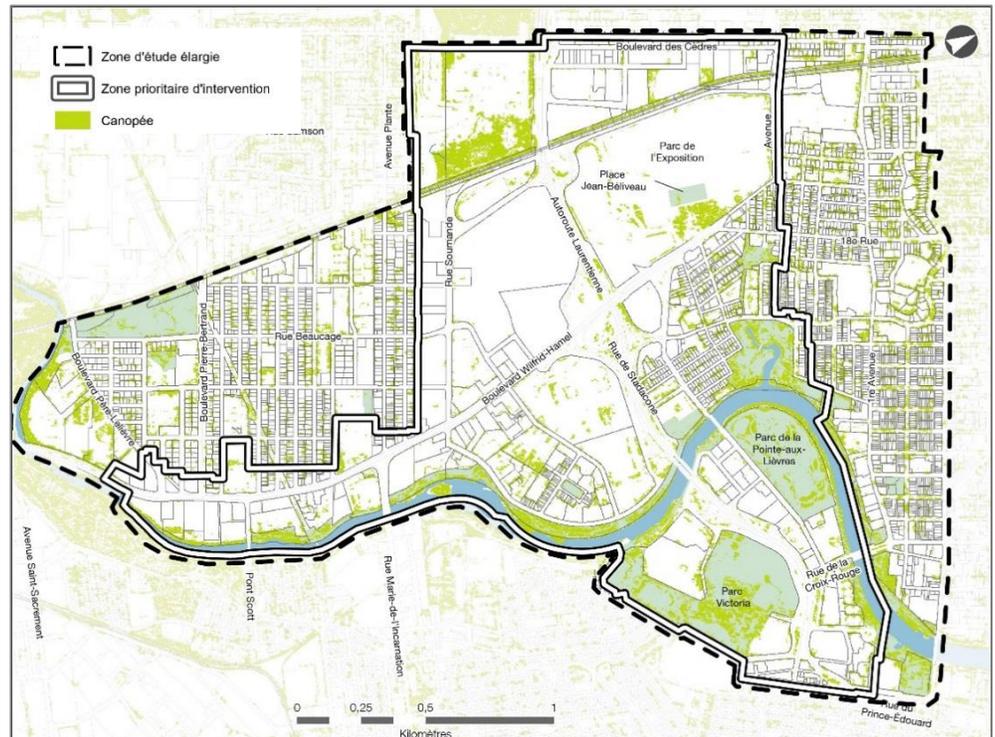


Figure 14 : Plan de la canopée

## Les enjeux

- **Enjeu 15** : L'impact de l'autoroute sur les quartiers traversés et le paysage d'entrée de ville.
- **Enjeu 16** : L'aménagement déficient des voies publiques, offrant une piètre expérience aux usagers.
- **Enjeu 17** : Le verdissement et l'accroissement de la canopée en faveur d'une réduction des îlots de chaleur.
- **Enjeu 18** : La disponibilité d'espaces publics conviviaux au cœur du pôle urbain, de même que l'accès aux grands parcs existants et leur interrelation avec les milieux de vie.

# VISION



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

### FICHE 3 – ÉNONCÉ DE LA VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

#### A. La Vision d'aménagement

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, même s'il comporte des lacunes, présente aussi un immense potentiel découlant de sa localisation stratégique près du centre-ville et des quartiers centraux et de la présence d'un certain nombre d'occupations qui sont en pleine mutation. Effectivement, il présente des forces dont il importe de tirer profit :

- une concentration d'emplois et d'activités économiques dans divers secteurs;
- une mixité sociale et culturelle typique des secteurs centraux;
- un pôle événementiel majeur qui regroupe notamment le Centre Vidéotron, le Centre de foires et Le Grand Marché de Québec;
- un potentiel de développement associé à des sites sous-utilisés ou en mutation, près des axes de transport en commun existants, ainsi qu'une volonté affirmée d'améliorer l'accès à ce pôle par le transport en commun;
- un patrimoine bâti d'intérêt lié au passé ouvrier du secteur Stadacona et du Vieux-Vanier;
- l'accessibilité du secteur par le réseau autoroutier;
- de grands parcs et espaces publics qui profitent à une clientèle tant locale que municipale (parcs de la Rivière-Saint-Charles, Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres et place Jean-Béliveau).

Ces particularités, combinées à l'implantation prochaine du réseau structurant de transport en commun, pourraient s'avérer favorables à une transformation du milieu. Elles ouvrent la porte à une intensification du développement et à une requalification urbaine en faveur d'aménagements plus conviviaux et attrayants, d'une mobilité plus durable et d'une meilleure interconnexion du pôle avec les secteurs voisins. C'est pourquoi la Ville de Québec propose une Vision d'aménagement pour encadrer les interventions futures au sein du pôle urbain. Cette Vision repose sur les orientations du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

#### Énoncé de Vision

*Requalifier le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne de sorte qu'il soit un lieu dynamique, habité et complémentaire au centre-ville. Le rendre accessible par tous les modes de déplacements et interconnecté avec les quartiers voisins. En faire un milieu de vie, de travail, de services et de divertissement attrayant et doté d'espaces publics conviviaux.*

#### Imaginer le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne en 2040

À la lumière de cette Vision, voici les caractéristiques souhaitées pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne d'ici 20 ou 30 ans :

- il est un milieu de vie dynamique et animé, qui présente une mixité des fonctions et de nombreuses habitations;

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

- le développement s'est densifié et les terrains sont davantage utilisés à leur plein potentiel, tout en respectant l'échelle des secteurs à plus faibles gabarits.
- le secteur est bien desservi par le transport en commun et permet de s'y rendre aisément;
- les piétons et cyclistes peuvent compter sur des liens forts, sécuritaires, bien aménagés et interconnectés;
- les artères sont bien encadrées par les bâtiments ayant remplacé les stationnements extérieurs. Un réaménagement a permis de les mettre en valeur et de les rendre plus conviviales pour tous les usagers;
- les milieux naturels et les grands parcs urbains participent à la qualité du milieu de vie, sont facilement accessibles et les secteurs construits leur font face au lieu de leur tourner le dos;
- le secteur est doté d'un réseau d'espaces publics appropriables et variés, qui répondent à la fois aux besoins des résidents, des travailleurs et des visiteurs;
- les arbres et les plantations sont en nombre suffisant et les surfaces asphaltées sont beaucoup moins présentes, permettant de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

## B. Grandes orientations

Pour répondre aux enjeux de développement identifiés précédemment (voir fiche 2), la Ville de Québec se dote de six grandes orientations. Celles-ci serviront de référence pour la définition de stratégies d'aménagement et de développement (fiches 4a et 4b) et leur mise en œuvre (fiches 5a et 5b).

1. Renforcer ce pôle urbain complémentaire au centre-ville en soutenant la croissance et la diversification des activités économiques, l'augmentation des emplois, ainsi qu'en misant sur la proximité d'ExpoCité pour distinguer sa dynamique économique de celle des autres pôles.
2. Soutenir une mixité accrue des fonctions et accroître la présence résidentielle dans le pôle urbain par l'augmentation et la diversification de l'offre de logements; concilier cette densification avec les secteurs résidentiels existants.
3. Optimiser l'utilisation du sol et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés, tout en assurant une cohabitation harmonieuse avec les milieux construits, et accompagner la transformation des sites en mutation. Mettre en valeur le cadre bâti et favoriser une architecture de qualité.
4. Accroître l'accessibilité du territoire en soutenant la mise en œuvre du réseau structurant de transport en commun et en favorisant les déplacements actifs par la création de liens directs, conviviaux et sécuritaires vers les lieux d'emplois, les services, les arrêts de transport en commun, les quartiers voisins ainsi que les attraits, dont les grands parcs urbains et la rivière.
5. Créer un environnement urbain agréable, sécuritaire et contribuant à la qualité de vie des usagers. À cette fin, repenser l'aménagement des grandes artères, valoriser les parcs existants, développer de nouveaux espaces publics et accroître le verdissement en faveur d'une réduction des îlots de chaleur.
6. Valoriser le paysage d'entrée de ville dès l'approche du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, en cherchant notamment à repousser vers le nord la transition entre milieu autoroutier et milieu urbain. Mettre en valeur le domaine public et doter le cœur du pôle urbain d'une image de qualité.

# VISION



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

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

#### 4.1 Les activités et la vocation du territoire

La Ville souhaite renforcer le pôle urbain régional Wilfrid-Hamel–Laurentienne, tel que désigné au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération urbaine de Québec. Ce pôle compte parmi les cinq pôles urbains régionaux identifiés sur le territoire, voués à accueillir davantage d'activités et de résidents. Conformément aux objectifs du Schéma, favorisera la présence, en son sein, d'activités ayant un rayonnement régional (bureaux et autres entreprises, commerces régionaux, institutions et établissements publics), tout en concentrant ceux-ci aux endroits les plus appropriés et en maintenant une complémentarité avec le centre-ville. Afin de mieux refléter son statut de pôle urbain, elle favorisera un renforcement de la mixité des fonctions. Une offre résidentielle plus soutenue contribuera à l'atteinte de cette mixité tout en permettant de faire de ce pôle un lieu plus animé et de renforcer la vitalité des commerces et services en place.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard des activités et de la vocation du territoire sont les suivants :

##### **4.1.1 Confirmer l'existence d'un noyau principal d'activités, mixte et dense, situé à la croisée des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel, entre la rue Fleur-de-Lys, la rue de la Pointe-aux-Lièvres et le site d'ExpoCité**

- Favoriser le renforcement de ce noyau principal par l'ajout d'une variété d'usages propices à son dynamisme, et en faire la principale zone d'affaires et d'activités à rayonnement régional du pôle urbain :

concentrer en priorité les grandes entreprises, le commerce régional, les institutions, les principaux générateurs d'emplois et les fonctions liées au tourisme dans ce noyau principal;

permettre l'ajout d'espaces à bureau afin de consolider la vocation de pôle régional tel que prévu au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec;

développer une offre de divertissements et d'activités complémentaires au site événementiel ExpoCité : ajout de restaurants, de bars et d'autres établissements ludiques (cinéma, lieux de rassemblement, etc.).

- Favoriser une densification résidentielle soutenue, en faveur d'une fréquentation plus continue du secteur, par l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments existants et la construction de nouvelles habitations :

viser l'adéquation des usages à leur localisation; considérer les nuisances provenant des axes routiers majeurs, difficiles à concilier avec une grande proximité résidentielle, et assurer une cohabitation harmonieuse entre activités non résidentielles du pôle et secteurs résidentiels attenants;

parmi d'autres sites, accompagner la transformation amorcée du site Fleur-de-Lys en y favorisant une mixité accrue des fonctions incluant une part significative d'habitations.

##### **4.1.2 Encourager une mixité des fonctions le long des principales artères**

- Favoriser l'ajout de logements aux étages d'édifices mixtes le long des voies principales de circulation, en particulier celles empruntées par le transport en commun (Wilfrid-Hamel, Pointe-aux-Lièvres, Pierre-Bertrand).

