

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

Rapport de consultation



Service de l'interaction citoyenne
Ville de Québec
Avril 2021

Table des matières

1	Démarche de participation publique	2
1.1	Mandat et objectif.....	2
1.2	Moyens et étapes.....	3
1.3	Rapport de consultation	4
2	En résumé	5
2.1	La consultation en quelques chiffres	5
2.2	Faits saillants	5
3	Séance d'information	6
3.1	Synthèse des questions et commentaires.....	6
4	Consultation publique	18
4.1	Principaux thèmes abordés.....	18
4.2	Synthèse des mémoires et commentaires écrits	19
5	Rétroaction	51
5.1	Modifications proposées à la suite de la consultation publique.....	51

1 Démarche de participation publique

1.1 MANDAT ET OBJECTIF

La Ville souhaite doter le secteur du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne d’une vision en raison des enjeux d’aménagement et de développement du secteur. Elle veut aussi soutenir la mise en place du réseau structurant de transport en commun afin de favoriser la création d’une entrée de ville urbaine, moderne et dynamique, en plus de soutenir le développement des grands terrains vacants ou sous-utilisés.

En février 2019, le comité exécutif de la Ville de Québec a mandaté la conseillère Marie-Josée Savard, vice-présidente du comité exécutif responsable de l’aménagement du territoire, de l’urbanisme et du patrimoine pour tenir la consultation publique sur Vision d’aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne.

Une consultation préalable s’est tenue à l’hiver 2019 afin de recueillir les besoins et préoccupations du public en amont de l’élaboration de la Vision. Les citoyens qui habitent, travaillent ou fréquentent le secteur ainsi que les acteurs économiques, institutionnels ou communautaires intéressés ont été invités à partager leur connaissance du milieu et à donner leur avis sur la qualité des aménagements urbains, des constructions, des déplacements, du stationnement, des commerces et des services offerts.

À l’automne 2020, la Ville a rendu public son projet de Vision d’aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Présentée sous la forme de fiches, les citoyens ont pu consulter la version préliminaire de la Vision afin de prendre connaissance des orientations prioritaires.

L’objectif de cette deuxième phase de consultation publique était de présenter le projet de Vision aux citoyens et de recueillir leurs commentaires et suggestions afin de bonifier le projet avant le dépôt de la version finale au conseil municipal. Le Service de l’interaction citoyenne a eu la responsabilité d’organiser les consultations publiques et de produire un rapport.



1.2 MOYENS ET ÉTAPES

La démarche de participation publique s'est déroulée du 13 février 2019 au 26 novembre 2020 :

I. Annonce de l'élaboration de la Vision pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne et analyse préliminaire (2018)

II. Lancement de la consultation préalable (13 février 2019)

III. Consultation en ligne (du 13 février au 10 mars 2019)

- **Questionnaire web** sur les perceptions en lien avec les activités et la vocation du secteur, son cadre bâti (bâtiments, architecture, hauteurs), les déplacements de ses usagers et la qualité de son domaine public (rues, parcs et espaces verts).
- Plateforme de participation citoyenne : participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/vision-Wilfrid-Hamel-Laurentienne
- [Compte-rendu - consultation en ligne \(2019\)](#)

La consultation en ligne est maintenant terminée. Merci de votre participation !

Votre opinion sur le secteur Wilfrid-Hamel-Laurentienne

Ce questionnaire en ligne vise à recueillir vos perceptions en lien avec les activités et la vocation du secteur, son cadre bâti (bâtiments, architecture, hauteurs), les déplacements de ses usagers et la qualité de son domaine public (rues, parcs et espaces verts).
Il vous faudra environ 10 minutes pour répondre au questionnaire. Vos réponses demeureront anonymes et seront traitées de façon confidentielle. Seuls les questionnaires entièrement remplis seront analysés.

La date limite est le 10 mars 2019.

[Remplir le formulaire](#)

[f](#) [t](#) [in](#) [✉](#)

IV. Atelier participatif ouvert à tous (28 février 2019)

- Centre communautaire Fernand-Dufour (222, avenue Ducharme, salle RC05)
- [Compte-rendu - atelier participatif du 28 février 2019](#)



V. Groupes de discussion avec les principaux acteurs du milieu (mars 2019)

- Groupe 1. Acteurs du milieu communautaire
- Groupe 2 : Acteurs du milieu de l'aménagement du territoire et de l'environnement
- Groupe 3. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires
- [Compte-rendu - groupes de discussion avec les acteurs du milieu \(2019\)](#)

VI. Annonce de la version préliminaire de la Vision et lancement de la deuxième phase de consultation publique (5 octobre 2020)

Une version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne a été présentée. Les citoyens ont pu donner leur avis sur les orientations présentées en participant à l'une des activités suivantes.

VII. Séance d'information publique en ligne (22 octobre 2020)

- Une séance d'information en ligne a été organisée le 22 octobre 2020 afin de présenter la version préliminaire de la Vision d'aménagement en plus de répondre aux questions des participants. Étant donné le contexte de la crise sanitaire, la séance s'est tenue par visioconférence.
- [Enregistrement de la séance du 22 octobre 2020](#)



VIII. Consultation écrite - commentaires ou dépôt de mémoires (du 22 octobre au 26 novembre 2020)

- Les personnes intéressées ont pu formuler un commentaire ou déposer un mémoire sur la plateforme de participation de participation citoyenne.
- [Consulter les mémoires déposés](#)

1.3 RAPPORT DE CONSULTATION

L'objectif du rapport de consultation est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population par différents moyens lors de la consultation publique sur le projet de Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne.

2 En résumé

2.1 LA CONSULTATION EN QUELQUES CHIFFRES

Activité de participation	Nombre de participants (ou de visiteurs web)	Nombre d'intervenants (au micro ou par écrit)	Nombre de contributions (commentaires ou votes)
1. Consultation en ligne (2019) 	1 794 visiteurs	865 intervenants	865 questionnaires remplis
2. Atelier participatif (2019) 	56 participants	56 intervenants dans les ateliers (dont les administrateurs des conseils de quartier concernés)	
3. Groupes de discussion (2019) 	28 participants	11 intervenant issus du milieu communautaire (dont les conseils de quartier) 9 intervenants issus du milieu de l'aménagement du territoire et de l'environnement 8 intervenants issus du milieu économique, institutions et propriétaires	
4. Séance d'information (2020) 	67 participants	50 interventions	
5. Consultation écrite (2020) 	25 participants	25 mémoires et commentaires	5 mémoires citoyens 15 mémoires d'organismes (dont 3 conseils de quartier) 5 commentaires écrits

2.2 FAITS SAILLANTS

- De façon générale, les participants **appuient la Vision proposée par la Ville.**
- Plusieurs souhaitent cependant une **Vision plus ambitieuse** et proposent des **améliorations**, notamment en termes de **desserte du transport en commun, d'aménagements favorables aux déplacements à pied ou à vélo, d'aménagements à échelle humaine, d'accessibilité universelle**, de **verdissement** et de préservation ou mise en valeur des **milieux naturels**.
- La majorité des participants souhaitent la **reconversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain** et plusieurs s'inquiètent des impacts possibles du **troisième lien** sur les quartiers environnants (accroissement de la circulation à la sortie du tunnel Québec-Lévis, étalement urbain, fracture entre les quartiers).
- Plusieurs commentaires portent sur la nécessité d'une **densification** et d'une **requalification urbaine**, afin de revitaliser le secteur et apporter une meilleure **mixité des usages** (diversité des fonctions telles que l'habitation, les commerces et les services) et une **mixité sociale**, tout en s'assurant d'une réserve foncière pour les **logements sociaux et abordables** afin de contrer la **gentrification**.

3 Séance d'information

La Ville a tenu une séance publique d'information par visioconférence le jeudi 22 octobre 2020 à 19 h. Sous la forme d'un webinaire, la séance a permis aux citoyens de prendre connaissance de la version préliminaire de la Vision d'aménagement du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne, de poser des questions et d'exprimer des commentaires.

Au total, 67 personnes ont participé à la séance, parmi lesquelles 20 personnes sont intervenues pour poser des questions ou faire des commentaires. En tout, une cinquantaine de questions ou commentaires ont été formulés durant la soirée.

La présentation de même que l'enregistrement de la séance ont été versés sur la [page web de la consultation sur ce projet](#) dès le lendemain pour visionnement en différé.

De façon générale, les personnes présentes à la rencontre du 22 octobre 2020 félicitent la Ville pour la version préliminaire de la Vision et adhèrent aux orientations et aux actions proposées. Plusieurs citoyens saluent cette initiative et soulignent l'importance de désenclaver le quartier de Vanier, d'y favoriser les transports actifs et le verdissement du secteur, en plus de convertir l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain. Ils se disent également contents des moyens de consultation proposés.

3.1 SYNTHÈSE DES QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Les questions et commentaires portent sur les sujets suivants :

3.1.1 Développement résidentiel et densification

- Un citoyen suggère de faire du développement résidentiel dense à la manière de Limoilou et Vanier, soit des petits immeubles de trois étages, favorisant le voisinage, favorables aux piétons, vélos, ruelles et cours privées pour les familles plutôt que des immeubles de six étages comme à Lebourgneuf, entourés de gazon inutilisé par les familles. Il manifeste des inquiétudes concernant la proposition du secteur résidentiel de la rue Lee à la page 15.

Réponse de la Ville : Vanier et Stadacona ont leur personnalité propre. On ne veut pas nécessairement donner la même personnalité à tous les quartiers. On ne vise pas à dénaturer ces quartiers, mais simplement renforcer leur personnalité. Concernant la proposition visuelle du secteur de la rue Lee, à la page 15, ce ne sont pas des grands gazons de façade qui sont prévus. Ce qui est représenté sur l'illustration est une grande esplanade verte publique qui vient créer un corridor vert entre le secteur du parc Victoria. Ce ne sont pas des cours avant gazonnées. Il est également mentionné que sur le site de Fleur-de-Lys, il n'y aura pas uniquement des bâtiments de 6-8 étages; il peut y avoir une variété d'offres dont des offres mieux adaptées aux familles. Donc, cela peut être de plus petits gabarits aussi.

- Un citoyen explique qu'il a vu dans les journaux des édifices de 14 étages, affirmant qu'il s'agit-là d'une belle hauteur. Il demande s'il s'agit de 10 ou 15 étages.

Réponse de la Ville : nous avons précisé des pointes de hauteur, et, on se laisse une ouverture sur certains terrains, certains lots, car ceux-ci n'ont pas nécessairement de résidence ou ont moins d'impact. Donc il pourrait y avoir des pointes de hauteur sur certains espaces sur le boulevard Hamel, mais nous souhaitons rassurer les gens que l'insertion harmonieuse est importante pour nous et que ce sera pris en considération lors des modifications réglementaires.

- Un citoyen demande si le problème du bruit a été examiné, lorsqu'on parle d'édifices résidentiels à proximité de l'axe Laurentien.

Réponse de la Ville : lorsqu'il est question de favoriser l'ajout d'habitations, notamment dans le noyau principal d'activités, ce sera en fonction des contraintes présentes. Alors oui à de l'habitation, mais en tenant compte de l'environnement. Donc, si c'est proche d'un tronçon de circulation très imposant, c'est moins propice. Il y aura un travail d'arrimage avec le contexte et les fonctions.

3.1.2 Logement social ou abordable

- Trois citoyennes s'intéressent à la question du logement social. On demande si la Ville a une stratégie pour réserver des espaces pour des logements coopératifs ou abordables. On demande également si l'objectif de densification résidentielle est maintenu et si l'idée d'inclure une politique de logement social et abordable pour les nouveaux projets résidentiels est étudiée. On demande quel pourcentage sera dédié au logement social.

Réponse de la Ville : Cette question a été posée dans le cadre de l'exercice de la Vision de l'habitation et ce n'est pas cette stratégie qui a été retenue, mais plutôt celle de créer des réserves foncières. Il n'y a pas dans la Vision d'aménagement Wilfrid-Hamel-Laurentienne de pourcentage défini. Cependant, au niveau de la Vision de l'habitation, il y a une stratégie pour développer le logement social, c'est-à-dire une banque de terrains à acquérir par la Ville. Le secteur en question est intéressant pour développer le logement social. De façon globale, la Vision suggère une offre variée de logements répondant à différents besoins, différents coûts, différentes tailles. On appuie l'offre de logement abordable, mais à ce niveau, c'est la Vision de l'habitation qui va porter la réponse au niveau des actions. On n'a pas de nombres précis, mais on favorise la réalisation de ces orientations. Spécifiquement, on vise une cible de 100 unités dans le secteur Fleur de Lys et Soumande. De façon plus globale, la Vision de l'habitation a été lancée cette semaine et déjà on travaille avec des promoteurs pour développer le logement social.

3.1.3 Mixité sociale et inclusion

- Un citoyen demande quelle est la vision de la mixité sociale pour le projet.

Réponse de la Ville : Dans cette Vision, on souhaite effectivement favoriser la mixité sociale et cela commence par une offre résidentielle diversifiée et répondant à divers besoins, mais on n'a pas déterminé les lieux exacts. Cela s'applique globalement. Pour les promoteurs du secteur, si l'on pense à Fleur-de-Lys, la mixité sociale a également tout son sens. Autant Vanier, Stadacona que Limoilou sont des secteurs qui s'y prêtent.

- Une citoyenne mentionne ses craintes au sujet de l'embourgeoisement de ce secteur et trouve qu'il ne faudrait pas en faire un quartier huppé. Elle demande si le projet a fait l'objet d'une étude sur l'impact différencié selon les sexes.

Réponse de la Ville : Le profil social-démographique a été pris en compte pour l'ensemble du secteur. Concernant l'embourgeoisement, parmi nos objectifs, qui sont véritablement d'assurer une grande variété d'offres et de maintenir l'accessibilité, nous pensons que cela répond à la crainte de ne pas avoir qu'un type d'habitation ne répondant qu'à une catégorie d'acheteurs ou de locataires. Nous visons une grande variété et la Vision de l'habitation est là pour soutenir l'atteinte de ces cibles.

- Une citoyenne évoque que, bien que formellement inscrit comme outil de gouvernance pour l'égalité entre les hommes et les femmes depuis 2007 au Québec, l'analyse différenciée entre les sexes (ADS) n'est que trop rarement prise en compte dans les consultations récentes au sujet de l'aménagement du territoire et du développement des transports. Elle demande si la Ville va intégrer une telle analyse au processus.

Réponse de la Ville : La suggestion sera analysée et on pourra voir comment cela peut être pris en compte dans le cadre de la Vision d'aménagement Wilfrid-Hamel-Laurentienne.

- Un citoyen souligne qu'il s'agit d'un beau projet et rappelle qu'il ne faut pas négliger que l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec est présent dans le secteur et qu'il est un grand générateur de déplacements pour les personnes handicapées. Beaucoup de personnes handicapées vivront dans ce secteur. Est-ce que l'aménagement urbain inclut l'accessibilité universelle pour les déplacements (traverses, trottoirs, transports en commun, etc.) ?

Réponse de la Ville : Dans le document de la Vision d'aménagement Wilfrid-Hamel-Laurentienne, on évoque l'importance de respecter les règles de l'accessibilité universelle de la Ville de Québec. C'est toujours présent dans nos plans d'aménagement.

3.1.4 Mobilité active et transport en commun

- Un citoyen souhaiterait en savoir davantage sur le nouveau lien local et cyclopédestre prévu en parallèle de l'autoroute Laurentienne. S'agissant selon lui d'un beau projet, il demande ce qui le justifie puisqu'il existe déjà un pont à l'est de l'autoroute.

Réponse de la Ville : La distance fait en sorte que la connexion du côté ouest serait intéressante pour désenclaver et reconnecter avec le secteur de l'école secondaire Cardinal-Roy. Les distances sont significatives pour justifier l'ajout d'un pont de portée locale. Un des grands enjeux soulevés par rapport à l'ensemble du territoire de la Vision d'aménagement Wilfrid-Hamel-Laurentienne est le manque de connexion et l'enclavement des différents secteurs, les uns par rapport aux autres, divisés soit par l'autoroute Laurentienne, soit par la rivière Saint-Charles. La création de liens d'envergure plus petite que des infrastructures d'échelle artérielle nous semblait pertinente, surtout que malgré tous les efforts, même convertie en boulevard urbain, l'autoroute Laurentienne restera une voie très importante avec un fort débit. Il est quand même utile de penser à des liens à l'ouest et à l'est de Laurentienne.

- Une citoyenne se dit préoccupée au sujet du transport en commun. La Ville énonce que l'axe Hamel/Pierre-Bertrand sera prioritaire, mais elle veut savoir ce qu'il en est des secteurs résidentiels non riverains de ces axes.

