

# PPU



Programme particulier d'urbanisme  
**PÔLE URBAIN  
WILFRID-HAMEL-LAURENTIENNE**

---

[ville.quebec.qc.ca/PPU](http://ville.quebec.qc.ca/PPU)  
2022

ANNEXE I

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. MISE EN CONTEXTE.....</b>	<b>4</b>
1.1. Les limites du territoire du PPU .....	5
1.2. Consultations préalables à la planification .....	6
<b>2. PORTRAIT DU TERRITOIRE ET DE SES ENJEUX.....</b>	<b>9</b>
2.1. Historique de développement du secteur à l'étude .....	9
2.2. Profil sociodémographique .....	10
2.3. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier.....	11
2.4. Portrait par thématique .....	13
<b>3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS.....</b>	<b>25</b>
3.1. Énoncé de vision.....	25
3.2. Grandes orientations.....	26
<b>4. STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>27</b>
4.1. Les activités et la vocation du territoire .....	27
4.2. Le cadre bâti.....	32
4.3. La mobilité et les déplacements .....	35
4.4. Aménagement des espaces publics.....	38
<b>5. MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>43</b>
5.1. Les affectations détaillées et dispositions normatives .....	43
5.2. Encadrement architectural des projets de développement.....	51
5.3. Secteurs prioritaires de développement ou de requalification .....	53
5.4. Projets d'aménagement urbain.....	62
5.5. Autres projets d'aménagement structurants.....	67
5.6. Le programme de verdissement .....	71
5.7. Programme d'acquisition d'immeubles.....	72
<b>6. Conclusion.....</b>	<b>73</b>
<b>ANNEXE 1 — Dispositions normatives applicables aux aires d'affectations détaillées .....</b>	<b>74</b>
Pôle urbain régional (PU).....	74
Secteur Wilfrid-Hamel Ouest (WH).....	81
Secteur Samson et des Cèdres (SC) .....	85
Secteur Stadacona (SS) .....	86
Secteur Vieux-Vanier (VV).....	89
<b>ANNEXE 2 — Familles d'affectations .....</b>	<b>94</b>

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Territoire du PPU .....	5
Figure 2 : Stadacona en 1942.....	9
Figure 3 : Utilisation du sol.....	13
Figure 4 : Densité résidentielle.....	14
Figure 5 : Hauteur actuelle des bâtiments.....	16
Figure 6 : Espaces ouverts offrant un potentiel de développement ou d'aménagement.....	17
Figure 7 : Secteurs du Vieux-Vanier et de Stadacona .....	18
Figure 8 : Édifice de l'IRDPQ; Pavillon des arts; Centre d'Hébergement Christ-Roi .....	19
Figure 9 : Parts modales .....	20
Figure 10 : Réseau cyclable actuel et projeté .....	21
Figure 11 : Déplacements piétonniers - État de la situation.....	22
Figure 12 : Boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Soumande.....	23
Figure 13 : Parcs et espaces verts .....	23
Figure 14 : Plan de la canopée .....	24
Figure 15 : Offre résidentielle adaptée aux familles .....	28
Figure 16 : Schéma conceptuel – Vocation du territoire et grandes fonctions urbaines.....	31
Figure 17 : Formes construites : variété de gabarits et de formes construites souhaitées .....	33
Figure 18 : Schéma conceptuel - Cadre bâti .....	34
Figure 19 : Optimisation des infrastructures dédiées au transport en commun.....	37
Figure 20 : Schéma conceptuel – Déplacements et mobilités.....	38
Figure 21 : Boulevard Wilfrid-Hamel.....	39
Figure 22 : Passerelle des Trois-Sœurs.....	40
Figure 23 : Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles.....	40
Figure 24 : Nouveau parc projeté à l'intersection des rues Beaucage et Bernatchez.....	41
Figure 25 : Vision de l'arbre 2015-2025 ; Ville de Québec.....	41
Figure 26 : Schéma conceptuel - Aménagement des espaces publics.....	42
Figure 27 : Regroupement des aires d'affectation par sous-secteurs .....	43
Figure 28 : Plan des affectations détaillées.....	44
Figure 29 : Plan des hauteurs permises .....	46
Figure 30 : Principes relatifs à l'encadrement des sur hauteurs.....	48
Figure 31 : Territoire d'application de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec.....	52
Figure 32 : Schéma conceptuel - Secteur Fleur-de-Lys et Soumande.....	53

Figure 33 : Vue de la rue Fleur-de-Lys, direction nord .....	54
Figure 34 : Offre adaptée aux familles et rue partagée.....	55
Figure 35 : Schéma conceptuel – Secteur Stadacona, de la zone industrielle à l’entrée de la ville.....	57
Figure 36 : Vue de la rue de la Pointe-aux-Lièvres vers le nord .....	58
Figure 37 : Secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rivière Saint-Charles.....	59
Figure 38 : Potentiel de transformation du secteur Wilfrid-Hamel Ouest à court, moyen et long terme .	60
Figure 39 : Développement projeté aux abords de la rivière .....	61
Figure 40 : Boulevard Wilfrid-Hamel réaménagé et redéveloppé.....	61
Figure 41 : Coupe perspective du boulevard Wilfrid-Hamel.....	63
Figure 42 : Rue Soumande .....	64
Figure 43 : Boulevard Pierre-Bertrand.....	65
Figure 44 : Exemple d’une rue locale - rue Champagnat .....	66
Figure 45 : Coupe type d’une rue partagée.....	67
Figure 46 : Scénario de conversion du tronçon sud de l’axe Laurentienne .....	68
Figure 47 : Scénario de conversion du tronçon sud de l’axe Laurentienne - Simulations .....	69
Figure 48 : Scénario de conversion du tronçon nord de l’axe Laurentienne.....	70

## 1. MISE EN CONTEXTE

Stratégiquement localisé à faible distance du centre-ville et à la rencontre de quatre quartiers centraux, le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne présente un potentiel de consolidation non négligeable, ainsi que des enjeux touchant à la mobilité, à la forme urbaine et à l'aménagement des espaces qui méritent d'être abordés. En excluant les secteurs Stadacona, du Vieux-Vanier et de la rue Bourdages, la vocation du pôle urbain est essentiellement liée au commerce courant et de destination, à l'institution, au divertissement et à l'industrie. L'habitation y est sous-représentée.

Certaines fonctions, entre autres le commerce de grande surface, sont en pleine mutation et une réflexion doit porter sur l'avenir des propriétés concernées. C'est le cas de Fleur de Lys centre commercial, dont les propriétaires ont ouvertement annoncé leur intention de transformer le site. Plusieurs propriétés sont sous-utilisées en raison d'une faible occupation au sol. D'autres sont ciblées par des projets de redéveloppement de diverses natures qui doivent être balisés afin d'en déterminer l'envergure.

Du point de vue de l'aménagement urbain, les distances à parcourir entre les bâtiments ainsi que d'une rue à l'autre sont très grandes, contrairement aux quartiers voisins qui sont mieux adaptés à la marche (trame de rue quadrillée des quartiers du Vieux-Limoilou, de Saint-Roch et du Vieux-Vanier). Dominé par les aménagements dédiés à l'automobile, dont l'autoroute qui scinde le secteur en deux, le pôle est marqué par un faible encadrement des rues par les bâtiments qui sont implantés en retrait, un faible couvert végétal et des aménagements peu conviviaux pour les piétons.

Pour toutes ces raisons, la Ville de Québec considère que la requalification du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne est une priorité. Une intervention majeure comme l'implantation des composantes structurantes de transport en commun offre déjà l'occasion d'intervenir sur certains des enjeux rencontrés dans le secteur. En contrepartie, l'élaboration d'une vision d'aménagement permet :

- d'orienter le développement et les interventions à venir sur le domaine public;
- de stimuler les investissements et de développer des mesures pour renforcer le dynamisme du pôle;
- d'établir les priorités et les phases d'interventions.

Ayant rendu publique la version finale de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne en juin 2021, la Ville présente maintenant un tout nouveau Programme particulier d'urbanisme (PPU). Reprenant l'essentiel du contenu de la Vision, ce PPU propose en outre le contenu normatif minimal nécessaire à la mise en œuvre de ses orientations, de ses objectifs et de ses stratégies d'aménagement. De plus, il s'accompagne d'un plan d'action établissant les priorités d'intervention pour les prochaines années, en ce qui a trait à l'aménagement des espaces publics (rues, parcs et places).

### CONTEXTE GÉNÉRAL

En juin 2021, la Ville dévoilait la version finale de sa Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Cette Vision est maintenant convertie en Programme particulier d'urbanisme afin d'en assurer la mise en œuvre. La Ville souhaite ainsi soutenir la transformation de ce pôle en manque d'urbanité.

#### *Tunnel Québec - Lévis*

Cette démarche de planification a été réalisée en marge du projet de tunnel Québec-Lévis qui relève pour sa part du gouvernement du Québec. Sans aborder comme tel ce projet, le PPU expose les intentions d'aménagement de la Ville, lesquelles devront être prise en compte pour assurer une intégration optimale de de cette infrastructure en milieu urbain.



Le Vieux-Vanier fait partie du territoire du PPU parce qu'il se trouve dans l'influence directe des activités régionales du pôle urbain. Sans faire l'objet d'interventions majeures, certaines actions proposées peuvent s'y étendre et les stratégies d'aménagement du PPU l'abordent donc de manière générale en misant avant tout sur la bonification des espaces publics et le verdissement. Enfin, même si ExpoCité fait déjà l'objet d'un plan d'intervention, le PPU tient compte du site événementiel pour son rôle clé dans le pôle urbain et pour son interrelation avec les secteurs voisins.

## 1.2. CONSULTATIONS PRÉALABLES À LA PLANIFICATION

### 1.2.1. Activités de consultation

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

#### ***Atelier participatif***

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

#### ***Consultation en ligne***

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

#### ***Groupes de discussion ciblés***

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

#### ***Consultation sur la version préliminaire de la Vision (avant-projet)***

Une version préliminaire de la Vision d'aménagement pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne a été présentée au cours de l'automne 2020. Les citoyens ont pu donner leur avis sur les orientations présentées en participant à l'une des activités suivantes :

- Une séance d'information en ligne a été organisée le 22 octobre 2020 afin de présenter la version préliminaire de la Vision en plus de répondre aux questions des participants;
- Les personnes intéressées ont pu formuler un commentaire ou déposer un mémoire sur la plateforme de participation publique à l'occasion d'une consultation écrite. La période de consultation s'est déroulée du 22 octobre au 26 novembre 2020.

Au total, 20 mémoires totalisant quelque 250 pages de commentaires, demandes et suggestions ont été soumis à la Ville. De ce nombre, quatre (4) mémoires provenaient de citoyens ou de groupes de citoyens et 16 mémoires provenaient d'organismes du domaine communautaire, de l'aménagement du territoire, du développement et de la mobilité durable, de l'environnement ou bien des conseils de quartiers concernés.

### **1.2.2. Faits saillants des consultations**

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

#### ***Activités et vocation du secteur***

- Offrir un milieu de vie complet à échelle humaine (habitation, travail, commerces, services, loisirs);
- Accroître la mixité : commerce-habitation et bureau-commerce;
- Augmenter le nombre d'habitations et créer une offre résidentielle diversifiée;
- Maintenir l'accès à des logements abordables;
- Créer des emplois de qualité dans le quartier;
- Diversifier les commerces et les services de proximité;
- Accroître les usages à vocation culturelle et de loisirs.

#### ***Cadre bâti (trame urbaine, architecture)***

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

#### ***Déplacements et mobilité***

- Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain;
- Briser les frontières dans le quartier;
- Mieux relier les secteurs de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne;

- Limiter l'impact d'une éventuelle sortie du tunnel Québec-Lévis envisagée par le ministère des Transports du Québec;
- Réduire le nombre de voies de circulation des grands boulevards;
- Améliorer la perméabilité par de plus petits îlots s'inspirant de ceux des quartiers voisins;
- Bonifier les services de transport en commun; entre autres bonifier le transport en commun dans le quartier de Vanier, desservir le Grand Marché et assurer des accès sécuritaires aux arrêts;
- Ajouter des pistes cyclables pour relier le secteur aux quartiers avoisinants;
- Améliorer la sécurité des déplacements piétonniers aux intersections;
- Intégrer l'accessibilité universelle dans les aménagements.

### ***Aménagements urbains et espaces publics***

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

### **1.2.3. Bonifications apportées dans la version de la Vision livrée en juin 2021**

Afin de tenir compte des commentaires reçus, des bonifications et précisions ont été apportées à la version finale de la Vision livrée en juin 2021 et intégrées dans ce PPU. Elles portent, entre autres, sur :

- L'offre résidentielle souhaitée (type et forme des habitations) et l'accès à du logement abordable;
- La répartition des hauteurs et les règles encadrant la construction de plus grande hauteur;
- La réaffirmation d'une volonté claire de réduire les exigences en matière de stationnement;
- Le développement souhaité entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière;
- L'ajout d'axes de déplacements actifs pour mieux relier les quartiers;
- La confirmation de la création d'une trame verte reliant les parcs et les espaces verts;
- L'ajout d'opportunités de verdissement et le gain en canopée attendu au terme des interventions ;
- L'ajout de visuels afin de mieux exprimer les intentions en ce qui concerne l'aménagement des rues, le cadre bâti, le verdissement et le redéveloppement des sites stratégiques.

## 2. PORTRAIT DU TERRITOIRE ET DE SES ENJEUX

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude en faisant référence à la zone urbaine élargie, c'est-à-dire à l'intérieur de laquelle il s'inscrit. Il considère ainsi une portion additionnelle du Vieux-Limoilou – aussi sous l'influence du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne – mais, celle-ci ne fait pas partie du territoire officiel du PPU.

Les principaux enjeux sont identifiés pour chacun des thèmes abordés. Les données du portrait reflètent l'état de la situation au printemps 2019.

### 2.1. HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR À L'ÉTUDE

Le territoire à l'étude laisse difficilement deviner les grandes étapes de son évolution. Pourtant, il recèle des traces d'histoire significatives même si celles-ci sont aujourd'hui, peu visibles. Pendant longtemps, les terres au nord de l'embouchure de la rivière Saint-Charles ont été occupées par des fermes. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, la croissance des quartiers de la Cité de Québec et les problèmes qui y sont vécus favorisent le développement de petites communautés au nord de la rivière Saint-Charles. On assiste à l'amorce du futur Limoilou à l'est et du futur Vanier à l'ouest. Entre les deux, une plaine inondable restera longtemps en friche.

Vers 1847, la naissance du village d'Hedleyville près de l'estuaire de la rivière marque l'amorce du futur Limoilou. Trois autres villages prendront ensuite forme dans les environs, dont Smithville (plus tard appelé Stadacona) qui s'inscrit à l'étroit entre la rivière Lairet et le ruisseau Saint-Michel, deux affluents de la rivière Saint-Charles. En 1893, ces petits villages se regroupent pour former la municipalité de Limoilou. Celle-ci sera ensuite annexée à Québec en 1909, permettant l'amorce d'un projet d'urbanisation d'envergure inspiré du modèle de rues quadrillée de New York. Sur les cartes historiques, plusieurs composantes majeures sont déjà présentes en 1913 (Atlas des assureurs) dont le site de l'Exposition provinciale, la voie ferrée, la rue de la Savane (aujourd'hui du Colisée) et le parc de l'Anse-à-Cartier. Quant au boulevard Wilfrid-Hamel, qui existait dès le 18<sup>e</sup> siècle à l'ouest du territoire, son tracé s'est prolongé entre la rue Soumande et la rue de la Savane entre 1822 et 1866. Entre 1911 et 1931, Limoilou connaît un boum démographique. Il s'étendra ensuite vers l'est (Maizerets) et le nord (Lairet). On reconnaît aujourd'hui le secteur initial de Limoilou par la désignation « Vieux-Limoilou ». Si certains villages d'origine ont disparu, Stadacona existe encore même s'il a connu certains changements.



Figure 2 : Stadacona en 1942

Vanier est connu au 18<sup>e</sup> siècle sous le nom de « Petite Rivière sans bruit ». À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, il s'agissait d'un secteur rural attirant les vacanciers recherchant des espaces tranquilles. D'abord rattachée à la paroisse de Saint-Roch-de-Québec-Nord en 1862, puis à celle de Saint-Malo en 1893, « Petite Rivière sans bruit » devient une municipalité autonome en 1902. Vers 1912, des sociétés immobilières achètent plusieurs terres pour y construire des maisons. Elles fondent en 1916, la ville de Québec-Ouest dont la croissance s'accroîtra vers 1930. À compter de 1944, des établissements publics sont construits, dont les hôpitaux Notre-Dame-de-la-Recouvrance (1948) et l'hôpital Christ-Roi (1960).

En 1966, la municipalité adopte le nom de Vanier. C'est grâce au développement industriel, qui débute en 1956 avec une première industrie, que Vanier finira par surmonter les difficultés connues au cours de sa formation. Enfin, le secteur résidentiel au nord-ouest de la voie ferrée se développera dans les années 70. La plaine centrale, aujourd'hui occupée par l'autoroute Laurentienne et Fleur de Lys centre commercial, demeure intouchée jusqu'à la fin des années 50. Puis, surviendront de grands changements. Le détournement de la rivière Saint-Charles (1957) est amorcé, suivi de la canalisation de la rivière Lairet et du ruisseau Saint-Michel (1960-67). La construction de l'autoroute débute en 1963 et se poursuivra jusqu'en 1970. La construction de Place Fleur de Lys (aujourd'hui Fleur de Lys centre commercial) débute en 1963. D'abord, un petit centre modeste avec circulation en plein air, ce centre commercial deviendra, par des agrandissements successifs, un pôle commercial et économique majeur du secteur. S'ensuivront d'autres investissements privés sur le boulevard Wilfrid-Hamel et puis le long de la rue Soumande, ainsi que l'implantation de grands bâtiments institutionnels et administratifs dont le Centre de réadaptation François-Charron (aujourd'hui l'IRDPQ) et les bureaux de la CNESST (aujourd'hui déménagés).

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

## 2.2. PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

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

- La zone prioritaire d'intervention est moins habitée que la zone d'influence : on y trouve 6 850 résidents et 4 090 ménages, contre 13 895 résidents et 8 260 ménages dans la zone d'influence;
- L'âge médian de la population est supérieur à celui de la ville soit 49,9 ans contre 43,2 ans. La différence est un peu moins marquée dans la zone d'influence où l'âge médian est de 45,4 ans;
- Les ménages sont petits (1,7 personne) et de tailles inférieures à ceux du reste de la ville (2,0 personnes). Les locataires sont majoritaires, occupant 78 % des logements présents dans la zone prioritaire d'intervention. La situation est similaire dans la zone d'influence;
- On note que 9,4 % des résidents sont immigrants contre 7 % à l'échelle de la ville;
- Dans la zone prioritaire d'intervention, la population active compte pour 49,4 % des résidents en âge de travailler, ce qui est inférieur au taux observé dans la zone d'influence (63,2 %);

- Le taux de chômage y est supérieur à celui qui prévaut à l'échelle de la ville (9,7 % vs 5,0 %). La différence est moins significative dans la zone d'influence avec un taux de 5,9 %;
- Le revenu médian des ménages de la zone prioritaire est inférieur (35 014 \$) au revenu médian des ménages de la ville dans son ensemble (59 968 \$). La zone d'influence présente des caractéristiques similaires avec un revenu médian de 37 752 \$ par ménage;
- Dans le secteur, 20 % des ménages éprouvent des difficultés à se loger de façon acceptable;
- La zone prioritaire d'intervention compte 7 950 travailleurs dont l'âge moyen est de 40,9 ans; 71 % des travailleurs ont un diplôme postsecondaire contre 66 % dans l'ensemble de la ville. Enfin, le revenu médian des travailleurs du secteur est supérieur à celui des travailleurs dans l'ensemble de la ville : 42 188 \$ contre 36 578 \$. Les données sont similaires dans la zone d'influence;
- Les emplois les plus représentés au sein du pôle urbain sont les suivants :
  - vente et services : 33 %;
  - affaires, finances et administration : 17 %;
  - enseignement, droit, services gouvernementaux : 11 %;
  - métiers, transport et machinerie : 10 %.