- Concentrer les services et les commerces courants, d'échelle plus locale, en bordure de l'avenue Soumande et du boulevard Wilfrid-Hamel au sud-ouest de la rue Monseigneur-Plessis, à proximité des milieux de vie. Admettre leur intégration aux rez-de-chaussée des édifices, dans un contexte de mixité des fonctions.
- Consolider en priorité les principaux noyaux commerciaux le long du boulevard Wilfrid-Hamel, aux intersections avec d'autres artères importantes (Pierre-Bertrand, Marie-de-l'Incarnation, Soumande).

#### **4.1.3 Intensifier la présence résidentielle dans l'ensemble du pôle urbain par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre, en complémentarité avec celle des quartiers avoisinants**

- Sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements sur les sites vacants, sous-développés ou à requalifier présents aux endroits suivants :

dans la portion sud-ouest du site de Fleur de Lys centre commercial dont la mutation est amorcée;

en rive ouest de l'avenue Soumande, en encourageant la conversion des occupations actuelles à des fins mixtes et l'ajout de logements aux étages d'édifices dans la continuité du secteur résidentiel de Vanier;

entre la rivière Saint-Charles et le boulevard Wilfrid-Hamel, au sud-ouest de la rue Monseigneur-Plessis.

- Permettre une consolidation des milieux résidentiels établis, dans le respect du milieu existant :

confirmer les secteurs à dominante résidentielle (Vieux-Vanier, Stadacona, rue Bourdages) en donnant priorité à l'habitation et permettre le redéveloppement des terrains vacants ou à requalifier par l'insertion de constructions compatibles avec les densités et les typologies existantes;

dans les secteurs les plus anciens, en particulier Stadacona, soutenir l'amélioration des logements existants en faisant la promotion des programmes de subvention à la rénovation.

- Favoriser la diversité des types de logements afin de répondre à différentes clientèles :

prévoir des typologies résidentielles diversifiées répondant à différents besoins;

prévoir l'inclusion de logements adaptés aux besoins des familles dans les projets d'envergure (par exemple : grands logements, logements avec accès indépendant et cour privative au niveau inférieur);

favoriser le maintien du ratio de logements abordables à l'échelle du pôle urbain. Cette cible constitue un objectif à atteindre globalement, à mesure que le développement se poursuit.

#### **4.1.4 Mettre en place des conditions favorables au maintien et au développement des équipements publics, institutionnels ou communautaires du territoire**

- Favoriser la consolidation du développement à des fins publiques, institutionnelles, récréatives ou communautaires sur les sites occupés par des établissements publics dont l'occupation peut être optimisée, comme l'IRD PQ, l'école secondaire Cardinal-Roy ou le CFP de Québec;

encourager le maintien ou l'ajout d'espaces verts sur les sites de ces établissements.

- Consolider l'offre récréative et communautaire des quartiers de Vanier et Limoilou en favorisant une localisation qui permet d'en optimiser l'accès depuis les secteurs résidentiels existants et projetés.
- Favoriser la pérennité des parcs du territoire et créer de nouveaux espaces publics et de détente près des secteurs résidentiels existants et projetés ainsi qu'au sein du noyau principal d'activités.

### 4.1.5 Valoriser la zone industrielle du Colisée en mettant à profit sa localisation stratégique

- Optimiser l'occupation du sol par un choix judicieux du type d'activités industrielles exercées, en tenant compte de sa position à proximité du centre-ville et à côté d'Expo-Cité. Entre autres, miser sur :
  - l'évolution progressive vers des activités mieux adaptées à un milieu urbain plus central et pouvant tirer profit de la proximité du noyau d'activités régionales du pôle urbain : industries légères ou technologiques, entrepôts « du dernier kilomètre », centres de distribution, grossistes, etc.;
  - l'élimination graduelle des activités générant une forte proportion d'entreposage extérieur (produits semi-finis, véhicules, etc.) contre un faible coefficient d'occupation du sol.
- Améliorer la cohabitation entre la zone industrielle et les secteurs résidentiels au nord et à l'est en cherchant à atténuer les irritants découlant de leur mitoyenneté :
  - concentrer au cœur de la zone industrielle les activités plus contraignantes;
  - favoriser la mise en place d'une zone de transition entre les fonctions industrielles et résidentielles, en rive sud du boulevard des Cèdres. Préférer des entreprises de service complémentaire à l'industrie qui n'attirent pas un flux important de clients et dont les activités sont entièrement intérieures.

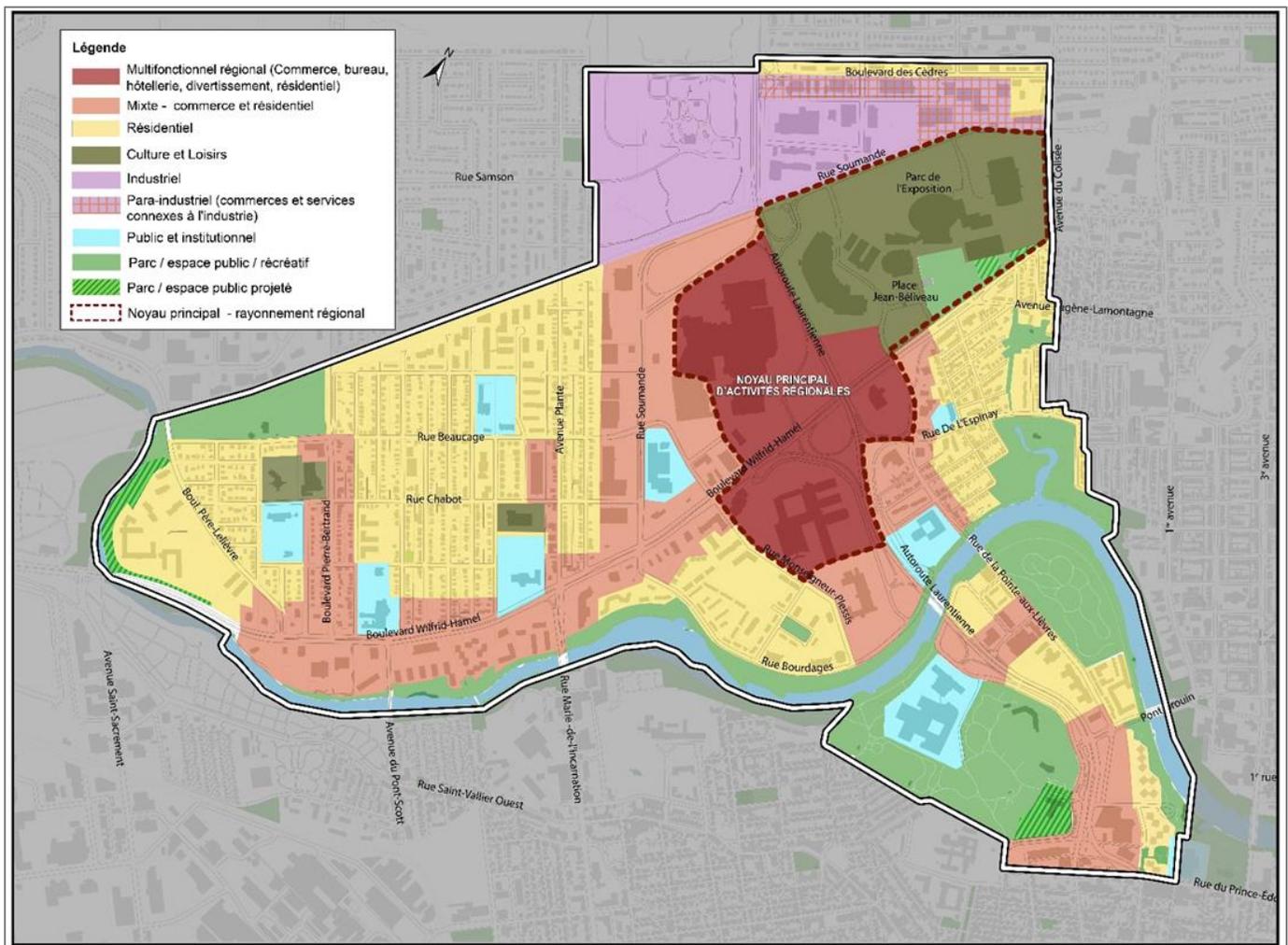


Figure 1 : Schéma conceptuel – Vocation du territoire et grandes fonctions urbaines

### 4.2 Le cadre bâti et la forme urbaine

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne se distingue par une faible occupation du sol, combinée à d'importants ratios de stationnements de surface, et les constructions sont généralement de faible gabarit. On y trouve de nombreux sites sous-exploités, sans oublier un certain nombre de terrains vacants. Il en résulte un potentiel de développement relativement important qui gagnerait à être exploité. Le secteur à la croisée des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel, à titre de noyau principal d'activités à rayonnement régional, constitue la portion du pôle la plus propice pour accueillir des constructions de plus fort gabarit. La Ville souhaite favoriser une densification progressive du développement, de façon à permettre un encadrement bâti plus soutenu des voies publiques. Elle souhaite saisir l'occasion offerte par les grands projets de redéveloppement pour reconnecter les différentes parties du pôle. À l'égard du cadre bâti, la Ville favorisera une saine cohabitation entre les secteurs de gabarits différents, le maintien d'une expérience urbaine de qualité sur les rues et les espaces publics, ainsi que la mise en valeur du patrimoine bâti. Enfin, les grands espaces à redévelopper devront inclure des espaces publics destinés aux résidants et autres personnes fréquentant le pôle.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard des activités et de la vocation du territoire sont les suivants :

#### 4.2.1 Intensifier le développement dans les secteurs présentant le plus grand potentiel de fréquentation et d'animation urbaine

- Cibler les secteurs d'activités présentant un rayonnement régional pour la construction de bâtiments de plus fort gabarit, tant en termes de hauteur que d'envergure de l'espace occupé au sol, tout en visant un développement équilibré sur l'ensemble du territoire du pôle urbain :
  - reconnaître le noyau principal d'activités régionales comme lieu propice à l'accueil de hauteurs plus importantes (hauteur moyenne de 6 étages, sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues de façon ciblée et ponctuelle) tout en favorisant des gabarits diversifiés; cibler en priorité les terrains situés près du croisement entre les axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel.
- Aux abords des axes de transport en commun et des principales artères, permettre la construction de bâtiments de gabarits intermédiaires (de l'ordre de 6 étages) :
  - entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière Saint-Charles, sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues de façon ponctuelle et ciblée, entre autres près des principales intersections;
  - de part et d'autre de l'avenue Soumande, tout en modulant les hauteurs à l'approche du Vieux-Vanier.

#### 4.2.2 Consolider le cadre bâti des secteurs résidentiels stables, dans le respect général de leur échelle et leurs caractéristiques architecturales typiques

- Faciliter le comblement des espaces devenus vacants dans les secteurs stables à l'intérieur du Vieux-Vanier et du secteur Stadacona par des constructions respectant les typologies et gabarits courants (en général 2 à 3 étages).
- À la frange des secteurs stables de plus faible densité et bordant aussi un axe de transport en commun, permettre une intensification légère du développement, tout en modérant les gabarits (environ 4 étages). Par exemple :
  - les terrains en rive nord du boulevard Wilfrid-Hamel et attenants au secteur résidentiel du Vieux-Vanier;
  - les terrains bordant la rue de la Pointe-aux-Lièvres ainsi qu'en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel, mais aussi attenants au secteur résidentiel Stadacona.