Réponse de la Ville : Le fait que certains axes soient considérés comme prioritaires ne signifie pas que le service régulier à dessertes plus locales sera aboli. Ce sont des planifications qui reviennent au Réseau de transport de la Capitale, mais il est certain qu'avec le développement du réseau structurant, le service complémentaire sera maintenu avec des parcours réguliers et locaux. Concernant le choix des axes prioritaires, la question s'est posée en cours d'élaboration de la Vision. L'axe est-ouest devait comporter des lignes à haute-fréquence de transport en commun, mais il s'agissait d'évaluer si ce devrait être sur le boulevard Hamel ou la rue Beaucage. L'axe de la rue Beaucage est intéressant car c'est un axe passant dans le vieux Vanier, à côté de l'église et de l'école, où il y a des lieux de fréquentation. En même temps, il s'agit d'une rue relativement étroite et fortement résidentielle. Cela amènerait des impacts au niveau du bruit. Le boulevard Hamel est plus approprié en ce sens. La rue Beaucage demeure toutefois un axe de transport essentiel pour les parcours réguliers d'autobus, mais également pour les piétons et cyclistes.

- Un citoyen demande, au sujet de l'aménagement de liens de déplacement actif, si la Ville a songé aux sentiers improvisés qui révèlent les « lignes de désirs » des piétons et des cyclistes, par exemple, la sortie sud de la passerelle des Trois-Sœurs dans le parc Victoria.

Réponse de la Ville : En effet, il s'agit de créer des liens de déplacement actif qui vont répondre aux besoins concrets des piétons. Ce sont des éléments qui seront étudiés plus en détail à l'échelle du territoire global de la Vision. On regarde les grandes lignes, mais quand on regardera aussi ces éléments plus en détail.

- Une citoyenne demande si des aménagements seront considérés plus particulièrement pour favoriser la connexion avec le tramway sur la 1^{re} Avenue, pas juste avec les Métrobus, en prenant en considération que c'est le plus gros pôle événementiel dans la région et qu'il génère beaucoup de déplacements à l'échelle métropolitaine.

Réponse de la Ville : Concernant les liens avec le tramway cela concerne plutôt la Vision d'aménagement du secteur de la 1^{re} Avenue. Il faudra s'assurer que les territoires de planification se parlent, car effectivement, c'est important que les gens de Limoilou puissent se rendre vers ExpoCité. Il y a des efforts à faire par rapport au tramway et il y a des considérations en termes d'aménagement pour faciliter l'accès aux stations. Dans le cas du site événementiel d'ExpoCité, c'est la station 22^e Rue, à la hauteur du Patro Roc-Amadour, qui est appelée à devenir le point d'accès principal.

- Un citoyen demande si le projet permet une transition écologique et comment la Ville peut-elle encore bonifier le projet dans cet axe Laurentien, sachant que la voiture est le plus grand émetteur de CO2 au Québec et qu'une autoroute encourage son utilisation.

Réponse de la Ville : Il y a plusieurs niveaux d'intervention qui peuvent nous conduire vers une transition écologique, pas seulement les éléments qui sont liés au transport. Il est certain que si l'on rend le milieu urbain plus facile pour se déplacer de façon active, on va contribuer à ce qu'il y ait plus de gens encore qui se déplacent à pied et moins de gens qui prennent l'automobile. Parallèlement, l'accroissement de la canopée représente un apport significatif dans ce secteur. Ajouter de la végétation peut aider à améliorer la qualité de l'air. Un des grands enjeux de ce secteur concerne les îlots de chaleur. On regarde le secteur de la Vision Wilfrid-Hamel–Laurentienne sur une carte de Québec et c'est un grand point rouge, avec les stationnements de surface. Il y a beaucoup d'efforts à mettre sur toutes les occasions de déminéralisation, de plantation à la fois le long du domaine public, et également sur les propriétés privées, donc il est clair que les stationnements de surface sont un enjeu, particulièrement dans le noyau central. Pour ce qui est des artères, il y a au moins une façon d'entamer une transition en essayant de réallouer l'espace de la chaussée. Avec l'introduction de voies réservées sur les boulevards Wilfrid Hamel et Pierre-Bertrand, ainsi que sur l'autoroute Laurentienne, ce serait une façon de faire en sorte que des structures existantes soient utilisées à meilleur escient.

3.1.5 Modifications au règlement d'urbanisme (zonage)

- Au sujet du projet sur le boulevard Hamel, un citoyen observe que des salles de bars et de danse sont autorisés dans le secteur qui comprend l'ancien Saint-Hubert. Or, ce commerce est situé en bordure du complexe Charles-de-Gaulles, un complexe qui comprend 72 condos. Le citoyen croit qu'il serait déraisonnable d'avoir un bar avoisinant autant d'unités d'habitation. L'ouverture d'un bar est incompatible avec un secteur résidentiel et familial. D'ailleurs, ce secteur est de plus en plus voué au résidentiel et il faudrait y respecter la qualité de vie.

Réponse de la Ville : dans le cadre de la Vision, nous ne sommes pas encore rendus à la révision fine du zonage. Cela suivra dans les prochains mois et il y aura d'autres étapes de consultation. Cette modification ciblée vise à faciliter des activités au niveau de bars associés à des établissements de restauration. Dans le cadre de la Vision, s'il y a des problématiques particulières dans un contexte où l'on veut renforcer le résidentiel, on pourra explorer plus en détail s'il y a des incompatibilités.

- Une citoyenne demande quel est l'horizon de temps pour l'adoption des modifications règlementaires en lien avec la Vision. En attendant l'adoption de ces modifications règlementaires, elle désire savoir comment seront traitées les demandes de modifications règlementaires ponctuelles.
- *Réponse de la Ville* : Les outils règlementaires ne sont pas arrêtés encore. Cela se fera en début d'année 2021. Parallèlement, il a été annoncé en conférence de presse que s'il y a des projets qui ne requièrent pas de modification majeure, il est possible que l'on puisse faire des ajustements ponctuels.

Par exemple, pour des projets qui ne nécessitent pas de modifier les gabarits, mais seulement de petits ajustements ou s'il s'agit de projets qui sont mûrs et sur le point d'être réalisés. On ne veut pas retarder des projets immobiliers importants. En cours d'année 2021, la Ville élaborera le cadre normatif et à ce moment, il y aura des consultations selon les procédures habituelles. Tout sera fait dans les règles de l'art. Il y aura des consultations à chaque changement de zonage et les conseils de quartier concernés seront également consultés.

3.1.6 Conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

- Un citoyen suggère, au sujet du boulevard urbain et de la rue Soumande, de demander au ministère des Transports, de céder l'autoroute à la Ville pour que la Ville puisse faire une véritable autoroute à niveau et non un tunnel. Le citoyen souligne qu'il faut être plus audacieux et aller jusqu'au bout du projet.
- Un citoyen soutient que la Ville annonce un grand projet d'urbanisme dans une friche commerciale et industrielle, mais n'intègre pas de « transit oriented development » (TOD). Évidemment, cela n'est pas facile lorsque l'on maintient une autoroute, et que l'autoroute coupe Limoilou et Vanier, surtout dans Stadacona. Il trouve dommage que l'on construise une autre autoroute lorsque l'on sait que cette infrastructure n'est pas compatible avec la lutte aux changements climatiques. Il est convaincu que la Ville est en mesure de demander au ministère des Transports de se voir remettre ce tronçon d'autoroute pour qu'il soit mieux intégré à la trame urbaine. En ce qui a trait au troisième lien, si celui-ci est réalisé, il détruira le projet en cours (la Vision). Il ajoute que les lots d'habitation sont immenses comparativement à ceux de Limoilou et Vanier. Les grands lots ne permettent pas à des petits investisseurs d'investir, mais seulement à des grands promoteurs. Il qualifie le projet digne de l'année 1997.

Réponse de la Ville : Nous avons deux niveaux de réponse. En ce qui a trait au secteur Fleur-de-Lys, cela peut très bien présenter un caractère d'un TOD avec tout le développement qui s'en vient. Il n'est peut-être pas qualifié de TOD en tant que tel, mais il faut voir qu'il s'agit d'un développement relié au transport, car il y a un nœud de transport en commun important à cet endroit-là et cela peut être renforcé. Pour ce qui est des lots, nous sommes à l'échelle très globale, alors on annonce des intentions, mais il est évident que l'on n'a pas un découpage de lot fin. Quand on parle d'une variété d'offre, une variété de type de logement, de type d'habitation, cela introduit le fait que l'on ne va pas seulement désigner des immenses lots, mais aussi des typologies différentes qui peuvent passer par de plus petits formats. Pour ce qui est du TOD et du transport en commun, il faut ajouter aussi au sujet des voies réservées que les mêmes parcours d'autobus ne seront pas nécessairement reconduits à ces endroits-là. Il s'agit de mesures préférentielles qui vont servir à différents parcours. À titre d'exemple, aujourd'hui nous avons un Métrobus 802 qui traverse le boulevard Hamel, mais à terme, dans la planification du Réseau de transport de la Capitale qui est en complémentarité de celle du bureau de projet, on prévoit deux Métrobus. C'est un exemple de bonification des parcours à haute-fréquence.

- En lien avec la section nord de Laurentienne, entre la rivière et Soumande, un citoyen considère que la proposition telle que présentée demeure un frein à plusieurs des objectifs poursuivis, notamment la reconnexion entre les quartiers de même que le développement résidentiel et commercial. Quel serait le potentiel additionnel pour le pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne généré par une pleine conversion en boulevard de cette section si le ministère des Transports se montrait plus coopératif?

Réponse de la Ville : Plusieurs scénarios sont explorés. On vous en présente un parce que le potentiel et le défi est d'avoir un carrefour qui permette de reconnecter les liens de part et d'autre, de rapprocher les fonctions de part et d'autre. L'enjeu est de ne pas impacter le réseau supérieur du ministère des Transports, qui ne veut pas que cela refoule au niveau des voies plus haut. Parmi les scénarios étudiés, le premier à avoir été étudié était celui d'avoir une intersection à niveau qui aurait été la figure la plus classique d'un boulevard urbain à la hauteur d'Hamel et Laurentienne. Vu les débits très importants, non seulement nord-sud sur Laurentienne, mais également les mouvements de virage très importants aux heures de pointe, cela devient rapidement quelque chose de démesuré. En ordre de grandeur, cela ressemblait un peu à Laurier-Robert Bourassa, ce que peu de gens considèrent comme une intersection conviviale pour les piétons. Même si c'est imparfait, le scénario de plateau inversé offrait plus de flexibilité, c'est-à-dire qu'il permettrait, si c'est réalisable, de connecter non seulement Hamel est-ouest, mais possiblement d'autres axes, possiblement un axe piétonnier dans l'axe de Beaucage et ExpoCité, de créer un axe piétonnier dans l'axe d'Espinay vers l'ouest. À ce niveau, il y avait vraiment des gains, certainement en termes d'espace. La plus grande préoccupation du ministère lorsque l'on parle de transformation de l'autoroute en boulevard urbain, c'est la création de files d'attente importantes sur l'autoroute Félix-Leclerc et sur le tronçon de l'autoroute Laurentienne au nord de l'autoroute Félix-Leclerc. Ces deux axes-là sont considérés par le ministère comme des axes stratégiques qui relient région à région. L'exercice qui a été fait montre que si tous les véhicules qui circulent actuellement sur Hamel et sur Laurentienne doivent se croiser à une intersection conventionnelle à niveau, cela implique une intersection à huit voies de circulation. Cela soulève des enjeux d'intégration urbaine, pour les voies cyclistes et piétonnières. Pour se l'imaginer, cela représente deux fois ce que l'on observe actuellement sur le boulevard Laurier aux périodes de pointe. Dans ce contexte, le ministère nous dit qu'un scénario avec voies rapides passant sous un plateau avec voies urbaines à niveau peut être considéré comme la meilleure solution et c'est ce qui est proposé dans la Vision.

- Une citoyenne demande pourquoi arrêter le boulevard urbain à la rue Soumande et ne pas aller jusqu'à Des Cèdres.

Réponse de la Ville : Plus on se déplace vers le nord, plus le risque de créer de la congestion induite sur Félix-Leclerc et sur la portion nord de Laurentienne augmente. À ce sujet, le ministère des Transports a dit que, au nord de Hamel, on doit conserver le caractère autoroutier. Peut-on penser à améliorer l'aménagement en bordure de l'autoroute et en faire une sorte de zone de transition? Cela fera partie des discussions en temps opportun avec le ministère.

3.1.7 Sécurité routière et réaménagement des rues

Circulation de transit

- Un citoyen demande si des solutions sont envisagées afin d'orienter la circulation de transit vers les grands axes afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et la sécurité dans les secteurs résidentiels.

Réponse de la Ville : Il y a deux champs d'intervention que l'on peut mettre en place. La meilleure façon d'éviter la circulation de transit dans les rues résidentielles est d'avoir un réseau artériel qui est performant. Les gens sont ainsi moins tentés de circuler sur les rues à caractère résidentiel. Ensuite, il y a des actions qui peuvent être menées pour contrôler le transit sur ces rues, telles que celles prévues dans la Stratégie de sécurité routière (2020-2024).

Boulevard Hamel

- Un citoyen évoque que la Ville propose d'élargir le boulevard Hamel et d'allonger la distance à franchir pour un piéton. Il s'inquiète du temps de traverse nécessaire pour maintenir la sécurité des piétons.

Réponse de la Ville : Ce qui est proposé, c'est une réorganisation de l'espace. La largeur globale de la chaussée, d'un trottoir à l'autre, ne change pas. Cela tourne autour de 24,5 mètres. Avec le temps, il est probable que les modes de gestion des feux piétonniers évoluent. Par exemple, pour l'intersection Marie-de-l'Incarnation/Hamel, compte tenu des largeurs, si on veut donner le temps nécessaire et adéquat, on fonctionne en mode concourant. Contrairement au mode avec phases exclusives où les quatre approches sont arrêtées en même temps, le mode concourant, permet d'aller chercher du temps tout en assurant un niveau de sécurité acceptable pour le piéton.

- Un citoyen demande à combien de temps est évaluée la durée de vie de l'autoroute Laurentienne jusqu'à l'ancienne Croix-Rouge. Auparavant, l'évaluation était de 50 ans, et par respect pour le développement durable, le citoyen est d'avis que la Ville devrait attendre la fin de vie de cette autoroute avant de la détruire considérant le prix que cela a coûté.

Réponse de la Ville : La durée de vie de ce tronçon de l'axe Laurentienne reste la même, environ 50 ans. Malgré le fait que la durée de vie globale soit de 50 ans, il y aura une réfection importante de la chaussée qui devra être faite dans les prochaines années. Il s'agit donc d'une belle opportunité pour requestionner l'aménagement actuel et penser une transformation en boulevard urbain.

Rue Lee

- Un citoyen remarque, au sujet de la diapositive 41, qu'il y a une esquisse près de la rue Lee de l'axe Laurentien avec une ligne blanche continue et demande à savoir s'il s'agit d'une chaussée à deux sens de circulation ou s'il s'agit de la moitié de l'axe à côté du terre-plein (le citoyen fait référence à la photo et non à la carte).

Réponse de la Ville : Ce qu'on illustre effectivement c'est une rue avec une voie par direction avec du stationnement. Donc, nous ne sommes pas sur le tracé du futur boulevard Laurentien, mais plutôt à l'intérieur du quartier où il y a un concept de base qui a été élaboré. On retrouve toujours une voie par direction et du stationnement, ce qui pourrait éventuellement être le cas de la rue Lee. On prévoit d'ailleurs une grande zone verte afin de retisser tous les espaces verts dans ce secteur avec un point de traversée et un grand parterre vert pour créer un lien vers la pointe-aux-lièvres.

- Au sujet de l'image du secteur de la rue Lee et de l'autoroute (dans le document de la Vision), un citoyen demande combien de voies de circulation sont prévues avec le nouvel aménagement.

Réponse de la Ville : Selon le concept qui avait été présenté, il y avait minimalement trois voies de circulation dans chaque direction avec des voies réservées. Il y a des voies de virage nécessaires aux intersections de certains endroits. Lorsque le concept de réaménagement de l'autoroute en boulevard urbain sera élaboré, les études qui seront réalisées vont nous guider sur la configuration de l'autoroute. Cela prendra nécessairement en compte les débits de circulation, les besoins de transport en commun, les déplacements piétons et les déplacements cyclistes. Actuellement, on parle d'un concept de circulation à trois voies pour les automobiles. Cela sera précisé au moment où l'exercice de conception sera étudié avec le ministère des Transports.

Rue Irma-Levasseur

- Une citoyenne demande à savoir, dans la perspective où l'on fait de Laurentienne un véritable boulevard urbain, au niveau de la sortie Bourdages, ce qu'il adviendra de la voie de service qui contourne l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRD PQ) et la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST). Est-ce qu'il y aura une redirection vers Bourdages, et le cas échéant, y-aura-t-il une modification de la circulation dans le secteur?

Réponse de la Ville : La voie de service actuelle est la rue Irma-Levasseur. Il n'est pas prévu de l'enlever. Cela va rester une voie de connexion entre la rue Bourdages et le boulevard Hamel. Il faudra explorer s'il est possible d'introduire une connexion est-ouest entre Irma-Levasseur et Monseigneur-Plessis pour rendre plus fluide la circulation dans le secteur. Concernant la vocation future de la CNESST, il y a des terrains libres et du potentiel pour l'ajout de résidentiel qui pourrait possiblement être en relation avec la rivière.