## 2.3. FAITS SAILLANTS DE LA DYNAMIQUE DU MARCHÉ IMMOBILIER

Dans le cadre de son exercice de planification, la Ville de Québec a commandé une étude de la dynamique du marché immobilier pour diverses fonctions afin de déterminer les principaux enjeux observés dans le pôle urbain et les pistes à considérer pour soutenir la viabilité des projets immobiliers. En voici les principaux constats :

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne arrive à une période charnière de son développement. Plusieurs signaux démontrent une activité immobilière chancelante et un faible pouvoir d'attraction à l'échelle de l'agglomération. Il lui semble difficile de compétitionner avec les autres pôles urbains présents dans le territoire de la ville de Québec. Ainsi, une réflexion s'impose sur le rôle de ce pôle au sein de l'agglomération et la portée de ses fonctions. Les perspectives de croissance sont influencées par certaines particularités du territoire à l'étude dont une population vieillissante, un revenu des ménages inférieur à la moyenne de l'agglomération et un tissu urbain déstructuré. Or, la requalification de certains espaces et l'implantation prochaine de composantes structurantes de transport en commun pourraient insuffler un second souffle à la dynamique immobilière de ce pôle urbain.

### 2.3.1. Fonction résidentielle

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

### 2.3.2. Fonction commerciale

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

### 2.3.3. Fonction administrative

- La fonction administrative est peu présente dans le secteur Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Cela découle notamment des orientations municipales qui favorisaient, jusqu'à récemment, la localisation des immeubles à bureaux au centre-ville et dans les pôles de Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville. Les espaces administratifs situés dans le territoire à l'étude sont donc, pour la plupart, des espaces de service complémentaires à d'autres fonctions immobilières. Cependant, le secteur a tout récemment été désigné « pôle urbain régional » dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, entré en vigueur en février 2020;
- Cette désignation ouvre la porte à un assouplissement des règles dans le but de permettre la construction de quelques immeubles de bureaux dans ce pôle. Il demeure néanmoins pertinent de limiter la croissance de la fonction administrative dans le secteur pour éviter d'affecter l'équilibre du centre-ville, dans le secteur de Saint-Roch, qui se trouve à faible distance.

### 2.3.4. Fonction industrielle

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

## 2.4. PORTRAIT PAR THÉMATIQUE

### 2.4.1. Activités et vocation du territoire

#### Les constats

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

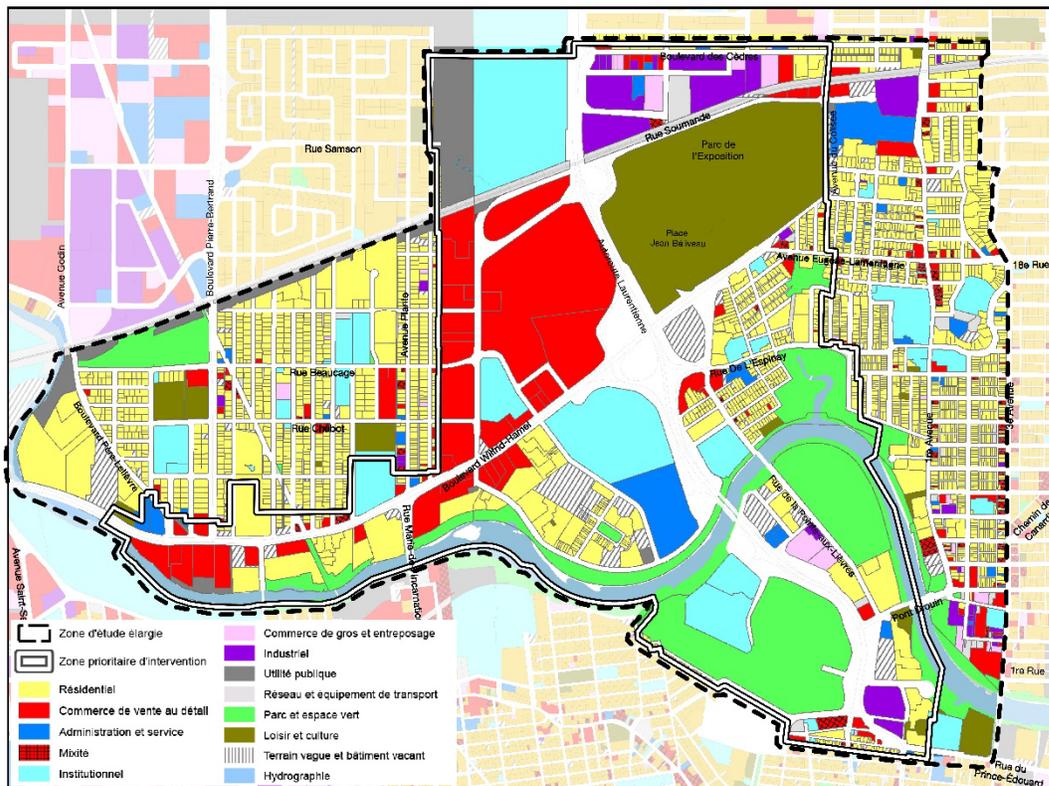


Figure 3 : Utilisation du sol

- Les établissements publics et institutionnels sont davantage concentrés au cœur du pôle et le long du boulevard Wilfrid-Hamel : l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPQ), le Centre intégré universitaire de santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS – CN), le Centre d'hébergement Christ-Roi, les centres de formation professionnelle (CFP) de Québec et Louis-Jolliet ainsi que l'école secondaire Vanier;
- La fonction administrative est rare (3 %). Pour l'essentiel, elle se concentre dans l'ancien édifice de la CNESST qui devrait être occupé à des fins similaires dans le futur. En excluant cet édifice, les usages administratifs présents dans le secteur sont des services ou sont accessoires à d'autres usages;
- Le site d'ExpoCité où l'on retrouve, entre autres, le Centre de foires, le Centre Vidéotron, la place Jean-Béliveau et le Grand Marché de Québec est un pôle événementiel et de divertissement majeur qui rayonne à l'échelle régionale;
- On trouve quelques terrains vacants près des axes Wilfrid-Hamel et Laurentienne. La plupart sont déjà visés par des projets de redéveloppement;
- En matière d'occupation résidentielle, le pôle urbain diffère sensiblement de son milieu environnant (zone d'influence) :
  - L'habitation est généralement moins présente dans la zone prioritaire d'intervention (27,1 %, 4 133 logements) que dans l'aire d'influence (72,9 %, 11 094 logements). Cela se traduit par une densité résidentielle brute largement inférieure dans la zone prioritaire d'intervention (12,3 logs/ha) par rapport à celle observée dans l'aire d'influence (34,3 logs/ha);

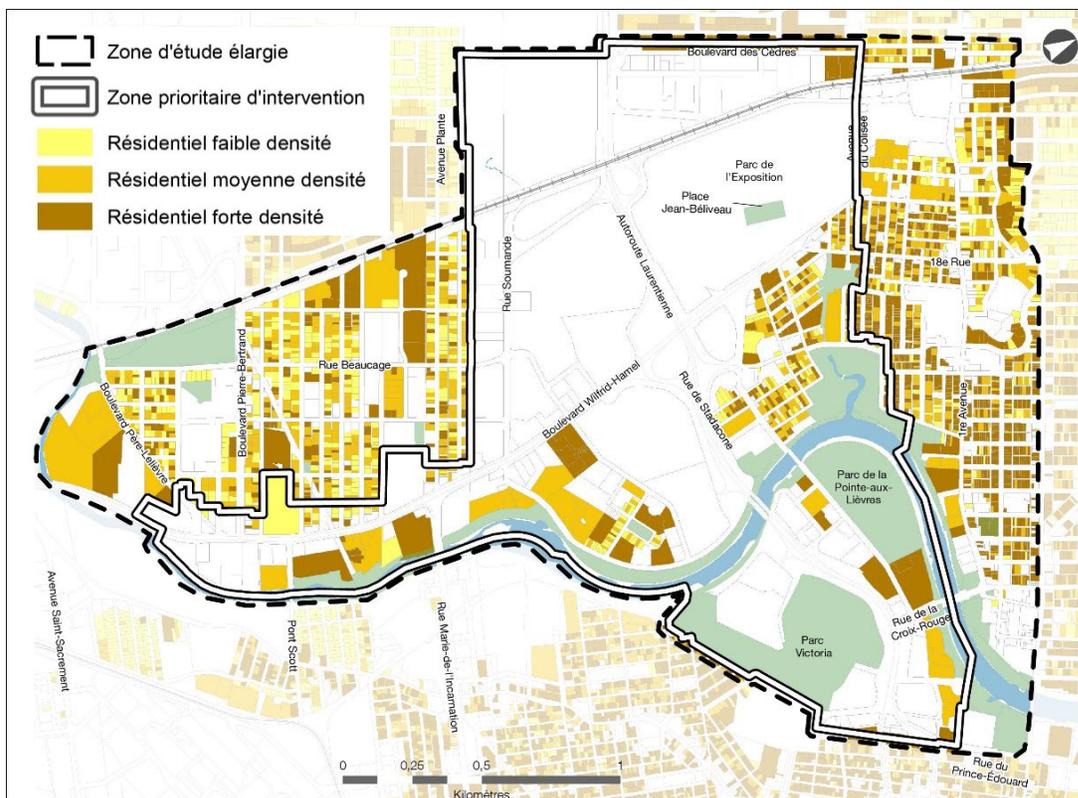


Figure 4 : Densité résidentielle

- En ce qui a trait aux typologies, 75 % des logements de la zone prioritaire d'intervention sont situés dans des habitations multifamiliales alors que dans l'aire d'influence, 65 % des logements se trouvent dans des habitations de 12 logements et moins. De ce fait, la densité résidentielle nette (terrain par terrain) au cœur du pôle urbain (98,2 logs/ha) est légèrement supérieure à celle atteinte dans l'aire d'influence (94,0 logs/ha).
- Plus de 2 362 logements sont subventionnés ou coopératifs, soit 17,32 % des logements disponibles dans le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne (en comparaison : 6,9 % des logements occupés sur le territoire de la ville de Québec sont subventionnés ou coopératifs);
- Il y a d'importants espaces verts concentrés au sud du territoire, le long de la rivière. Situées en marge du développement urbain, ces vastes superficies génèrent une occupation au sol significative. Leur présence est toutefois peu sentie au cœur du pôle urbain;
- La fonction industrielle se concentre dans le secteur compris entre les voies ferrées du CN et le boulevard des Cèdres, de l'avenue du Colisée jusqu'à l'autoroute Laurentienne. Sa proximité du centre-ville et d'ExpoCité ainsi que son accessibilité par l'autoroute, via la sortie de la rue des Cèdres, constituent des atouts non négligeables. Cependant, cette juxtaposition au secteur résidentiel du quartier de Lairer pose des défis de cohabitation;
- La zone industrielle regroupe surtout de petites et moyennes entreprises, lesquelles gravitent autour de quatre principaux acteurs (Carnaval, Nap Giroux, Parmétal, Viandex). Elle présente un bon taux d'occupation (36 %), mais les espaces sont encore sous-utilisés, entre autres, en raison d'activités d'entreposage extérieur qui ne conviennent plus vraiment à un secteur aussi central. La propriété d'Hydro-Québec, située à l'ouest de l'autoroute Laurentienne et au nord de la voie ferrée, dispose d'un zonage qui permet des usages industriels. Pour l'instant, aucune activité de ce type n'y est exercée.

## **Les enjeux**

- Enjeu 1 : Une présence résidentielle accrue au cœur même du pôle urbain et l'offre de typologies résidentielles variées.
- Enjeu 2 : Une mixité des usages, tant horizontale que verticale, en faveur d'une réduction de l'impact des grands espaces occupés par une fonction unique.
- Enjeu 3 : Le renforcement de la dynamique économique par l'ajout de lieux d'emplois et de fonctions propres à un pôle urbain.
- Enjeu 4 : Le dynamisme de l'activité commerciale et le développement d'activités complémentaires à celles du pôle événementiel ExpoCité.
- Enjeu 5 : L'évolution de la zone industrielle du Colisée vers une occupation mieux adaptée à sa localisation centrale sur le territoire municipal et à sa proximité de milieux résidentiels.

## Cadre bâti et forme urbaine

### Les constats

- La zone centrale, où se concentrent plusieurs grands établissements commerciaux, publics et institutionnels du pôle urbain, présente une forme en rupture avec la trame régulière des quartiers traditionnels voisins :
  - les îlots sont de très grandes tailles et le tissu bâti est non structuré, les édifices étant implantés au gré des formes irrégulières de l'emprise autoroutière;
  - la majorité des bâtiments sont de moyens ou de grands gabarits, distants les uns des autres, implantés en retrait des voies de circulation et sans réel alignement. Ils présentent une faible occupation du sol notamment en raison de l'omniprésence du stationnement de surface.
- D'importants espaces sont occupés par les voies d'accès à l'autoroute, éloignant d'autant plus les constructions réparties de part et d'autre de l'emprise autoroutière.
- En périphérie de la zone centrale, les anciens quartiers présentent un grain bâti plus fin et plus ordonné, basé sur une trame de rues quadrillée et régulière. Le tissu bâti y est typiquement plus compact : le parcellaire est de petite dimension et les constructions entre deux (2) et trois (3) étages sont courantes. La transition entre les îlots spécialisés de la zone centrale et la trame resserrée des quartiers anciens est brusque, voire absente.

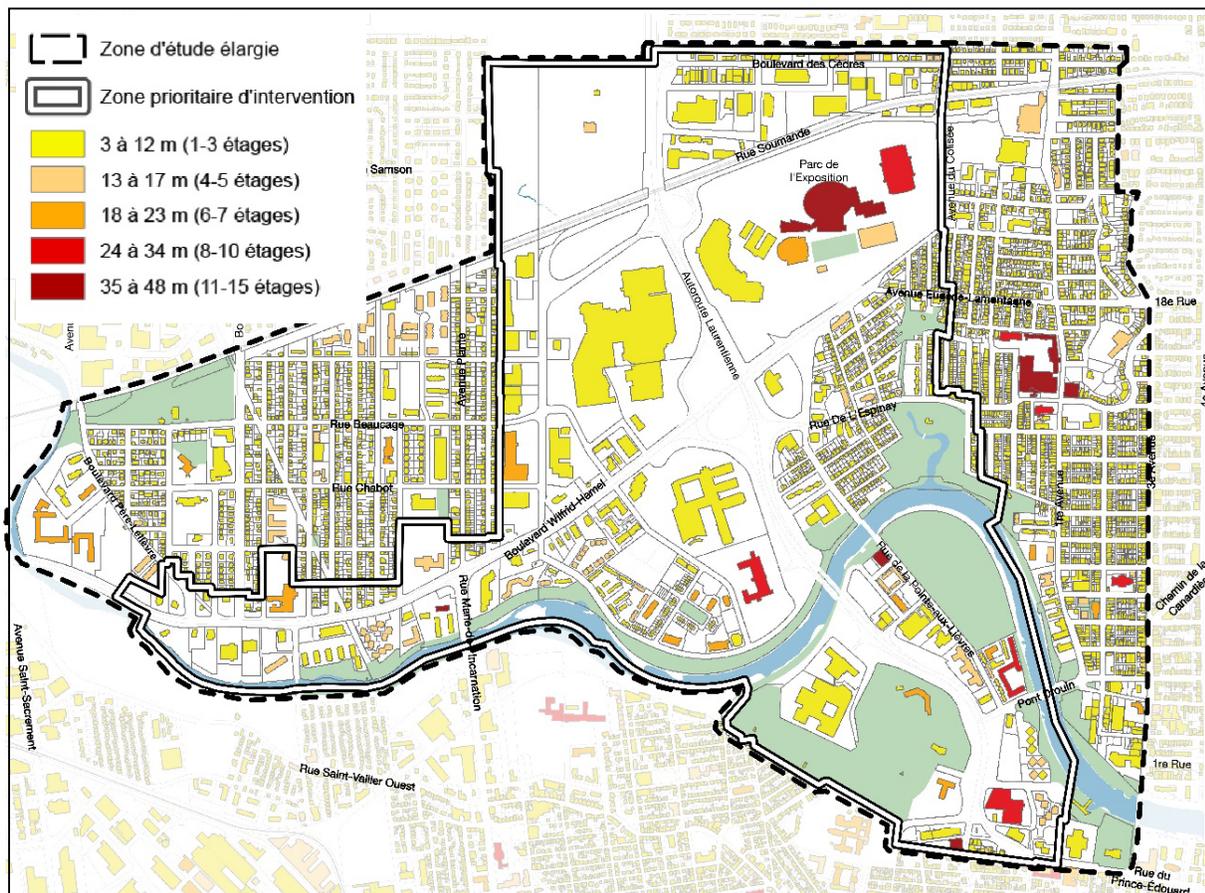


Figure 5 : Hauteur actuelle des bâtiments

- Dans le territoire à l'étude, les constructions demeurent majoritairement de faibles gabarits (un et trois étages). La hauteur est principalement associée aux bâtiments spécialisés (institutions et autres établissements publics) et surtout, aux bâtiments les plus récents, notamment ceux récemment construits sur l'ancienne propriété des Frères Jésus-Ouvrier, entre la rivière Saint-Charles et le boulevard Père-Lelièvre;
- Le zonage en vigueur protège le gabarit typique des secteurs plus anciens comme Stadacona (trois étages). Il est un peu plus permissif dans le secteur du Vieux-Vanier et permet une densification de la zone centrale (cinq ou six étages) qui ne s'est toutefois peu concrétisée;
- Le pôle recèle un potentiel de consolidation non négligeable (par l'ajout de bâtiments ou d'aménagements) associé à :
  - des terrains sous-développés, incluant des superficies considérables de stationnements de surface;
  - des établissements commerciaux en redéfinition;
  - une emprise autoroutière à rationaliser;
  - des terrains vacants le long des axes Wilfrid-Hamel et Laurentienne.