### **4.2.3 Assurer la transition entre les secteurs de plus fort gabarit (secteurs d'intensité supérieure ou intermédiaire) et les milieux résidentiels stables voisins**

- Respecter une approche de gradation des hauteurs depuis les secteurs de plus forte intensité – concentrés en majeure partie au sein du « noyau principal d'activités régionales » – vers les secteurs résidentiels stables qui présentent une densité et des gabarits moindres.
- Au besoin, prévoir des modulations dans la volumétrie et la composition architecturale des bâtiments à des fins de transition, entre autres par rapport aux constructions existantes de plus petit gabarit et le long des voies publiques de manière à maintenir des composantes à l'échelle humaine en bordure de celles-ci.

### **4.2.4 Soutenir l'intensification du développement à même les sites sous-utilisés, vacants ou voués à une requalification, dans le respect des paramètres de répartition des gabarits construits sur le territoire et de transition avec les milieux construits attenants**

- En priorité, favoriser le redéveloppement ou l'ajout de construction aux emplacements suivants :
  - le site de Fleur de lys centre commercial dans le contexte d'une restructuration globale;
  - les terrains vacants encore présents, en majorité dans le secteur de la rue Monseigneur-Plessis et au sud-est du carrefour Wilfrid-Hamel–Laurentienne (site de l'ancien commerce Giguère Automobile);
  - les sites sous-utilisés en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel et en rive ouest de l'avenue Soumande;
  - les excédents d'emprises qui pourraient éventuellement être libérés le long de l'axe Laurentienne, dans le cadre d'une rationalisation ou d'une transformation de l'autoroute.
- Inclure dans ces projets de développement des attributs contribuant à améliorer le cadre de vie :
  - éviter les espaces ouverts qui ne participent pas à l'espace urbain et considérer l'ajout de stationnements intérieurs pour libérer des espaces à construire;
  - structurer l'espace urbain par l'ajout de fronts bâtis alignés et proportionnels le long des rues;
  - lorsque d'importantes superficies de terrains sont visées, structurer le développement autour de nouvelles rues qui s'inscrivent dans la continuité de la trame de rues existantes;
  - répartir et moduler les volumes construits de manière à préserver les percées visuelles d'intérêt, à optimiser la cohabitation avec les constructions voisines et à maintenir l'ensoleillement;
  - intégrer des espaces publics et des liens piétonniers dans l'axe des rues existantes;
  - fixer des exigences de verdissement minimales et prévoir des zones de plantations en front de rue.

### **4.2.5 Mettre en valeur le cadre bâti existant et optimiser l'intégration des nouvelles constructions**

- Protéger et valoriser les édifices et ensembles présentant un intérêt patrimonial ou architectural :
  - lors d'interventions dans un secteur d'intérêt qui regroupe plusieurs ensembles patrimoniaux significatifs, viser le respect de l'identité des milieux existants :
    - accorder une attention accrue aux bâtiments d'intérêt qui ont conservé leur authenticité et favoriser la restauration des bâtiments d'intérêt dont les transformations sont réversibles;
    - permettre le remplacement des constructions vétustes, trop altérées et de faible intérêt par des projets de remplacement s'inscrivant en cohérence avec le cadre bâti existant.



# VISION



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

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

#### 4.3 La mobilité et les déplacements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

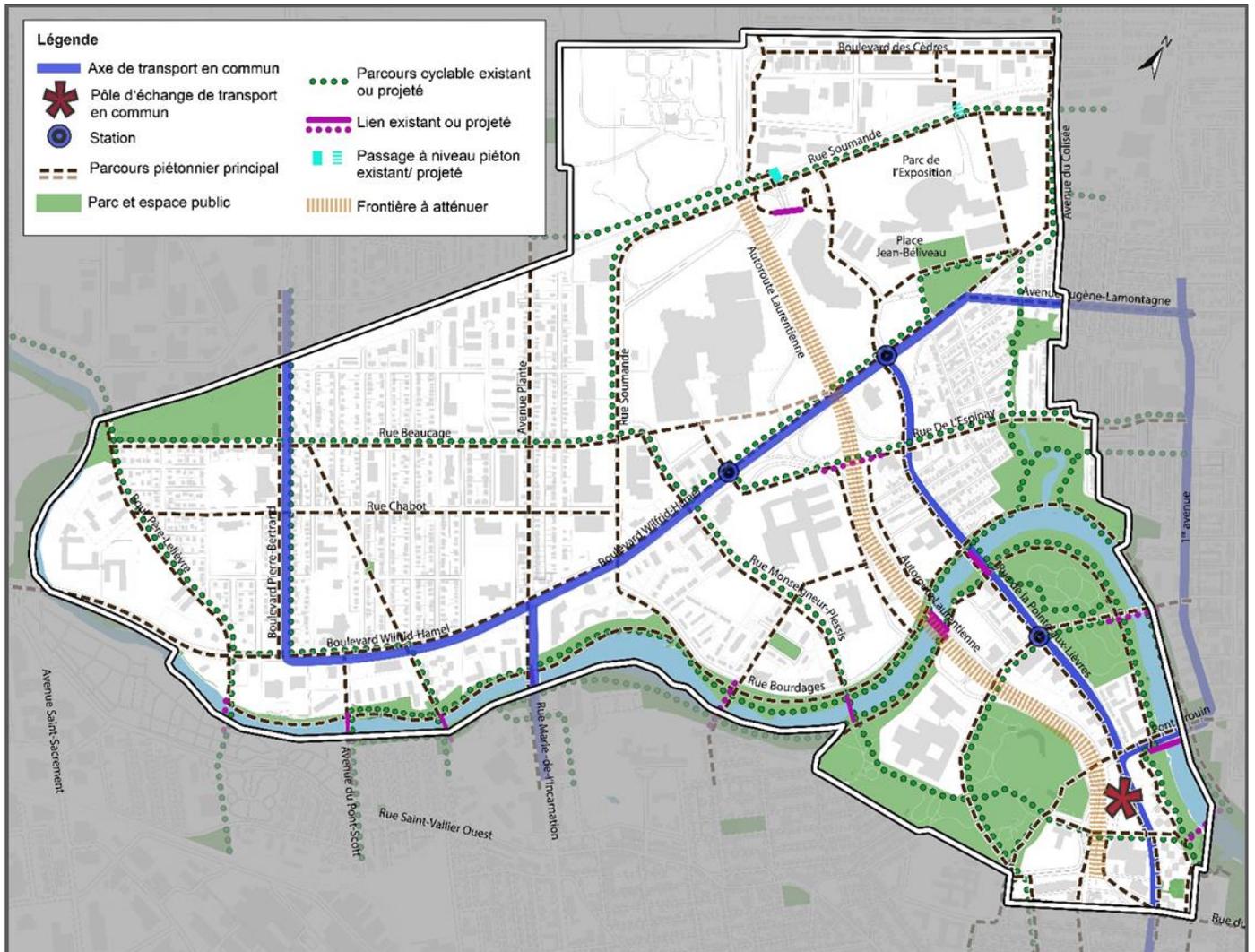


Figure 1 : Schéma conceptuel - Déplacements et mobilité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# VISION

## pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne

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

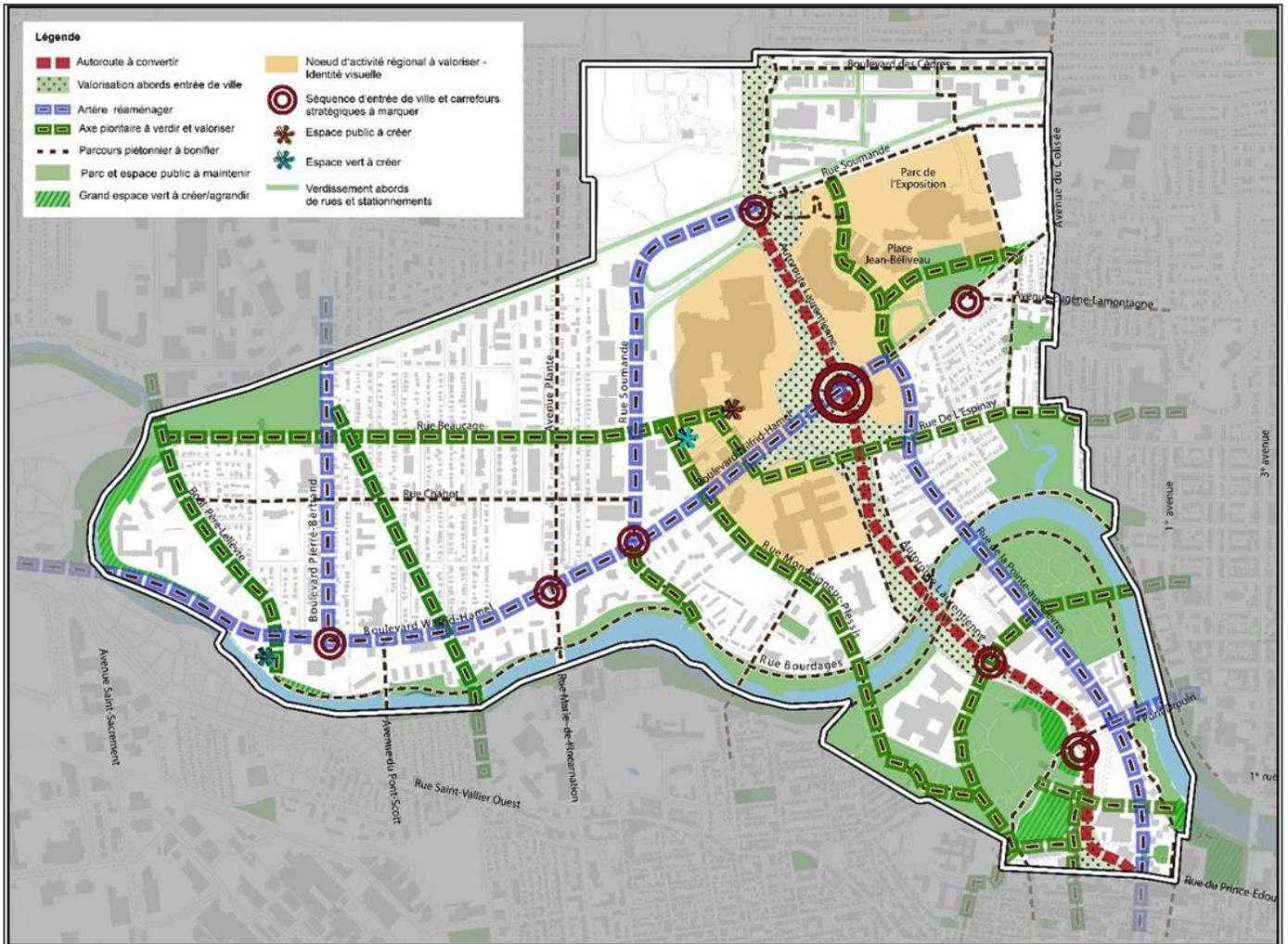


Figure 2: Schéma conceptuel - Aménagement des espaces publics



# VISION



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

### FICHE SYNTHÈSE 5A — MISE EN ŒUVRE DE LA VISION – CADRE NORMATIF PRÉLIMINAIRE

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations et des objectifs spécifiques proposés pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, la Vision devra s'accompagner d'un cadre normatif permettant d'encadrer les usages exercés, le gabarit des constructions et l'aménagement des propriétés. Ce cadre normatif permet d'apprécier les possibilités d'intervention, dans le respect de la stratégie d'aménagement et de développement établie par la Ville. L'avant-projet de Vision propose des pistes préliminaires qui serviront de guide, au cours des prochaines étapes, pour la définition d'un contenu réglementaire approprié. Ces pistes portent sur les aspects normatifs qui ont le plus d'incidence sur la nature du développement pouvant prendre forme : groupes d'usages autorisés, hauteurs ciblées. Des dispositions particulières plus précises pourraient aussi être fixées ultérieurement : normes en matière de stationnements, d'aires vertes, de droits acquis, etc. Au cours des prochaines étapes de planification, la Ville devra également choisir le mécanisme réglementaire qui lui permettra de mettre en force ce contenu normatif.