Rue Bourdages

- Une citoyenne demande des précisions au sujet du retrait de la sortie Bourdages (p. 28) et par quoi elle va être remplacée.

Réponse de la Ville : La page qui montre ce scénario reste un scénario très préliminaire. Donc, l'élimination de la sortie Bourdages, c'est loin d'être fait. Il faut imaginer ce geste dans l'hypothèse de la conversion de l'autoroute Laurentienne au sud de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain. Déjà on prévoit enlever des sorties d'autoroute et des échangeurs, par exemple celle qui permet la sortie vers Cardinal-Maurice-Roy à proximité des écoles.

Ce qui nous semble intéressant serait une connexion locale plutôt qu'autoroutière qui permettrait de connecter la rive nord et la rive sud de la Saint-Charles, mais par une infrastructure permettant la circulation piétonne et cycliste.

Rue Soumande

- Un citoyen explique qu'il y a un problème de sécurité des piétons sur la rue Hubert, à l'endroit où les piétons partent de Place Fleur-de-Lys et traversent la rue pour se rendre sur le viaduc de la rue Soumande afin de se rendre à ExpoCité. Il demande si la Ville s'est penchée sur cet aspect.

Réponse de la Ville : Le problème est réel et il y a un danger actuellement pour les gens qui souhaitent traverser la rue Hubert dans la sortie d'autoroute. Il y a déjà un plan qui a été élaboré pour régler ce problème, et cela doit se faire avec le propriétaire du terrain. Cela fera partie des préoccupations dans le cadre du redéveloppement de cette zone.

- Une citoyenne demande comment la Ville compte intégrer le quartier de Lairet compte tenu de la séparation physique que représente la voie de chemin de fer et la rue Soumande afin de permettre aux habitants du secteur Sainte-Odile d'accéder facilement à cette nouvelle zone.

Réponse de la Ville : Il y a déjà un lien qui existe dans le secteur de la voie ferrée et qui permet la connexion de part et d'autre entre Lairet et le secteur ExpoCité. Une piste intéressante à explorer, qui dépend de négociations avec le CN, serait un accès vers le secteur du Frigo (199 rue Joly). Cela permettrait un autre passage et en continu. Également, il y a des axes urbains pour lesquels on souhaite maximiser le confort.

3.1.8 Verdissement et déminéralisation

- Un citoyen demande si les grands stationnements situés en bordure de rue, entre autres autour du Canadian Tire, seront éliminés ou repensés pour que l'on puisse voir de la verdure, des arbres et des arbustes et plus de place pour les piétons.

Réponse de la Ville : Une des orientations prioritaires de la Vision est de réduire les grandes surfaces minéralisées par des aménagements et par du développement, en rapprochant les bâtiments des rues. En transposant graduellement du stationnement en intérieur, on va réduire cette forte présence du stationnement extérieur qui accroît le caractère non convivial et insécurisant pour les piétons. Lorsque l'on traverse une voie, un boulevard, et qu'en plus on a un grand stationnement à traverser, ça ne contribue pas à la qualité de l'expérience, alors c'est une partie intégrante de la Vision.

- Un citoyen demande si la Ville va travailler à une gestion des eaux de ruissellement, par exemple, en utilisant les aires de verdissement qui sont prévues.

Réponse de la Ville : Il est certain que dans le secteur à l'approche de Hamel-Laurentienne, toutes les hypothèses étudiées visent à réduire au maximum l'emprise de l'infrastructure autoroutière. Tout ce qui est possible d'être récupéré dans l'emprise est perçu comme une belle opportunité. Une partie devra être dédiée à des bassins de rétention qui peuvent aussi être des aménagements d'embellissement et des lieux de plantation et de verdissement. Pour ce qui est des artères elles-mêmes, une des opportunités intéressantes est le boulevard Wilfrid-Hamel Ouest.

Il y a un lien intéressant à faire avec le Plan de mise en valeur des rivières en cours d'élaboration par la Ville, qui identifie toutes les grandes artères qui longent les principaux cours d'eau de la ville, comme des occasions privilégiées pour optimiser la gestion des eaux de ruissellement.

3.1.9 Autres sujets

Calendrier de réalisation

- Une citoyenne demande quel est l'horizon de temps pour la réalisation de la Vision.

Réponse de la Ville : Pour l'instant, au niveau de la planification, il s'agit d'une vision à long terme, de 20 à 30 ans. Tous les morceaux vont s'attacher pour devenir ce secteur que nous envisageons à long terme. Nous travaillons à un plan d'action qui nous permettra de suivre les avancements.

Santé

- Un citoyen demande si une étude d'impact sur la santé va être réalisée.

Réponse de la Ville : Ce sera analysé. Ce sont des choses que l'on peut faire dans différents secteurs au niveau d'un projet d'aménagement urbain.

Électrification des transports

- Un citoyen observe, en lien avec le secteur 4 (industriel), qu'il est indiqué une volonté d'en faire un pôle logistique pour le transport des marchandises, avec, entre autres, des centres de distribution de type « dernier kilomètre », des grossistes, etc. Il demande quelle part est prévue d'être consacrée aux transports électriques et intelligents dans cette composante de la Vision d'aménagement Wilfrid-Hamel–Laurentienne.

Réponse de la Ville : Cette notion comme telle n'a pas été considérée dans le cadre de la zone industrielle, mais nous pouvons en prendre note et explorer plus en détail ce que cela pourrait représenter.

Troisième lien

- Un citoyen demande comment serait l'autoroute Laurentienne convertie en boulevard urbain et ce qui est prévu pour la sortie du troisième lien.

Réponse de la Ville : Il s'agit d'une question intéressante, mais qui n'est pas nécessairement facile à répondre. On sait tous que l'autoroute Laurentienne est de la responsabilité du ministère des Transports, or le projet du troisième lien est également la responsabilité du ministère. De son côté, la Ville a clairement fait connaître ses orientations. Elle souhaite la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, et elle a clairement dit que l'aménagement d'une sortie du tunnel dans le secteur du stade Canac n'était pas acceptable. Dans un contexte comme celui-ci, la Ville met sur la table sa vision des choses et éventuellement le ministère nous présentera sa vision. À partir de là, une discussion débutera afin que l'on puisse concevoir un projet qui réponde à la fois aux objectifs de la Ville et à ceux du ministère. Il faut également souligner qu'il est important pour la Ville, dans ce processus de consultation, de présenter aux citoyens la vision que nous avons de ce secteur.

On sait qu'il y a un projet de troisième lien, mais en même temps, la Ville a un projet de Vision d'aménagement et trouve important d'avancer dans ce projet. Puisque le travail se fait avec les citoyens, on souhaite montrer le fruit de ces consultations et réflexions. Il y aura peut-être des ajustements, mais ce qui est sûr c'est qu'il était important de concrétiser cette démarche car on croit sincèrement que ce secteur a un potentiel très intéressant de redéveloppement, de requalification et de verdissement.

- Une citoyenne demande des précisions au sujet de l'éventuelle sortie de tunnel Québec-Lévis dans le secteur, si cela a été pris en considération et comment la Ville envisage-t-elle cette éventualité.

Réponse de la Ville (précision) : en complément, la Vision d'aménagement telle qu'elle est présentée aujourd'hui ne prend pas en considération une éventuelle sortie du tunnel. Le ministère est en train d'élaborer son projet et, en temps opportun, le présentera à la Ville. Il y aura alors une discussion et une négociation à la fois sur la localisation de la sortie, la façon dont elle sera aménagée et également sur la façon dont l'autoroute Laurentienne sera transformée en boulevard urbain. Cela pourrait mener à des ajustements de la Vision présentée aujourd'hui. Le boulevard urbain est important pour la Ville. Cela a été souligné par les citoyens et il est souhaité par l'administration, par les élus du secteur et par le maire.

4 Consultation publique

Au total, **25 contributions** ont été reçues :

- **20 mémoires** provenant de cinq citoyens et de 20 organismes (dont trois conseils de quartier) ont été déposés.
- **Cinq** citoyens ont également déposé un commentaire écrit par le biais du formulaire en ligne.

4.1 PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

Les principaux thèmes abordés sont, en ordre décroissant : le **transport actif** (déplacements à pied ou à vélo), le **transport en commun** (autobus, arrêt d'autobus, réseau structurant de transport en commun, tramway), la **reconversion de l'autoroute Laurentienne** (boulevard urbain), la **requalification urbaine** (reconversion d'immeubles, de stationnements ou de terrains vacants, trame urbaine), la **circulation** et le **stationnement**, la **mixité des usages**, le **troisième lien**, la **sécurité routière**, le **verdissement**, la **densification**, les **aménagements à échelle humaine**, le secteur **ExpoCité et Colisée**, la **mixité sociale**, le **logement social ou abordable**, l'**accessibilité universelle**, le **mobilier urbain**, l'**environnement** et les **milieux naturels** (incluant la rivière Saint-Charles), les **aménagements comestibles**, le **processus de consultation**, la **signalisation**, le secteur du **parc Victoria et du stade Canac**, l'**éclairage**, la **gentrification**, la **culture** et les **événements**, le **mode de vie sain** et l'**art public**.



4.2 SYNTHÈSE DES MÉMOIRES ET COMMENTAIRES ÉCRITS

4.2.1 Mémoires de citoyens

1. Citoyens de Saint-Roch et Limoilou (Vicki Plourde, Alexandre Allard, David Béclair et Michaël Gosselin)	Thèmes abordés : Aménagement à échelle humaine Circulation et stationnement Environnement et milieux naturels Parc Victoria Processus de consultation Reconversion de l'autoroute Laurentienne Requalification urbaine Stade Canac Transport actif Transport en commun Troisième lien Verdissement
Résumé : Manque d'audace et de vision de ce qui pourrait être un électrochoc pour le secteur en termes de convivialité et de résilience écologique. Propose vision plus audacieuse, afin de ne pas se retrouver avec une copie de Lebourgneuf et ses boulevards urbains sans chaleur et sans vie. Autoroute Laurentienne - Prolongement souhaité du boulevard urbain <ul style="list-style-type: none">• La Vision proposée est très intéressante au sud de la rivière. Par contre, la portion au nord nous semble maigre et sans audace. Nous y retrouvons la même autoroute avec tout au plus quelques plans d'eau et une dalle "verte" ajoutés.• La conversion du secteur entre le chemin de fer et la rivière St-Charles en boulevard urbain permettrait de créer un milieu de vie qui s'étendra du boulevard Wilfrid-Hamel jusqu'au parc Victoria. Réduction de la circulation automobile et stationnements incitatifs <ul style="list-style-type: none">• Des méthodes de réduction de la circulation avant le boulevard Wilfrid-Hamel devraient être envisagées pour inciter les citoyens à laisser leurs voitures le plus au nord possible et prendre le transport en commun.• Stationnement incitatif : il est nécessaire de réduire l'affluence de véhicules automobiles avant le Centre-ville. Des terrains doivent être identifiés au nord de Wilfrid-Hamel (FDL) ou, mieux, au nord du chemin de fer pour y placer des stationnements incitatifs et des départs de transport en commun rapides vers le centre-ville.• La création d'un pôle d'échange voiture/transport en commun associé à des trajets express sur voies (idéalement réservées) vers le centre-ville aurait un effet bénéfique sur la réduction du nombre de voitures qui se rendront jusqu'au centre-ville, sur la qualité de l'air et la pollution sonore. Aménager à échelle humaine <ul style="list-style-type: none">• Nous voyons dans les simulations des futurs boulevards Hamel et Laurentienne, malgré les intentions quelquefois exprimées dans le document de consultation, l'absence de considération de l'échelle humaine. On y voit entre autres: la planification en fonction de l'automobile, une organisation spatiale inefficace, densité résidentielle plus ou moins présente, et la présence secondaire de services de proximité.	

Troisième lien

- Devant la menace de l'arrivée d'un 3^e lien au centre-ville, nous croyons fortement que le PPU devrait mentionner le potentiel défigurant d'une infrastructure autoroutière de plus qui anéantirait les efforts de revitalisation consentis dans cet exercice de revitalisation du secteur.
- La cicatrice au centre-ville : La configuration d'une autoroute limite l'intégration future de réseau structurant en direction de Lebourgneuf. Cette vision que la Ville prépare est l'occasion à ne pas rater de dessiner la trame urbaine et en faire un lieu agréable et courtois de se déplacer pour se rendre dans un quartier voisin.

Parc Victoria et poste de police

- Verdissement et arbres à grand déploiement : Il est essentiel que lorsque l'occasion se présente, comme c'est le cas présentement, la Ville en fasse plus pour planter des arbres à grand déploiement aux endroits où c'est possible. Dans sa forme actuelle, le concept d'aménagement présenté pour le secteur Entrée de Ville déçoit par la pauvreté des plantations à grand déploiement et le manque d'audace dans l'aménagement du terrain de la station de police.
- Valorisation de l'architecture actuelle du parc : Nous voyons dans l'aménagement de la nouvelle portion du parc Victoria l'occasion de valoriser le type d'architecture paysagère typique de l'architecte Charles Baillargé. Place des Canotiers est le parfait contre-exemple.

Requalification des stationnements

- Le stationnement du Stade Canac : La Vision d'aménagement parle de la requalification de stationnements sur le territoire plus au nord. Par contre, nous remarquons que le stationnement du Stade Canac à l'est ne fait pas l'objet de grand changement. La vision devrait inclure la transformation de ce stationnement. Si le sous-sol le permet, il pourrait être intéressant de rendre le stationnement souterrain pour ensuite faire une place publique au-dessus. Une autre solution serait de construire un stationnement étagé sur des terrains avoisinants. L'absence de stationnement directement devant le stade pourrait influencer des visiteurs à prendre le transport en commun pour se déplacer.
- Le stationnement de l'école secondaire et de l'école des métiers : Si la situation le permet, il serait judicieux de rendre ces stationnements souterrains. Sinon, il serait possible de construire un stationnement à étage dont les murs et le toit pourraient être végétalisés.

Requalification du secteur de l'École de métier et Secondaire pour reconnecter le parc à la Rivière Saint-Charles

- Une proposition audacieuse pourrait être de déplacer l'école de métier sur un des terrains requalifiés par la transformation de l'autoroute. Une vision encore plus audacieuse serait de déplacer aussi l'école secondaire.
- L'ancien terrain du poste de police : Il pourrait être intéressant d'installer une agora intégrée au paysage dans le parc Victoria. Le quartier est très vivant au niveau des arts de la scène, de la danse, de la musique. C'est une occasion rêvée pour faire du parc Victoria une vraie forêt urbaine.

Secteur de la Rothmans

- Nous croyons qu'il est essentiel pour le secteur d'entrée de la Ville, autant pour le projet de tramway que pour l'accessibilité au parc, de délocaliser l'usine Rothmans et de requalifier ce secteur.

Biodiversité

- Continuité des niches écologiques créées par la renaturalisation de la rivière Saint-Charles. Cet espace offre une occasion en or à la Ville d'étendre à l'échelle locale la trame verte plus au sud vers le secteur de la falaise.
- Réintroduire la biodiversité en ville : La requalification du secteur du poste de police devrait être d'abord l'occasion de diversifier les systèmes biologiques.

- Permaculture. : L'une des voies à explorer à la Ville pour améliorer la résilience des quartiers centraux et assurer le maintien et la protection de la biodiversité pourrait être la permaculture.
- Protection et valorisation des milieux humides : il faut réfléchir à la revalorisation et à l'intégration du site du poste de police de manière plus audacieuse en termes de biodiversité et de résilience des systèmes écologiques.

Transport actif - Favoriser l'interconnectivité et la perméabilité

- La requalification de l'autoroute Laurentien en boulevard urbain vient avec le retrait de la passerelle Adrien Pouliot. Nous croyons qu'il faut éviter de déplacer les passages à un seul endroit peu commode ou qui exige des détours.

Mécanismes de consultation citoyens pour les gros projets d'aménagement

- Nous souhaiterions que la Ville accorde une plus grande place aux voix citoyennes, celles de ceux dont le milieu de vie est touché par le projet de réaménagement; que soit établi un réel dialogue où l'écoute, la rétroaction et la négociation priment.
- Chaque projet où les mêmes mécanismes de consultation que ceux utilisés présentement sont mis en place est une occasion manquée par la Ville. En se réconciliant avec les organismes locaux, qui n'auraient plus le sentiment de devoir simplement réparer les pots cassés à chaque nouveau projet, ceci permettrait de mener à des projets concertés où les différentes échelles d'intervention ont été mises en relation.

2. De Pol, Stéphanie

Thèmes abordés :

- Circulation et stationnement
- Densification
- Reconversion de l'autoroute Laurentienne
- Requalification urbaine
- Stade Canac
- Transport en commun
- Troisième lien

Résumé :

La transformation de l'autoroute Laurentienne proposée manque d'audace, est une occasion ratée de requalification réelle et complète de ce secteur et ne répond pas au consensus parmi les gens consultés à l'effet que l'autoroute doit devenir un véritable boulevard urbain à partir de Soumande.