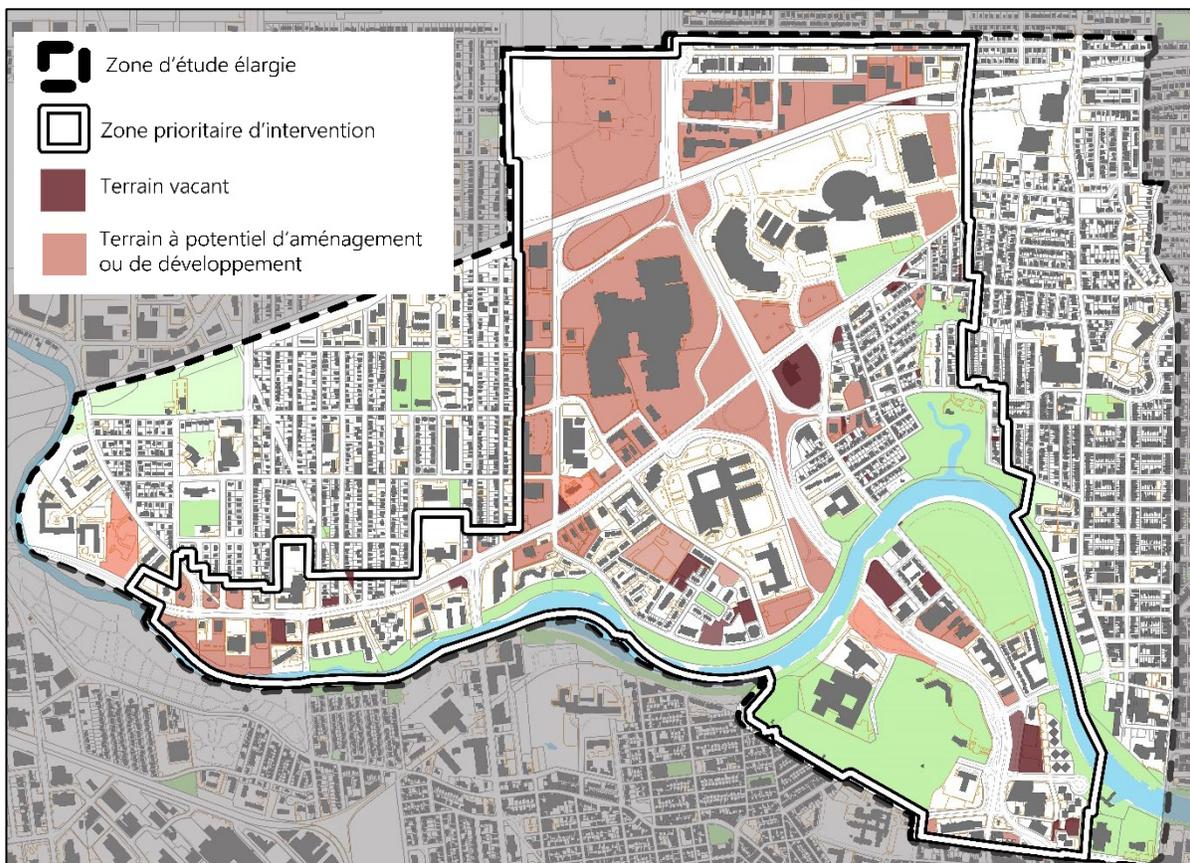


Figure 6 : Espaces ouverts offrant un potentiel de développement ou d'aménagement

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

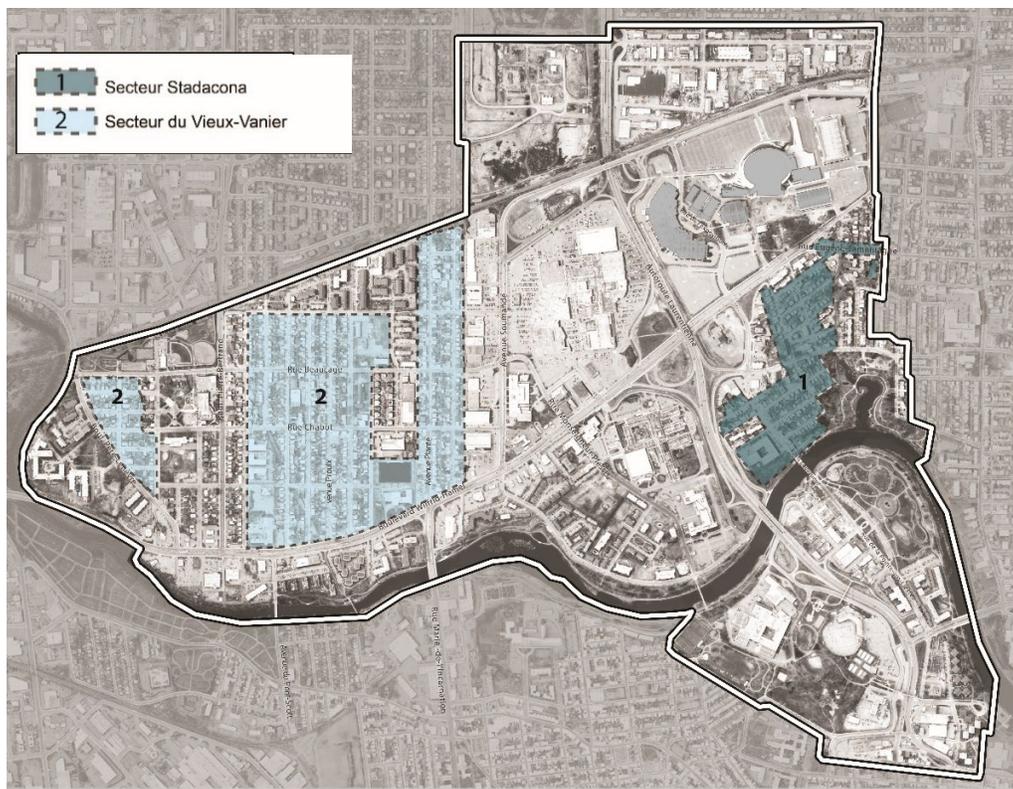


Figure 7 : Secteurs du Vieux-Vanier et de Stadacona

- Plusieurs bâtiments publics et institutionnels constituent des témoins significatifs, la plupart reflétant la modernité et l'urbanisation rapide du secteur. Conformément à cette période de développement, les édifices sont marqués par une certaine horizontalité ainsi qu'un dépouillement architectural fidèle à l'époque. C'est le cas de l'édifice de l'IRDPQ, de l'école Vanier, du centre d'hébergement Christ-Roi, du centre Louis-Jolliet, de l'école Sans-Frontière et du centre communautaire Fernand-Dufour. L'édifice Sears se démarque aussi par sa qualité architecturale pour un édifice à vocation commerciale. Tous ces édifices sont issus de la contribution d'architectes marquants de l'époque, dont Robert Blatter, Jean-Marie Roy, Paul Deschamps et Édouard Fiset.



Figure 8 : Édifice de l'IRDPQ; Pavillon des arts; Centre d'Hébergement Christ-Roi

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

### **Les enjeux**

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

## 2.4.2. Les déplacements et la mobilité

### Les constats

- Le pôle urbain est desservi par deux principaux axes routiers aux caractéristiques très contrastées :
  - L'autoroute Laurentienne, un grand lien interurbain qui permet l'accès au pôle par la rue Soumande et le boulevard Wilfrid-Hamel, mais constitue aussi une barrière majeure à l'échelle locale;
  - Le boulevard Wilfrid-Hamel est un lien urbain majeur qui traverse la ville, mais il ne présente toutefois pas les qualités d'un véritable boulevard urbain.
- On dénombre d'importants débits véhiculaires à l'intérieur du territoire à l'étude, avec 71 780 déplacements attirés quotidiennement dans la zone d'étude élargie (EOD 2017), dont 33 607 uniquement dans la zone prioritaire d'intervention;
- La situation s'explique du fait que le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, qui constitue le 7<sup>e</sup> pôle de destination en importance dans la région regroupe plusieurs grands générateurs de déplacement;
- Le secteur doit aussi conjuguer avec d'importants déplacements de transit destinés vers d'autres secteurs, dont le centre-ville, qui empruntent non seulement l'autoroute Laurentienne (69 000 déplacements - DJMA), mais aussi la rue Soumande, le boulevard Wilfrid-Hamel, le boulevard Pierre-Bertrand et la rue Marie-de-l'Incarnation;
- La part modale des déplacements attirés au sein du pôle urbain est dominée par l'automobile (conducteur et passager) qui représente 77 % des déplacements réalisés. Malgré la faible convivialité des aménagements, 11 % des déplacements se font à pied ou à vélo. Enfin, le transport en commun compte pour 9 % des déplacements;
- Les principaux motifs de déplacements attirés dans la zone d'étude élargie sont le travail (27,1 %), le magasinage (26,8 %) et dans des proportions un peu moins élevées, les loisirs (17,9 %) et les études (8,1 %);
- En matière de transport en commun, le pôle urbain est desservi par le Métrobus 802 qui circule sur l'avenue Eugène-Lamontagne, le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation. Le Métrobus 801 qui circule sur la 1<sup>re</sup> Avenue se trouve suffisamment près du secteur d'intervention pour considérer qu'il le dessert, du moins sa portion est.
- Le secteur est également desservi par 14 parcours de Bus (service régulier) et cinq (5) Couche-Tard. Les résidents du secteur peuvent donc se rendre aisément vers d'autres secteurs de la ville. Cependant, les travailleurs du pôle urbain sont moins bien desservis; aucun des 12 parcours eXpress qui le traversent ne s'y destine ni ne s'y arrête.

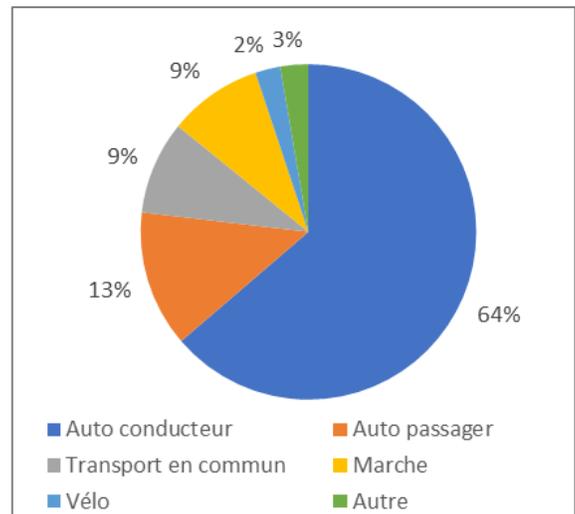


Figure 9 : Parts modales

Cette desserte est appelée à être renforcée dans le futur, avec le nouveau réseau structurant de transport en commun qui inclura l'implantation du pôle d'échanges Saint-Roch desservi par le tramway, ainsi que par des parcours structurants dans la rue de la Pointe-aux-Lièvres et sur les boulevards Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand;



- dans le centre du territoire, la trame de rues est déconnectée des quartiers voisins et ne favorise pas les déplacements actifs. Les distances importantes entre les bâtiments amplifient les distances à parcourir et les piétons doivent en plus, traverser de vastes étendues de stationnement avant d'y accéder;
- l'inconfort senti est amplifié par l'aménagement déficient et peu convivial des parcours piétonniers.

## Les enjeux

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

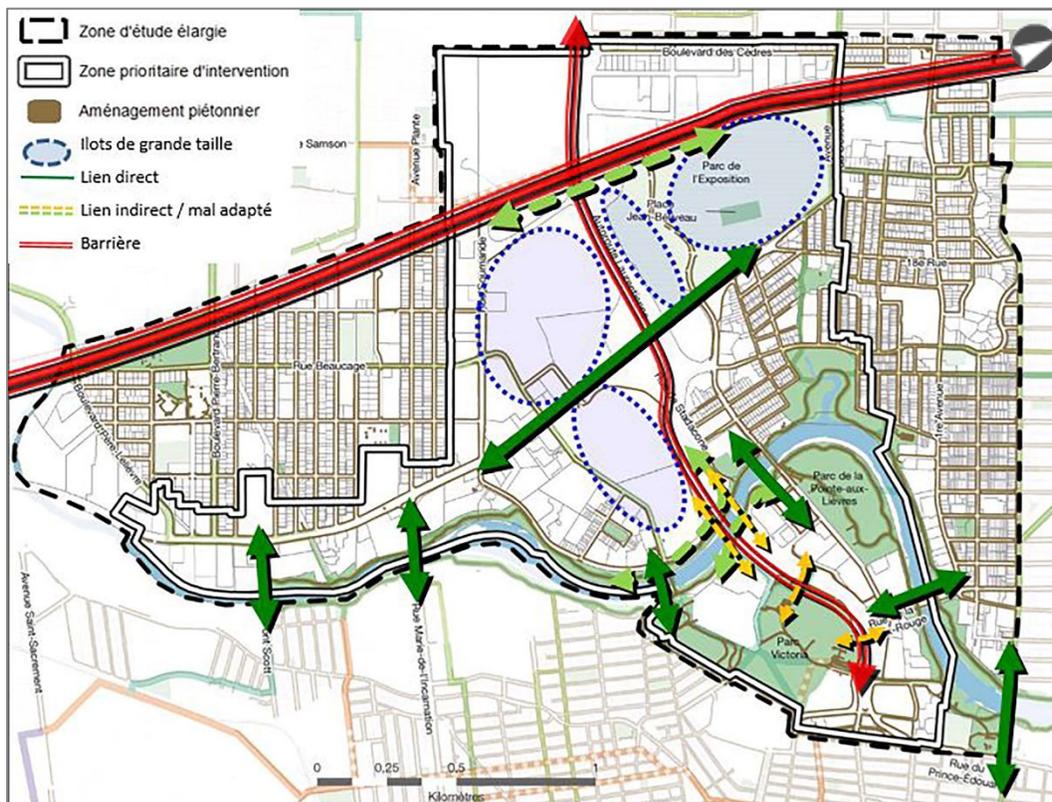


Figure 11 : Déplacements piétonniers - État de la situation

## 2.4.3. L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs

### Les constats

- Le territoire est fortement affecté par la présence de l'autoroute qui s'enfonce jusqu'au centre-ville. Celle-ci constitue une frontière entre les quartiers, que peu de liens permettent de traverser. De plus, son impact sur le paysage et l'espace urbain s'étend beaucoup plus largement qu'à l'intérieur des seules limites de son emprise;
- L'aménagement des espaces publics au sein du pôle urbain est altéré par la prédominance de l'automobile tant dans l'espace public que privé. Les boulevards et les artères sont généralement dotés d'aménagements peu conviviaux. Ils présentent non seulement de faibles qualités urbaines, mais la végétation y est aussi rare. La faiblesse de l'encadrement bâti amplifie ces lacunes.



Figure 12 : Boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Soumande

- Le pôle urbain peut compter sur la présence de grands parcs, d'espaces publics et d'espaces verts qui contribuent indéniablement à la qualité de vie;
- Les plus grands parcs à échelle municipale sont essentiellement concentrés dans la portion sud de la zone prioritaire d'intervention (parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, parc Victoria et parc de la Pointe-aux-Lièvres);

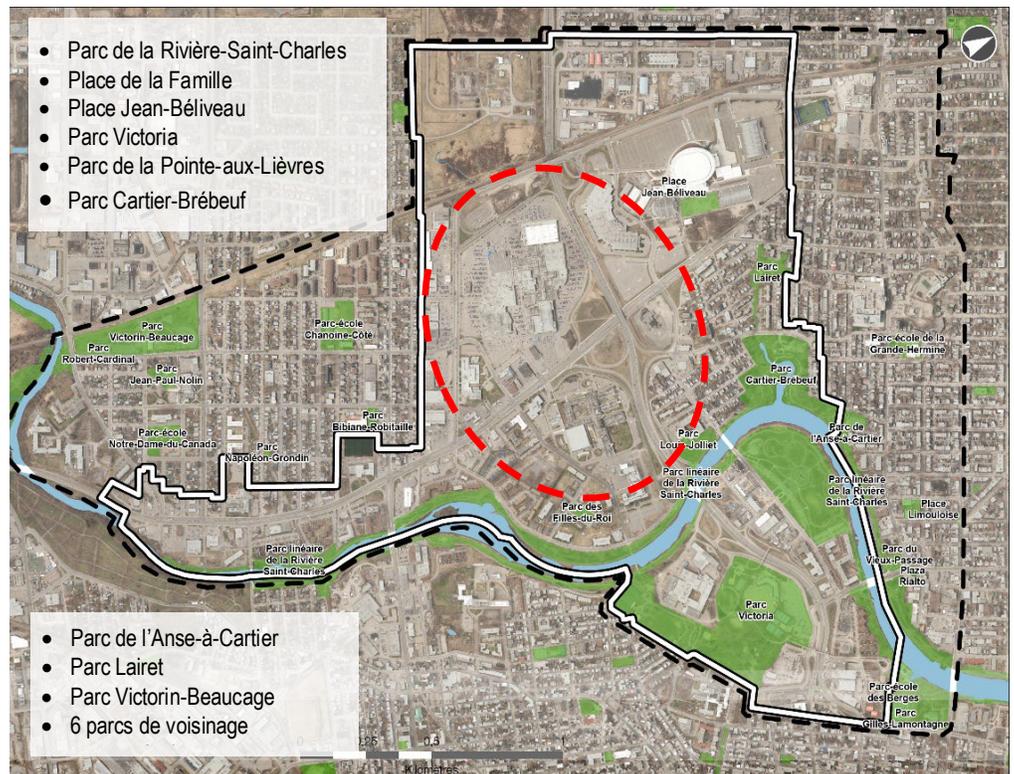


Figure 13 : Parcs et espaces verts

- Les liens qui permettent de relier les milieux de vie à ces grands espaces de verdure sont insuffisants, tout particulièrement du côté du Vieux-Vanier. La relation entre les espaces publics et les milieux de vie est, de loin, meilleure du côté de Limoilou;
- On note l'absence totale de parcs, de places ou d'espaces verts au cœur même du pôle urbain, dans la zone à dominante commerciale et institutionnelle Soumande / Fleur de Lys / Monseigneur-Plessis qui présente pourtant un rayonnement régional;
- Sur le site d'ExpoCité, on trouve des espaces appelés à jouer un rôle important dans l'animation urbaine, soit la place Jean-Béliveau, qui a été inaugurée en juillet 2017 et la place de la Famille, livrée à l'été 2020. Ces espaces sont en étroite relation avec le Centre Vidéotron et le Grand Marché de Québec, deux importants générateurs d'affluence;
- On note une forte concentration d'îlots de chaleur au sein du territoire à l'étude, en particulier au cœur du pôle urbain notamment en raison des grandes étendues de stationnement de surface et du faible couvert végétal. Les lotissements plus anciens, typiquement plus compacts et peu plantés, contribuent aussi au réchauffement. Le secteur compte parmi les plus bas taux de canopée sur l'ensemble du territoire municipal, soit 12 % pour le quartier de Saint-Roch, 13 % à Vanier ainsi que le Vieux-Limoilou et 18 % dans le quartier de Lairet. Les cibles de canopée à atteindre pour ces quartiers sont élevées, soit 15 % pour le quartier de Saint-Roch et 25 % pour les autres quartiers. L'établissement de stratégies de verdissement constitue sans contredit une priorité, la déminéralisation et la plantation étant prioritaires. Il faut considérer que le cœur de la zone prioritaire d'intervention présente un fort potentiel de plantation, conditionnel à une requalification globale.

## Les enjeux

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

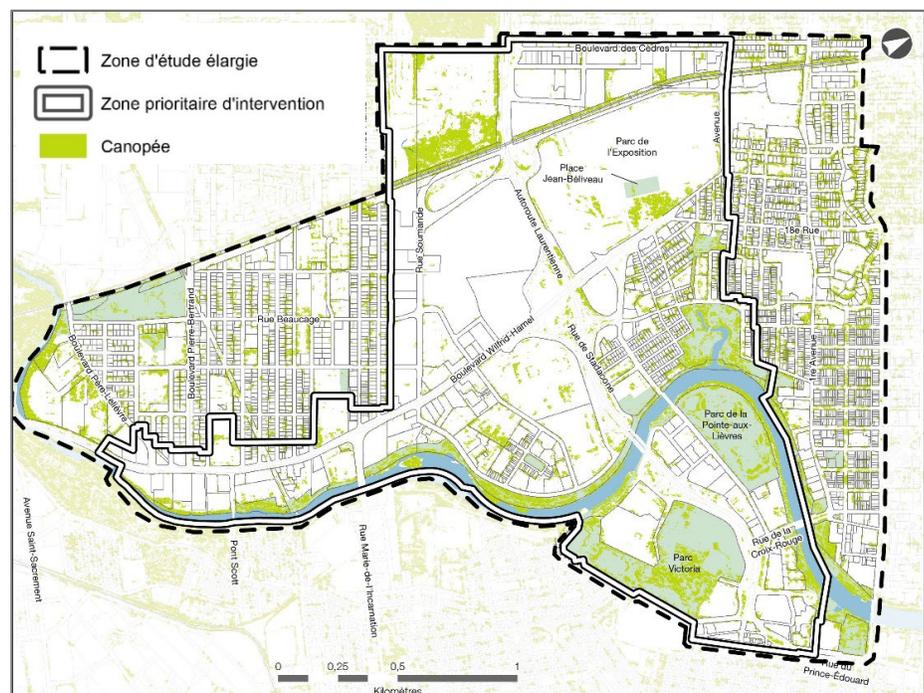


Figure 14 : Plan de la canopée

## 3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

### 3.1. ÉNONCÉ DE VISION

Malgré ses lacunes et les enjeux auxquels il est confronté, le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne recèle un potentiel non négligeable et des forces dont il importe de tirer profit, dont :

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

Ces atouts, combinés à l'implantation prochaine de composantes structurantes de transport en commun, pourraient s'avérer favorables à une transformation du milieu. Elles ouvrent la porte à une intensification du développement et à une requalification urbaine en faveur d'aménagements plus conviviaux et attractifs, d'une mobilité durable et d'une meilleure interconnexion du pôle avec les secteurs voisins.