#### 5.1 Les grandes affectations

Au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), le territoire du pôle urbain se trouve subdivisé en de multiples aires d'affectations. Ces grandes affectations et leur découpage, établis en 2005 lors de l'adoption du PDAD, ne reflètent plus exactement les vocations favorisées au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Entre autres, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec en vigueur depuis février 2020 reconnaît désormais dans ce secteur la présence d'un pôle urbain régional. Ce pôle n'étant pas encore identifié au PDAD, il devra être révisé en conséquence.

L'avant-projet de Vision propose d'établir un redécoupage plus fin du territoire en affectations détaillées — auxquelles seront ultérieurement rattachées un contenu normatif — pour soutenir la stratégie d'aménagement et de développement mise de l'avant par la Ville en matière de consolidation des activités en place, de densification, de mixité, de cohabitation et de diversification des fonctions. La Vision ne propose aucune disposition normative pour le secteur d'entrée de ville, puisque celui-ci est déjà couvert par le PPU de l'entrée de ville Saint-Roch et le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch.

Le plan des affectations détaillées permet de découper le territoire avec précision. Pour des fins de localisation, celles-ci sont regroupées en fonction des grands sous-secteurs suivants, soit :

- le secteur Vieux-Vanier (VV);
- le secteur Wilfrid-Hamel– rivière Saint-Charles (WR);
- le pôle régional Wilfrid-Hamel–Laurentienne (PWL);
- le secteur ExpoCité (EC);
- le secteur industriel du Colisée–Hydro-Québec (ICH);
- le noyau ancien Stadacona (NS).

Sept catégories d'affectation sont projetées au sein du territoire de la Vision. Chaque catégorie représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- L'aire d'affectation « Centre majeur d'activités » (CMA), qui met en évidence les principaux pôles d'activité de la Ville, englobera le secteur désigné comme noyau principal d'activités régionales dans le pôle urbain qui se situe de part et d'autre de la jonction entre les axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel. Cette affectation

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne

confirme la volonté d'y soutenir une grande mixité des usages dans un environnement urbain de plus forte intensité. Une grande variété d'usages peut y être autorisée sans dominance particulière.

- L'aire d'affectation « Mixte » (M) confirme la diversité des fonctions souhaitées dans certains secteurs. Elle autorise une grande diversité d'usages qui doivent cependant être compatibles avec la fonction résidentielle souhaitée dans cette aire. L'intensité y est un peu moins importante que dans l'aire « Centre majeur d'activités ». Dans le secteur, elle sera proposée le long des principales voies de circulation et du réseau structurant de transport en commun.
- L'aire d'affectation « Résidentielle » (R) permet de confirmer la vocation prédominante de certains secteurs résidentiels bien établis, soit le Vieux-Vanier, le secteur de la rue Bourdages et le secteur Stadacona. Cette affectation réaffirme la volonté de maintenir cette vocation et de la renforcer par l'insertion de nouveaux projets. L'habitation y est dominante, mais d'autres fonctions compatibles avec celle-ci peuvent aussi être autorisées.
- L'aire d'affectation « Industrie » (I) désigne les secteurs dont la vocation dominante est industrielle et reflète les orientations de la Ville en faveur d'un développement économique dynamique, tout en tenant compte des impacts de ces activités sur les milieux de vie environnants. Dans le territoire de la Vision, cette affectation couvrira les territoires industriels déjà reconnus, soit la zone industrielle du Colisée et les terrains en friche d'Hydro-Québec, jusqu'à l'autoroute Laurentienne et la voie ferrée du CN.

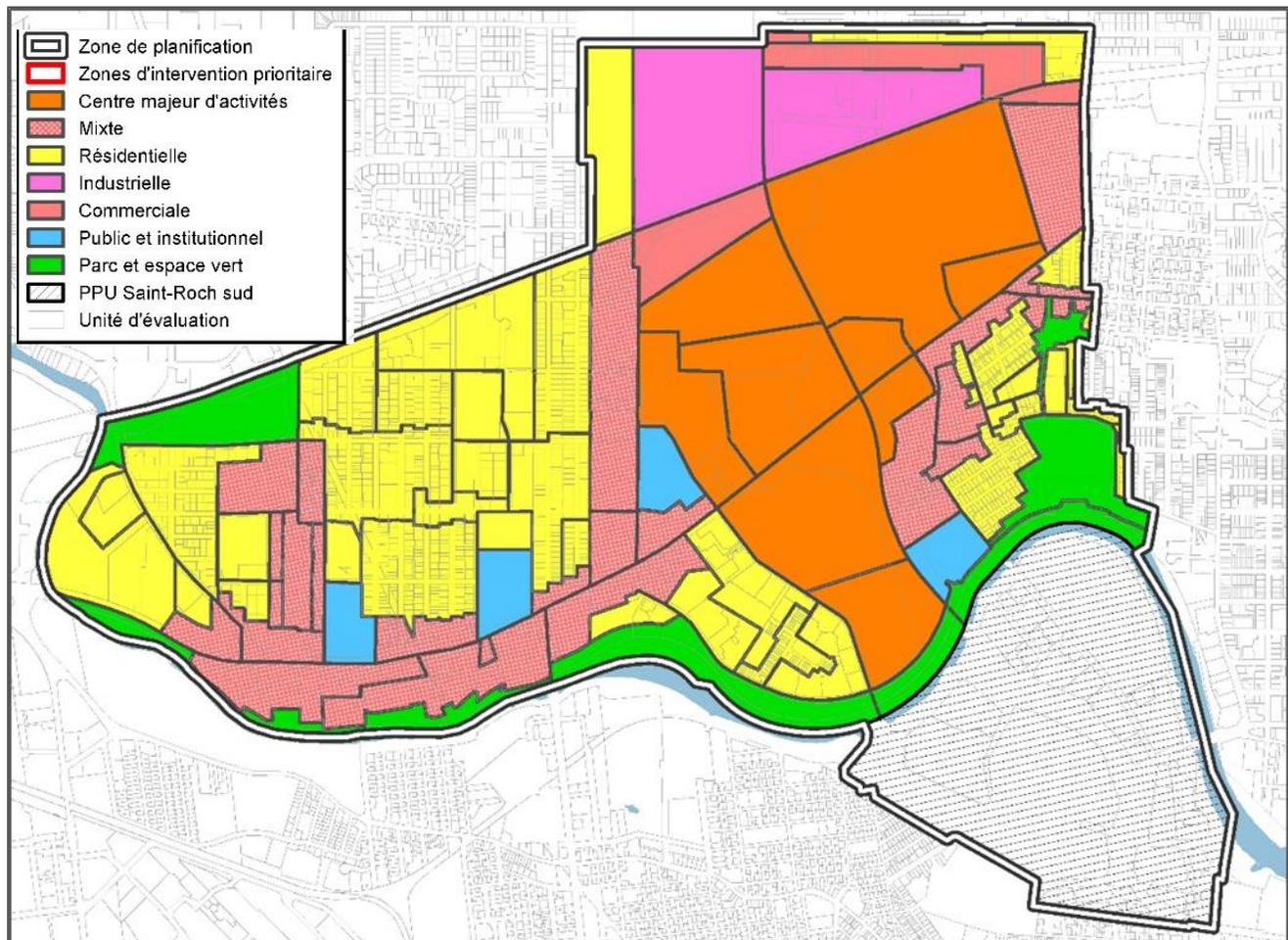


Figure 1 : Plan préliminaire des affectations

- L'aire d'affectation « Commerciale » (CD/Su) désigne des secteurs autorisant une grande variété d'usages, mais où la fonction résidentielle est moins propice. L'intensité des activités y est un peu moins importante que dans l'aire « Centre majeur d'activités ». Cette aire pourrait inclure les terrains vacants situés entre la rue Soumande et la rue Hubert, à l'ouest de l'autoroute Laurentienne, ainsi que les îlots appelés à former une zone de transition entre la zone industrielle du Colisée et le secteur résidentiel au nord du boulevard des Cèdres.
- L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » (PIC) confirme la vocation publique dominante de principaux sites et établissements publics et institutionnels présents dans le territoire de la Vision. Il s'agit principalement d'établissements d'enseignement et de santé, dont le Centre Christ-Roi et l'IRDPQ.
- L'aire d'affectation « Parc et espace vert » (PEV) confirme la vocation des parcs existants et projetés. Ceux-ci sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation. Dans le territoire de la Vision, elle englobe entre autres le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles et le parc Cartier-Brébeuf.

### 5.3.1 Cadre normatif préliminaire – les usages

Afin d'appuyer les orientations ainsi que les stratégies d'aménagement formulées dans les fiches 3 et 4 de l'avant-projet, des modifications réglementaires devront être effectuées. L'adoption de la Vision offrira aussi l'occasion de réviser en profondeur le contenu normatif applicable à cette partie du territoire, adopté depuis déjà quelques années. Cependant, le détail de cette révision ne sera présenté que dans la version finale de la Vision, une analyse détaillée des normes en vigueur devant être réalisée au préalable afin de bien mesurer l'impact d'éventuels changements. À l'étape de l'avant-projet, voici déjà un énoncé des principales pistes de modifications réglementaires que la Ville prévoit explorer pour mettre en œuvre de la Vision :

- Afin de soutenir le renforcement de la mixité des fonctions dans le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, l'usage « Logement » pourrait être ajouté dans différentes aires qui en sont exemptes, notamment dans la portion centrale du territoire et de part et d'autre du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Soumande.
- Afin de tenir compte du potentiel d'insertion de telles habitations et de retenir les sites les mieux adaptés pour les accueillir, les aires autorisant l'habitation avec services communautaires pourraient faire l'objet d'une révision.
- Afin de tenir compte des transformations que rencontre le commerce de vente au détail et éviter un surplus d'espaces, la présence de commerces au rez-de-chaussée pourrait être rendue facultative dans certaines aires, notamment en bordure du boulevard Wilfrid-Hamel à l'ouest de la rue Bourdages, et permettre aussi l'habitation.
- Hors du noyau principal d'activités régionales, les usages commerciaux (C2, C3, C20) pourraient être soumis à une superficie maximale de plancher afin de refléter leur vocation plus locale.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur à la croisée des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel, comme noyau principal d'activités régionales et zone prioritaire pour localiser les grandes entreprises et emplois :
  - les limites de superficies applicables à l'usage « C1 – Service administratif » seront augmentées en conformité avec le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec récemment adopté;

- l'usage « C1 – Service administratif » pourrait être retiré ou assujéti à une superficie maximale de plancher par bâtiment inférieure dans certaines aires situées en dehors du noyau principal d'activités régionales.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur à la croisée des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel, comme zone prioritaire pour l'établissement d'activités à rayonnement régional, dont l'hôtellerie, l'usage « C10 – Établissement d'hébergement touristique général » pourrait être ajouté dans certaines aires.
- Afin de soutenir le dynamisme des artères commerciales, principales, secondaires et complémentaires, l'usage « C20 – Restaurant » est retiré de certaines aires moins propices à cet usage, notamment à l'intérieur des faubourgs.
- Afin d'optimiser l'occupation des secteurs industriels au nord de la voie ferrée, de favoriser une activité industrielle mieux adaptée un milieu urbain central et de minimiser les impacts sur les secteurs résidentiels voisins, des ajustements pourraient être apportés quant aux usages des classes « Industrie », « Commerce associé aux véhicules automobiles » et « Commerce à incidence élevée » ainsi qu'à l'entreposage extérieur autorisé dans certaines aires.