La Ville doit reconsidérer son orientation quant à l'autoroute Laurentienne au nord de la rivière St-Charles afin d'en faire un véritable boulevard urbain à partir de Soumande, avec des intersections à niveau, un cadre bâti plus serré et une densification mixte plus grande.

Les arguments entendus de la part du Service des transports s'appuient sur des considérations d'ingénierie et occultent des arguments et avantages urbanistiques non quantifiables mais importants. Affirmer qu'une éventuelle intersection Laurentienne-Hamel à niveau devrait compter 10 voies de large ne nous convainc pas. Ce raisonnement fait fi du fait que :

- La pandémie va permettre de développer le télétravail de façon durable et changer les habitudes de déplacement;
- Le Réseau structurant incitera les autos à utiliser des stationnements incitatifs au nord et basculer vers le tramway;
- D'autres circuits de bus express pourraient emprunter le futur boulevard Laurentien;
- Le risque de refoulement du trafic sur l'autoroute de la Capitale sera d'autant atténué;
- Votre proposition d'autoroute en tranchée comporte des nuisances non négligeables;
- En ville, une autoroute n'a pas sa place; circuler plus lentement sur un boulevard est acceptable et normal dans un centre-ville (qui doit être considéré dès Hamel);

- Un véritable boulevard à partir de Soumande viendrait appuyer la Vision de la Ville (convivialité du centre-ville, densification, interconnexions et soutien aux modes alternatifs) et se planifie bien avant que tout ne soit concrétisé.

Pour le tunnel Québec-Lévis, la sortie des véhicules devrait se faire au nord de Soumande pour rejoindre l'autoroute Laurentienne, en utilisant les terrains d'Hydro-Québec pour construire l'échangeur. Pour le transport en commun provenant de ce tunnel, la connexion devra se faire avec le pôle d'échange déjà prévu à la Croix-Rouge.

Le Stade Canac devrait être mieux mis en valeur et constituer un lieu central et festif.

Les liens avec le parc linéaire de la rivière Saint-Charles/Pointe-aux-Lièvres, le parc Victoria, le tramway (pôle d'échange), Exposité etc. devraient être mis de l'avant de manière plus évidente.

Les règles de lotissement doivent permettre une trame urbaine de style Limoilou-Vanier, comme des lots étroits adaptés à des maisons de ville, duplex et triplex et qui pourront attirer des familles.

L'usine de cigarettes devrait être expropriée afin de faciliter la reconstruction urbaine du secteur.

Les bases du concept que vous avez présenté sont bonnes, mais il reste à aller jusqu'au bout avec le boulevard urbain de Laurentienne. C'est le dernier élément clé qui manque. Il faut oser.

Les objectifs recherchés et les points que nous soulevons ont de quoi rendre ce secteur hautement attractif et éventuellement devenir un exemple de reconversion intelligente qui pourra faire rayonner la Ville de Québec.

3. Gosselin, Michaël

Thèmes abordés :

Aménagement à échelle humaine
 Densification
 Reconversion de l'autoroute Laurentienne
 Requalification urbaine
 Transport en commun
 Verdissement

Résumé :

La Ville marque des points avec le sud de la rivière Saint-Charles et sa volonté de redonner un peu plus de vert à la population de Saint-Roch. Le retrait de l'autoroute permet de requalifier ce secteur en fin de vie, accablé par une faible densité de population et une autoroute bruyante et génératrice de pollution et de poussière.

Les bénéfices de la Vision de Hamel et Laurentienne est complètement annulé par le fait que l'on garde la section d'autoroute au nord de la rivière Saint-Charles.

La population demande à la Ville de transformer cette section en boulevard urbain, afin requalifier ce secteur et ainsi connecter adéquatement Vanier et Limoilou. Il est dommage de voir la Ville de Québec injecter des fonds publics dans la reconstruction d'une autoroute dans ce secteur.

La présence d'une autoroute en plein centre de la ville limite l'implantation de réseau structurant : on encourage la demande induite avec la préservation d'un lien routier à très haut volume plutôt que de la réduire et ainsi encourager la population changer leur mode de transport.

Québec devrait avoir l'audace et le courage de reconnaître que l'autoroute Laurentienne n'a plus sa place au centre de la ville, même entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute Félix-Leclerc.

<p>4. Résidants de Limoilou (Sébastien Harvey et Sébastien Bouchard)</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement à échelle humaine Circulation et stationnement Densification ExpoCité et Colisée Logement social / abordable Mixité sociale Parc Victoria Reconversion de l'autoroute Laurentienne Sécurité routière Transport actif Transport en commun
<p>Résumé :</p> <p>Laurentien en boulevard urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il faut transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain jusqu'à la rue Soumande. L'espace libéré directement à l'arrière du nouveau boulevard commercial devrait permettre le développement d'un secteur résidentiel. • Une 2^e option serait de scinder en deux le nouveau boulevard avec deux tronçons à sens uniques. Un espace assez important devrait alors séparer les deux artères pour y établir une zone commerciale dense entre les deux voies, incluant un ou deux parcs, et d'y établir encore une fois des secteurs résidentiels urbains sur les côtés est et ouest. <p>La trame urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une trame urbaine inspirée de Montcalm et Limoilou devrait être créée dans l'axe Hamel-Laurentien, incluant les terrains entourant l'ancien Colisée et une partie du secteur Fleur-de-Lys. • Tout en ayant une faible hauteur (3 étages), leur densité est supérieure à la plupart des quartiers de la Ville. Le juste dosage de densité doit permettre aux espaces verts de prospérer en assurant à la majorité de ses habitants des espaces privés extérieurs. • Le lotissement doit établir une série dense de petits lots. • Les habitations sont de type urbain : des maisons de ville, duplex et triplex, collés les uns sur les autres avec une hauteur maximale de 3 étages. • Il faut prévoir des petites cours avant, de larges trottoirs et de grands arbres, des terrains privés arrières pour les familles, des ruelles qui ont à la fois une fonction pratique et sociale. • Les rues doivent être étroites, avec une vitesse basse, et partagées entre vélo, piétons et auto. • Des petits parcs de proximité sont aménagés (avec jeux, table et chaise, etc.). • Le modèle que nous suggérons permettrait de prolonger le quartier Stadacona vers l'ouest. L'espace libéré par le Colisée et les stationnements qui l'entourent pourrait aussi permettre la création de centaines d'unités. Ce nouvel espace résidentiel, dense et à échelle humaine, située à proximité du grand marché, limiterait l'effet rebutant, massif et asphalté d'ExpoCité. • Il existe un contre-modèle de densification, de type tour, dont l'archétype en est le secteur Lebourgneuf : des rues larges, des stationnements extérieurs nombreux et des espaces gazonnés inutiles. Ce modèle est froid, hostile au mode de vie piéton et crée de la distance entre les personnes. Il repousse les familles. • Malgré la hauteur de ces édifices, ces quartiers ne sont pas plus denses que Limoilou ou Montcalm car ils comportent énormément de gaspillage d'espace. • Malheureusement, c'est ce modèle que l'on devine dans la Vision de la Ville. L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres va, lui aussi, dans la mauvaise direction. 	

La mixité sociale devra être assurée par diverses mesures :

- Favoriser la mixité socio-économique et obliger, comme le fait la Ville de Montréal, que tout nouveaux projets incluent une proportion de 10 % de logement sociaux.
- Viser des quartiers multigénérationnels et des maisons multigénérationnelles.
- Morcellement des cadastres qui permet la présence de petits propriétaires.
- Duplex et triplex qui favorisent la location de logement par les propriétaires occupants.

Déplacements actifs et transport en commun

- Si le Laurentien devient un boulevard urbain jusqu'à Soumande, il faudra prévoir un trambus ou l'équivalent sur le nouveau boulevard au moins jusqu'au pôle St-Roch.
- Le projet d'axe de transport en commun sur les rues de la Pointe-aux-lièvres et Hamel doit prévoir des voies réservées et vérifier si le trambus serait une meilleure option que le métrobus.
- Il faut un réseau cyclable reliant Limoilou et Vanier par le nord (Soumande) et par le sud (Hamel) qui soit assez sécuritaire, avec des bollards, sinon une piste parallèle à la rue. Une piste cyclable sur Wilfrid-Hamel est un incontournable; elle semble manquer dans la Vision.

La Ville devrait négocier une entente pour que les utilisateurs du parc Victoria puissent se stationner à l'arrière de l'école Cardinal-Roy en dehors des heures scolaires. Ceci permettrait d'éviter l'affluence de véhicules stationnés dans les rues de Saint-Sauveur lors des parties de soccer les fins de semaine, et peut-être diminuer le nombre de places de stationnement près du stade, en faveur d'une densification.

4.2.2 Mémoires d'organismes

<p>5. Accès Transports Viables</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none">Circulation et stationnementDensificationMixité des usagesMixité socialeReconversion de l'autoroute LaurentienneRequalification urbaineSécurité routièreTransport actifTransport en communTroisième lien
<p>Résumé :</p> <p>Déterminer le type d'aménagement en fonction des objectifs poursuivis et non pas la situation actuelle.</p> <p>Se fixer des objectifs de réduction des débits de circulation.</p> <p>Programmer une offre ambitieuse de mobilité durable pour encourager le transfert modal, impliquant de :</p> <ul style="list-style-type: none">• Planifier la mise en place d'un stationnement incitatif à l'entrée nord du pôle;• Mettre en place un parcours de transport en commun qui joint directement la haute-ville;• Prévoir la piétonisation d'un maximum de rues aux abords du nouveau boulevard;	

- Revoir à la baisse les normes de stationnement, tant pour le résidentiel que le commercial;
- Penser ce projet à long terme.

Nous mettons 17 recommandations :

1 : étendre la reconversion de Laurentienne en boulevard jusqu'à la rue Soumande

- La vision présente une incohérence fondamentale dans la requalification des abords de Laurentienne jusqu'à la rue Soumande, sans remettre en question le caractère autoroutier de Laurentienne qui a empêché cette requalification jusqu'à aujourd'hui.

2 : adopter des outils urbains plus fins que le zonage pour concrétiser la Vision

- Les objectifs de développements résidentiels de la Vision apparaissent faibles comparativement au potentiel du secteur (pouvant atteindre près de 6 000 nouveaux logements) et considérant qu'il s'agit du premier levier de requalification. Ce potentiel reste bloqué par le maintien de voies autoroutières.
- La traduction en termes de zonage préliminaire est décevante, avec peu de secteurs résidentiels et mixtes à proximité du futur boulevard.
- Les schémas et esquisses manquent de précision sur l'échelle locale et les formes urbaines. Ces dernières ne doivent pas être l'apanage des promoteurs et propriétaires privés. La Ville se doit d'assurer un leadership sur des orientations urbaines et architecturales plus précises.

3 : doter la Vision d'aménagement d'un objectif chiffré de transfert modal vers les modes de transports durables, à la hauteur du potentiel du secteur

- La conversion de l'autoroute Laurentienne en un boulevard urbain à moins grande emprise doit, pour permettre un transfert modal, inclure une réduction de la capacité routière, une densification intelligente, des aménagements favorables aux déplacements actifs et une bonne desserte en transport collectif.
- La dynamique de transfert modal devrait être un objectif chiffré de la présente vision d'aménagement.
- Il est essentiel de ne pas miser sur un seul mode de transport alternatif à l'autosolo, mais bien sur la multimodalité et l'intermodalité.

4 : Arrimer la Vision avec le projet de connectivité régionale comprenant des mesures préférentielles sur Laurentienne

- Une reconversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain impliquant une réduction des voies automobiles constituerait une opportunité en or de revoir la trame urbaine et favoriser sa connectivité pour les modes actifs.
- La fenêtre d'opportunité pour requalifier l'autoroute Laurentienne est idéale car une réfection importante de la chaussée de l'autoroute Laurentienne doit être réalisée et est prévue par le MTQ.
- La reconversion d'infrastructures autoroutières peut avoir d'importants impacts sur la réduction du débit et le transfert modal. Plusieurs exemples en font la démonstration :
 - La conversion de l'autoroute Park-East en boulevard urbain à Milwaukee;
 - La conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain à Montréal;
 - La reconversion progressive de l'autoroute A6 en boulevard urbain à Lyon;
 - La transformation de l'entrée de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain à Montréal.
- La conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain doit servir les objectifs de développement du pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne, et non se baser sur les caractéristiques actuelles de l'infrastructure.

5 : assumer un objectif de réduction substantielle du débit routier sur l'axe Laurentienne au sud de Soumande

- Il est ainsi essentiel de réfléchir à un scénario de boulevard urbain qui contribue à diminuer la capacité routière, et ce, en raison du phénomène de trafic induit (ou demande induite).

6 : ne pas faire du débit de circulation actuel un élément dimensionnant des infrastructures routières

- Le débit de circulation sur Laurentienne ne représente pas un blocage en soi pour sa reconversion profonde, d'autant que le flux routier finit, quoiqu'il arrive, par déboucher sur des artères urbaines contraintes.

7 : fonder les études de mobilité sur des scénarios multimodaux incluant un cocktail de composantes (et non sur les flux)

Le débit de circulation actuel sur Laurentienne est une variable modifiable, et peut être diminué avec les conditions générales suivantes, qui servent comme autant de bons outils :

- Mise en place d'aménagements aux abords dans une logique d'entrée de ville : aménagements paysagers, densification du bâti, voies de rives et trottoirs selon le principe des rues complètes.
- Réduction des largeurs de voie et de la vitesse maximale autorisée.
- Mise en place d'infrastructures dédiées à intercepter les flux automobiles dans des modes plus efficaces (Parc-O-Bus, aires de covoiturage, voies réservées, pistes cyclables au détriment des voies de circulation existantes).
- Prévoir une place pour l'autopartage dans les pôles d'échanges;
- Réserver un certain nombre de cases à l'autopartage dans les stationnements publics et incitatifs;
- Allouer à l'autopartage des cases de stationnement sur rue ou des vignettes universelles;
- Réserver des cases à l'autopartage dans les stationnements institutionnels;
- Considérer les véhicules d'autopartage lors de l'établissement des normes de cases de stationnement (min/max).

8 : mettre en place des aménagements d'apaisement de la circulation au sud de Félix-Leclerc, pour accompagner la transition vers un véritable boulevard urbain au sud de Soumande

- Le boulevard urbain doit débiter à partir du viaduc de Soumande. Des aménagements de transition de l'autoroute en boulevard doivent être réalisés en amont, entre Félix-Leclerc et Soumande.
- La sortie d'un éventuel troisième lien autoroutier de transit ne peut intervenir au sud de Soumande du point de vue de la cohérence urbaine.

9 : négocier des stationnements incitatifs au cœur du pôle Laurentienne, avec accès facilité depuis le nord

- Intégrer des stationnements incitatifs pour intercepter une partie du trafic, notamment en heure de pointe du matin. Le Centre ExpoCité et le Centre commercial Fleur de Lys offrent d'évidentes opportunités de mutualisation du stationnement, pour du stationnement incitatif ou des aires de covoiturage.

10 : planifier des voies dédiées sur Laurentienne, mutualisées pour les parcours reliant les banlieues de Québec et les MRC

- Mettre en place des voies dédiées au transport en commun à même l'axe Laurentienne, dans la logique du projet de toile régionale qui offre des alternatives à l'autosolo.
- L'absence de lien structurant entre le pôle Lebourgneuf (3^e pôle de destination) et le centre-ville est une anomalie historique à corriger de façon urgente.