C'est pourquoi la Ville de Québec propose l'énoncé de vision suivant pour encadrer les interventions futures au sein du pôle urbain. Celui-ci est en phase avec les orientations du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

#### ÉNONCÉ DE VISION

*Le but premier du PPU pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne consiste à requalifier ce territoire de façon à :*

- *en faire un lieu de travail, de services et de divertissement dynamique, habité et complémentaire au centre-ville;*
- *le rendre accessible par tous les modes de déplacements et de le connecter aux quartiers voisins;*
- *Favoriser l'émergence d'un milieu de vie attractif et doté d'espaces publics conviviaux.*

### 3.1.1. Imaginer le pôle Wilfrid-Hamel–Laurentienne en 2040

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

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

### 3.2. GRANDES ORIENTATIONS

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

1. Renforcer ce pôle urbain en soutenant la croissance et la diversification des activités économiques, l'augmentation des emplois, ainsi qu'en misant sur la proximité d'ExpoCité;
2. Soutenir une mixité accrue des fonctions et accroître la présence résidentielle dans le pôle urbain ; concilier cette densification avec les secteurs résidentiels existants;
3. Optimiser l'utilisation du sol et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés. Mettre en valeur le cadre bâti et favoriser une architecture de qualité;
4. Accroître l'accessibilité du territoire en soutenant le déploiement du transport en commun et en favorisant les déplacements actifs par la création de liens directs, conviviaux et sécuritaires vers les lieux d'emplois, les services, les arrêts de transport en commun et vers les quartiers voisins;
5. Créer un environnement urbain agréable, sécuritaire et contribuant à la qualité de vie des usagers. À cette fin, repenser l'aménagement des espaces publics et accroître le verdissement;
6. Valoriser le paysage d'entrée de ville en cherchant notamment à repousser vers le nord la transition entre milieu autoroutier et milieu urbain; doter le cœur du pôle urbain d'une image de qualité.

## 4. STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT

### 4.1. LES ACTIVITÉS ET LA VOCATION DU TERRITOIRE

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec identifie la présence d'un « pôle urbain régional » au cœur du territoire couvert par le PPU. Celui-ci compte parmi les cinq pôles urbains régionaux identifiés sur le territoire municipal et qui sont voués à accueillir davantage d'activités et de résidents.

Ainsi, le PPU favorise la présence d'activités ayant un rayonnement régional (bureaux et autres entreprises, commerces régionaux, institutions et établissements publics), tout en concentrant celles-ci aux endroits les plus appropriés et en maintenant une complémentarité avec le centre-ville. Une offre résidentielle plus soutenue contribuera à l'atteinte d'une mixité accrue des fonctions tout en permettant de faire de ce pôle un lieu plus animé et de renforcer la vitalité des commerces et services en place.

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

- Confirmer l'existence d'un noyau principal d'activités régionales, mixte et dense, à la croisée des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel.
- Favoriser le renforcement de ce noyau principal par l'ajout d'une variété d'usages propices à son dynamisme, et en faire la principale zone d'affaires et d'activités à rayonnement régional :
  - concentrer en priorité les grandes entreprises, le commerce de destination et de grande surface, les institutions, les grands générateurs d'emplois et les fonctions liées au tourisme dans ce noyau principal;
  - permettre l'ajout d'espaces à bureau afin de consolider la vocation de pôle régional comme prévu au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec;
  - développer une offre de divertissements complémentaires au site événementiel ExpoCité : restaurants, bars et autres établissements ludiques (cinéma, lieux de rassemblement, etc.).
- Favoriser une densification résidentielle soutenue, par l'ajout de logements aux étages des bâtiments et la construction de nouvelles habitations :
  - Viser l'adéquation des usages à leur localisation;
    - considérer les nuisances provenant des axes routiers majeurs difficiles à concilier avec une grande proximité résidentielle;
    - assurer une cohabitation harmonieuse entre activités non résidentielles du pôle et secteurs résidentiels attenants.

#### 4.1.1. Encourager une mixité des fonctions le long des principales artères

- Favoriser l'ajout de logements aux étages d'édifices mixtes le long des voies principales de circulation, en particulier celles empruntées par le transport en commun;
- Situer les commerces et les services courants près des milieux de vie, le long des artères (Soumande, Wilfrid-Hamel); considérer les inclure aux rez-de-chaussée d'édifices mixtes;
- Consolider la fonction commerciale en priorité autour des intersections ponctuant ces artères;
- Dans le cadre d'une réflexion à l'échelle municipale qui pourra notamment s'appliquer au secteur du pôle urbain, aborder l'encadrement des restaurants-minute dans une perspective de santé durable.

## 4.1.2. Intensifier la présence résidentielle dans l'ensemble du pôle urbain par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre

- Sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements sur les sites vacants, sous-développés ou à requalifier dont :
  - Le site Fleur de Lys;
  - Les îlots situés en rive ouest de la rue Soumande;
  - Les terrains au sud du boulevard Wilfrid-Hamel, à l'ouest de la rue Monseigneur-Plessis.
- Permettre une consolidation des milieux résidentiels établis (Vieux-Vanier, Stadacona, Bourdages), dans le respect du milieu existant :
  - permettre l'insertion de constructions compatibles avec les densités et les typologies existantes sur les terrains vacants ou à requalifier;
  - dans les secteurs plus anciens, notamment Stadacona, soutenir l'amélioration des logements existants en faisant la promotion des programmes de subvention à la rénovation.
- Planifier l'offre d'une diversité de types de logements, répondant aux besoins variés des citoyens, et ce, aux différentes étapes de leur vie :
  - cibler les secteurs résidentiels stables pour l'ajout de logements destinés aux familles;
  - inclure des logements adaptés aux besoins des familles dans les projets de densification et de revitalisation majeurs. Par exemple :
    - intégrer des îlots familiaux composés de maisons superposées dans les projets d'envergure;
    - inclure un pourcentage de grands logements dans les édifices multifamiliaux;
    - favoriser l'intégration de logements avec accès extérieur au bas d'habitations multifamiliales;

### QUE RECHERCHENT LES FAMILLES EN MATIÈRE DE LOGEMENT ?

- Une localisation dans un milieu de vie complet qui répond à leurs besoins :
  - un environnement sain, convivial, sécuritaire et accueillant;
  - le calme et la tranquillité; peu de circulation automobile;
  - la proximité des écoles et des garderies;
  - la présence d'éléments naturels (végétation).
- Un logement adéquat, de qualité et adaptable :
  - suffisamment grand et avec la capacité de se transformer au fil des ans;
  - intime, insonorisé et lumineux;
  - avec une entrée indépendante (facilite l'organisation et augmente l'intimité);
  - en retrait de la rue; doté d'un espace extérieur pour le jeu ou à proximité d'un parc;
  - doté d'un stationnement pour la voiture.
- La proximité de parcs et d'espaces verts;
- La proximité du transport en commun et des services alimentaires.

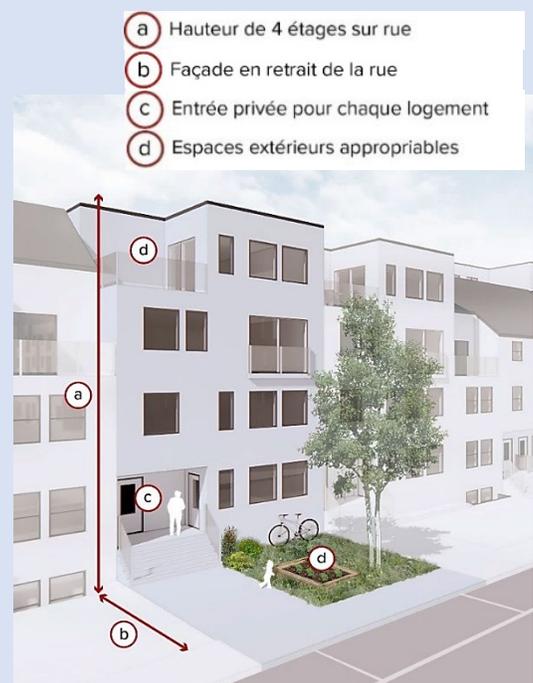


Figure 15 : Offre résidentielle adaptée aux familles

- soutenir la réalisation de logements et de places en résidence pour aînés à prix abordable;
- favoriser l'accessibilité des nouveaux logements et un minimum de 10 % de logements adaptés pour des personnes ayant une incapacité dans les nouveaux projets de logements abordables.
- Assurer le maintien de la proportion de logements abordables à l'échelle du pôle urbain, à mesure que le développement résidentiel se poursuit. En cohérence avec la Vision de l'habitation :
  - mettre en place des mesures incitatives et concertées afin d'inclure des logements abordables dans les projets résidentiels privés;
  - utiliser les leviers existants, dont la réserve foncière, pour maintenir la mixité sociale et soutenir la réalisation de logements subventionnés et abordables.

## LOGEMENTS ABORDABLES : QUELQUES EXEMPLES

### ***Projet de logement social et communautaire du Groupe O'Drey***

Ce projet réalisé par l'OBNL Groupe O'Drey, dans le quartier de Vanier, constitue un modèle de milieu de vie favorisant la mixité sociale. Ce bâtiment de 80 logements répondra aux besoins des familles, des personnes âgées, des personnes seules et des personnes ayant une incapacité physique. De ce nombre, 56 logements seront subventionnés et 24 logements seront abordables. Ce projet est réalisé dans le cadre du programme AccèsLogis Québec et en partenariat avec la Ville de Québec, le CIUSSS de la Capitale-Nationale et le groupe de ressource technique SOSACO.



### ***Écopropriétés Habitus, quartier de Saint-Roch***

Les Écopropriétés Habitus sont un exemple d'habitations denses et abordables pensées pour les jeunes familles et comprenant des espaces semi-collectifs. Plusieurs unités du projet ont été admissibles au programme Accès Famille de la Ville de Québec. Ce programme s'adresse aux couples, avec ou sans enfant, ou aux familles monoparentales qui souhaitent acquérir une première habitation sur le territoire de la ville de Québec. L'aide financière de la Ville consiste en un prêt sans intérêt ni versement équivalent à 5,5 % de la valeur de l'habitation pour la mise de fonds nécessaire à l'achat.



## ***Nouveaux modèles de logements abordables***

En plus des programmes existants, comme AccèsLogis Québec ou Accès Famille, la Ville de Québec veut soutenir la réalisation de projets pilotes pour faciliter l'accès à un logement abordable, que ce soit en mode locatif ou par de nouvelles formules d'accès à la propriété. Comment?

- En saisissant les nouvelles occasions de financement public et privé, comme le Fonds national de co-investissement pour le logement de la Société canadienne d'hypothèques et de logement;
- En utilisant de nouveaux leviers, comme la Réserve foncière pour soutenir le démarrage de nouveaux projets, et en offrant une aide financière pour encourager l'innovation et la mixité sociale.

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

- Sur les sites occupés par des établissements publics dont l'occupation peut être optimisée, comme l'IRD PQ ou le CFP de Québec, favoriser la consolidation du développement à des fins publiques, institutionnelles, récréatives ou communautaires;
  - encourager le maintien ou l'ajout d'espaces verts sur les sites de ces établissements;
- Consolider l'offre récréative et communautaire des quartiers de Vanier et de Limoilou en favorisant une localisation qui permet d'en optimiser l'accès depuis les secteurs résidentiels existants et projetés;
- Favoriser la pérennité des parcs du territoire et créer de nouveaux espaces publics et de détente près des secteurs résidentiels existants et projetés ainsi qu'au sein du noyau principal d'activités.

### **4.1.4. Valoriser la zone industrielle du Colisée en mettant à profit sa localisation stratégique**

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

## LE CRÉNEAU DES ENTREPÔTS DU DERNIER KILOMÈTRE

La zone industrielle du Colisée fait partie d'un corridor de zones industrielles quasi continu, traversant la ville d'est en ouest en basse-ville, en bordure des grandes voies du réseau supérieur et artériel. L'activité commerciale d'entrepôt y est déjà présente presque partout. Cette situation, au cœur des quartiers urbanisés situés de part et d'autre de ce corridor, permet la mise en place d'une stratégie de développement économique autour des entrepôts du « dernier kilomètre » dans tout ce territoire. De manière à éviter un éparpillement non désiré, il est souhaitable de diriger ces activités par les outils de planification de la Ville. Les plus anciennes zones industrielles à proximité des quartiers denses devraient être désignées en priorité.

La zone industrielle du Colisée, compte tenu de sa situation géographique, se prête à cette activité. Toutefois, elle sera rapidement saturée en raison de sa taille restreinte, de sa position dans une enclave qui ne peut être agrandie, de son occupation actuelle et du nombre limité de propriétés disponibles. Elle doit donc être considérée pour sa contribution ciblée et somme toute restreinte, dans un territoire élargi propice à l'émergence d'un pôle de distribution plus linéaire que ponctuel.

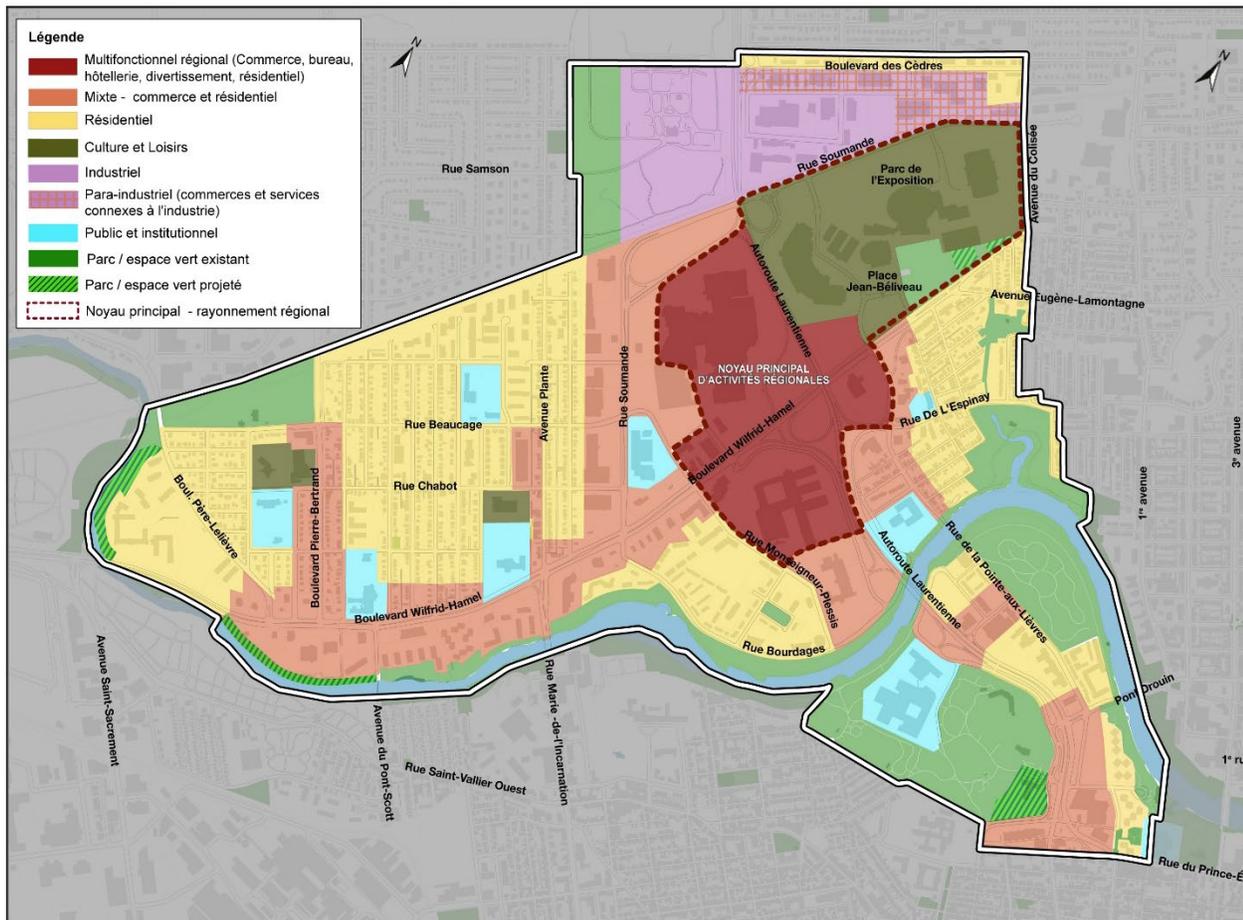


Figure 16 : Schéma conceptuel – Vocation du territoire et grandes fonctions urbaines

## 4.2. LE CADRE BÂTI

Le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne se distingue par une faible occupation du sol, combinée à d'importants ratios de stationnements de surface. Les constructions y sont généralement de faible gabarit. On y trouve de nombreux sites sous-exploités, sans oublier un certain nombre de terrains vacants. Il en résulte un potentiel de développement relativement important qui gagnerait à être exploité.

La Ville souhaite favoriser une densification progressive du développement, de façon à permettre un encadrement bâti plus soutenu des voies publiques. À l'égard du cadre bâti, la Ville privilégiera une saine cohabitation entre les secteurs de gabarits différents, le maintien d'une expérience urbaine de qualité sur les rues et les espaces publics, ainsi que la mise en valeur du patrimoine bâti.

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

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

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

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

- Faciliter le comblement des espaces devenus vacants dans les secteurs stables à l'intérieur du Vieux-Vanier et du secteur Stadacona par des constructions respectant les typologies et gabarits courants (en général de deux à trois étages).

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

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

## 4 étages



Maisons de ville superposées

Image: Charles-O'Hara

## 6 étages



Avec rez-de-chaussée commercial

Image: Superkull architects

## 8 étages (surhauteur ponctuelle)



Image: Architectes Kjällander et Sjoberg



Appartements plexs

Image: Quimzee architecture



Avec rez-de-chaussée résidentiel

Image: Google Streetview



Image: Curf la, Touraille Head Architecture

Figure 17 : Formes construites : variété de gabarits et de formes construites souhaitées

### 4.2.4. Soutenir l'intensification du développement à même les sites sous-utilisés, vacants ou voués à une requalification

- En priorité, favoriser le redéveloppement ou l'ajout de constructions aux emplacements suivants :
  - le site de Fleur de Lys centre commercial et les îlots en rive ouest de la rue Soumande;
  - les terrains vacants résiduels dans le secteur de la rue Monseigneur-Plessis et au sud-est du carrefour Wilfrid-Hamel–Laurentienne (site de l'ancien commerce Giguère Automobile);
  - les îlots en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel;
  - les portions d'emprises qui pourraient éventuellement être libérées le long de l'axe Laurentienne, dans le cadre de sa transformation ou sa rationalisation.
- Inclure dans ces projets de développement des attributs contribuant à améliorer le cadre de vie :
  - structurer les sites les plus vastes par de nouvelles rues en continuité avec les rues existantes;
  - intégrer des espaces publics et des liens piétonniers dans l'axe des rues existantes;
  - favoriser les toitures vertes ou blanches pour contrer l'impact des îlots de chaleur;
  - fixer des exigences de verdissement et prévoir des zones de plantations en front de rue;
  - revoir les exigences en matière de stationnement afin de réduire leur impact dans l'espace urbain : réduction du nombre de cases à fournir, augmentation du ratio de cases intérieures, etc.