### 5.3.2 Le cadre normatif préliminaire – les hauteurs

L'avant-projet énonce déjà certaines pistes qui serviront de guide dans la répartition des hauteurs permises lors de l'étape des modifications réglementaires à venir. Ces pistes reflètent la stratégie d'aménagement et de développement établie dans la fiche 4a sur le cadre bâti. Ainsi :

- Les gabarits les plus importants seront concentrés au sein du secteur désigné comme étant le noyau principal d'activités régionales. De façon générale, il est proposé d'y permettre des gabarits de l'ordre de 6 à 8 étages, sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues de façon ciblée et ponctuelle. Ces pointes de hauteurs – dont l'importance reste à préciser – pourraient être autorisées dans le secteur désigné « noyau principal d'activités régionales » ainsi que dans le secteur compris entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière Saint-Charles.
- Aux abords des axes de transport en commun et des principales artères, des gabarits intermédiaires de l'ordre de 4 à 6 étages – selon l'emplacement – pourraient être autorisés. Les terrains situés au sud du boulevard Wilfrid-Hamel pourraient quant à eux être visés par une hauteur de 6 étages, sans exclure la possibilité d'envisager des hauteurs accrues de façon ciblée près des principales intersections. Les terrains attenants à des secteurs résidentiels de plus faibles gabarits, comme le Vieux-Vanier et le secteur Stadacona, seront soit limités à une hauteur de 4 étages ou soumis à un angle d'éloignement qui permet de moduler la hauteur pour une meilleure transition dans les gabarits.
- Dans les secteurs résidentiels Vieux-Vanier et Stadacona, dont la hauteur des bâtiments est de l'ordre de 3 étages, on favorisera le respect de l'échelle actuelle des constructions. Il en est de même pour la zone industrielle du Colisée, dont les gabarits en mètres sont généralement comparables, en volume, à l'équivalent de 3 ou 4 étages.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

Comme indiqué ci-haut, dans le noyau principal d'activités régionales et le secteur compris entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière, une portion d'un bâtiment pourrait présenter une hauteur supérieure au gabarit maître proposé ci-haut, sous réserve d'une analyse et du respect de certains critères de performance. Ces critères applicables aux aires admissibles à une hauteur supérieure, qui seront fixés par la Vision, viseront à :

- établir la hauteur maximale admissible par aire;
- indiquer la localisation préférentielle de ces pointes de hauteur, soit le long des axes Wilfrid-Hamel et Laurentienne;
- préserver l'échelle humaine des bâtiments le long des rues;
- préserver les perspectives visuelles et mettre en valeur les composantes d'intérêt (bâties ou naturelles);
- optimiser le confort climatique et l'ensoleillement des espaces publics;
- préférer des profils élancés plutôt que massifs;
- moduler les hauteurs vers les secteurs de plus faible gabarit.

## 5.2 Encadrement architectural des projets de développement

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage dans les parties du territoire sur lesquelles elle a compétence. La CUCQ a déjà pleine compétence sur les secteurs Saint-Roch, Stadacona et ExpoCité depuis plusieurs années. Depuis 2016, les secteurs du noyau principal d'activités régionales et de la rue Soumande se sont ajoutés à sa juridiction. Ceci permettra d'assurer un encadrement adéquat des interventions à venir dans cette portion du pôle, appelée à être transformée au cours des prochaines années. L'avant-projet de la Vision réaffirme l'importance de l'encadrement assuré par la CUCQ pour favoriser la réalisation d'une architecture de qualité. Son rôle s'inscrit dans une optique de conservation du patrimoine bâti et de valorisation du paysage construit au sein de ce pôle régional. Les interventions futures devront respecter les critères suivants :

- favoriser la densification – dans le respect des milieux construits stables attenants – des abords des principaux axes de circulation, en particulier les abords de l'axe Laurentienne, de la rue Soumande et du boulevard Wilfrid-Hamel;
- soutenir la consolidation des sites vacants sous-utilisés ou à requalifier, dont le site Fleur de Lys, les abords de l'axe Laurentienne, le secteur au sud du boulevard Wilfrid-Hamel ainsi que le pôle d'échanges Saint-Roch et ses environs;
- favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants, qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants et qui tient compte de l'échelle des rues;
- favoriser l'animation des rues par un encadrement bâti optimal et un traitement des façades permettant une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs des bâtiments (transparence, absence de murs aveugles, etc.);
- mettre en valeur les secteurs et composantes d'intérêt patrimonial du territoire, notamment le tissu bâti typique du secteur Stadacona, l'échelle caractéristique du Vieux-Vanier et les édifices modernes présentant un intérêt;
- assurer une architecture de grande qualité, intégrant les tendances contemporaines en architecture;
- encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne

Au besoin, des critères additionnels pourraient s'ajouter au cours des prochaines étapes, de manière à encadrer de façon plus soutenue certains projets de redéveloppement majeurs, ou l'insertion de bâtiments de plus grande taille.

La Ville souhaitant accorder une attention particulière à l'ensemble des secteurs susceptibles d'être requalifiés ou densifiés, la Vision propose d'élargir le territoire d'application de la CUCQ au secteur compris le long de la rivière Saint-Charles et de part et d'autre du boulevard Wilfrid-Hamel, entre le boulevard Père-Lelièvre et la rue Soumande. Ce territoire présente un potentiel de consolidation significatif et longe un axe prioritaire de transport en commun prévu au projet de réseau structurant de transport en commun. Les critères applicables au secteur Soumande–FleurdeLys permettent déjà un encadrement adéquat des interventions et ils conviendront aussi au secteur Saint-Charles–Wilfrid-Hamel, qui sera ajouté.

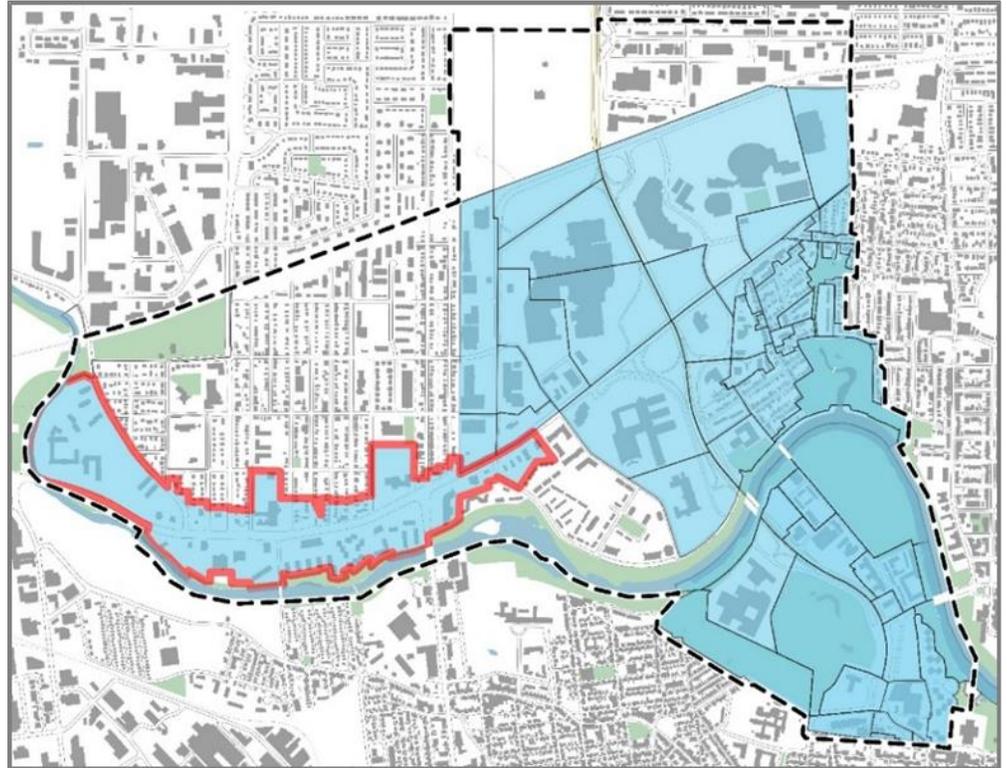


Figure 2 : Territoire d'application de la Commission

# VISION



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

### FICHE SYNTHÈSE 5B – MISE EN ŒUVRE DE LA VISION – LES PRIORITÉS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT URBAIN

#### 5.3 Secteurs prioritaires de développement ou de requalification

La Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne désigne trois secteurs prioritaires à redévelopper et à requalifier. La Ville de Québec souhaite favoriser une densification de ces secteurs, de manière à optimiser l'utilisation du sol tout en respectant le milieu d'insertion et en y intégrant des aménagements qui profiteront à l'ensemble des résidents des quartiers concernés. Ce redéveloppement devra se faire en respectant les critères d'intervention énoncés ci-après. Des dispositions normatives seront prévues en conséquence.