- Intégrer sur les axes Laurentienne et Pierre-Bertrand des voies dédiées connectées au reste du Réseau structurant contribuerait à renforcer les pôles existants, réduirait la congestion sur le réseau supérieur et atténuerait la dépendance à l'automobile pour le secteur nord-ouest.
- 11 : prévoir un accès direct pour les parcours de bus vers le centre-ville et notamment la haute-ville**
- Permettre l'accès direct des autobus du stationnement incitatif au centre-ville, pour éviter une correspondance supplémentaire au Pôle Saint-Roch.
- 12 : mettre l'intersection entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Laurentienne à niveau**
- L'intersection avec le boulevard Wilfrid-Hamel doit être envisagée à niveau, sans pont d'étagement, en précisant la configuration selon l'étude d'achalandage multimodes que nous préconisons.
 - En mettant en place une conception progressive de boulevard urbain depuis l'échangeur Félix-Leclerc, et les mesures présentées, l'intersection ne présente plus autant de difficulté : le trafic aura en partie été capté vers d'autres modes que l'auto solo, et se sera en partie évaporée.
- 13 : intégrer les grands générateurs de déplacements dans la stratégie de transfert modal du secteur**
- Il est primordial de mettre en place des stratégies en gestion de la demande. Les grands générateurs de déplacements du secteur ont un rôle de premier plan à jouer dans les incitatifs à proposer pour l'utilisation de modes durables et la réduction des espaces de stationnement.
- 14 : ajouter deux liens cyclopédestres aériens au nord de Wilfrid-Hamel**
- Aménager les 4 liens cyclopédestres sur la rivière Saint-Charles identifiés dans la Vision et s'assurer que ces liens se poursuivent dans Vanier par des corridors cyclopédestres verdés et conviviaux.
 - Ajouter deux liens piétons et cyclables au nord du boulevard Wilfrid-Hamel :
 - Au nord de Soumande, pour relier les quartiers Vanier et Lairet et éviter un détour prohibitif;
 - Entre Wilfrid-Hamel et Soumande, pour relier les gros générateurs de déplacements que sont Place Fleur de Lys et ExpoCité, ainsi que leurs stationnements respectifs.
 - Réaménager le carrefour Croix-Rouge/Laurentienne et le carrefour Chalutier/Laurentienne qui ont présentement une configuration autoroutière hostile aux déplacements actifs.
- 15 : aménager des corridors actifs continus sur les boulevards Pierre-Bertrand et Wilfrid-Hamel**
- Assurer des liens actifs continus sur les boulevards du secteur : dans la Vision, les trottoirs et voies cyclables ne sont pas toujours continus, notamment sur Pierre-Bertrand et Wilfrid-Hamel.
- 16 : doter la Vision d'un objectif chiffré de mixité sociale et d'usage**
- En s'inspirant des exemples de réaménagement urbain réussi autour d'une autoroute reconverte en boulevard et du concept de Transit Oriented Development (TOD), voici les caractéristiques qui devraient s'appliquer au secteur Hamel-Laurentienne :
 - Densification directement le long de l'axe Laurentienne;
 - Mixité résidentielle avec une part substantielle de logements à vocation sociale dans les nouveaux développements, notamment pour les rendre accessibles aux populations à faibles revenus des quartiers limitrophes;
 - Nature des emplois diversifiée;
 - Plafonnement des ratios de stationnement et reconversion des espaces de stationnement, au vu de leur place dans le secteur;

- Implantation d'un pôle de distribution entièrement électrifié, tel que proposé par Propulsion Québec, afin de favoriser une logistique du « dernier kilomètre » moins polluante en centre-ville.

17 : adoption de critères élevés d'amélioration de la qualité de vie et d'amélioration de la santé publique dans le réaménagement du secteur

- Convertir l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain en ayant à l'esprit l'importance de développer un milieu de vie convivial compatible avec le Plan de mobilité durable, des objectifs élevés d'amélioration de la qualité de vie et d'amélioration de la santé publique dans les quartiers Lairet, Vanier, Vieux-Limoilou, St-Sauveur et St-Roch.

<p>6. Collectif Soumande : Motivation Jeunesse, Réseau du sport étudiant Québec-Chaudière-Appalaches (RSEQ-QCA), Pentathlon des neiges, L'Association du loisir pour personnes handicapées de la Capitale-Nationale (ARLPHCN) et l'Unité de loisir et de sport de la Capitale-Nationale (ULSCN)</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Accessibilité universelle Aménagement comestible Culture et événements ExpoCité et Colisée Mixité sociale Mode de vie sain Sécurité routière Transport actif
--	--

Résumé :

L'encouragement au mode de vie sain et actif de la population du secteur

- Prévoir des stations d'entraînement accessibles. Il est possible d'utiliser les bancs près des arrêts d'autobus pour mettre des affiches et des panneaux indiquant quelques exercices à faire. Ainsi, les gens pourront bouger en attendant leur transport.
- Utiliser l'espace du parc Jean-Béliveau pour y fabriquer des structures d'entraînement permettant aux passants de faire de l'activité physique tout en profitant de cette belle place!
- Rendre la rue Soumande plus accessible, dynamique et invitante afin d'utiliser cette artère pour réaliser des transports actifs et même et encourager la pratique d'activité physique.
- Les quartiers à proximité offrent des avantages pour les résidents à plus faible revenu. Nous avons des craintes que les aménagements proposés gonflent le prix des maisons (et tout autre type de résidence), ce qui déracinerait les gens vers des quartiers où l'offre de sport et activité physique serait moins importante. Il est donc pertinent de s'assurer que le coût de la vie des résidents de Vanier n'augmente pas à la suite de nouveaux aménagements des environs.
- Prévoir des endroits d'aménagement comestible dans les parcs et les rues (arbres à fruits, bacs à fines herbes, etc.) pour encourager les résidents du secteur à déguster de la nourriture saine et fraîche. Tout en maintenant une cohésion entre les résidents du quartier.
- Nous croyons qu'il serait important, si la recommandation de l'énoncé 1.2 de « réutiliser le vieux Colisée en centre de sport pour enfants et ados plutôt que de le démolir » est retenue, que les installations sportives agissent de concert et en complémentarité avec les activités et installations déjà existantes, telles que celles du Patro roc Amadour.

La mise en place d'un pôle culturel

- Mettre sur place des mini scènes où les enfants peuvent jouer et où les artistes peuvent performer.
- Utiliser l'espace face à l'entrée principale du centre Vidéotron pour mettre en place un cirque et des ateliers d'amusements permanents.
- Afficher des sculptures et peintures géantes le long des pistes cyclables pour rendre celles-ci plus attrayantes.

La sécurité dans la pratique d'activité physique

- Séparer les pistes cyclables des passages piétonniers, car cela devient dangereux pour les marcheurs, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes lorsque ceux-ci doivent partager le même espace.
- Ajouter des espaces de traverse piétonnière sur Wilfrid-Hamel, car présentement, les gens traversent dangereusement et n'importe où.
- Planter une ligne d'arbres et arbustes le long de Wilfrid-Hamel, entre la rue et la piste cyclable pour réduire les risques de collisions entre les utilisateurs de la piste cyclable et les automobilistes.

Nous appuyons les recommandations de l'énoncé 3.3 en lien avec l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Nous signalons la pertinence de conserver la traverse piétonne se trouvant face à l'institut de réadaptation en déficience physique (IRDPQ) et l'importance de ne pas raccourcir le temps de traverse. Plusieurs utilisateurs étant des personnes handicapées, ils ont besoin de quelques secondes de plus pour traverser.

7. Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap (CAPVISH)

Thèmes abordés :

Accessibilité universelle
Éclairage
Logement social / abordable
Mobilier urbain
Sécurité routière
Signalisation
Transport actif

Résumé :

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentien est l'un des secteurs de la Ville où l'on observe le plus de personnes déambuler dans les rues avec des cannes, béquilles ou fauteuil roulant. La réalisation de nombreux projets de logements sociaux ne fera qu'accroître l'abondance de personnes handicapées dans le secteur.

L'accessibilité des espaces publics extérieurs et des infrastructures de transport est une composante essentielle de la participation sociale des personnes handicapées.

Il importe de favoriser des parcours sans obstacles par la conception d'aménagements extérieurs accessibles et sécuritaires aux personnes handicapées.

Ajouts proposés pour bonifier votre vision d'aménagement afin d'inclure tout le monde sans exception :

- Éclairage : En permettant aux différents usagers de voir et d'être vus, il contribue à améliorer la sécurité de chaque individu.
- Signalisation : La signalisation peut permettre de guider les piétons ou, de manière plus générale, de les informer.
- Mobilier urbain et végétation : Les trottoirs et les autres lieux publics sont généralement agrémentés et structurés par un design approprié du mobilier urbain ainsi que par des composantes minérales et végétales fixes ou amovibles.
- Sentiers piétons : Ils doivent respecter des critères d'accessibilité semblables à ceux recommandés pour les trottoirs afin d'être accessibles aux personnes handicapées qui se déplacent avec une aide à la mobilité.
- Les pistes cyclables : Leur aménagement doit être conçu selon les principes du parcours sans obstacles.
- Les aires de repos et de loisirs sont aménagées selon une approche inclusive et être accessibles aux personnes handicapées.

- Événements spéciaux : Certains critères doivent être respectés pour organiser des événements inclusifs auprès des personnes handicapées.

8. Conseil de quartier de Lairet	Thèmes abordés : ExpoCité et Colisée Reconversion de l'autoroute Laurentienne Transport actif Transport en commun Troisième lien
---	--

Résumé :

Boulevard urbain Laurentien

- Le conseil de quartier est déçu que la proposition de boulevard urbain s'arrête à la rue Soumande. La transformation devrait se poursuivre jusqu'à Félix-Leclerc. Si impossible, la Vision devrait détailler les mesures de transition à la hauteur de notre quartier, entre l'autoroute Félix-Leclerc et le début du boulevard urbain.
- L'augmentation de la circulation advenant la sortie du 3^e lien aux abords du quartier soulève des préoccupations. La vision doit proposer des façons d'intercepter le flux automobile vers le centre-ville au nord de Félix-Leclerc et mettre en place des voies dédiées au transport en commun sur l'ensemble de l'axe.
- La proposition de végétalisation est intéressante et il est souhaité qu'elle prenne la forme d'un mur végétal pour améliorer la vue, purifier l'air et réduire le bruit provenant de l'autoroute.
- La vision ne va pas assez loin dans l'intégration du cadre bâti aux abords du boulevard urbain. Il serait possible de créer un cadre urbain intéressant au sud du boulevard Hamel.
- La proposition du pont à étage du boulevard Hamel surplombant l'autoroute Laurentienne priorise la circulation automobile à la création d'un milieu de vie et n'est pas la solution optimale pour les raisons suivantes :
 - Le pont représente un obstacle à franchir pour les humains;
 - Il ne permet pas de briser les frontières entre les quartiers;
 - Les piétons auront toujours l'impression de vide en circulant sur cette artère et seront encore plus exposés aux vents.

Désenclavement du quartier

- Le Conseil de quartier Lairet est favorable à la proposition de la nouvelle traverse piétonne près de l'entreprise le Frigo. Et qui permet de se rendre vers la zone ExpoCité sans à avoir faire un détour vers l'avenue du Colisée.
- Le passage piéton qui traverse le chemin de fer dans l'axe de l'avenue de la Concorde doit être amélioré. Il doit être désigné un lien piéton prioritaire. Un trottoir doit être ajouté pour s'y rendre, il doit être déneigé et une solution doit être proposée pour éviter aux citoyens d'attendre le passage des trains.
- Le conseil de quartier salue les nombreux liens cyclopédestres proposés entre les quartiers, mais un lien traversant l'axe Laurentienne doit être ajouté entre le quartier Lairet et le terrain à développer au sud du poste Hydro-Québec dans Vanier.

Pôle événementiel

- Le Conseil de quartier salue le prolongement de l'axe de déplacement actif partant du parc Lairet à travers le site d'ExpoCité et le chemin de fer pour se rendre dans notre quartier.
- La Vision doit s'assurer que le site d'ExpoCité s'intègre mieux dans la trame urbaine, qu'il soit déclôturé et qu'il permette la jonction des quartiers environnants.

- De plus, une stratégie de végétalisation majeure devrait faire partie de la Vision pour cet immense flot de chaleur.

Zone industrielle du Colisée

- Le conseil salue l'évolution proposée de la zone industrielle incluant la mise en place d'une zone de transition avec services complémentaires à l'industrie à la limite du secteur résidentiel, l'ajout de végétation et la meilleure délimitation des rues et trottoirs aux abords de la zone industrielle.

Le Conseil est charmé par l'idée de mettre en place des entrepôts « du dernier kilomètre ». Cette idée devrait ressortir en priorité et la livraison devrait se faire à l'aide de moyens modernes qui s'intègrent bien dans un quartier résidentiel (vélo-cargo, vélos électriques, petits véhicules électriques).

9. Conseil de quartier de Vanier

Thèmes abordés :

- Accessibilité universelle
- Art public
- Circulation et stationnement
- Sécurité routière
- Signalisation
- Transport actif
- Transport en commun

Résumé :

Fiche 1b

- Tout le quartier de Vanier devrait être inscrit dans l'aire d'influence, incluant le Parc industriel Cardinal. Exclure ces zones diminue l'image et la perception du quartier. Il existe beaucoup d'activités économiques dans ces zones.
- Le Vieux-Vanier risque d'être fortement influencé par l'aménagement du nouveau pôle urbain. Les impacts sur l'environnement actuel et le milieu de vie du quartier devraient être précisés.
- Le SAD mentionne à la page 167 le PUR-2 identifiant le Pôle urbain régional Wilfrid-Hamel-Laurentienne mais nous n'avons pas trouvé l'identification précise du périmètre de ce pôle. Donc, nous pensons qu'il est approprié de le modifier pour inclure tout le quartier de Vanier. Après tout, Vanier est la zone centrale et principale de ce pôle.

Fiche 2

- Nous n'avons pas trouvé de mention concernant l'importance d'appliquer les normes pour l'accessibilité universelle pour les nouvelles constructions. Une mention explicite sera bienvenue.

Fiche 3

- Énoncé de vision, orientations et objectifs généraux - faire un tronçon en tunnel pour le passage du futur Boul. Laurentienne entre Soumande et la Rivière va abattre le « mur invisible », pour une meilleure interconnexion du pôle avec Limoilou.

Fiche 4a

- On devrait faire la promotion des toits verts ou, à défaut, des toits avec une membrane blanche.

Fiche 4b - Déplacements et mobilité, aménagement des espaces verts

- L'aménagement des « zones de refuge » devrait être obligatoire pour des lieux plus « risqués », et non simplement lorsque possible. On pourrait déjà prioriser des lieux pour l'appliquer comme :

- Intersection Plante, Hamel, Marie-de-l'Incarnation;
 - Intersection Soumande, Hamel, Bourdages;
 - Intersection Pierre-Bertrand, Hamel;
 - Intersection Hamel, Père-Lelièvre;
 - Il faut aussi des boutons pour activer les feux piétonniers manuellement dans ces zones de refuge.
- L'axe Marie-de-l'Incarnation / Plante est un lien direct qui doit être renforcé et valorisé. L'intersection avec le boulevard Wilfrid-Hamel doit être sécurisé par l'ajout d'un feu piétonnier.
 - L'intersection Soumande / Bourdages est dangereuse pour les piétons. Ici comme ailleurs, le temps du feu pour piéton est trop court pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.
 - Le Vieux-Vanier est coupé par un boulevard à fort débit de circulation (Pierre-Bertrand). Il faudrait envisager l'ajout d'une passerelle dans l'axe Chabot pour se rendre vers les services.
 - La rue Chabot devrait être ciblée comme axe piétonnier principal à rendre attrayant et convivial.
 - La Vision favorise l'interconnexion des quartiers mais les seules connexions envisagées sont du côté est. Par souci de cohérence, une connexion à l'ouest vers Duberger devrait être ajoutée.
 - On devrait ajouter un axe cyclable est-ouest vers le site Fleur-de-Lys qui sera redéveloppé.
 - Le déplacement actif à vélo est un mode essentiel et on doit protéger les cyclistes par l'ajout des SAS vélo aux intersections sur les axes Hamel, Pierre- Bertrand, Beaucage, Soumande et Père-Lelièvre.
 - Il faut améliorer le confort aux arrêts de bus par l'ajout de mobilier et d'abribus là où il en manque.
 - L'idée d'un parcours à haute fréquence entre St-Roch et les Galeries de la Capitale est intéressante, mais il ne faut pas réduire le service des parcours 64, 65, 82,86, 74, 84, qui traversent le quartier.
 - Avec la hausse attendue de la population, il faut améliorer grandement la desserte en transport en commun dans ce quartier et la zone élargie entre le centre-ville et le pôle Lebourgneuf.
 - Lors des réaménagements des principales artères, enfouir les fils électriques et retirer les poteaux.
 - Pour les trottoirs, les axes suivants ont été oubliés : Hamel et Père-Lelièvre. Il faut déneiger tous ces trottoirs.
 - Si les terrains en friche d'Hydro-Québec se développent, il serait intéressant qu'une rue soit créée ou que la rue Latulippe soit prolongée, incluant une piste cyclable pour relier ce secteur avec le secteur commercial de la rue Soumande.

5a – Cadre normatif préliminaire

- La Ville devrait adopter un PPU. C'est l'outil de planification sectorielle qui convient aux parties du territoire présentant des enjeux particuliers.
- Le conseil de quartier se demande pourquoi la Ville veut assujettir la zone Wilfrid-Hamel à la CUCQ.

5b interventions prioritaires

- La Ville devrait marquer d'une identification distincte le quartier de Vanier à la hauteur de sa spécificité et de sa beauté du secteur. Il serait opportun d'intégrer quelques œuvres d'art.