### 4.3. LA MOBILITÉ ET LES DÉPLACEMENTS

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

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

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

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

- Maintenir, renforcer et valoriser les parcours piétonniers principaux suivants :
  - l'axe Pointe-aux-Lièvres–rue de l'Exposition;
  - l'axe Père-Lelièvre–Wilfrid-Hamel
  - l'axe Monseigneur-Plessis;
  - l'axe Chabot;
  - l'avenue Proulx;
  - l'axe présent en rive sud de la voie ferrée du CN
  - l'axe Soumande–Bourdages;
  - l'axe Marie-de-l'Incarnation–Plante;
  - l'axe présent dans l'emprise d'aqueduc;
  - les axes Stadaconné et Irma-Levasseur;
  - l'axe Beaucage–Père-Lelièvre.
- Lors de travaux de réfection de la chaussée, maintenir ou bonifier les aménagements piétonniers en tenant compte de l'espace disponible et de la hiérarchie de la voie de circulation :
  - assurer le confort et la sécurité des piétons et leur offrir une expérience urbaine enrichissante;
  - porter une attention particulière aux traversées piétonnes dans les artères afin d'optimiser la sécurité des piétons et inclure des zones de refuges assez généreuses au centre des voies;
  - améliorer l'aménagement des cheminements qui permettront aux piétons d'accéder aux composantes du réseau de transport en commun;

### ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

De nombreuses personnes à mobilité réduite habitent dans le secteur du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne ou reçoivent régulièrement des services de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPQ). Le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap (CAPVISH) souligne avec justesse l'importance d'aménager les lieux et les infrastructures selon une approche inclusive qui favorise leur utilisation par l'ensemble de la population incluant les personnes handicapées. Ces observations sont en harmonie avec le [Guide pratique d'accessibilité universelle](#) de la Ville de Québec.

- Mettre en pratique les principes d'accessibilité universelle et viser une amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables; porter une attention accrue aux personnes à mobilité réduite;
- Faciliter l'accès aux grands parcs urbains présents dans le secteur, en améliorant les conditions de déplacement actif vers ces lieux :
  - rétablir les liens entre le parc Victoria et la marina Saint-Roch;
  - accroître l'accès à la rivière Saint-Charles à partir du Vieux-Vanier à l'ouest de la rue Bourdages.
- Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser la traversée des grands îlots par l'intégration de passages piétonniers bien localisés :
  - étudier différents scénarios de transformation de l'axe Laurentienne afin d'atténuer de façon notable la rupture entre les quartiers du Vieux-Limoilou, du Vieux-Vanier, de Saint-Roch et de Saint-Sauveur, causée par la présence de l'autoroute;
  - lors de l'élaboration des projets de redéveloppement des grandes propriétés, concrétiser de nouveaux liens aménagés en continuité avec la trame de rues existantes;
  - multiplier les liens permettant de surmonter les limites naturelles et anthropiques infranchissables (rivière, voie ferrée, etc.);
  - améliorer les aménagements menant aux ponts, passages et passerelles et assurer leur mise à niveau. Mettre en évidence leurs seuils et les relier aux principaux cheminements piétonniers;
  - évaluer la possibilité de prolonger ou de créer de nouveaux liens actifs aux endroits où la trame urbaine est moins perméable afin de relier les quartiers, plus précisément :
    - envisager l'aménagement d'un lien vers l'ouest dans le prolongement de l'axe de l'Espinay, dans le cadre d'une éventuelle conversion de l'autoroute;
    - envisager la création d'un lien nord-sud entre les secteurs Lairer et Stadacona, le tout conditionnel à l'ajout d'un passage à niveau pour franchir la voie ferrée.

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

- Maintenir, renforcer et valoriser les parcours cyclables existants, tant récréatifs qu'utilitaires; optimiser le confort et la sécurité des aménagements ainsi que les services dédiés aux cyclistes;
  - évaluer les meilleures façons d'assurer la connexion entre deux parcours cyclables et de sécuriser le virage à gauche aux intersections;
  - installer davantage de supports à vélos près des générateurs et des jonctions du réseau;
  - appuyer l'implantation de services de location de vélos, dont le service à Vélo du RTC.
- Compléter le maillage du réseau cyclable et parfaire les connexions avec les quartiers voisins :
  - prolonger le corridor cyclable de la rivière Saint-Charles à l'ouest du pont Scott et jusqu'à une connexion future dans l'axe du boulevard Père-Lelièvre;
  - aménager un axe cyclable dans la rue Soumande, entre l'avenue du Colisée et la rue Beaucage;
  - favoriser la création d'un lien entre la rue Soumande et la rue Plante, de même que dans la rue Proulx, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Beaucage;
  - planifier l'ajout d'un axe cyclable est-ouest au centre du territoire de façon à compléter la connexion entre le réseau cyclable des quartiers de Limoilou et de Vanier;
  - favoriser l'aménagement d'un lien cyclable aussi continu que possible dans l'axe Wilfrid-Hamel, idéalement dans l'emprise sinon parallèle au boulevard;

- en cohérence avec la Vision des déplacements à vélo, poursuivre les analyses afin d'identifier les occasions d'ajouter d'autres liens cyclables.

#### 4.3.3. Favoriser une efficacité, une qualité et un confort accrus de l'offre de transport en commun

- Appuyer l'aménagement du pôle d'échanges de Saint-Roch prévu au sud de la rue de la Croix-Rouge;
- Structurer le territoire autour des corridors de transport en commun prévus dans les axes suivants : Pointe-aux-Lièvres, Wilfrid-Hamel, Eugène-Lamontagne, Marie-de-l'Incarnation et Pierre-Bertrand :
  - tout en accordant la priorité à ces infrastructures dédiées, appuyer le maintien d'une desserte locale par des parcours réguliers à distance de marche dans les milieux de vie;
- Améliorer l'aménagement des aires d'attente de transport en commun et en ajouter aux endroits appropriés :
  - maximiser le confort et la convivialité des futures stations de transport en commun le long des différentes composantes du réseau structurant de transport en commun;
  - favoriser les initiatives privées permettant la création d'aires d'attente tempérées.



Figure 19 : Optimisation des infrastructures dédiées au transport en

#### 4.3.4. Concilier le rôle de transit des artères du pôle urbain avec les besoins locaux et instaurer des mesures en faveur d'une mobilité plus durable des personnes

- Tout en maintenant des conditions de circulation acceptables sur les artères, assurer un meilleur partage de la route entre les divers modes de déplacements et accorder leur juste place aux déplacements actifs;
- Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers du réseau routier, en portant une attention soutenue aux piétons et cyclistes;
- Envisager certaines mesures alternatives pour assurer une meilleure gestion des déplacements en situation de forte affluence sur le site d'ExpoCité, entre autres l'accès à des navettes efficaces;
- Dans le cadre de nouveaux développements, rétablir la perméabilité de la trame, par l'aménagement de nouvelles rues en continuité avec le réseau de rues existant en périphérie du pôle urbain;
- Reconnaître l'autopartage comme un moyen d'accentuer les modes de transport alternatifs et encourager les promoteurs à inclure des cases dédiées à l'autopartage dans leurs projets;
- Favoriser l'élimination graduelle des stationnements de surface non protégés par droits acquis.



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

- Porter une attention soutenue aux aménagements réalisés à l’intérieur du noyau principal d’activités régionales, afin de marquer sa présence et de le doter d’une identité propre;
  - Poursuivre les réflexions afin d’identifier une thématique porteuse pour le secteur Wilfrid-Hamel – Laurentienne, en s’inspirant par exemple de la culture et l’histoire des quartiers touchés;
- Soutenir la transformation de l’axe Laurentienne de manière à valoriser le paysage d’entrée de ville et à donner au pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne un caractère plus urbain :
  - embellir le paysage d’entrée de ville, entre autres, par un verdissement soutenu en rives de l’axe;
  - poursuivre les pourparlers avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de repousser vers le nord la transition entre l’autoroute et le début d’un boulevard urbain de façon à :
    - améliorer les conditions de déplacement à pied et à vélo;
    - réduire l’espace occupé par l’autoroute au profit d’espaces à réaménager ou à développer;
- Favoriser le réaménagement des principales artères (Wilfrid-Hamel, Pierre-Bertrand, Soumande), de façon à les rendre plus conviviales et à améliorer leur apparence :
  - rétablir l’équilibre entre l’espace alloué aux véhicules et aux déplacements actifs ; optimiser le confort et la sécurité des usagers vulnérables;
  - offrir une expérience de qualité aux usagers par l’ajout d’aménagements et de mobilier urbain approprié (bancs, éclairage à échelle humaine, placettes, etc.);
  - marquer les principaux carrefours comme seuils importants dans le pôle urbain;
  - évaluer la possibilité d’enfouir les fils des réseaux techniques urbains;
- Lors de la réfection des rues locales, concevoir leur aménagement dans l’esprit des rues conviviales.



Figure 21 : Boulevard Wilfrid-Hamel

## 4.4.2. Bonifier les principaux axes de déplacements actifs par des aménagements adaptés à leur vocation et par un verdissement soutenu

- Repenser l’aménagement des principaux parcours de déplacements actifs de façon à favoriser la qualité de l’expérience des usagers et à rendre ces cheminements clairement perceptibles et invitants pour les usagers :
  - entre autres, prévoir une largeur adéquate des trottoirs et les élargir au besoin pour maximiser leur confort, créer des parcours continus;
  - accroître le verdissement par différents moyens, en visant pour chaque intervention ponctuelle l’atteinte et le dépassement des cibles de canopée applicables aux quartiers concernés;
  - parmi les parcours visés, accorder la priorité à :
    - l’axe Pointe-aux-Lièvres–rue de l’Exposition;

- l'axe Soumande–Bourdages;
- l'axe passerelle des Trois-Sœurs–Monseigneur-Plessis–Beaucage;
- l'axe de la rue Chabot;
- l'axe de la rue Plante;
- l'axe de l'avenue Proulx;
- l'axe de l'emprise d'aqueduc et du pont de l'Aqueduc;
- l'axe de l'Espinay et son éventuel prolongement à l'ouest de l'axe Laurentienne.



Figure 22 : Passerelle des Trois-Sœurs

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

- Poursuivre la mise en valeur des grands parcs urbains, comme le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, le parc Victoria et celui de la Pointe-aux-Lièvres;
- Développer une trame verte reliant les différents parcs et espaces verts du pôle urbain par le verdissement des principaux parcours de déplacements actifs identifiés dans le territoire :
  - multiplier les liens vers le parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles à partir du quartier de Vanier;
  - tirer profit de corridors publics, comme l'emprise de l'aqueduc municipal et les terrains d'Hydro-Québec présents en rive sud de la voie ferrée du CN dans le quartier de Vanier, pour former des axes propices au verdissement et aux déplacements à pied.
- Favoriser l'intégration de nouveaux espaces publics (parcs, places) dans le cadre de projets de redéveloppement au sein des secteurs de requalification prioritaires :
  - le site de Fleur de Lys centre commercial;
  - aux abords de la rivière Saint-Charles, en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel, combinés à de nouveaux accès au parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles;
  - le long du boulevard Wilfrid-Hamel, dans le prolongement de la place de la Famille d'ExpoCité, de manière à maintenir une interface publique continue de la rue de l'Exposition à l'avenue du Colisée;
- Favoriser la création de nouveaux parcs de proximité, rattachés de préférence à la trame verte projetée et aux parcours piétonniers. Dans les milieux de vie où les espaces verts de détente sont insuffisants, saisir les occasions d'acquisition pour de tels espaces. De plus, cibler les espaces propices à l'agriculture urbaine (jardins communautaires).
  - Encourager l'effort collectif au verdissement sur les terrains non municipaux en appuyant les initiatives privées par le biais des programmes et incitatifs disponibles.



Figure 23 : Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles

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

- Conformément à la Vision de l'arbre, viser une augmentation de l'indice de canopée de 3 % dans le quartier de Saint-Roch, de 12 % dans les quartiers de Vanier et du Vieux-Limoilou et de 7 % dans le quartier de Lairet pour atteindre les seuils minimaux fixés à 15 % pour Saint-Roch et 25 % dans les autres quartiers. Entre autres :
  - dans l'emprise publique, favoriser la déminéralisation pour la plantation d'arbres et profiter de chaque projet de réaménagement d'une voie de circulation pour accroître la canopée;
  - dans l'emprise des nouvelles rues, prévoir systématiquement l'espace pour permettre la plantation d'arbres publics;
- Miser sur l'aménagement de nouveaux espaces publics pour planter des arbres à grand déploiement;



Figure 24 : Vision de l'arbre 2015-2025 ; Ville de Québec



Figure 25 : Nouveau parc projeté à l'intersection des rues Beaucage et Bernatchez

# PPU

- Encourager la plantation sur les terrains privés visés par un redéveloppement; inclure des parcs publics et verdifier les abords des nouvelles rues dans les projets de grande envergure;
- Considérer les principaux parcours de déplacements actifs du pôle urbain comme des axes préférentiels pour le verdissement et privilégier des solutions permettant un verdissement plus continu que sporadique. Profiter également de tout projet de réfection de rue, peu importe sa hiérarchie dans le réseau routier, pour accroître la canopée :
  - dans chaque projet d'aménagement, chercher à optimiser la superficie de verdissement, à planter plus d'arbres et à viser la création d'une canopée plus complète et continue;
- Promouvoir le verdissement en rives de l'autoroute, à la fois dans un but d'accroissement de la canopée et d'embellissement du paysage urbain;
- Explorer et favoriser toute approche permettant de minimiser les îlots de chaleur : toits blancs, toitures végétales, murs et insertions de végétaux, ruelles vertes, etc.;
- Encourager l'effort collectif dans le verdissement en appuyant les initiatives privées par l'entremise des programmes et incitatifs disponibles;
- Choisir des stratégies de verdissement adaptées à la gestion écologique des eaux de pluie (jardins de pluie, bassins, fossés végétalisés) en favorisant la biodiversité des végétaux (gestion différenciée de la végétation dans les espaces publics, choix d'espèces indigènes, etc.).

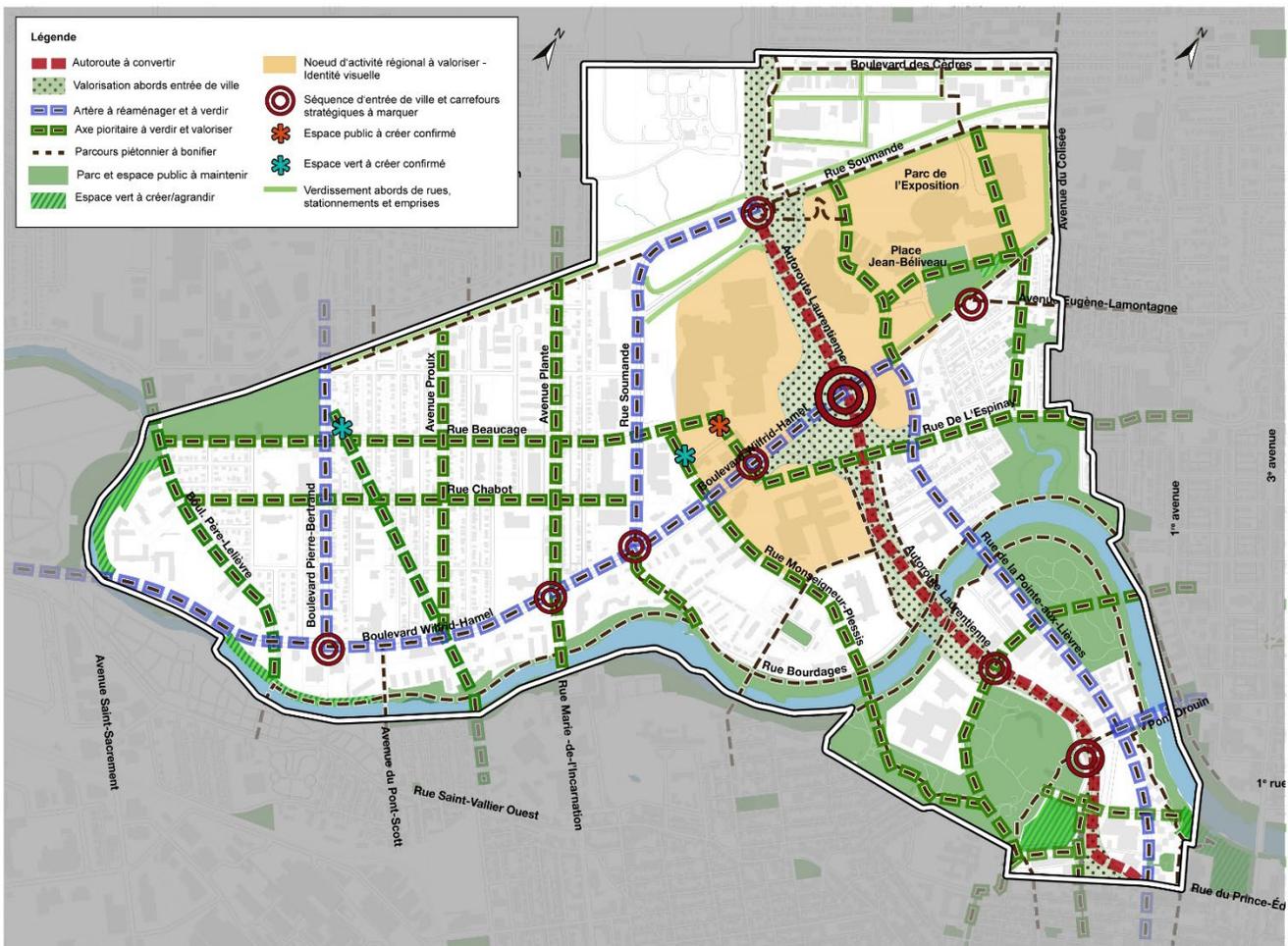


Figure 26 : Schéma conceptuel - Aménagement des espaces publics

## 5. MISE EN ŒUVRE

### 5.1. LES AFFECTATIONS DÉTAILLÉES ET DISPOSITIONS NORMATIVES

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations et des objectifs spécifiques proposés pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne, le PPU propose un cadre normatif permettant d'encadrer le développement futur et d'apprécier les possibilités d'intervention.

#### 5.1.1. Les affectations détaillées du sol

Dans le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), le territoire couvert par le PPU est réparti entre plusieurs aires d'affectations. Établies en 2005 lors de l'adoption du PDAD, ces dernières ne reflètent plus exactement les vocations favorisées pour ce territoire. Entre autres, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec reconnaît désormais la présence d'un pôle urbain régional dans ce secteur.

Le PPU propose donc un découpage du territoire en aires d'affectations détaillées (figure 28) de façon à soutenir la vision d'aménagement mise de l'avant pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. Des densités résidentielles, commerciales et administratives sont associées à chacune de ces aires d'affectation qui remplacent celles du PDAD. Pour des fins de localisation, ces aires d'affectations détaillées sont regroupées de la façon suivante :

- le secteur Wilfrid-Hamel, entre la rivière Saint-Charles et la rue Monseigneur-Plessis (WH);
- le secteur du pôle urbain régional (incluant les axes Soumande, Fleur de Lys et Bourdages (PU);
- le secteur du Vieux-Vanier (VV);
- le secteur Stadacona (SS);
- le secteur industriel des rues Samson et des Cèdres (SC).