##### 5.3.1 LE SECTEUR FLEUR DE LYS ET SOUMANDE

Ce secteur regroupe l'ensemble des terrains compris entre l'autoroute Laurentienne à l'est, la voie ferrée au nord, la limite arrière des propriétés situées en rive ouest de la rue Soumande et le boulevard Wilfrid-Hamel au sud. Les principaux enjeux associés à ce secteur sont la valorisation des nombreux espaces sous-développés, la transition vers une saine mixité des fonctions, l'ajout d'habitations, la création d'espaces publics et l'amélioration des aménagements urbains. La Ville accueille donc positivement la volonté, signifiée par les propriétaires de Fleur de Lys centre commercial, de requalifier leur propriété dans une perspective de densification, de mixité accrue et de mise en valeur. Les critères d'aménagement et de développement applicables aux propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Soutenir le redéveloppement du site Fleur de Lys projeté par ses propriétaires et offrir des conditions favorables à l'ajout de constructions en rive ouest de la rue Soumande, tout en reconnaissant les établissements actuels :

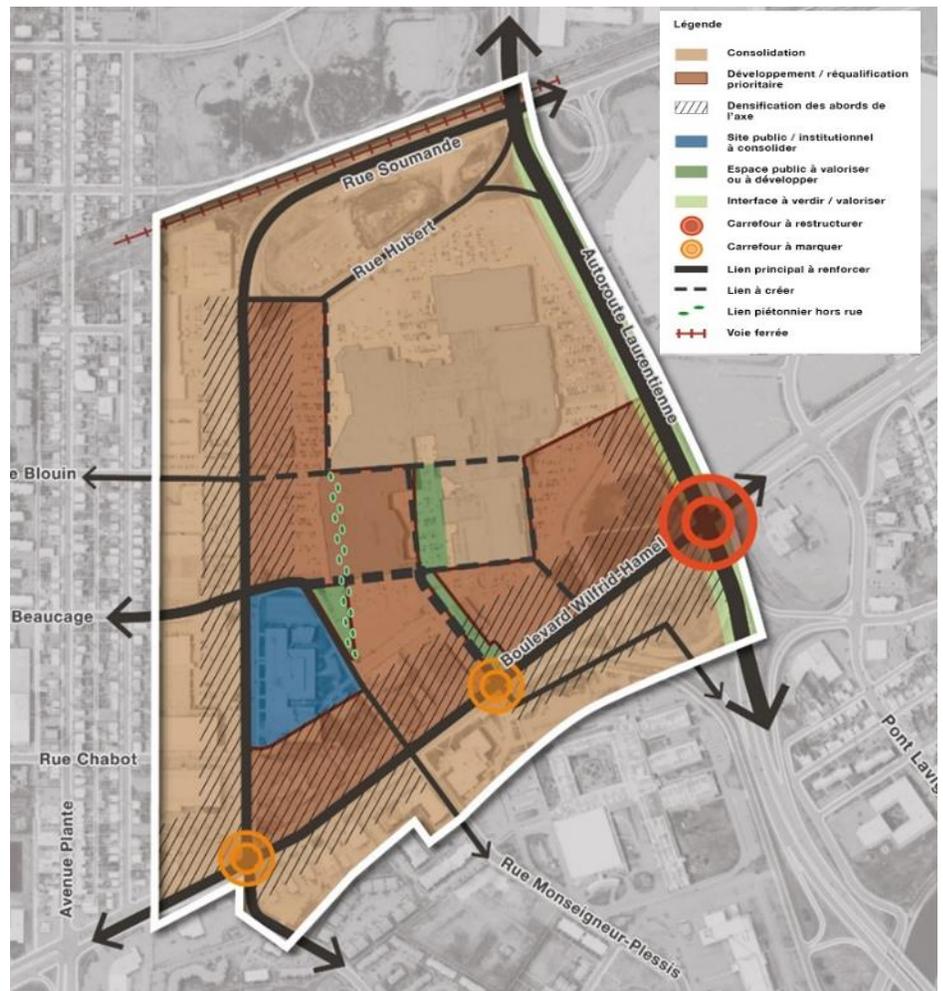


Figure 1 : Schéma conceptuel - Secteur Fleur de Lys et Soumande



- Dans les grands sites à requalifier, accorder la priorité à la qualité des aménagements au sol et au verdissement :
  - séparer les grands établissements commerciaux des zones de développement résidentielles projetées par des rues publiques bordées de trottoirs généreux et de plantations, afin d’offrir un dégagement suffisant pour une cohabitation optimale et de former un seuil d’accès aux grands établissements commerciaux;
  - prévoir l’ajout de places publiques et d’espaces verts appropriables au cœur du site Fleur de Lys, à des endroits formant un point de rencontre entre les activités régionales et la fonction résidentielle;
  - réduire progressivement les stationnements en surface et entourer les espaces résiduels de bandes végétalisées.
- Soutenir le réaménagement de la rue Soumande et du boulevard Wilfrid-Hamel, de manière à protéger les cheminements piétonniers, à accroître les plantations et dans certains cas, à inclure des aménagements cyclables. Favoriser la transformation de l’axe Laurentienne dans le cadre d’une réflexion qui s’étend plus largement.

### 5.3.2 SECTEUR D’ENTRÉE DE VILLE ET DE STADACONA

Ce secteur est délimité au nord par le boulevard des Cèdres, à l’ouest par l’autoroute Laurentienne et la limite ouest de la propriété d’Hydro-Québec, à l’est par l’avenue du Colisée et au sud, par les rues De Lanaudière, Daniel et l’avenue François-1<sup>er</sup>. On y trouve des espaces non construits le long des axes Laurentienne, Wilfrid-Hamel et de la Pointe-aux-Lièvres, la zone industrielle du Colisée ainsi que le centre de formation en montage de ligne d’Hydro-Québec. qui n’offrent pas un paysage d’entrée de ville particulièrement attrayant vers les quartiers centraux.

ExpoCité est représenté dans le but de prendre en compte la relation entre ce site événementiel et les secteurs voisins. La Vision ne formule aucun objectif à son égard autre que la poursuite de la stratégie de mise en valeur déjà établie et en cours de réalisation. Font exception à cette règle, les espaces situés en bordure immédiate du boulevard Wilfrid-Hamel et de l’intersection avec l’axe Laurentienne.

Les principaux enjeux applicables à ces secteurs sont le développement des terrains vacants ou à requalifier, la mise en valeur des abords des artères et de l’entrée de ville, la valorisation des espaces industriels et la cohabitation avec les milieux voisins.

Les critères d’aménagement et de développement applicables sont les suivants :

#### Zone industrielle et entrée de ville

- Favoriser la présence d’activités industrielles adaptées à un milieu urbain plus central, optimiser l’occupation du sol et améliorer la cohabitation avec les secteurs résidentiels :
  - dans la zone industrielle, préférer des usages pouvant tirer profit de la proximité du pôle urbain régional : industries légères ou technologiques, entrepôts « du dernier kilomètre », centres de distribution, grossistes, etc.;
  - favoriser l’agrandissement des bâtiments et les activités générant un taux accru d’occupation au sol plutôt qu’une forte proportion d’entreposage extérieur;
  - développer une zone de transition entre la fonction industrielle et les habitations du boulevard des Cèdres :
    - favoriser des entreprises de services complémentaires aux industries et autres entreprises dont les activités n’attirent pas un flux important de clients et sont entièrement exercées à l’intérieur;

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne

- concentrer au cœur de la zone industrielle les activités plus contraignantes; au besoin, envisager la possibilité de relocaliser certaines activités qui génèrent trop de nuisances près des secteurs résidentiels.
- sur le site d'Hydro-Québec, préférer des usages industriels pouvant cohabiter avec le secteur résidentiel Vanier (sans nuisances extérieures) et susceptibles de valoriser l'entrée de ville.
- Améliorer le paysage d'entrée de ville et l'aménagement urbain :
  - prévoir une plantation plus soutenue aux abords de l'autoroute Laurentienne, améliorer le traitement des interfaces de la zone industrielle et au besoin, prévoir l'ajout d'écrans végétaux à la limite des cours arrières perceptibles depuis les artères voisines;
  - bonifier l'aménagement des rues de la zone industrielle du Colisée de manière à :
    - marquer la limite entre l'espace public et privé de façon à empêcher l'empiétement dans l'emprise de rue;
    - accroître significativement le verdissement et les plantations.
  - assurer un aménagement conforme des zones d'entreposage (clôtures, localisation, etc.) et limiter autant que possible l'utilisation de la cour avant à des fins d'entreposage. Éviter tout empiétement des activités d'entreposage dans l'emprise publique.
- Améliorer les liens entre le quartier Lairet et les secteurs au sud et les points d'intérêt. Entre autres, évaluer :
  - les pistes d'optimisation du lien existant à l'extrémité de la rue de la Concorde;
  - les moyens d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des piétons vers les services (ex. : Frigo, Grand Marché);
  - la possibilité d'ajouter un axe piétonnier entre l'avenue Duval à la rue Jalobert en passant par le site du Colisée.



Figure 3 : Schéma conceptuel – Secteur Stadacona, de la zone industrielle et de l'entrée de ville

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne

## Abords du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'avenue du Colisée

- Promouvoir la vocation événementielle du site d'ExpoCité dans son ensemble et poursuivre la stratégie de mise en valeur déjà établie pour ce site en marge de l'élaboration de la Vision :
  - prolonger vers l'est l'espace vert présent en bordure sud d'ExpoCité, de façon à border le boulevard Wilfrid-Hamel d'une interface publique continue, de l'avenue du Colisée à la rue de l'Exposition.
- De part et d'autre du boulevard Wilfrid-Hamel, entre les axes Laurentienne et Pointe-aux-Lièvres, permettre un développement mixte d'intensité supérieure faisant partie intégrante du noyau principal d'activités régionales :
  - du côté nord, permettre des usages complémentaires au site événementiel : hôtellerie, commerces de divertissement (lieu de rassemblement, restauration, bar, équipement sportif et culturel) et des bureaux; du côté sud, permettre des bureaux, des commerces courants, de l'hôtellerie et de l'habitation aux étages;
  - prévoir un gabarit moyen de 6 à 8 étages sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues ponctuelles, respectant les critères suivants : profils élancés, maintien de l'ensoleillement, du confort climatique et de composantes à l'échelle humaine le long des rues, modulation vers les secteurs de plus faibles gabarits.
- Ailleurs dans cette portion du territoire, permettre une consolidation à des fins majoritairement résidentielles :
  - en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel et aux abords de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, prévoir des hauteurs de 4 à 6 étages;
  - assurer une transition harmonieuse avec le bâti de petit gabarit du secteur Stadacona.
- Accroître les liens entre les quartiers Vieux-Limoilou et Lairet : entre autres, envisager prolonger l'axe de déplacement actif du parc Lairet en direction nord, en passant par le site d'ExpoCité puis au nord de la voie ferrée.
- Dans les grands sites à développer, créer des espaces verts et maximiser le verdissement :
  - inclure des plantations autour des nouveaux bâtiments, le long des artères et des nouvelles rues et accroître le verdissement au pourtour des stationnements qui demeureront présents le long des artères.



Figure 4 : Vue de la rue de la Pointe-aux-Lièvres vers le nord

## 5.3.3 SECTEUR DU BOULEVARD WILFRID-HAMEL ET DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES

Ce secteur regroupe les terrains compris de part et d'autre du boulevard Wilfrid-Hamel, entre l'intersection Père-Lelièvre-Chabot et la rue Soumande et s'étendant au sud jusqu'à la rivière Saint-Charles. Les principaux enjeux associés à ce secteur sont la densification des sites vacants ou sous-développés, l'encadrement du boulevard, le renforcement de l'habitation sans exclure le commerce, le désenclavement de la rivière Saint-Charles et l'amélioration des aménagements urbains. Les critères d'aménagement et de développement applicables dans ce secteur sont les suivants :

- Consolider la vocation mixte du secteur tout en laissant une large place au développement de la fonction résidentielle :
  - de façon générale, favoriser un développement principalement résidentiel tout en reconnaissant les établissements existants et, dans de futurs édifices, permettre sans obliger les rez-de-chaussée commerciaux;
  - reconnaître les principaux noyaux commerciaux au sud du boulevard sans exclure l'ajout d'étages résidentiels.