<ul style="list-style-type: none"> • Lors du futur réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel, s'assurer que les plantations et andains de neige associés ne causent pas un obstacle visuel pour les automobilistes à leur sortie d'un stationnement; Que les accès privés permettent la présence en simultané de véhicules dans les deux sens et de piétons. 	
10. Conseil de quartier du Vieux-Limoilou	Thèmes abordés : Aménagement à échelle humaine Circulation et stationnement Mixité des usages Reconversion de l'autoroute Laurentienne Requalification urbaine Sécurité routière Transport actif Transport en commun Troisième lien
Résumé : <ul style="list-style-type: none"> • Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou voit d'un bon œil la Vision proposée par la Ville. Il s'agit d'un réel pas en avant, tout particulièrement considérant l'état actuel des lieux - notamment avec la césure urbaine que représente l'autoroute Laurentienne. • Toutefois, la Ville devrait être plus ambitieuse dans sa vision du boulevard urbain, en réduisant le nombre de voies proposées, et en donnant plus de longueur à la portion « boulevard » de l'artère. • Il apparaît que tout projet d'infrastructure ou de réfection routière au sud de la rue Soumande ne devrait pas avoir comme unique objectif la circulation automobile, à l'image d'une autoroute, mais devrait plutôt à la fois favoriser les transports actifs et collectifs, tout en renforçant les liens entre les quartiers Saint-Sauveur, Vieux-Limoilou, Lairet, Vanier et Saint-Roch. • Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou souhaite émettre plusieurs réserves en regard de l'aménagement proposé dans la Vision Wilfrid-Hamel–Laurentienne qui présente plusieurs lacunes qui risquent de diminuer de façon importante les effets bénéfiques associés à la transformation : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le nombre de voies proposées (8) semble excessif, et semble amplifier la surface occupée par l'automobile. En plus de nuire au transfert modal. Le conseil de quartier est donc d'avis que le nombre de voies devrait être soit maintenu aux six voies actuelles, soit réduit; ○ Le boulevard urbain devrait se rendre, minimalement, jusqu'à la hauteur du viaduc de la rue Soumande ou, dans un monde idéal, au-delà de cette voie jusqu'au goulot d'étranglement routier qu'est l'autoroute de la Capitale; ○ Pourquoi ne pas couper, de façon plus importante que celle proposée dans le document de Vision, le lien avec ce segment d'autoroute qui empêche la densification et les communications entre milieux de vie? ○ L'entrée dans le centre-ville est un goulot d'étranglement. Il faut repenser l'espace au profit du transport collectif, par un aménagement qui mettra de l'avant le transfert modal; ○ L'amplification du volet « boulevard urbain » permettra une meilleure occupation du territoire, par et pour l'humain, plutôt que par et pour l'automobile. • Le conseil de quartier continue de s'inquiéter du « spectre du 3^e lien » qui pèse sur le secteur, et qui viendra exacerber les enjeux relatifs à la densité de la circulation automobile dans l'axe Laurentienne et à la circulation de transit dans le secteur. 	

<ul style="list-style-type: none"> • Pour le conseil de quartier, il est essentiel que le pont d'étagement, tel que proposé, soit un espace réellement convivial et sécuritaire tout au long de l'année. • Le conseil de quartier voit d'un bon œil la mise en place d'un réseau de passerelles cyclopédestres entre les deux rives de la rivière Saint-Charles - tout particulièrement celles dans le secteur du Vieux-Limoilou. • Un accès direct à la passerelle piétonne, dans les environs de la 2^e Avenue et de la 2^e Rue, serait à considérer et préconiser afin de faciliter l'utilisation de cet accès. • Il importe d'avoir un usage cyclopédestre qui soit préservé dans le secteur du pont Lavigueur. • Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou espère que l'aménagement des liens cyclopédestres prévu sera convivial, tant dans leur structure, que la façon dont ces nouveaux liens actifs seront intégrés dans l'ensemble de l'aménagement du quartier. • Quel sera l'impact des aménagements proposés dans la Vision pour Stadacona? De quelle façon pourra-t-on s'assurer que les défis existants, par exemple, du point de vue alimentaire, sont amenuisés par cette vision? Les résidents de ce secteur auront-ils un accès facilité à de l'alimentation à prix accessible, par exemple, du côté du secteur Soumande / Fleur-de-Lys? • La Vision nous semble une belle occasion d'analyser les enjeux et réalités de ce secteur plus vulnérable du Vieux-Limoilou. 	
<p>11. Conseil régional de l'environnement et du développement durable-Région de la Capitale Nationale (CRE-CN)</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement comestible Circulation et stationnement Densification Environnement et milieux naturels Mixité des usages Reconversion de l'autoroute Laurentienne Requalification urbaine Sécurité routière Transport actif Transport en commun Troisième lien Verdissement
<p>Résumé :</p> <p>De manière générale, le CRE Capitale-Nationale est enthousiaste quant aux grands principes de la Vision d'aménagement du Pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne telle que présentée par la Ville de Québec. Il est de mise de reconnaître que la densification du secteur contribuera à la qualité de vie des résidents, réduira les distances à parcourir entre les destinations et mettra en valeur des terrains actuellement sous utilisés. Le verdissement, la mixité des usages et la convivialité des espaces publics sont au rendez-vous. Le projet met au cœur de ses préoccupations l'insertion éventuelle du réseau structurant de transport en commun, qui est sans aucun doute essentiel au développement de cette zone.</p> <p>Le CRE Capitale-Nationale souhaite toutefois des propositions plus ambitieuses.</p> <p>Une conversion plus complète de l'autoroute Laurentienne</p> <ul style="list-style-type: none"> • La conversion aurait intérêt à se faire de manière plus ambitieuse, soit jusqu'à la rue Soumande. • Afin de transformer l'autoroute en boulevard urbain et éliminer l'effet de barrière présent, il faut entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ○ Réduire les voies de circulation en vue de se réappropriier les abords; 	

- Conserver un maximum de 6 voies en tout, incluant celles réservées au transport en commun sans ajout de voie pour les virages à gauche et à droite;
 - Éliminer les zones d'élargissement pour les virages à gauche ou à droite;
 - Dégager de l'espace pour un développement immobilier diversifié, jusqu'au trottoir (comme sur Charest ou René-Lévesque);
 - Laisser tomber la construction d'un pont d'étagement de 200 mètres;
 - Permettre des accès directs et des voies dédiées aux autobus;
 - Favoriser le passage des cyclistes et des piétons.
- Il importe de rappeler que pour récolter pleinement les bienfaits d'une telle approche, il est hors de question de planifier la sortie du troisième lien dans le secteur à l'étude, même dans le cas d'une hypothèse plus modérée. Un hypothétique troisième lien devrait avoir ses sorties et accès au nord de Soumande.

L'adaptation du boulevard Wilfrid-Hamel

- Quelques stratégies pourraient en faire un boulevard urbain, soit :
 - Restreindre l'espace à la circulation routière;
 - Diminuer la largeur des voies de circulation, voire le nombre de voies totales;
 - Réduire les rayons de courbure aux intersections;
 - Éliminer les voies pour les virages à gauche ou à droite.

Priorité aux déplacements actifs

- Il est particulièrement important de miser sur le développement de réseaux cyclables qui auront un impact significatif sur la réduction de la dépendance à l'automobile.
- Une piste cyclable le long du boulevard Wilfrid-Hamel peut être envisagée.
- Au minimum, il faut favoriser l'espace dédié aux cyclistes sur ce boulevard. Or, la situation projetée, du moins pour la partie ouest, va plutôt à l'encontre.

Déminéraliser et transformer

- Les règlements d'urbanisme des différents arrondissements prévoient des dispositions particulières et des seuils, qui auraient avantage à être revus au moment opportun.
- Non seulement il faut éliminer le nombre minimum de cases de stationnement selon les usages des règles actuelles, mais il serait intéressant de prendre le chiffre qui est aujourd'hui édité comme minimal pour en faire une norme du nombre de cases maximal par type d'usage, sans grand bouleversement.

Verdissement et gestion des eaux

- Miser sur la diversité de gabarits et d'espèces végétales afin de favoriser la biodiversité (fleurs, graminées, arbustes, arbrisseaux, conifères, feuillus, plantes comestibles).
- Disperser plutôt que concentrer : il est important de ne pas verdir qu'en périphérie, mais de s'attaquer aussi aux zones centrales.
- Réfléchir au concept de trames vertes et à des ramifications afin de relier les places publiques à la rivière St-Charles, en tenant compte de la frontière que représente le boulevard Wilfrid-Hamel.
- Choisir des stratégies de verdissement spécifiquement adaptées à cet enjeu de gestion optimale des eaux de pluie (jardins de pluie, bassins de rétention, fossés végétalisés, etc.).

12. COOP Carbone Propulsion Québec	Thèmes abordés : Mixité des usages Requalification urbaine Troisième lien
Résumé : <ul style="list-style-type: none"> • La Vision WHL propose la présence d'entrepôts « du dernier kilomètre », de centres de distribution, de grossistes etc. dans le secteur industriel au nord de la rue Soumande. Ce secteur sied bien à la mise en place d'un pôle de distribution et nous saluons cette proposition. • Proposition 1 : nous sommes d'avis que les opérations qui y auront lieu devront être entièrement électrifiées, de la manutention des marchandises à leur livraison. Ceci favoriserait l'agrandissement des bâtiments, permettant l'émergence d'un centre de distribution des marchandises destinées à la région de Québec et ses environs immédiats. • Proposition 2 : l'envoi massif de colis par les compagnies de livraison contribue non seulement au bilan GES du Québec mais aussi à saturer le système routier. Aussi, en plus d'être électrifiées, les opérations de distribution doivent aussi être centralisées et mutualisées au sein d'un pôle régional. • Proposition 3 : intégrer à la réflexion sur les projets de RSTC et de 3^e lien une discussion sur le fait que le futur 3^e lien interrives doit être entièrement électrifié et autonomisé, à l'image de ce qui se fait ailleurs entre autres aux États-Unis, et que son utilisation soit concentrée sur le transport collectif de passagers et le transport mutualisé des marchandises. • L'intégration de navettes électriques et autonomes au projet de 3^e lien permet une réflexion sur l'ajout de pôles de transbordement logistique interrives qui permettraient de développer une stratégie de réduction des véhicules lourds et de décarbonisation du transport de marchandises. 	
13. Femme et mobilité	Thèmes abordés : Accessibilité universelle Aménagement à échelle humaine Circulation et stationnement Gentrification Logement social / abordable Mixité des usages Mixité sociale Mobilier urbain Processus de consultation Reconversion de l'autoroute Laurentienne Requalification urbaine Sécurité routière Transport actif Transport en commun
Résumé : <ul style="list-style-type: none"> • Nous demandons qu'une analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle soit intégrée rapidement dans le processus d'élaboration de la présente vision d'aménagement, à défaut d'avoir été intégrée plus en amont dans le processus de consultation. • Nous proposons la création d'un groupe d'usagères aux réalités différentes (cyclistes, femmes à mobilité réduite, femmes racisées, membres des Premières nations, aînées, mères monoparentales avec une poussette et/ou jeunes enfants...) dans le but de tester le mobilier urbain, la circulation, la technologie, etc. 	

- Nous désirons faire remarquer que les populations affectées par la présence de l'autoroute proviennent de secteurs aux indices élevés de défavorisation sociale et matérielle. À notre sens, la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain est essentielle à l'atteinte des grandes orientations fixées par la Ville.
- Il est de la responsabilité des villes d'aménager des espaces sécuritaires et d'assurer le sentiment de sécurité dans les lieux publics et les transports en commun, notamment pour les femmes.
- Nous recommandons à la Ville de Québec de se fixer des cibles de nombre de logements sociaux à atteindre sur le territoire visé par la présente consultation. Différents mécanismes peuvent par ailleurs être utilisés pour atteindre ces cibles, notamment la création d'une réserve foncière à l'intérieur du pôle ou encore l'utilisation du principe d'inclusion, qui met à contribution les promoteurs privés présents sur le secteur.
- Nous accueillons avec enthousiasme le projet de revitalisation du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, mais soulignons le manque d'ambition de la Ville sur les questions d'inclusion et de mobilité durable.

14. GM Développement

Thèmes abordés :

Circulation et stationnement
 Densification
 Requalification urbaine
 Verdissement

Résumé :

Commentaires et réflexions

- Un des premiers objectifs cités est celui de réduire les surfaces minérales. Nous sommes fortement en accord avec cette proposition ainsi que celle de verdir les stationnements tant futurs que ceux existants. À cet effet, nous croyons que la Ville devrait emboîter le pas et envoyer un signal clair en faisant de ses propres cases déjà accessibles sur le Boulevard Wilfrid-Hamel un exemple de verdissement.
- Nous saluons aussi l'initiative de multiplier les points d'accès à la rivière et avons toujours été d'avis qu'il était primordial de la « redonner aux citoyens » en ajoutant, par exemple, des canots et embarcations le long des berges et en valorisant le parc Cartier-Brébeuf, un lieu historique trop peu exploité.
- Nous croyons donc qu'il s'y trouve une opportunité majeure de valorisation, non seulement avec l'ajout de zones résidentielles, de verdure et de parcs, mais également en réimaginant complètement les sites avoisinants tels que l'UQTR, Place Fleur de Lys, Giguère Automobile etc. Plus précisément, les hauteurs et densités, les usages, limitations de surfaces et les pourcentages d'occupation au sol devront être repensés conséquemment pour s'aligner avec les orientations telles qu'évoquées par la Ville dans ce document de vision d'aménagement.

Demandes concernant le 375, boulevard Wilfrid-Hamel

- Superficie maximale de plancher : Plus précisément, augmenter à 20 000 mètres carrés la limitation actuelle de 5 500 mètres carrés pour un même usage. Cette majoration sera fondamentale dans le futur, particulièrement pour les usages administratifs et médicaux (C1 et P5).
- Occupation au sol : Réduire les pourcentages d'occupation au sol actuellement fixés à 45 à 30 % pour les deux grilles de zonage respectivement et les ajuster à 30 %. Cette légère réduction sur une partie du terrain nous permettrait en contrepartie d'ajouter 15 % d'aires vertes. Mieux encore, de cette augmentation de 15 %, le tiers pourrait même être constitué de plantation en pleine terre afin d'accueillir des arbres à moyen et grand déploiement.

- Hauteurs: Abaisser les hauteurs minimales de 17 mètres et les ramener à 9 mètres. Si toutefois une hauteur maximale devait être obligatoirement établie, 60 mètres serait approprié pour la densification dont il est ici question.
- Aires vertes : Tel que mentionné nous sommes en faveur de compenser la diminution du pourcentage d'occupation au sol par des aires vertes, bonifiant celles-ci à 15 % en contrepartie des espaces ainsi cédés par les bâtiments. (Voir Occupation au sol ci-haut)
- Stationnement : Afin d'aller dans le sens des orientations visant à réduire les surfaces minérales, nous proposons que 75 % des cases de stationnement soient sous-terraines, n'en laissant que 25 % au sol. Encore une fois, ces ratios favoriseront le verdissement et embelliront l'aspect général du site.
- Uniformisation des grilles : Dans le but d'alléger tant les demandes auprès de la Ville que d'encourager la valorisation du site, nous croyons essentiel d'appliquer les demandes précitées sur l'ensemble des deux grilles qui régissent actuellement le terrain et de traiter celui-ci selon une seule et même grille de zonage revue selon les demandes telles que nous venons de les formuler.
- Les usages permis reflètent de moins en moins la réalité du secteur. Nous souhaitons que soient permis sur l'ensemble du terrain les usages que vous trouverez en annexe afin de nous permettre de développer un projet d'envergure et porteur.
- Nous réitérons l'importance d'encourager les promoteurs en assouplissant le zonage afin non d'alléger le processus d'émission des permis à la Ville, et surtout, favoriser le développement sain et dynamique de celle-ci.
- Attribuer plus de latitude à ceux qui repensent la ville permettra d'élever les idées au-delà des enjeux financiers et de permettre avec créativité de proposer des projets, beaux, novateurs, et vecteurs économiques et sociaux.
- Alors que le projet du 375 Wilfrid-Hamel a obtenu l'avis favorable de la commission d'urbanisme, nous ne pouvons que nous interroger face aux orientations qui semblent devenir plus contraignantes alors que celles-ci devraient plutôt être facilitantes. Nous croyons que la réussite du développement de ce pôle urbain passera par sa diversification et, en ce sens, gagnera à ce qu'un zonage plus permissif autorise différentes sortes d'activités.
- À l'instar de ce que GM Développement avait imaginé et continue de prôner pour St-Roch, nous entrevoyons pour ce pôle un quartier vivant et nuancé, inclusif et mixte. Sachant cela, un zonage anticipant les tendances et s'y ajustant avec souplesse permettra non seulement de favoriser l'afflux résidentiel voulu, mais d'en assurer la pérennité en accompagnant cette densification d'activités ou ces gens pourront se divertir ou travailler.