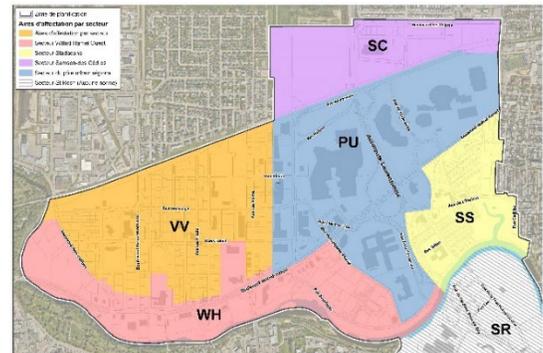


Figure 27 : Regroupement des aires d'affectation par sous-secteurs

Aucun contenu normatif n'est présenté pour le secteur au sud de la rivière Saint-Charles, car celui-ci est déjà inclus dans le territoire des PPU applicables au quartier Saint-Roch.

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

- L'aire d'affectation « Centre majeur d'activités » (CMA) met en évidence les principaux pôles d'activité de la Ville. Elle confirme la volonté d'y soutenir une grande mixité des usages dans un environnement urbain de plus forte intensité. Une grande variété d'usages peut y être autorisée sans dominance particulière;
- L'aire d'affectation « Mixte » (M) confirme la diversité des fonctions souhaitées dans certains secteurs. Elle autorise une grande diversité d'usages qui doivent cependant être compatibles avec la fonction résidentielle souhaitée dans cette aire. L'intensité y est un peu moins importante que dans l'aire « Centre majeur d'activités »;



## 5.1.2. Les principaux ajustements normatifs

Des modifications réglementaires sont proposées pour supporter l'énoncé de vision, les orientations et stratégies d'aménagement et de développement énoncées dans les chapitres 3 et 4. En résumé :

- Afin de soutenir le renforcement de la mixité des fonctions dans le pôle urbain, notamment au sein du noyau principal d'activités régionales (secteur Fleur de Lys et Soumande) et dans le secteur entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière Saint-Charles :
  - l'usage « H1 - Logement » est ajouté dans différentes aires qui en étaient jusqu'alors exemptes;
  - la présence d'usages commerciaux demeure permise au rez-de-chaussée le long des artères, mais dans certains tronçons, elle n'est plus obligatoire, car l'habitation y est aussi permise.
- Afin de tenir compte des transformations que rencontre le commerce de vente au détail et éviter un surplus d'espaces, la présence de commerces au rez-de-chaussée est rendue facultative dans certaines aires, notamment en bordure du boulevard Wilfrid-Hamel à l'ouest de la rue Bourdages, l'habitation étant permise à tous les niveaux;
- Les aires autorisant l'habitation avec services communautaires sont modifiées afin de retenir les sites les mieux adaptés pour accueillir ce type d'habitation;
- Afin de soutenir une offre résidentielle variée, des dispositions peuvent être ajoutées pour assurer l'intégration de typologies et de caractéristiques répondant aux besoins des familles;
- Afin de soutenir le renforcement du secteur situé au croisement des axes Laurentienne et Wilfrid-Hamel comme lieu prioritaire pour l'établissement d'activités à rayonnement régional et la concentration des grandes entreprises et emplois :
  - Une grande variété d'usages des classes « Commerce de consommation et de services », « Commerce de restauration » et « Publique » sont autorisés et ces usages ne sont soumis à aucune limite de superficie ou de localisation dans le bâtiment;
  - Les superficies maximales de plancher applicables au bureau sont augmentées en conformité avec le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec;
  - L'usage « C10 Établissement d'hébergement touristique » est autorisé à certains endroits;
  - L'usage « I1 – Industrie de Haute technologie » est autorisé dans certaines aires du noyau principal d'activités régionales et industrielles. Les centres de données ne sont pas autorisés.
- Afin de refléter le caractère plus local de l'offre commerciale hors du noyau d'activités régionales :
  - L'usage « C1 – Service administratif » est retiré dans certaines aires;
  - Les usages commerciaux peuvent être soumis à une superficie maximale de plancher par établissement ou autorisés aux étages inférieurs seulement.
- Afin d'optimiser l'occupation des secteurs industriels au nord de la voie ferrée et de minimiser les impacts sur les secteurs résidentiels voisins, des ajustements sont apportés quant aux usages des classes « Industrie », « Commerce associé aux véhicules automobiles » et « Commerce à incidence élevée » ainsi qu'à l'entreposage extérieur autorisé dans certaines aires.
- Afin de refléter les orientations de la Ville en matière de mobilité durable, l'usage « stationnement commercial » est remplacé par l'autorisation de « stationnement associé à un autre usage » et limité aux aires d'affectations « Centre majeur d'activités ». Ceci permet un partage plus polyvalent des cases entre bâtiments tout en limitant le nombre de cases pouvant être offertes en location.

# PPU

La figure 29 illustre les hauteurs au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. La hauteur maximale autorisée des bâtiments s'exprime en étages et les normes applicables sont celles établies au tableau de l'annexe 1 pour chaque aire d'affectation détaillée. La répartition des hauteurs reflète la stratégie d'aménagement relative au cadre bâti telle que présentée dans le chapitre 4 du PPU. En résumé :

- Dans les secteurs résidentiels stables (Vieux-Vanier et Stadacona), les normes visent le respect de l'échelle actuelle des constructions. La hauteur permise est ainsi réduite dans certains cas.
- Aux abords des axes de transport en commun et des artères, des gabarits intermédiaires de l'ordre de quatre à six étages sont proposés selon l'emplacement. Au sud du boulevard Wilfrid-Hamel, des hauteurs ciblées sont permises près des principaux noeuds. Les terrains attenants à des secteurs résidentiels de plus faibles gabarits sont limités en hauteur ou soumis à un angle d'éloignement permettant d'assurer une meilleure transition volumétrique;
- Les gabarits les plus importants sont concentrés dans le noyau principal d'activités régionales. Un gabarit-maître de six à huit étages y est proposé, sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues de façon ciblée. Les portions d'un bâtiment présentant une hauteur supérieure au gabarit maître proposé sont permises sous réserve du respect de certaines règles visant à optimiser leur intégration dans le milieu et à favoriser un profil élancé plutôt que massif.

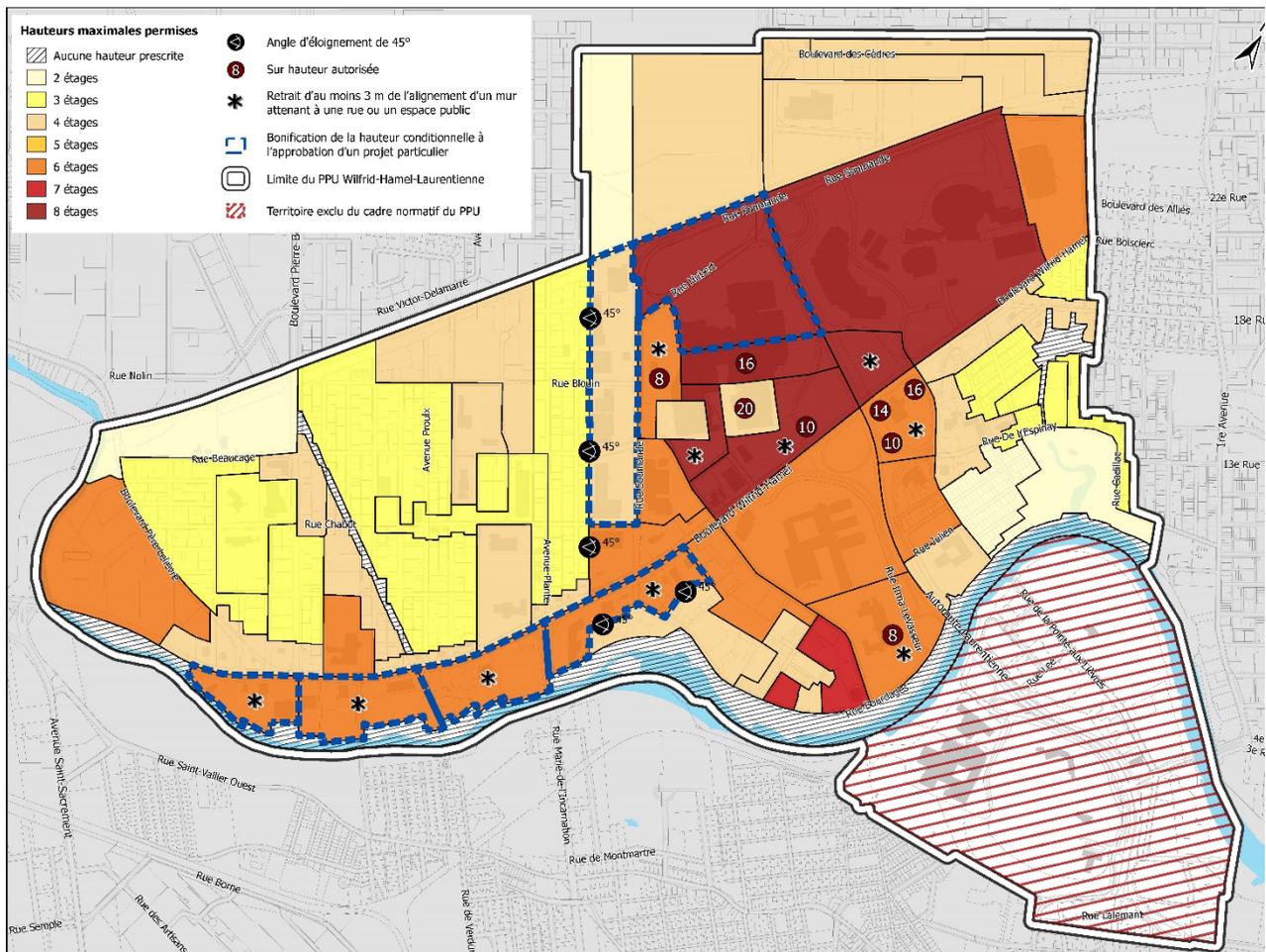


Figure 29 : Plan des hauteurs permises

## Bonification de la hauteur conditionnelle à l’approbation d’un projet particulier

Le PPU identifie certains secteurs de développement pour lesquels une sur hauteur excédant la hauteur maximale permise pourrait être autorisée sous réserve que certains critères soient respectés et que des bonifications soient apportées aux projets. Ainsi, ces gabarits additionnels ne seront pas autorisés de plein droit, mais conditionnels à l’approbation d’un projet particulier. Des critères fixés au préalable dans la réglementation d’urbanisme, au chapitre sur les plans de construction, permettront d’évaluer ces projets. Cette façon de faire permet notamment d’évaluer :

- la compatibilité des occupations prévues dans le projet avec le milieu;
- la qualité de l’intégration du projet sur le plan de l’implantation, de la volumétrie, de la densité et de l’aménagement des lieux;
- la mise en valeur des espaces extérieurs et des plantations;
- les conséquences du projet sur le milieu, en ce qui concerne l’ensoleillement, le vent, le bruit et la circulation;
- la qualité de l’organisation fonctionnelle du projet relativement, entre autres, au stationnement, aux accès et à la sécurité.

Le tableau suivant présente les secteurs pouvant être soumis à cette procédure et un énoncé préliminaire des bonifications recherchées et critères auxquels ils pourraient être assujettis :

Secteur	Wilfrid-Hamel Ouest – rivière Saint-Charles	Soumande Ouest	Fleur de Lys nord / rue Hubert
Aires	Aires WH_M_8, WH_M_9, WH_M_10 et WH_M_11	Aire PU_M_1	Aire PU_CMA_4
Sur hauteur maximale admissible	Au plus 8 étages / projection au sol d’au plus 1 000 m <sup>2</sup>	Au plus 6 étages / projection au sol d’au plus 1 000 m <sup>2</sup>	Au plus 14 étages / projection au sol d’au plus 2 000 m <sup>2</sup>
Bonifications recherchées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusion de typologies intermédiaires adaptées aux besoins des familles (plex, maisons de ville superposées) – Bonification des grands logements</li> <li>• Inclusion de services recherchés par les familles (ex. : garderies) et d’espaces communautaires (ex. : jardins communautaires, parcs)</li> <li>• Bonification de la relation avec des espaces naturels (rivière)</li> <li>• Bonification du verdissement (aires vertes, plantations)</li> <li>• Etc.</li> </ul>		

## PRINCIPES D'ENCADREMENT POUR LES CONSTRUCTIONS EN HAUTEUR

Dans les secteurs pouvant faire l'objet de hauteurs supérieures à la hauteur maximale permise, des normes s'inspirant des principes suivants pourront, au besoin, être fixées afin de baliser leur intégration :

- La base des bâtiments devrait présenter une hauteur en mètre équivalent à au moins 2 étages afin d'assurer un équilibre entre les parties inférieures et supérieures d'un bâtiment;
- Le rez-de-chaussée des bâtiments bordant une artère ou une rue commerciale devrait être d'au moins 4 mètres afin de permettre l'offre des espaces commerciaux invitatants;
- De façon générale, un gabarit maître de six étages (huit dans le noyau d'activités régionales) est privilégié le long des rues. Les portions excédant le gabarit maximal constituent des sur hauteurs;
- Idéalement, les portions d'un bâtiment en sur hauteur devraient être implantées en retrait des rues et espaces publics afin de minimiser leur impact visuel, de maintenir un encadrement bâti à l'échelle humaine et favoriser l'ensoleillement de l'espace public. L'objectif est de s'assurer que la base du bâtiment soit le principal élément définissant le site :
  - au-delà du gabarit maximal courant, les portions en sur hauteur devraient autant que possible s'implanter en retrait d'un mur attenant à une rue ou un espace public;
  - pour tout bâtiment isolé, la portion en sur hauteur devrait présenter une projection au sol de l'ordre de 1000 mètres carrés; Dans le noyau principal d'activités régionales, lorsqu'érigée sur le toit ou annexée au centre commercial, la portion d'un bâtiment en sur hauteur devrait présenter une projection au sol d'au plus 3000 mètres carrés;
  - une distance de 20 à 25 mètres devrait séparer deux parties de bâtiments en sur hauteur.



Figure 30 : Principes relatifs à l'encadrement des sur hauteurs

### 5.1.3. Dispositions normatives

Ce PPU propose un contenu normatif limité aux aspects stratégiques à la mise en œuvre de la vision d'avenir pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne, soit celles qui auront le plus d'incidence sur la nature du développement futur comme les usages et la hauteur. La Ville s'assure ainsi du respect des stratégies d'aménagement présentées à la population, tout en offrant plus de souplesse à l'encadrement des projets immobiliers qui pourraient nécessiter des ajustements réglementaires dans le futur. Les dispositions normatives applicables à chacune des aires d'affectation identifiées à la carte 28 sont énoncées au tableau de l'Annexe 1. Les objets suivants sont visés par des règles prévues au PPU :

- Les usages autorisés ou spécifiquement autorisés; Lorsque requis, le nombre maximal de logements, le pourcentage de grands logements ou la localisation des usages dans un bâtiment;
- Le stationnement commercial comme usage associé à un usage résidentiel ou non résidentiel;
- La hauteur maximale en étage permise et les autres règles relatives à la hauteur;
- Les normes de densités.

Ces dispositions normatives doivent, par concordance, être intégrées aux règlements sur l'urbanisme de l'arrondissement de La Cité–Limoilou et de l'arrondissement des Rivières. L'obligation de concordance aux règles proposées dans le PPU n'a pas pour effet de restreindre la possibilité d'accorder une dérogation mineure aux dispositions des règlements de zonage et de lotissement qui en découlent. De même, elle n'a pas pour effet de restreindre la possibilité d'adopter un règlement approuvant un plan de construction ou de modification, conformément à l'article 112 de l'annexe C de la Charte de la Ville de Québec, si ce règlement n'édicte pas des normes relatives à des objets pour lesquels des dispositions normatives spécifiques sont prescrites au PPU. Enfin, un règlement permettant l'occupation d'un bâtiment peut être adopté en vertu de ce même article sans égard aux usages prescrits par le PPU.

Les usages autorisés dans chaque aire d'affectation détaillée constituent les meilleurs usages souhaitables dans l'état actuel de la planification. Toutefois, chaque type d'affectation est aussi associé à une des « **familles d'usages** » décrites au tableau de l'annexe 2, lesquelles établissent un éventail d'usages possibles. Dans le futur, si des usages doivent être retirés ou ajoutés dans une zone, ils pourront l'être sans devoir modifier le PPU s'ils font partie de la famille d'usages associée.

Enfin, les objets suivants ne sont pas visés par des règles prescrites au PPU et sont traités par la réglementation d'urbanisme :

- Les usages associés (à l'exception d'un stationnement associé), les usages spécifiquement exclus et la superficie maximale d'un usage par établissement ou bâtiment;
- La hauteur minimale d'un bâtiment;
- Le nombre maximal de logements, lorsque plus contraignant qu'établi au PPU;
- Les normes d'implantation (incluant l'aire verte et l'aire d'agrément exigées);
- Les normes de stationnement;
- Le type d'affichage;
- Les droits acquis;
- Toute autre disposition qui n'est pas relative à un objet spécifiquement visé par le PPU.

Pour ces objets, le PPU propose toutefois des cibles normatives générales qui serviront de référence pour la définition du contenu des règlements sur l'urbanisme et l'évaluation de leur conformité au PPU.

Cibles normatives générales	
<b>Localisation verticale des usages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans les aires du secteur « pôle urbain », tendre à permettre tous les usages à tous les niveaux</li> <li>• Dans les aires mixtes hors du secteur « pôle urbain », tendre à limiter les usages commerciaux et publics aux étages inférieurs</li> <li>• Dans les aires permettant à la fois des usages résidentiels et les débits d'alcool, tendre à limiter la présence de débits d'alcool aux niveaux inférieurs</li> </ul>
<b>Norme de grands logements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans les aires mixtes des secteurs « pôle urbain » et « Wilfrid-Hamel » présentant un potentiel de développement, viser un ratio de 25 % de logements de 2 chambres et plus (dont 10 % de 3 chambres); Dans certains cas, exiger qu'une portion de ces grands logements soient situés au rez-de-chaussée et accessibles à partir de l'extérieur</li> <li>• Dans les secteurs résidentiels Stadacona et Bourdages déjà assujettis à cette norme, viser un ratio de 75 % de logements de 2 chambres et plus (dont 20 % de 3 chambres)</li> </ul>
<b>Pourcentage d'aire verte souhaitable par affectation et selon les activités dominantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrie et Commerce de détail et services : cible de 10 %</li> <li>• Centre majeur d'activité – (1) dominante régionale : cible de 10 %</li> <li>• Centre majeur d'activité – (2) dominante résidentielle : cible de 15 %</li> <li>• Mixte : cible de 15 %</li> <li>• Centre majeur d'activité – (3) dominante publique : cible de 20 %</li> <li>• Résidentielle : cible de 20 %</li> <li>• Publique : cible de 20 %</li> </ul>
<b>Type de stationnement souhaitable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Urbain dense</u> : Arrondissement de La Cité, Secteurs Fleur de Lys et Soumande, rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel</li> <li>• <u>Axe structurant A</u> : Rive nord du boulevard Wilfrid-Hamel; boulevard Pierre-Bertrand :</li> <li>• <u>Axe structurant B</u> : Vieux-Vanier :</li> <li>• <u>Type Général</u> : Secteurs industriels</li> </ul>
<b>Pourcentage de stationnement à l'intérieur souhaitable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sites présentant un fort potentiel de développement avec des densités accrues : Viser l'offre de 70 % à 90 % de stationnement intérieur pour tous les usages</li> <li>• Sites présentant un potentiel d'insertion : Viser l'offre de 70 % à 90 % de stationnement intérieur pour l'habitation de 20 unités et plus</li> </ul>
<b>Interdiction du stationnement devant une façade principale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viser l'interdiction de stationnement devant une façade principale pour tous les sites avec potentiel de développement longeant : <ul style="list-style-type: none"> <li>– une artère ou une rue collectrice</li> <li>– les rues projetées sur le site Fleur de Lys ou au sud du boulevard Wilfrid-Hamel</li> </ul> </li> </ul>
<b>Normes d'implantation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De manière générale, viser l'application de marges avant : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Restreintes : Dans les secteurs anciens</li> <li>– De 5 à 6 m : Dans la majorité des sites à redévelopper ou de plus forte densité</li> <li>– De 7 à 10 m : Dans les sites à vocation publique ou occupés par des bâtiments dont l'empreinte au sol est plus importante</li> </ul> </li> <li>• Définir des marges à l'axe pour les tronçons du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Soumande présentant un potentiel de redéveloppement</li> <li>• Dans la majorité des aires des secteurs « Wilfrid-Hamel » et « Pôle urbain », ne prévoir que des marges avant ou à l'axe; laisser la CUCQ définir les autres marges</li> </ul>

## 5.2. ENCADREMENT ARCHITECTURAL DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural sur lesquelles elle a compétence.