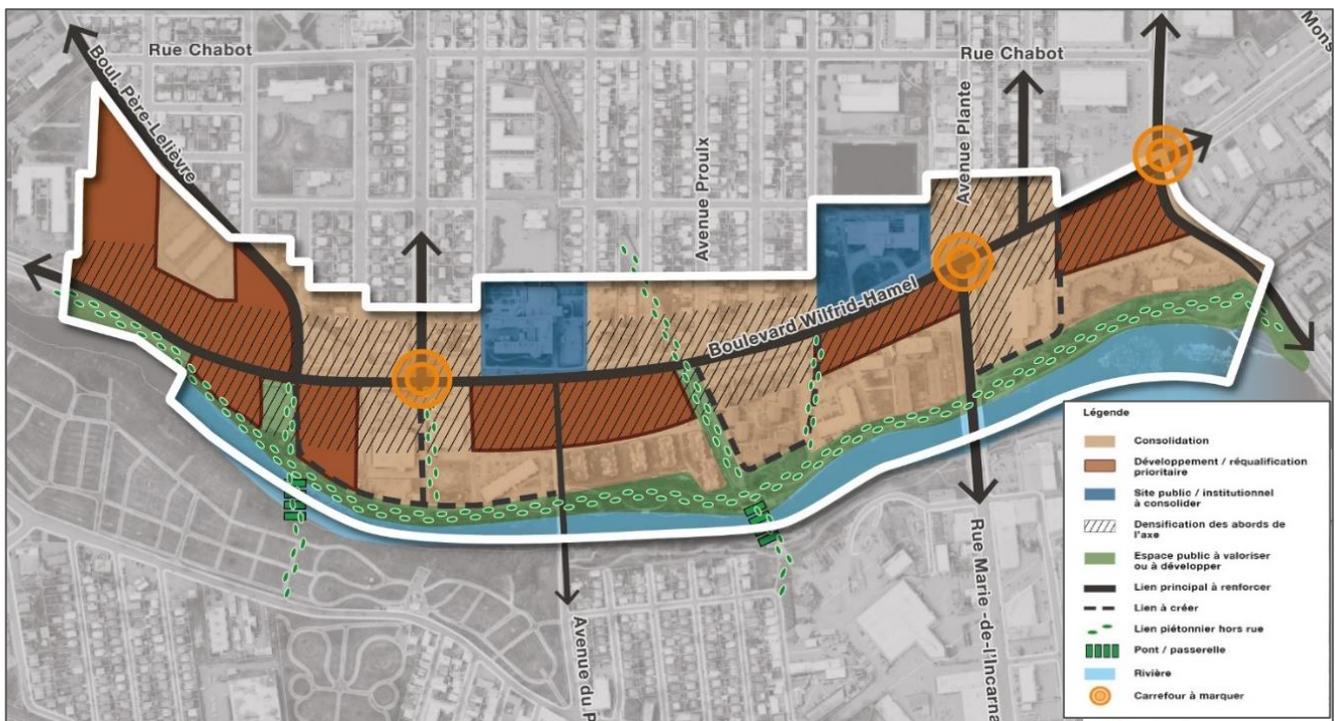


Figure 5 : Secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rivière Saint-Charles

- Prévoir une hauteur de 4 étages compatible avec le Vieux-Vanier en rive nord du boulevard et prévoir un gabarit-maître de 6 étages en rive sud de l'axe, sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues ponctuelles près des intersections stratégiques avec le boulevard Wilfrid-Hamel sous certaines conditions :
  - Préférer des profils élancés, le maintien de l'ensoleillement, du confort climatique et de composantes à l'échelle humaine le long des rues, modulation vers les secteurs de plus faibles gabarits.
- Désenclaver et accroître l'accès à la rivière Saint-Charles par l'aménagement de rues en boucles s'inscrivant dans le prolongement des rues du Vieux-Vanier afin de redonner un caractère public aux

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne

abords de la rivière. Lorsque cela est impossible, créer des axes piétonniers généreux, bien connectés et accessibles à l'année.

- Compléter le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles à même les terrains situés le long de la rivière et en haut du talus, à l'ouest de l'avenue du Pont-Scott et multiplier les points d'accès à la rivière à partir de Wilfrid-Hamel.
- Soutenir le réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel de manière à protéger les cheminements piétonniers, à accroître les plantations à ses abords et, dans certains tronçons, à inclure des zones de refuge aux centres des voies.



Figure 6 : Boulevard Wilfrid-Hamel ouest, près de la rue Bernatchez

## 5.4 Projets d'aménagement urbain

Conformément au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, qui intègre la mobilité durable comme principe transversal, différentes mesures doivent être mises en place pour favoriser les déplacements actifs et en transport en commun au sein de pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. En plus de structurer les déplacements à pied et à vélo au sein du territoire visé par la définition de parcours continus et bien maillés, la Vision propose de réaménager les principales artères du pôle urbain et ses environs de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des usagers du transport en commun. Ces interventions contribueront aussi à une plus grande appropriation du domaine public. Les artères visées sont les suivantes :

- le boulevard Wilfrid-Hamel qui a fait l'objet d'une réfection partielle dans le secteur d'ExpoCité, mais dont l'aménagement est à revoir globalement dans sa portion ouest;
- la rue Soumande dont l'aménagement doit être repensé dans le contexte de la requalification des propriétés voisines;
- le boulevard Pierre-Bertrand qui comprendra des voies réservées du réseau structurant de transport en commun;
- l'autoroute Laurentienne qui, à moyen terme, doit faire l'objet d'interventions pour en accroître le caractère urbain.
- Ces interventions permettront d'améliorer la convivialité des lieux pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs et renforceront l'attractivité du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne comme destination et lieu de vie. De façon générale, elles soutiendront les déplacements actifs, le confort climatique (vent, ensoleillement, îlots de chaleur, etc.) et la qualité de l'expérience urbaine.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne

Des plans détaillés devront être élaborés pour chacune des artères afin de préciser les interventions en fonction des objectifs poursuivis et de l'emprise disponible. Entre temps, la Vision propose pour chacune une coupe type reflétant les grandes intentions qu'elle poursuit quant à l'aménagement des espaces publics.

## 5.4.1 Boulevard Wilfrid-Hamel, tronçon est (pôle régional) et tronçon ouest (artère municipale)

- Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et réaliser des aménagements urbains soutenant le développement du transport en commun et des modes de transport actif :
  - viser un taux appréciable de déplacements à pied ou à vélo favorisés par la qualité des aménagements.
- Sur l'ensemble du boulevard, créer des aménagements attrayants, confortables et offrant une expérience agréable en toute saison pour les modes de déplacement actifs :
  - assurer le respect des règles d'accessibilité universelle en portant une attention accrue au secteur de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec.
- Attribuer au boulevard une signature qui lui est propre et doter le tronçon compris entre la rue Soumande et l'avenue du Colisée d'une image de marque reflétant son statut de pôle urbain régional.
- Aménager les nœuds (principales intersections, stations de transport en commun, etc.) formant des repères dans l'espace afin de favoriser l'orientation des visiteurs.
- Accroître la plantation d'arbres et de végétaux tout au long du boulevard, en privilégiant des espèces résistantes et à grand déploiement :
  - adapter les interventions à la présence de lignes électriques sur certains tronçons du boulevard.

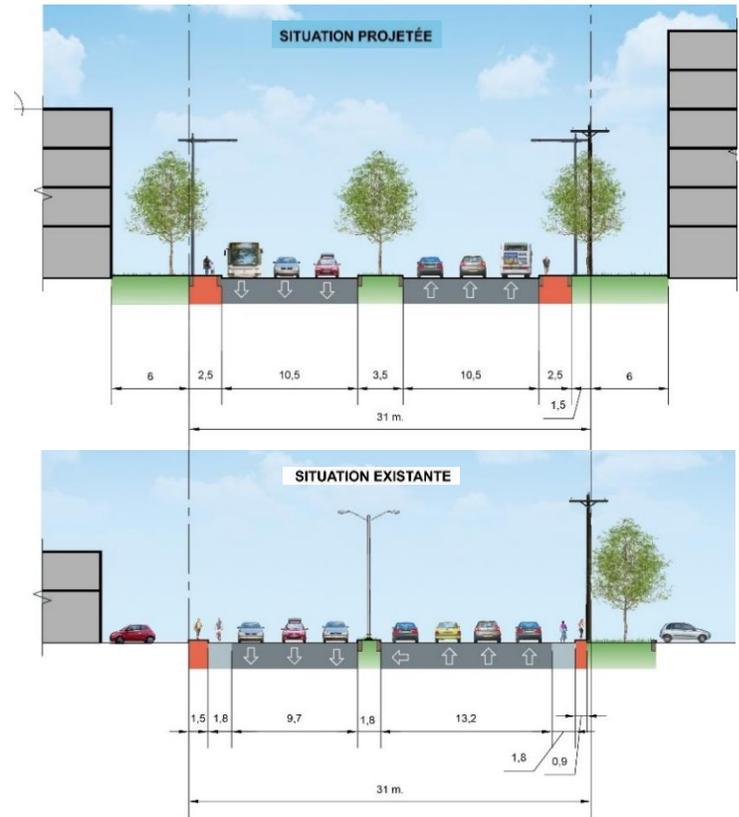


Figure 7 : Boulevard Wilfrid-Hamel - Secteur de l'avenue Proulx

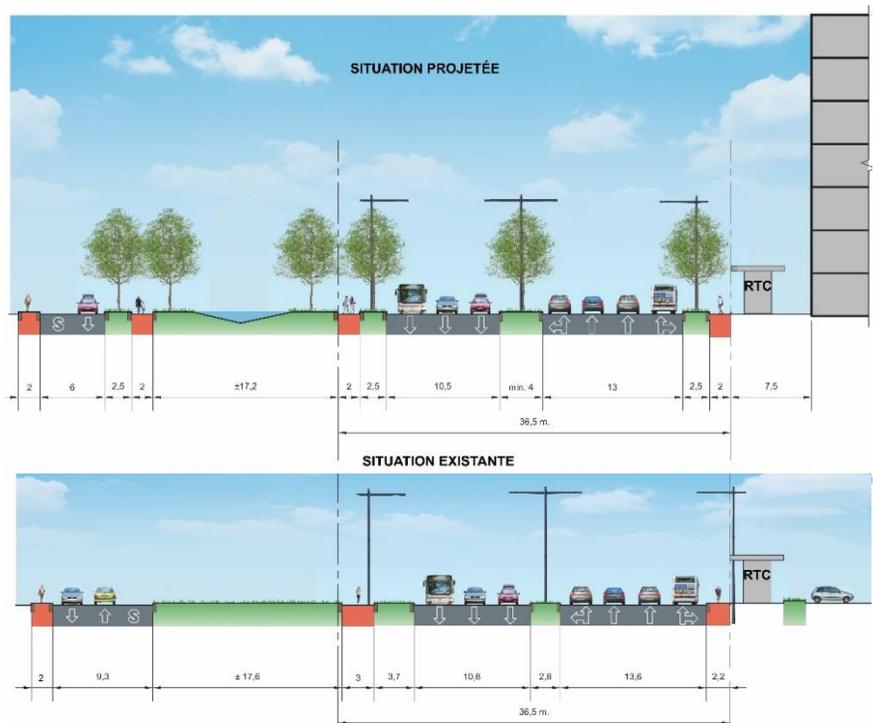


Figure 8 : Boulevard Wilfrid-Hamel - Secteur Fleur de Lys

## 5.4.2 Rue Soumande

- Revoir globalement l'aménagement de la rue dans une perspective de mise en valeur, dans le contexte de la requalification des propriétés attenantes, et d'intégration des divers modes de déplacement :
  - Rationaliser les voies de circulation véhiculaire de manière à allouer plus de place aux piétons et cyclistes et à assurer une saine cohabitation des déplacements actifs avec le débit de circulation important sur cet axe :
    - élargir les trottoirs et les protéger en les plaçant derrière des banquettes;
    - intégrer un axe cyclable en rive ouest de la voie jusqu'à l'axe cyclable de la rue Beaucage.
  - Réaliser des aménagements permettant d'améliorer le paysage urbain le long de cet axe.
  - Bonifier l'encadrement végétal de la rue, par l'ajout de plantations dans les banquettes et derrière les trottoirs