<p>15. Institut de développement urbain du Québec</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Densification ExpoCité et Colisée Mixité des usages Reconversion de l'autoroute Laurentienne Requalification urbaine Transport actif Transport en commun Troisième lien Verdissement
<p>Résumé :</p> <p>La mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour faire de ce pôle un milieu convivial et accessible, la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain s'impose. Bien que ce projet soit impossible sans l'aval du MTQ, l'IDU invite la Ville à faire une priorité. • Des efforts doivent donc être investis pour favoriser les déplacements à pied, à vélo ou en transport collectif, et ce, particulièrement pour favoriser l'accessibilité aux grands sites comme ExpoCité et le Grand Marché. • Alors que le tracé privilégié du tramway passe à peine sur le secteur et que le trambus a été écarté des plans, l'IDU se questionne à savoir si les résidents actuels et futurs du secteur bénéficieront d'une desserte acceptable de transport en commun. Le métrobus et les autres parcours devront nécessairement être bonifiés afin de soutenir la croissance rapide du secteur, d'autant plus qu'il est le lieu de résidence de plusieurs ménages à plus faibles revenus. • La décision relative à l'emplacement de la sortie nord du tunnel Québec-Lévis, bien qu'elle appartienne au gouvernement provincial, mérite de faire l'objet d'une concertation élargie avec la Ville de Québec, la communauté d'accueil, les organismes du milieu ainsi que l'IDU. • Un consensus conduira à une meilleure acceptabilité du projet et à son appropriation par l'industrie immobilière pour en faire un levier majeur de revitalisation, un argument militant en faveur du projet de tunnel. • Avec le projet de boulevard urbain, le grand potentiel de redéveloppement immobilier du secteur immédiat et la volonté de revoir le tracé du RSTC pour mieux desservir les banlieues suite au rapport du BAPE, il est clair que les étoiles s'alignent pour la création d'un pôle d'échange du RSTC à proximité du carrefour Hamel-Laurentienne. <p>L'aménagement du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'IDU applaudit la volonté de la Ville d'intensifier l'offre résidentielle, d'accroître la mixité des fonctions le long des grandes artères et de densifier ce qui est désigné comme étant le noyau principal d'activités. • Conformément à sa vision de l'habitation, la Ville devrait mettre en place des incitatifs pour inclure davantage de logements sociaux et abordables dans les projets privés au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. • L'IDU souhaiterait que le gabarit des bâtiments soit revu à la hausse dans les zones de forte intensité. La communauté immobilière propose que la hauteur des zones les plus intensifiées puisse atteindre jusqu'à quinze (15) étages, les bâtiments de plus fort gabarit devant être situés prioritairement dans les secteurs les mieux desservis par le transport en commun, à l'image d'une aire TOD. 	

- Pour poursuivre dans cette idée, l'IDU estime aussi que certains tronçons du boulevard Hamel pourraient être densifiés prioritairement à d'autres. Cela éviterait de répartir les commerces sur de grandes distances peu propices aux déplacements actifs et à l'effervescence de la vie de quartier.
- La communauté immobilière encourage la Ville à pousser plus loin ses engagements en autorisant une mixité des fonctions des bâtiments au-delà des seules grandes artères, pour laisser plus de souplesse et une plus grande place à l'innovation.
- L'IDU suggère de limiter les mécanismes d'encadrement contraignants tels qu'un PPU, qui rend plus longs et difficiles les ajustements au zonage visant à bonifier les projets.

Les investissements publics

- La Ville doit investir dans l'aménagement des infrastructures et des espaces publics.
- Les projets pilotes de verdissement et déminéralisation récemment annoncés par la Ville sont un pas dans la bonne direction. La Vision pourrait identifier les îlots de chaleur à prioriser dans les projets de verdissement.
- Des mesures incitatives pourraient être consenties pour la décontamination des sols ou pour attirer des entreprises dans le secteur.
- Pour accroître l'attractivité de ce secteur et, faire contrepoids à l'étalement urbain, la Ville pourrait s'inspirer de l'approche de revitalisation utilisée pour le Quartier international de Montréal (QIM) qui a conduit à des résultats exemplaires. La surface dédiée aux piétons a été accrue de 40 % par rapport à la situation initiale et la moitié du budget a été consacrée à l'aménagement urbain.

16. La Ruche Vanier	Thèmes abordés : Gentrification Logement social / abordable Mixité sociale
----------------------------	--

Résumé :

- La Ruche Vanier a pris connaissance de la Vision d'aménagement du pôle urbain Hamel-Laurentienne proposée par la Ville avec enthousiasme.
- Toutefois, les conséquences de ces changements inquiètent. Ils doivent prendre en compte la population déjà présente sur le territoire visé avant de s'imaginer y amener une nouvelle catégorie de population.
- La future attractivité du quartier, ne doit pas conduire à l'inabordabilité des logements.
- On doit identifier des mesures concrètes pour contrer la gentrification.
- On doit identifier ce qui sera fait pour conserver l'âme du quartier.
- La création de différents types de logements sociaux (comme, par exemple, des OBNL d'habitation) nous apparaît indispensable pour favoriser le maintien d'une partie des résidents dans des logements abordables ET de qualité.

<p>17. Milieux de vie en santé / Nature Québec</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement comestible Circulation et stationnement Densification Environnement et milieux naturels Mixité des usages Mixité sociale Mobilier urbain Requalification urbaine Transport actif Transport en commun Verdissement
<p>Résumé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanier étant un quartier défavorisé sur plusieurs enjeux, le verdissement devrait faire partie intégrante des orientations d'aménagement, être pensé pour avoir de multiples usages et prévoir des superficies ambitieuses. • Or, l'apparition du « Plan de verdissement » uniquement vers les dernières pages du document de la Vision nous inquiète et laisse présager que les gestes de verdissement ne viendront que remplir les espaces restants. • Des mécanismes concrets doivent être planifiés en amont des décisions et aux étapes stratégiques, donnant un message clair, notamment auprès des promoteurs, de l'importance d'impliquer les communautés locales dans les choix qui affecteront leur quotidien. • Une attention particulière doit être portée à l'effet d'intégrer au maximum les populations marginalisées du secteur. • Préciser l'énoncé de vision : « Faire du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne un lieu dynamique, habité et complémentaire au centre-ville, accessible et interconnecté avec les quartiers voisins, attractif et doté d'espaces publics conviviaux, favorisant les interactions au sein de la communauté et l'ancrage des habitants à leur quartier. Finalement, les aménagements viseront la carboneutralité, la résilience aux changements climatiques et la résurgence de la nature et de la biodiversité en ville. » <p>Grandes orientations</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soutenir la croissance et la diversification des activités économiques et favoriser l'économie circulaire. • Renforcer la mixité des fonctions résidentielles, commerciales, mais également, communautaires et sociales, productives et agricoles, forestières et écologiques; accroître la présence résidentielle. • Optimiser l'occupation du sol, densifier le cadre bâti. Densifier le cadre bâti par l'optimisation de l'occupation au sol plutôt que par l'augmentation accrue des hauteurs de bâtiment. Planifier de nombreuses ouvertures et corridors structurés dans le cadre bâti pour l'implantation d'espaces publics et d'infrastructures vertes. Mettre en valeur les bâtiments d'intérêt et favoriser une architecture de qualité. • Favoriser les déplacements actifs et le déploiement du transport en commun et décourager les déplacements automobiles. • Avoir un portefeuille de stratégies de valorisations types qui soit en lien avec la nature du terrain en question et qui présente une réflexion large sur les différentes affectations. Par exemple : <ul style="list-style-type: none"> ○ Verdissement (jardin communautaire, renaturalisation, corridor écologique, ferme urbaine, forêt nourricière pour les friches); 	

- Communautaire (ateliers partagés, café réparation, centre communautaire, outillthèque, etc.).

Renforcer l'offre en parcs et espaces publics :

- Maintien, diversification et naturalisation des aménagements végétaux dans les parcs existants et les nouveaux parcs.
- Ajout ambitieux de parcs et diversification.
- Création de connexions entre les parcs par des corridors écologiques ».

Ajouts

- Diversifier les aménagements végétaux dans les parcs : réduire le plus possible les surfaces gazonnées.
- Naturaliser les aménagements végétaux dans les parcs.
- Ajouter beaucoup plus de parcs et les connecter entre eux par des corridors écologiques.

Secteur Wilfrid-Hamel (ouest)

- Développer la mixité; laisser une large place à l'habitation.
- Hauteur moyenne de 4 à 6 étages; pointes de hauteur possibles au sud.
- Réaménager le boulevard Wilfrid-Hamel pour en faire un lieu convivial et habité où le piéton a une place prépondérante
- Multiplier les points d'accès à la rivière en créant de larges percées végétalisées avec priorité aux mobilités actives entre le boulevard Wilfrid-Hamel et le Parc linéaire de la Rivière Saint-Charles. Par exemple :
 - Au coin de la rue Marie de l'Incarnation et du boulevard Wilfrid-Hamel à l'emplacement du Carrefour Jean Coutu, faire une grande percée végétalisée qui viendrait connecter le quartier Vanier avec la rivière;
 - Relier le boulevard Hamel à la rivière par une série de percée verdies, sous le modèle de rues conviviales;
 - Ouvrir au maximum ce boulevard nouvellement habité et convivial vers ce milieu naturel qu'est la rivière.
- Créer un espace vert novateur et avant-gardiste à l'entrée de la ville afin de montrer un visage axé sur le développement social et durable.
- Connecter utilement les réseaux piétons, cyclistes et de verdissement et les trames des quartiers Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur.

Verdissement

- Il devrait y avoir plus d'axes de verdissement et plus de détails dans l'échelle et le type de verdissement.
- Planter plus d'arbres et diversifier les espèces sur les terrains privés le long des bâtiments.
- Aménager des saillies aux intersections pour y planter, intégrer une canopée plus complète sur la rue.
- Multiplier les saillies verdies pour en ajouter sur les tronçons de rue; faire serpenter la rue.
- Remplacer tous les stationnements sur rue par de grandes saillies remplies de végétation.
- Transformer la rue en rue conviviale afin de maximiser le verdissement et créer un réel milieu de vie.
- Accorder une fonction au verdissement sur rue.

- Optimiser la superficie de verdissement par rapport aux surfaces bétonnées (préférer les bandes aux fosses).

Recommandations finales

- La Ville devrait inclure de manière prioritaire, explicite et transversale des orientations d'aménagement qui maximisent les potentiels de verdissement au bénéfice des résidants du quartier Vanier.
- La Ville devrait inclure de multiples manières de revaloriser certains terrains sous-utilisés; que ne soient pas uniquement dans la construction d'éléments bâtis résidentiels et commerciaux. Une attention particulière devrait être portée à la mise en place d'équipements collectifs.
- La Ville devrait identifier dès cette étape des sites qui seront dédiés à des projets issus de la communauté.

18. Mobili-T

Thèmes abordés :

- Circulation et stationnement
- Reconversion de l'autoroute Laurentienne
- Transport actif
- Transport en commun
- Troisième lien

Résumé :

- Mobili-T se réjouit sincèrement de l'intérêt de la Ville de Québec en regard à l'élaboration d'une vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Les consultations qui ont été effectuées en amont ont porté fruit et se reflètent dans la Vision préliminaire présentée par la Ville.
- Malgré l'appui de notre organisme à la Vision générale, nous avons tout de même certaines préoccupations en regard aux stratégies d'aménagement liées à la mobilité et aux déplacements.
- La vision d'aménagement devrait inclure des stratégies en gestion de la demande en transport à l'intention des acteurs économiques et institutionnels du secteur, qui génèrent une quantité importante de déplacements.
- À titre d'exemple, l'arrondissement Saint-Laurent, à Montréal, exige, depuis 2016, la réalisation d'un plan de gestion des déplacements (PGD) pour toute demande de permis de construction ou de certification d'autorisation concernant un projet institutionnel, commercial ou industriel qui génère plus de 100 cases de stationnement.
- Les grands projets immobiliers étant aussi des générateurs de déplacements, les promoteurs devraient agir en gestion de la demande en transport pour favoriser la mobilité durable.
- La Ville pourrait miser sur diverses stratégies à l'image de ce qui se fait dans d'autres municipalités canadiennes (ex : exiger un plan de gestion de la demande en transport pour l'émission d'un permis de plus de x m²).
- La vision devrait inclure davantage de stratégies de réduction des stationnements, afin d'être en cohérence avec les stratégies déployées en faveur des transports actifs et collectifs.
- Lors des refontes règlementaires qui suivront l'adoption de la Vision d'aménagement, ces seuils minimaux et maximaux pourraient être revus à la baisse, à la fois pour les usages commerciaux, institutionnels et résidentiels.
- Une possible sortie de tunnel autoroutier du 3^e lien représente une menace grave pour le secteur, en favorisant davantage les déplacements en automobile, autant à l'échelle métropolitaine que locale, et en scindant davantage les quartiers.

- La Ville devrait s'arrimer davantage avec le MTQ pour s'assurer que les stratégies de sa vision d'aménagement soient considérées dans l'élaboration d'un éventuel projet de troisième lien. Elle doit faire connaître ses intentions pour le futur du secteur, notamment la conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.

19. Trudel Alliance

Thèmes abordés :

Circulation et stationnement
 Densification
 ExpoCité et Colisée
 Logement social / abordable
 Mixité des usages
 Processus de consultation
 Reconversion de l'autoroute Laurentienne
 Requalification urbaine
 Transport actif
 Transport en commun
 Troisième lien
 Verdissement

Résumé :

Conditions de succès incontournables pour une relance réussie

- Le succès de la relance du pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne passe par l'implication financière de la Ville de Québec mais à ce jour, aucun programme ni subvention, aucune somme ou projet tangible n'ont été prévus dans la démarche.
- La vision doit faire mention d'investissement en ce sens à court terme, plutôt que se contenter d'établir de grandes intentions quant au verdissement ou à la piétonnisation du secteur.
- Trudel Alliance propose qu'un vigoureux plan d'incitatifs économiques soit mis en place afin de permettre la relance de ce secteur dévitalisé, en particulier les abords du boulevard Wilfrid-Hamel.
- Un allègement fiscal temporaire permettrait à certaines entreprises (en lien par exemple avec les champs d'études de l'UQTR) de s'installer dans le secteur et d'y mener leurs affaires.
- Un crédit de taxe pour la remise aux normes d'infrastructures et de bâtiments (ex : résistance sismique et la sécurité incendie Code du bâtiment) serait facilitant lors de travaux de rénovation importants.
- La Ville doit investir des sommes appréciables dans les infrastructures du secteur. Les boulevards doivent être accueillants pour les piétons et usagers du transport collectif, offrir un aménagement paysager, de la verdure, être réfléchis pour encourager une densification à échelle humaine.
- La Vision de l'habitation 2020-2030 prévoit par exemple plusieurs incitatifs et implications de la Ville dans des projets de logements sociaux et d'aménagement de milieux de vie. Notamment, il est mentionné que 20 M \$ seront dédiés à l'aménagement de 42 places publiques sur le territoire.

Création d'un véritable pôle de transport en commun intégré

- Le projet du Réseau structurant de transport en commun a été accueilli avec enthousiasme par Trudel Alliance mais le trambus, qui desservait le site de Fleur de Lys, et le terminus intégré au site d'ExpoCité ont été retirés du plan global. Or, la desserte est largement insuffisante pour l'instant et le secteur, mal relié aux autres pôles.
- La priorité évidente est de bonifier la desserte en transport en commun du pôle urbain WHL afin d'atteindre les objectifs de la Vision déposée et de supporter les projets immobiliers déjà prévus.

- La solution réside dans l'identification de Fleur de Lys comme véritable pôle d'interconnexion de transport collectif. Outre le pôle d'échange majeur défini dans Saint-Roch, le secteur Fleur de Lys se doit de recevoir lui aussi cette désignation particulière. Les raisons sont multiples :
 - La création de milliers de logements additionnels, du campus de l'UQTR, en plus d'espaces de bureaux et commerciaux d'importance, créera un besoin en mobilité majeur à moyen terme;
 - Le tunnel Québec–Lévis, peu importe son tracé final, s'accompagnera d'un afflux d'automobilistes et d'usagers du transport en commun qui créera un besoin accru en mobilité durable;
 - La Ville de Québec milite depuis des années pour l'urbanisation de l'autoroute Laurentienne dans sa portion sud et sa réalisation favorisera une mobilité collective plus vigoureuse;
 - ExpoCité génère des millions de déplacements par an. Cette activité économique doit être supportée par une desserte adéquate en transport collectif, dans un secteur près du point de saturation lors d'événements.

Urbanisation de l'autoroute Laurentienne à partir de la rue Soumande

- L'urbanisation de l'autoroute Laurentienne représente une occasion de réparer un tort historique survenu lors de la création de cet axe routier d'envergure régionale. C'est l'un des grands constats issus lors de notre démarche Réinventons Fleur de Lys avec des centaines de commentaires en ce sens. De plus, l'autoroute Laurentienne joue actuellement bien maladroitement le rôle de porte d'entrée pour la Capitale.
- Ainsi, nous appuyons fortement la Ville de Québec dans sa démarche de financement et de réalisation du boulevard urbain dans la portion entre la rue Soumande et le centre-ville.

Augmentation de la cohésion du pôle ExpoCité avec les quartiers avoisinants

- ExpoCité, qui s'est modernisé, offre un lieu de rencontre et de divertissement utile pour des décennies à venir. Or, la piétonnisation sur le site même d'ExpoCité est excellente, mais les aires avoisinantes s'y prêtent très mal. Ces conditions ne favorisent pas la rétention des visiteurs dans les commerces du secteur, limitant les retombées économiques possibles attendues.
- Il est suggéré, dans le cadre de la Vision de faire une profonde réflexion quant à l'aménagement du site événementiel, et également quant à la desserte en transport en commun et la mécanique du drainage du site les jours d'événements. Enfin, des aménagements additionnels favorisant les liens piétonniers entre ExpoCité, Fleur de Lys et les quartiers avoisinants doivent être réfléchis dans ce même esprit.