La CUCQ a déjà pleine compétence sur la portion du territoire du PPU comprise dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, et ce, depuis plusieurs années. Plus récemment, les secteurs Fleur de Lys, Soumande et Wilfrid-Hamel compris dans l'arrondissement des Rivières se sont ajoutés aux territoires sous sa juridiction. Dans ces cas, l'encadrement se limite aux travaux de construction d'un bâtiment principal et aux travaux qui ont une incidence sur l'apparence architecturale d'un bâtiment principal existant. Seul le secteur Fleur de Lys profite également d'un encadrement des aménagements extérieurs.

Le *Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec*, R.V.Q. 1324 permet déjà, de façon générale, d'atteindre les objectifs fixés par le PPU pour ces portions du territoire. Les principaux critères que devront respecter les interventions sont les suivants :

- Favoriser la densification – dans le respect des milieux construits stables attenants - des terrains aux abords des principaux axes de circulation;
- Soutenir la consolidation des sites vacants sous-utilisés ou à requalifier;
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants, qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants et qui tient compte de l'échelle des rues;
- Favoriser l'animation des rues par un encadrement bâti optimal et un traitement des façades permettant une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs des bâtiments (transparence, absence de murs aveugles, etc.);
- Mettre en valeur les secteurs et composantes d'intérêt patrimonial du territoire, notamment le cadre bâti typique du secteur Stadacona et les édifices modernes présentant un intérêt;
- Assurer une architecture de qualité intégrant les tendances contemporaines en architecture;
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables.

Cependant, pour favoriser l'atteinte de certains objectifs et principes d'aménagement plus spécifiques, il serait opportun de bonifier le Règlement R.V.Q. 1324. Ainsi, il est proposé de faire les ajouts suivants :

- Inclure les aménagements extérieurs aux aspects soumis à l'encadrement de la CUCQ dans l'ensemble des secteurs sous sa juridiction compris dans l'arrondissement des Rivières au sein du territoire du PPU;
- Lorsque des hauteurs supplémentaires sont autorisées par la réglementation d'urbanisme sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment, préciser la répartition privilégiée, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées.

# PPU

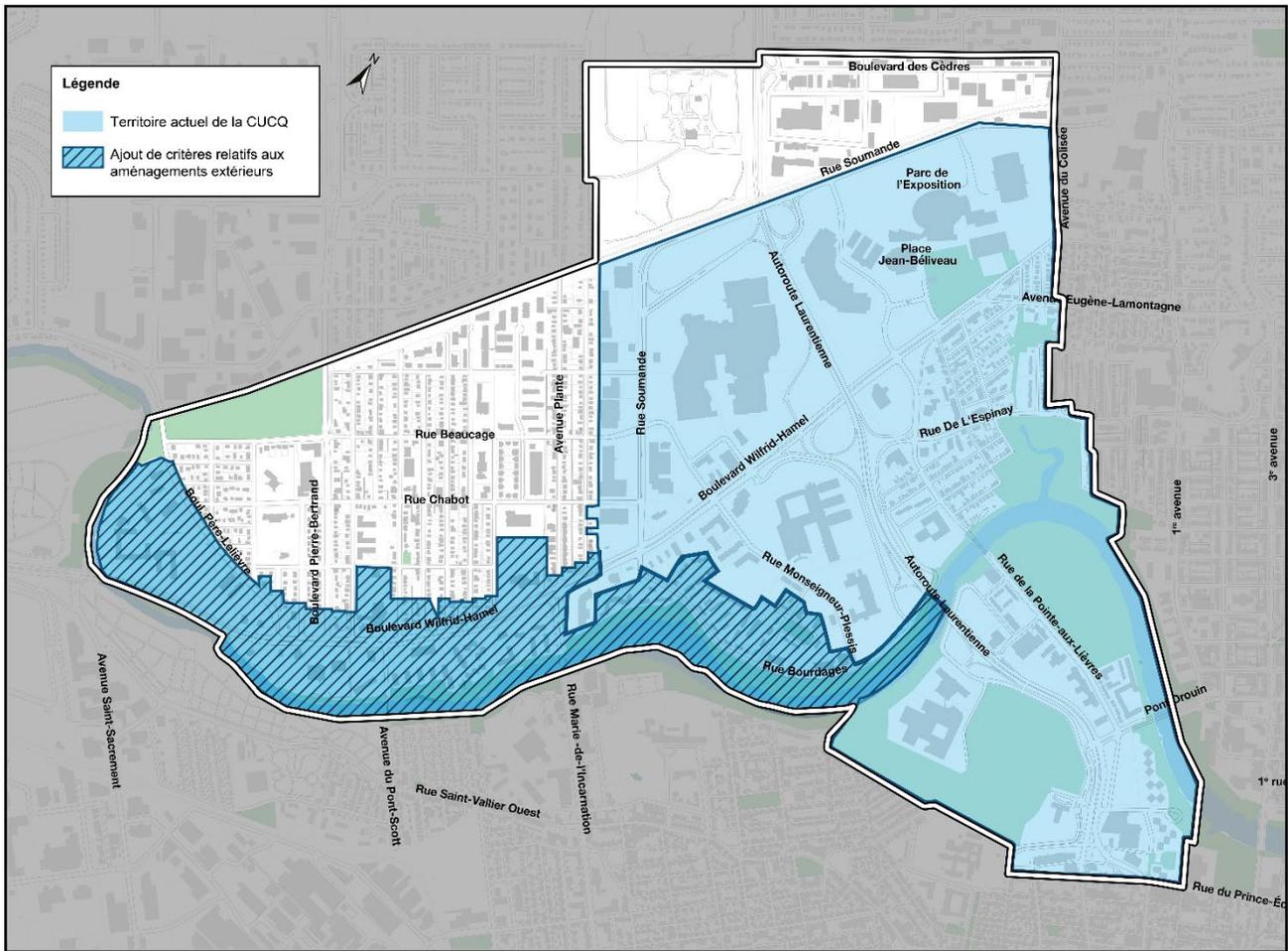


Figure 31 : Territoire d'application de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

## 5.3. SECTEURS PRIORITAIRES DE DÉVELOPPEMENT OU DE REQUALIFICATION

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

### 5.3.1. Le secteur Fleur de Lys et Soumande

Ce secteur regroupe l'ensemble des terrains compris entre l'autoroute Laurentienne à l'est, la voie ferrée au nord, la limite arrière des propriétés situées en rive ouest de la rue Soumande et le boulevard Wilfrid-Hamel au sud.

Les principaux enjeux associés à ce secteur sont la valorisation des nombreux espaces sous-développés, la transition vers une saine mixité des fonctions, l'ajout d'habitations, la création d'espaces publics et l'amélioration des aménagements urbains. La Ville accueille donc positivement la volonté, signifiée par les propriétaires de Fleur de Lys centre commercial, de requalifier leur propriété dans une perspective de densification, de mixité accrue et de mise en valeur.

Les critères d'aménagement et de développement applicables aux propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

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

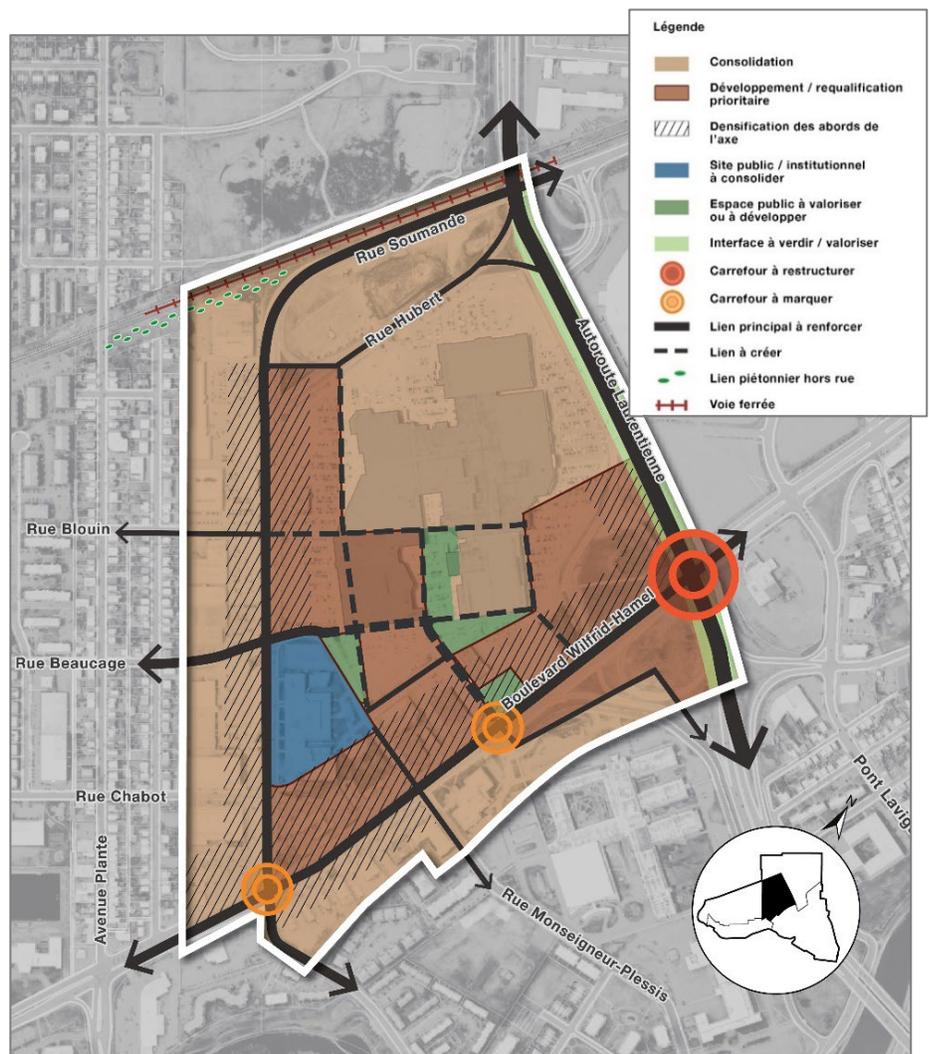


Figure 32 : Schéma conceptuel - Secteur Fleur-de-Lys et Soumande

# PPU

- valoriser en priorité le potentiel de développement des espaces au sol et viser l'élimination progressive du stationnement aux abords des artères;
- dans la répartition des nouvelles constructions et des nouveaux édifices, privilégier des choix qui contribuent à la mise en valeur des bâtiments existants présentant un intérêt, comme l'ancien édifice Sears;
- en concertation avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), chercher à rationaliser l'emprise autoroutière au nord-ouest de son croisement avec le boulevard Wilfrid-Hamel, en faveur d'un développement qui contribuerait à marquer le carrefour.
- Soutenir une mixité accrue des activités dans cette portion du pôle urbain :
  - localiser les fonctions à rayonnement régional (espaces à bureaux, institutions, hôtellerie, divertissement, etc.) en priorité le long du boulevard Wilfrid-Hamel à l'est de la rue Fleur-de-Lys et de l'axe Laurentienne; permettre d'y intégrer une nouvelle offre résidentielle de forte densité;
  - concentrer la fonction commerciale dans la portion conservée de Fleur de Lys centre commercial et au rez-de-chaussée des bâtiments bordant les artères (Wilfrid-Hamel et Soumande);
  - favoriser l'ajout d'habitations formant le prolongement du secteur résidentiel du Vieux-Vanier, de part et d'autre de la rue Soumande et dans la portion ouest du site Fleur de Lys;
  - favoriser une offre résidentielle variée (multifamilial, plex, maison superposée, etc.) et assurer la compatibilité des typologies proposées avec les voies de circulation et les activités attenantes.
- Prévoir un gabarit-maître de six à huit étages sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues de façon ciblée, au cœur du site et à l'approche de l'axe Laurentienne :
  - favoriser une intégration harmonieuse des bâtiments de plus grande hauteur par le respect des critères relatifs à la construction en hauteur présentés à la section 5.1.2;



Figure 33 : Vue de la rue Fleur-de-Lys, direction nord

- préférer une hauteur de six étages aux abords de la rue Soumande et assurer une transition vers le secteur résidentiel existant à l'ouest par une modulation;
- Favoriser l'offre d'unités résidentielles répondant aux familles, notamment par l'inclusion d'habitations d'au plus quatre étages de part et d'autre du prolongement de la rue Monseigneur-Plessis et prévoir une transition harmonieuse des hauteurs autour de cet îlot;
- Aligner les nouvelles rues avec celles existantes au pourtour; compléter le bouclage des rues en délimitant la portion du centre commercial qui sera conservée et le nouveau développement;
- structurer le site autour de l'axe Fleur de Lys–Beaucage pour son potentiel d'interconnexion avec les rues du Vieux-Vanier et du secteur de la rue Bourdages.



Figure 34 : Offre adaptée aux familles et rue partagée

- Dans les grands sites à requalifier, assurer la qualité des aménagements au sol et le verdissement :
  - réduire les stationnements en surface et entourer les espaces résiduels de bandes végétalisées;
  - prévoir l'ajout de places publiques et de parcs dans le site Fleur de Lys, à des endroits formant un point de rencontre entre les activités régionales et la fonction résidentielle;
  - séparer les grands établissements commerciaux des zones de développement résidentiel projetées par des rues publiques bordées de trottoirs généreux et de plantations, afin d'assurer une cohabitation optimale et de marquer l'accès aux grands établissements commerciaux;
  - privilégier la plantation d'arbres publics dans les emprises de rues.
- Soutenir le réaménagement des artères qui traversent le secteur de manière à bonifier les cheminements piétonniers, à accroître les plantations et dans certains cas, à inclure des aménagements cyclables.

### 5.3.2. Secteur d'entrée de ville et de Stadacona

Ce secteur est délimité au nord par le boulevard des Cèdres, à l'ouest par l'autoroute Laurentienne et la limite ouest de la propriété d'Hydro-Québec, à l'est par l'avenue du Colisée et au sud, par les rues De Lanaudière, Daniel et l'avenue François-1<sup>er</sup>. On y trouve des espaces non construits le long des axes Laurentienne, Wilfrid-Hamel et de la Pointe-aux-Lièvres, la zone industrielle du Colisée ainsi que le centre de formation en montage de ligne d'Hydro-Québec, qui n'offrent pas un paysage d'entrée de ville particulièrement attrayant vers les quartiers centraux. ExpoCité est représenté dans le but de prendre en compte la relation entre ce site événementiel et les secteurs voisins. Le PPU appuie la stratégie de mise en valeur déjà établie pour ce site et porte une attention accrue au site du Colisée dont l'utilisation future reste à définir et aux espaces situés en bordure immédiate du boulevard Wilfrid-Hamel.

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

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

#### **Zone industrielle et entrée de ville**

- Favoriser la présence d'activités industrielles adaptées à un milieu urbain plus central, optimiser l'occupation du sol et améliorer la cohabitation avec les secteurs résidentiels :
  - dans la zone industrielle, préférer des usages pouvant tirer profit de la proximité du pôle urbain régional : industries légères ou technologiques, entrepôts « du dernier kilomètre », centres de distribution, grossistes, etc.;
  - favoriser l'agrandissement des bâtiments et les activités générant un taux accru d'occupation au sol plutôt qu'une forte proportion d'entreposage extérieur;
  - développer une zone de transition entre la fonction industrielle et les habitations du boulevard des Cèdres :
    - favoriser des entreprises de services complémentaires aux industries et dont les activités n'attirent pas un flux important de clients et sont entièrement exercées à l'intérieur;
    - concentrer au cœur de la zone industrielle les activités plus contraignantes; au besoin, envisager la possibilité de relocaliser certaines activités qui génèrent trop de nuisances près des secteurs résidentiels;
  - sur le site d'Hydro-Québec, préférer des usages pouvant cohabiter avec le secteur résidentiel de Vanier (sans nuisances extérieures) et susceptibles de valoriser l'entrée de ville. Sans exclure la vocation industrielle actuelle, d'autres fonctions pourraient aussi être envisagées.
- Améliorer le paysage d'entrée de ville et l'aménagement urbain :
  - prévoir une plantation plus soutenue aux abords de l'autoroute Laurentienne, améliorer le traitement des interfaces de la zone industrielle et au besoin, prévoir l'ajout d'écrans végétaux à la limite des cours arrières perceptibles depuis les artères voisines;
  - bonifier l'aménagement des rues de la zone industrielle du Colisée de manière à marquer la limite entre l'espace public et privé de façon à empêcher l'empiètement dans l'emprise de rue;
  - assurer un aménagement conforme des zones d'entreposage (clôtures, localisation, etc.) et limiter autant que possible l'utilisation de la cour avant à des fins d'entreposage. Éviter tout empiètement des activités d'entreposage dans l'emprise publique.

# PPU

- Améliorer les liens entre le quartier de Lairet et les secteurs au sud ainsi que les points d'intérêt. Entre autres, évaluer :
  - les pistes d'optimisation du lien existant à l'extrémité de la rue de la Concorde;
  - les moyens d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des piétons vers les services (exemples : Frigo, Grand Marché);
  - la possibilité d'ajouter un axe piétonnier entre l'avenue Duval et la rue Jalobert en passant par le site du Colisée.