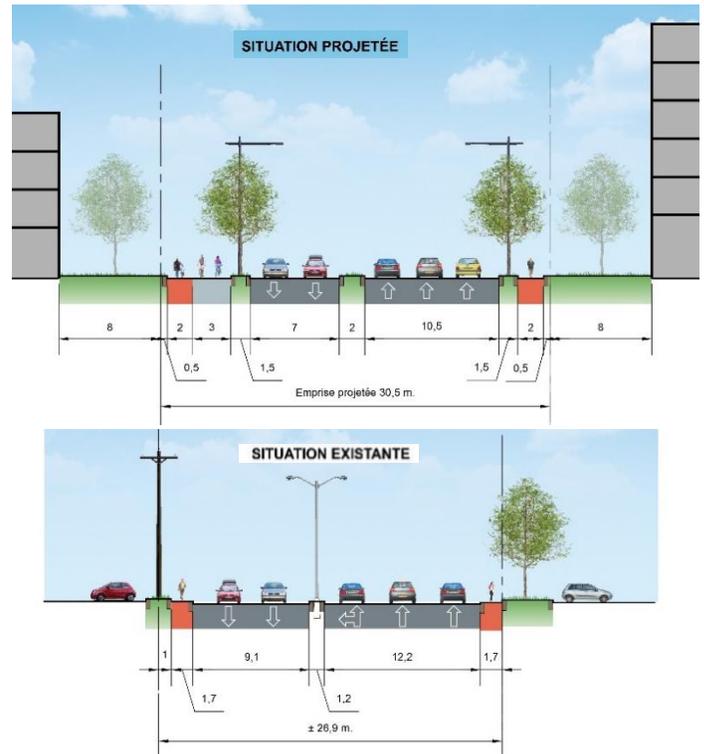


Figure 9 : Rue Soumande à l'intersection de la rue Blouin

## 5.4.3 Boulevard Pierre-Bertrand

- Revoir l'aménagement du boulevard dans une perspective de mise en valeur et d'intégration de l'ensemble des modes de déplacement. À cette fin, rationaliser les voies de circulation véhiculaire de manière à assurer un partage équilibré de la chaussée :
  - Planifier l'insertion des voies réservées au transport en commun prévues dans le réseau structurant de transport en commun tout en répondant aux autres modes de déplacements :
    - prévoir des aires d'attente bien aménagées pour les usagers du transport en commun.
  - Bonifier les aménagements piétonniers et cyclables en bordure de l'axe, de façon à optimiser la cohabitation avec la circulation véhiculaire.

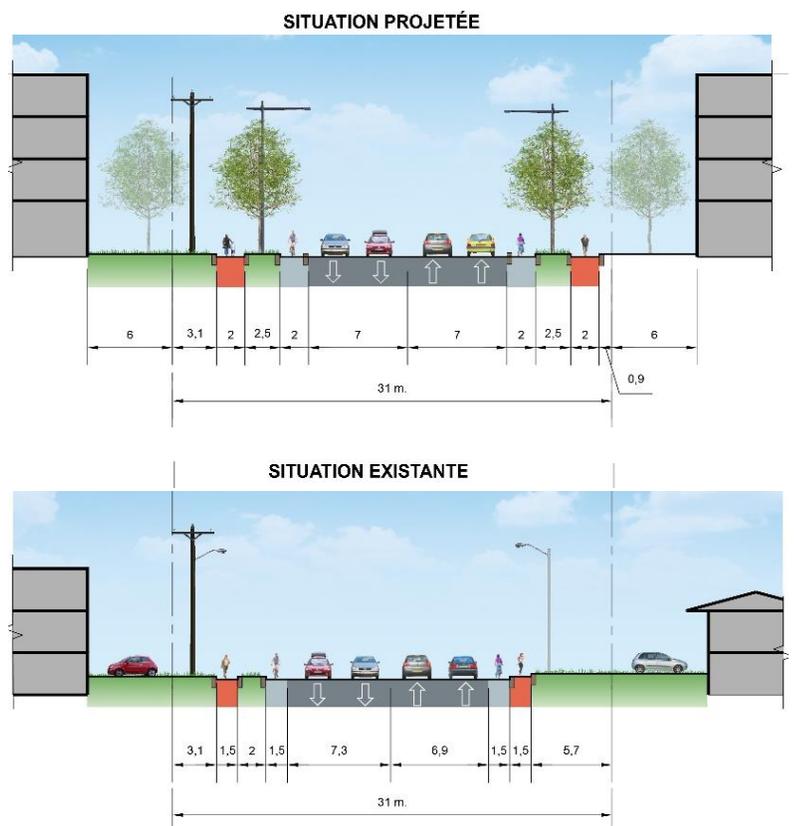


Figure 10 : Boulevard Pierre-Bertrand - Intersection rue Émile-Fontaine

- Optimiser l'intégration des bandes cyclables pour un confort et une sécurité accrue des usagers :
  - o délimiter adéquatement les propriétés attenantes de manière à éviter l'empiétement de véhicules stationnés en façade sur le trottoir ou la bande cyclable.
- Bonifier l'encadrement végétal le long du boulevard par l'ajout de plantations dans l'emprise et derrière les trottoirs.

## 5.5 Autres projets d'aménagement structurants

### 5.5.1 Requalification et transformation de l'autoroute Laurentienne

Comme établi dans la stratégie sur la mobilité et sur l'aménagement des espaces publics, l'autoroute Laurentienne sous sa forme actuelle, agit comme une barrière importante au cœur du pôle urbain. Elle limite les déplacements actifs entre les quartiers centraux, soit Vanier, Lairet, Vieux-Limoilou et Saint-Roch et crée un impact sur la qualité de vie de secteurs à ses abords. Elle affecte également le paysage urbain dans ce secteur et a une incidence sur la convivialité des aménagements. La mise en valeur du pôle urbain, le renforcement des déplacements actifs et la poursuite du développement dans une perspective plus durable passent inévitablement par une transformation de l'axe Laurentienne pour accroître son caractère urbain et réduire son impact sur le territoire qu'elle traverse.

Le PPU de l'entrée de ville (2012) et le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch (2017) identifiaient déjà la transformation du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain comme action prioritaire. Aussi, en 2019, la Ville a mandaté un consultant pour élaborer un concept de requalification de l'entrée de ville au sud de la rivière Saint-Charles. Le concept élaboré vise à « *Définir une entrée de ville au caractère urbain en intégrant l'axe Laurentienne dans une nouvelle trame bâtie, axée sur la mobilité durable, supportant l'émergence de milieux de vie conviviaux, l'intégration d'un pôle d'échange animé et la mise en valeur des parcs* ».

Plus précisément, il propose :

- une conception autour d'un large terre-plein central facilitant sa traversée par les piétons et cyclistes tout en permettant l'intégration de plantations généreuses, d'art urbain et de pavoiement marquant l'entrée au centre-ville;
- de nouvelles intersections à niveaux à partir de la rue Lee et la redirection des parcours actifs vers ces intersections aménagées de façon conviviale en remplacement des passerelles aériennes;
- un désaxement vers l'ouest pour libérer des terrains constructibles en sus dans l'écoquartier et le pôle d'échange;
- Une séquence d'entrée de ville soulignant les composantes d'intérêt : rivière, parc Victoria, pôle d'échange, etc.

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne



Figure 11 : Concept de réaménagement de l'entrée de ville au sud de la rivière Saint-Charles (2019)

Malgré les limites du territoire visé, ce mandat a encore une fois mis en évidence la nécessité d'étendre la réflexion plus au nord, dans la mesure où les quartiers centraux sont séparés par l'autoroute bien au-delà de la rivière Saint-Charles.

Aussi, dans le cadre de l'élaboration de la Vision, la Ville de Québec explore actuellement des pistes pour améliorer l'intégration de l'axe Laurentienne au milieu urbain au nord de la rivière, dans la poursuite du concept élaboré pour son tronçon sud. Divers scénarios de réaménagement ont été évalués en fonction de leur performance du point de vue urbain et de la circulation. Pour l'instant, la piste qui semble présenter le potentiel le plus intéressant consiste à inverser le pont d'étagement avec le boulevard Wilfrid-Hamel et à aménager un large plateau paysager surplombant les voies rapides. Ces dernières sont aménagées en tunnel et des voies locales croisent le boulevard Wilfrid-Hamel, sur le plateau.

Du point de vue urbanistique, ce scénario permettrait de rétablir des connexions conviviales entre les quartiers, d'améliorer le paysage urbain et d'atténuer significativement la perception des voies rapides. Du point de vue de la circulation, selon les caractéristiques géométriques analysées, ce scénario apparaît plus performant que tout autre scénario. En effet, il offre un meilleur temps de parcours et des files d'attente

# VISION

pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel - Laurentienne

acceptables dans une géométrie qui présente quand même certains défis d'aménagement. En contrepartie, il s'accompagne de défis importants à surmonter en ce qui a trait aux réseaux souterrains.



Figure 12 : Scénario d'aménagement d'un large plateau paysager surplombant les voies rapides

Cependant, à l'étape de l'avant-projet, il est encore trop tôt pour déterminer quel scénario d'aménagement pourrait être réalisé. En effet, l'évaluation de l'impact et de la faisabilité des scénarios requiert d'autres analyses approfondies (réseaux souterrains, gestion des eaux de surface et souterraines, sécurité publique, etc.) qui s'échelonneront sur quelques mois encore. De même, des pourparlers devront se poursuivre avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin que celui-ci puisse prendre position.

Il faut en effet préciser que toute intervention sur cet axe devra obligatoirement être soutenue et portée par le ministère des Transports du Québec qui a pleine juridiction sur l'autoroute Laurentienne, à partir de la rue de la Croix-Rouge vers le nord. De même, toute intervention réalisée par la Ville sur le tronçon situé au sud de la rue de la Croix-Rouge devra s'effectuer en étroite collaboration avec le MTQ pour des raisons évidentes d'interconnexion et de fonctionnalité.