Des règlements d'urbanisme qui laissent place à la créativité et la flexibilité

- Trudel Alliance salue la Vision cohérente proposée par la Ville en favorisant la densification et la mixité des usages. Par contre, la Vision fournit peu de spécificités sur chacune des zones.
- La priorité, pour un projet comme Fleur de Lys, est d'offrir un maximum de flexibilité. Une grande variété d'usages possibles, dès l'adoption du cadre réglementaire, permettra de limiter le recours aux instances décisionnelles lors de modifications à la planification globale des projets.
- Pour un projet de l'ampleur de Fleur de Lys, il est fréquent de modifier à la fois le phasage global du projet, mais également la disposition des usages sur le site étudié. L'important est de convenir d'une palette d'usages raisonnables sur les sites et de laisser le promoteur déployer son projet dans les limites de ce qui est entendu.

- La densification est un enjeu. La Vision mentionne que la hauteur moyenne varie de 4 à 8 étages, selon les secteurs étudiés et que « des hauteurs accrues ponctuelles » peuvent être permises sans en préciser l'ampleur. Cette nuance importante ne doit pas dépendre d'une approche cas par cas mais s'intégrer dans un cadre cohérent global.
- Des sites sujets à requalification potentielle ne présenteraient pas les conditions économiques nécessaires sans l'ajout d'un potentiel de plusieurs étages. À différents endroits, des édifices 10 ou 12 étages seraient parfaitement intégrés au milieu. C'est le cas, du site de Fleur de Lys, des abords de l'autoroute Laurentienne, du secteur Père-Lelièvre et de sites au sud du boulevard Wilfrid-Hamel notamment.
- L'idée d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) a été évoqué mais cet outil pourrait se révéler trop contraignant pour le déroulement adéquat de la démarche de relance du secteur. Pour chaque modification subséquente, lors de modifications aux gabarits des bâtiments, de modifications des usages ou de la création d'espaces de divertissements, la Ville doit soumettre son PPU à une procédure de modification demandant des mois et mobilisant de précieuses ressources. Même un PPU d'orientation, bien qu'intéressant sur le plan du dialogue avec les citoyens, freine le dynamisme des efforts de revitalisation.
- Il est suggéré d'adopter un plan d'orientation global raisonnable, sujet à l'acceptabilité sociale des citoyens du secteur, pour ensuite permettre des modifications règlementaires par la procédure régulière des conseils d'arrondissements. Ce faisant, les promoteurs pourront maintenir une flexibilité dans le développement de leur projet tout en respectant les grandes orientations d'aménagement identifiées au préalable.
- Avec ses investissements massifs à venir, il était normal pour Trudel Alliance de consulter la population sur ses intentions et ses besoins. Ainsi, nous pouvons affirmer que le processus consultatif pour le projet est déjà fait et qu'il se poursuivra en temps réel, limitant le besoin d'un programme encadrant aussi intensif qu'un PPU.

Parcs, espaces verts, liens cyclables et autres aires communes

- La Vision mentionne plusieurs aménagements possibles afin de verdir le secteur et favoriser la piétonnisation. Or, aucun investissement financier public notable ne semble prévu pour l'instant.
- Plusieurs îlots de verdure et un immense parc central sont planifiés dans le cadre du projet de requalification de Fleur de Lys. Il serait pertinent d'envisager une participation financière mesurable de la part de la Ville de Québec afin d'encourager ou de bonifier la création de ces espaces publics notables.
- Ces aménagements bénéficieront assurément aux clients de Trudel Alliance qui s'établiront sur la propriété, mais ces aires publiques seront aussi accessibles à l'ensemble de la population de Québec désirant s'y balader ou y prendre un temps de repos.
- D'autres investissements pourraient s'y ajouter afin de valoriser la vie de quartier et la qualité de vie. Puisque les populations de Vanier et celles visées par le redéveloppement de Fleur de Lys sont composées en grande partie de jeunes familles, l'installation d'au moins un jeu d'eau d'envergure pourrait être envisagée sur l'axe central mentionné précédemment.
- À l'occasion de sa stratégie de verdissement, la Ville a récemment annoncé un investissement additionnel de près de 30 M \$ afin de planter au moins 100 000 arbres additionnels sur son territoire. Il serait nécessaire d'allouer une portion de ce budget le site de Fleur de Lys, mais aussi la totalité du secteur Wilfrid-Hamel–Laurentienne manque cruellement de verdure.
- Une réflexion stratégique dans le cadre de la Vision de la mobilité active doit avoir lieu afin d'offrir le plus d'options possible aux citoyens du secteur et à ceux qui le visiteront.
- Il est primordial de mettre en valeur l'usage du vélo dans le secteur d'intervention : le boulevard Wilfrid-Hamel reste une zone difficile d'accès pour les cyclistes.

- La création de la ligne d'autobus est-ouest représente une occasion unique en ce sens, puisque le vélo et le transport en commun vont de pair dans l'esprit de plusieurs usagers. Cependant, les plans sont plutôt incertains avec l'information disponible à ce jour.

Identification du pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne comme prioritaire pour les activités administratives de la Ville de Québec

- La Ville de Québec compte plus de 5 000 employés municipaux, un pouvoir d'influence économique considérable qu'elle utilise à bon escient dans les cas de relance économique notables.
- Bien que ce genre d'initiative ne se réalise pas du jour au lendemain, il serait intéressant qu'en faisant l'analyse de renouvellement des baux des espaces à bureaux loués par la Ville, une pondération additionnelle soit réservée pour favoriser ce secteur en fonction des règles d'appel d'offres en vigueur. À coût égal, la Ville aurait avantage à agir de la sorte, puisque ce simple geste pourrait avoir des effets multiplicateurs notoires et durables.

20. Urbanisme et design urbain (URBAM)

Thèmes abordés :

Aménagement à échelle humaine
 Mixité des usages
 Reconversion de l'autoroute Laurentienne
 Requalification urbaine
 Transport actif
 Transport en commun
 Troisième lien
 Verdissement

Résumé :

De manière générale, Urbam accueille favorablement la Vision d'aménagement pour le pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne mais questionne toutefois la place de l'humain à travers trois éléments de discussion.

Le choix de l'intersection du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'autoroute Laurentienne comme cœur urbain

- Réussir à transformer l'intersection Wilfrid-Hamel / Laurentienne en un cœur urbain liant le pôle événementiel et le centre commercial Fleur de Lys en est un pari risqué. Il dépend de la volonté du gouvernement à transformer l'autoroute et du positionnement des accès à son projet tunnel inter-rives.
- La conversion de l'intersection Wilfrid-Hamel / Laurentienne est pertinente, mais ce n'est pas l'endroit idéal pour susciter une vie urbaine à échelle humaine.
- Urbam croit nécessaire d'ancrer la transformation du secteur dans une vie urbaine à échelle humaine.

La place faite au Transit Oriented Development (TOD)

- Plutôt que de maintenir la mixité tout au long du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Soumande, Urbam suggère de concentrer les efforts en trois cœurs mixtes de type TOD espacés d'environ 1 km, qui s'arrimeraient à des pôles de proximité existants à consolider et aux axes de transport actif de la Vision :
 - Le tronçon de Wilfrid-Hamel entre Père-Lelièvre et l'axe Napoléon-Grondin;
 - Le tronçon de Soumande entre Wilfrid-Hamel et Blouin;
 - Le tronçon de Wilfrid-Hamel entre Laurentienne et De Meulles.
- La fonction résidentielle pourrait être davantage mise de l'avant pour consolider une vie urbaine de quartier à échelle humaine en dehors du pôle régional et de ces trois pôles TOD.

- La moyenne à haute densité devrait se trouver sur le site à l'est de l'autoroute Laurentienne entre de l'Espinay et le Centre de Foires et sur les terrains du Colisée.

La consolidation de la trame de transport actif doit être clairement identifiée comme une priorité

- Urbam félicite le maillage et le verdissement des réseaux piétons et cyclables suggérés dans la Vision mais la Ville devrait se commettre davantage dans ses intentions d'aménagement.
- Le chemin Napoléon-Grondin gagnerait à être consolidé, pérennisé et sécurisé à ses intersections. Ce chemin a le potentiel d'être porteur d'identité collective pour le secteur.
- L'axe Beaucage/Mgr-Plessis a un potentiel incroyable en ce qui a trait au changement des habitudes de déplacement. En faire un vélo-boulevard formerait un lien sécuritaire et agréable.
- L'axe cyclopédestre liant la place de la Famille à la rue Blouin proposé dans le plan de redéveloppement de place Fleur de Lys par Trudel Alliance gagnerait aussi à être ajouté à la Vision.
- Le réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel manque d'audace et gagnerait à s'inspirer de la philosophie des rues complètes (« complete street »).

4.2.3 Commentaires écrits

<p>1. Charles-André V.</p>	<p>Thèmes abordés :</p> <p>Aménagement à échelle humaine Circulation et stationnement Éclairage Mixité des usages Mobilier urbain Reconversion de l'autoroute Laurentienne Sécurité routière Transport actif Transport en commun Verdissement</p>
<p>À la lecture du document sur la Vision du pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne, je dois dire que je suis emballé. Ayant toujours vécu dans le centre-ville de Québec, le secteur Hamel a toujours été un lieu très austère et difficile d'accès à pied, à vélo ou en autobus. Jamais je ne songerais à aller m'y balader tellement c'est laid, et inhospitalier pour un piéton, avec quasiment aucun moyen de traverser sécuritairement, sans arbres et mobilier urbain. Vanier est un secteur que je connais mal, puisque enclavé entre différentes artères très difficiles d'accès par les quartiers de Limoilou ou Saint-Sauveur. Hamel est une horreur, et pourtant est un lieu névralgique, magnifiquement situé près de la merveilleuse rivière Saint-Charles. Tout aménagement visant à rendre ce secteur attrayant, en retirant tous ces immenses stationnements et en amenant des résidants et de plus petits commerces sur les lieux sera bienvenue. Pour ce qui est de Laurentien, je parviens mal à comprendre pourquoi une autoroute arrive aussi profondément dans le centre-ville. Bien que la limite soit de 70 km/h entre Soumande et la Croix-Rouge, jamais je n'ai vu une automobile rouler moins que 90 km/h (et je m'inclus dans le lot), puisqu'il s'agit d'une autoroute, peu importe ce que la signalisation de vitesse en dit. Si on peut (enfin!) retirer cette autoroute, les possibilités seront énormes afin d'aménager, près du stade Canac, station de Police ou CNESSST, différents parcs, résidences, commerces etc. avec lumières, arbres et mobilier. Je rêve du jour où je pourrai passer du parc Victoria à Pointe-aux-Lièvres sans devoir faire un énorme détour par la passerelle du poste</p>	

de police, ou sous l'autoroute. Peut-on rêver qu'en traversant sécuritairement le futur boulevard Laurentien, par les nombreuses lumières piétonnes aménagées (et assez longues pour traverser au complet), je pourrai peut-être arrêter dans un commerce, qui sera situé où sont présentement les nombreuses bretelles d'autoroutes ou les nombreux terrains inutilisés de part et d'autre de cette autoroute. Vivement le réaménagement de ces secteurs. Bravo.

2. Benoit B.	Thèmes abordés : Requalification urbaine
---------------------	--

La proposition est très intéressante, mais je ne suis pas certain qu'elle tienne pleinement compte de l'impact durable qu'aura la pandémie sur les besoins en matière d'espaces à bureau et d'espaces commerciaux. Personnellement, je chercherai davantage à maximiser l'espace affecté au développement résidentiel dans ce secteur.

3. Catherine L.	Thèmes abordés : ExpoCité et Colisée Reconversion de l'autoroute Laurentienne Transport actif
------------------------	---

Une passerelle piétonne et cyclable dans le coin de la rue Latulippe reliant ExpoCité m'apparaît essentielle pour favoriser la mobilité active, désenclaver Vanier et le connecter à ses quartiers voisins.

Les objectifs mentionnés dans la Fiche synthèse 4B de la Vision d'aménagement du Pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne sont tous intéressants et pertinents!

J'ai noté ces points qui rejoignent plus précisément mes préoccupations :

- 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;
- 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;
- 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.

4. Nadia A.-H.	Thèmes abordés : Sécurité routière Transport actif
-----------------------	---

Mon commentaire est en tant que citoyenne d'un autre quartier (St-Louis-de-France) qui utilise ce pôle urbain comme visiteuse pour des achats et des loisirs, la vision proposée pour l'avenir de ce secteur indique « les piétons et cyclistes peuvent compter sur des liens forts, sécuritaires, bien aménagés et interconnectés ». Dans le même sens, la fiche synthèse 4B indique au point 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 ». Je suis très interpellée par cette proposition, car je préfère me déplacer à vélo vers ce quartier et à l'intérieur du quartier, durant les mois d'avril à novembre. Pour avoir dû utiliser les « bandes cyclables » sur le boulevard Hamel dans le secteur de Pierre-Bertrand qui ne protègent pas du tout le cycliste des conducteurs automobiles sur cet axe routier à 4 voies, je suis tout à fait d'accord avec la proposition d'améliorer la sécurité des cyclistes. L'arrivée vers

cette zone à partir de l'est (par exemple, après avoir emprunté le corridor du littoral pour venir de Ste-Foy) est difficile car le secteur est coupé en deux par une autoroute. L'arrivée par le sud (que je favorise) mène directement au boulevard Hamel qui n'est pas sécuritaire, à moins de connaître les petits chemins qui permettent de passer par un parc pour se rendre au Grand marché (une de mes destinations favorites). La vision propose de développer le secteur en conformité avec la Vision des déplacements à vélo de la Ville. J'appuie aussi cette proposition, avec le bémol qu'il faut absolument améliorer les pratiques de création d'axes cyclables en utilisant des pistes unidirectionnelles en site propre, tel que vu pour le REV (réseau express vélo) à Montréal. Les pistes bidirectionnelles sont dangereuses et ne sont pas conformes aux nouveaux standards proposés par Vélo-Québec. Les bandes cyclables sans séparation avec les voitures sont à éviter à tout prix, si on veut vraiment atteindre l'objectif de la Vision d'offrir des déplacements sécuritaires aux cyclistes utilisant ce territoire.

5. Alex W.

Thèmes abordés :

ExpoCité et Colisée
 Mixité des usages
 Reconversion de l'autoroute Laurentienne
 Requalification urbaine
 Transport actif
 Transport en commun
 Verdissement

C'est largement positif, mais n'ayez pas peur d'avoir un peu d'ambition. Transformer l'autoroute en boulevard le plus vite possible, transformer le Fleur de Lys en quartier mixte, et sauver le grand marché en ajoutant plus d'attraits autour; pourquoi pas un cinéma sur le site du Colisée, ou aider le Roc Gym à élargir son centre d'escalade. Merci d'ajouter le plus d'arbres et le plus de pistes cyclables possibles et l'implantation du Tramway au plus vite!

5 Rétroaction

5.1 MODIFICATIONS PROPOSÉES À LA SUITE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Afin de tenir compte des commentaires et suggestions reçus, la Ville a fait une analyse fine des propos formulés et des mémoires déposés. Dans la version finale de la Vision présentée par la Ville, divers ajustements ont été apportés en tenant compte des commentaires reçus lors du processus consultatif sur l'avant-projet de Vision.

Parmi les améliorations et ajustements apportés, mentionnons ce qui suit :

- Des précisions ont été apportées en ce qui concerne l'offre résidentielle souhaitée, entre autres :
 - Les types d'habitations à privilégier, autant dans la forme des constructions que dans les types de logements, de façon à inclure une offre adaptée aux familles, même dans un contexte de densification;
 - L'encadrement du développement résidentiel selon les principes énoncés dans la Vision de l'habitation, notamment en ce qui concerne les logements abordables.
- La répartition des hauteurs permises a été précisée et des règles ont été identifiées pour baliser les constructions de plus grande hauteur afin, notamment :
 - De maintenir des composantes à l'échelle humaine le long des rues et des espaces publics;
 - D'assurer un développement équilibré sur l'ensemble du territoire.
- En plus de favoriser la réduction progressive des stationnements aménagés en surface, la Vision vient confirmer la volonté de diminuer les exigences concernant le nombre minimal de cases à fournir.
- Des précisions sont apportées quant au développement souhaité, en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel, afin d'y intégrer une nouvelle offre résidentielle et de redonner accès à la rivière pour tous.
- Des axes de déplacements actifs pour les piétons et les cyclistes additionnels ont été ajoutés afin de compléter les liens entre les quartiers.
- La Vision confirme la volonté de la Ville de créer une trame verte permettant de relier les parcs et les espaces verts entre eux.
- De nouvelles opportunités de verdissement sont identifiées et on vise à profiter de chaque intervention sur les voies publiques pour bonifier la canopée. La Ville se donne pour objectif de dépasser la cible minimale de la canopée déterminée pour chaque quartier identifié.

Par ailleurs, plusieurs visuels ont été ajoutés à la version définitive de la Vision d'aménagement afin de préciser certains concepts ou idées. Les images d'ambiances, les exemples, les illustrations et modélisations, ajoutées ou améliorées, permettent de mieux exprimer les intentions de la Ville en ce qui concerne l'aménagement des rues et des artères, l'échelle des constructions, le verdissement et le redéveloppement des sites stratégiques.