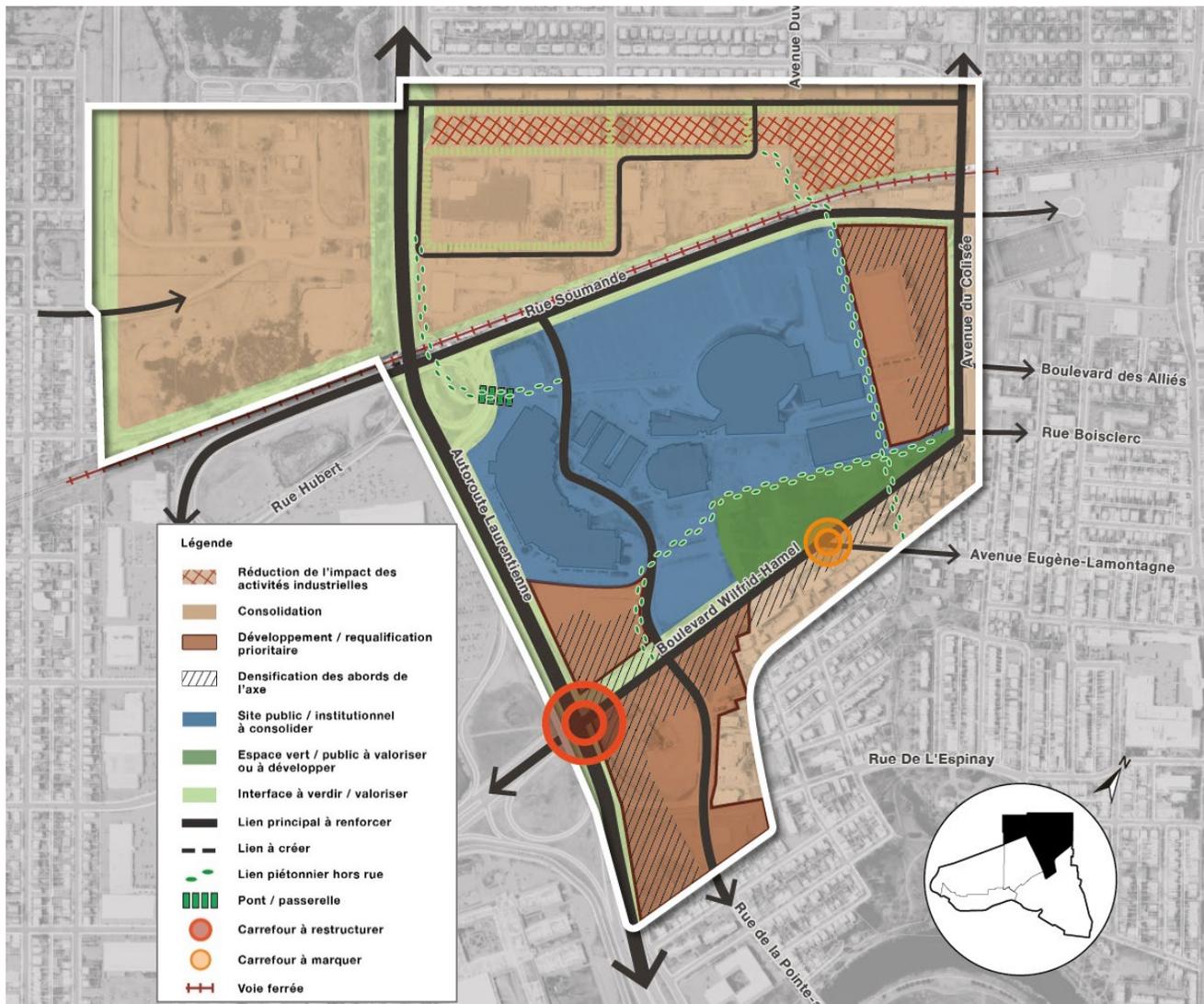


Figure 35 : Schéma conceptuel – Secteur Stadacona, de la zone industrielle à l'entrée de la ville

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

- Promouvoir la vocation événementielle du site d'ExpoCité dans son ensemble et poursuivre la mise en valeur de ce site déjà amorcée en amont de l'élaboration du PPU :
  - Étudier différentes pistes de réutilisation ou de requalification du site du Colisée, dont :
    - l'aménagement d'espaces dédiés aux sports émergents intérieurs et extérieurs;
    - l'ajout éventuel d'îlots résidentiels en relation avec le Vieux-Limoilou et la conversion du Colisée en espace sportif semi-couvert, sous condition de pouvoir assurer une bonne cohabitation entre la fonction résidentielle et les événements d'Expo-Cité;
  - Désenclaver le site et transformer ses limites en lieux animés et attrayants :
    - Consolider les aménagements à la limite du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'avenue du Colisée, de façon à maintenir une interface verte et publique continue.
  - Aménager des parcours piétonniers conviviaux, en continuité avec la trame urbaine du secteur :
    - Accroître les liens entre les quartiers du Vieux-Limoilou et de Lairet : entre autres, envisager le prolongement de l'axe de déplacement actif du parc Lairet en direction nord, en passant par le site d'ExpoCité puis au nord de la voie ferrée.
  - Maximiser la plantation et consolider les espaces verts pour accroître le confort des usagers.
- De part et d'autre du boulevard Wilfrid-Hamel, entre les axes Laurentienne et Pointe-aux-Lièvres, permettre un développement mixte d'intensité supérieure faisant partie intégrante du noyau principal d'activités régionales :
  - du côté nord, permettre des usages complémentaires au site événementiel : hôtellerie, commerces de divertissement (lieu de rassemblement, restauration, bar, équipement sportif et culturel) et des bureaux; du côté sud, permettre des bureaux, des commerces courants, de l'hôtellerie et de l'habitation aux étages;
  - prévoir un gabarit-maître de six étages sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues ponctuelles respectant les critères relatifs à la construction en hauteur présentés à la section 5.1.2.
- Dans les sites à développer, maximiser le verdissement :
  - inclure des plantations autour des nouveaux bâtiments et des rues existantes et projetées; créer des espaces verts lorsque possible;
  - accroître le verdissement des stationnements qui demeureront présents;
- Ailleurs dans cette portion du territoire, prévoir une consolidation à des fins majoritairement résidentielles :



Figure 36 : Vue de la rue de la Pointe-aux-Lièvres vers le nord

- en rive sud du boulevard Wilfrid-Hamel et aux abords de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, prévoir des hauteurs de quatre à six étages et assurer une transition harmonieuse avec le bâti de petit gabarit du secteur Stadacona.

### 5.3.3. Secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rivière Saint-Charles

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

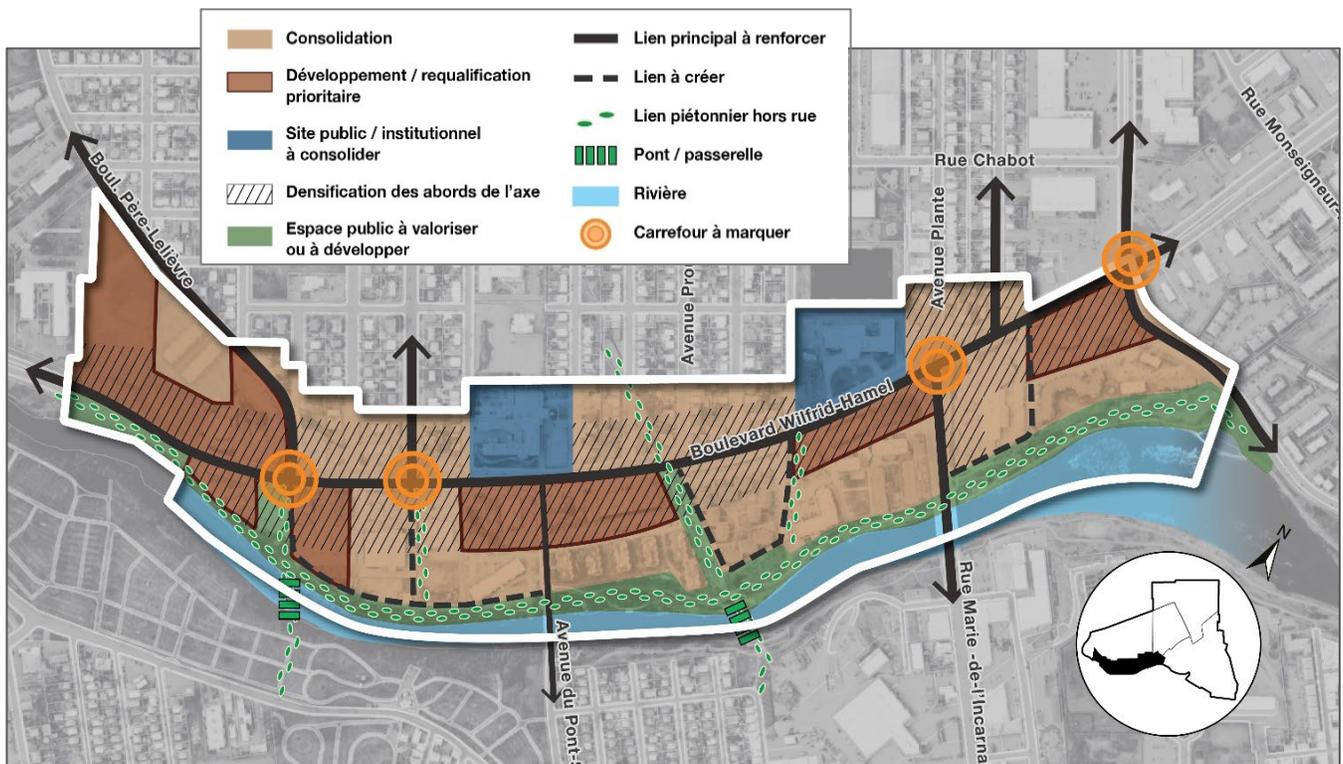


Figure 37 : Secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rivière Saint-Charles

Les critères d'aménagement et de développement applicables dans ce secteur sont les suivants :

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

# PPU

- En rive sud de l'axe, prévoir un gabarit maximal de six étages sans exclure la possibilité de permettre des hauteurs accrues ponctuelles, d'au plus huit étages, près des intersections stratégiques et respectant les critères relatifs à la construction en hauteur présentés à la section 5.1.2.
- Désenclaver et accroître l'accès à la rivière Saint-Charles par l'aménagement de rues en boucle ou de liens verts s'inscrivant dans le prolongement des rues du Vieux-Vanier afin de redonner un caractère public aux abords de la rivière :
  - concevoir ces rues sous forme de rues partagées, étroites et à sens unique;
  - lorsque l'aménagement de rues est impossible, créer des axes piétonniers généreux, bien connectés et accessibles à l'année.



Figure 38 : Potentiel de transformation du secteur Wilfrid-Hamel Ouest à court, moyen et long terme

# PPU



Figure 39 : Développement projeté aux abords de la rivière

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



Figure 40 : Boulevard Wilfrid-Hamel réaménagé et redéveloppé

## 5.4. PROJETS D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Conformément au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, qui intègre la mobilité durable comme principe transversal, différentes mesures doivent être mises en place pour favoriser les déplacements actifs et en transport en commun au sein du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne.

En plus de structurer les déplacements à pied et à vélo au sein du territoire visé par la définition de parcours continus et bien maillés, le PPU propose de réaménager les principales artères du pôle urbain et ses environs de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des usagers du transport en commun. Ces interventions contribueront aussi à une plus grande appropriation du domaine public.

Les artères visées sont les suivantes :

- le boulevard Wilfrid-Hamel dont l'aménagement est à revoir globalement dans sa portion ouest;
- la rue Soumande qui doit être repensée dans le contexte de la requalification des propriétés voisines;
- le boulevard Pierre-Bertrand qui comprendra des voies réservées au transport en commun;
- l'autoroute Laurentienne qui, à moyen terme, doit faire l'objet d'interventions pour en accroître le caractère urbain.

Ces interventions permettront d'améliorer la convivialité des lieux pour les résidents, les travailleurs et les visiteurs et renforceront l'attractivité du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne comme destination et lieu de vie. De façon générale, elles soutiendront les déplacements actifs, le confort climatique (vent, ensoleillement, îlots de chaleur, etc.) et la qualité de l'expérience urbaine.

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

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

À l'égard du boulevard Wilfrid-Hamel, les interventions devraient permettre d'améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et de réaliser des aménagements urbains soutenant le développement du transport en commun et des modes de transport actif. On devra viser l'atteinte d'un taux appréciable de déplacements à pied ou à vélo favorisés par la qualité des aménagements, ceux-ci assurant à la fois le confort et la sécurité des usagers. Les intentions à l'égard de cet axe sont les suivantes :

- Sur l'ensemble du boulevard, créer des aménagements attrayants, confortables, sécuritaires et offrant une expérience agréable en toute saison pour les modes de déplacements actifs :
  - assurer le respect des règles d'accessibilité universelle en portant une attention accrue au secteur de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec.
- Attribuer au boulevard une signature qui lui est propre et doter le tronçon compris entre la rue Soumande et l'avenue du Colisée d'une image reflétant son statut de pôle urbain régional;
- Aménager les nœuds (principales intersections, stations de transport en commun, etc.) formant des repères dans l'espace afin de favoriser l'orientation des visiteurs;
- Accroître la plantation d'arbres et de végétaux tout au long du boulevard, en privilégiant des espèces résistantes et à grand déploiement.



Figure 41 : Coupe perspective du boulevard Wilfrid-Hamel

## 5.4.1. Rue Soumande

Il y a lieu de revoir globalement l'aménagement de la rue Soumande dans une perspective de mise en valeur, dans le contexte de la requalification des propriétés attenantes et d'intégration des divers modes de déplacement. Dans ce contexte, les intentions poursuivies sont les suivantes :

- Rationaliser les voies de circulation véhiculaire de manière à allouer plus de place aux piétons et cyclistes et à assurer une saine cohabitation des déplacements actifs avec le débit de circulation important sur cet axe :
  - élargir les trottoirs et les protéger en les plaçant derrière des banquettes;
  - intégrer un axe cyclable en rive ouest de la voie jusqu'à l'axe cyclable de la rue Beaucage.
- Réaliser des aménagements permettant d'améliorer le paysage urbain le long de cet axe;
- Bonifier l'encadrement végétal par l'ajout de plantations en banquette et derrière les trottoirs.

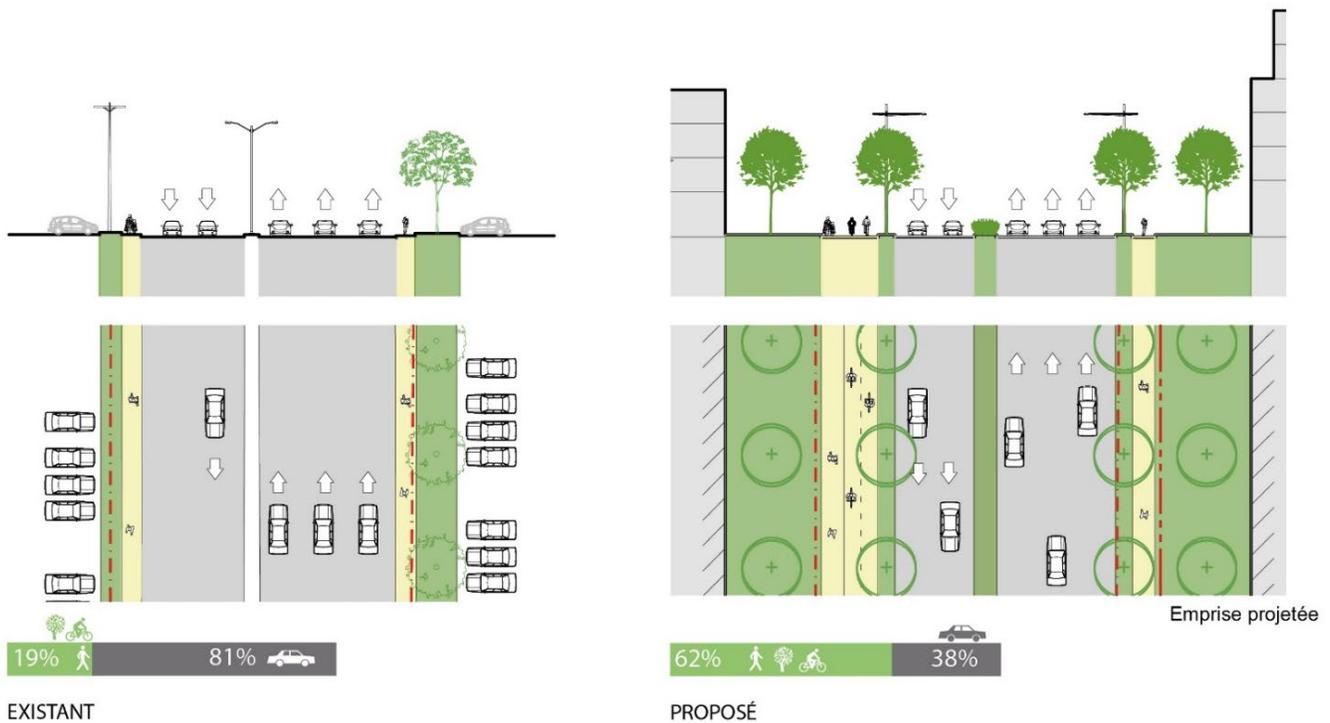
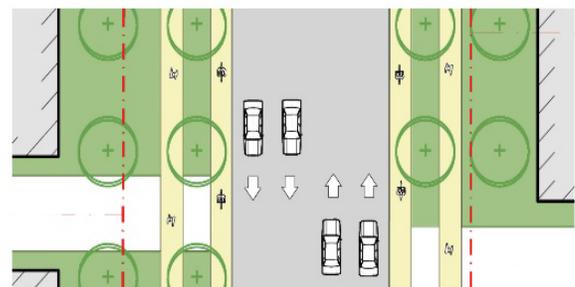
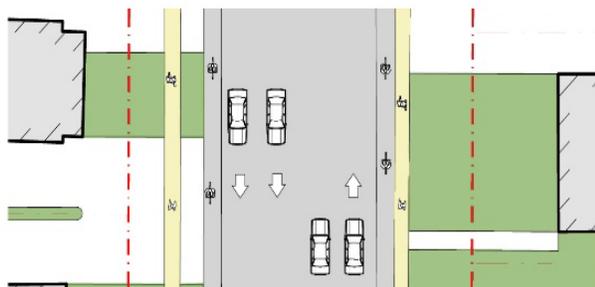
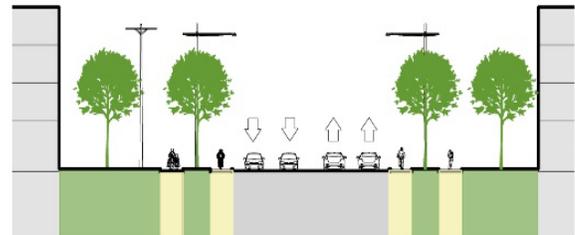
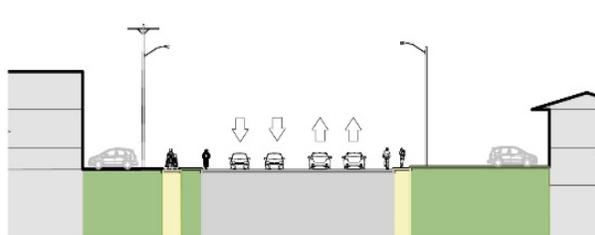


Figure 42 : Rue Soumande

## 5.4.2. Boulevard Pierre-Bertrand

Le boulevard Pierre-Bertrand est un axe nord-sud important dans l'arrondissement des Rivières. Il serait souhaitable de revoir son aménagement dans une perspective de mise en valeur et d'intégration de l'ensemble des modes de déplacement. À cette fin, les intentions poursuivies sont les suivantes :

- Rationaliser les voies de circulation véhiculaire afin d'assurer un partage équilibré de la chaussée;
- Planifier l'insertion des voies réservées au transport en commun prévues dans le réseau structurant de transport en commun tout en répondant aux autres modes de déplacements :
  - prévoir des aires d'attente bien aménagées pour les usagers du transport en commun.
- Bonifier les aménagements piétonniers et cyclables en bordure de l'axe, de façon à optimiser la cohabitation avec la circulation véhiculaire;
- Optimiser l'intégration des bandes cyclables pour une sécurité et un confort accrus des usagers :
  - délimiter adéquatement les propriétés attenantes de manière à éviter l'empiètement de véhicules stationnés en façade du trottoir ou de la bande cyclable.
- Bonifier l'encadrement végétal par l'ajout de plantations dans l'emprise et derrière les trottoirs.



EXISTANT



PROPOSÉ

Figure 43 : Boulevard Pierre-Bertrand

## 5.4.3. Les rues locales

Les rues locales occupent le plus bas niveau dans la hiérarchie routière. Dans les secteurs du Vieux-Vanier et de Stadacona, elles sont bordées de bâtiments résidentiels de plus faibles gabarits et il s'agit essentiellement de rues qui desservent des milieux de vie. Ces secteurs sont généralement marqués par des carences en canopée. Les espaces dédiés aux déplacements actifs gagnent également à être améliorés. Dans le Vieux-Vanier, les emprises et la chaussée sont généralement d'une largeur plus importante que nécessaire. À la condition de repenser globalement leur aménagement, elles présentent un potentiel significatif de déminéralisation et de verdissement. Dans cet esprit, il convient de profiter de chaque projet de réfection pour doter ces rues d'un aménagement de meilleure qualité.

Dans le secteur Stadacona, l'emprise des rues est plus restreinte, mais des possibilités de verdissement et d'amélioration des aménagements en rive de la chaussée peuvent subvenir. Il faudra faire des choix et travailler en concertation avec les propriétaires riverains pour convenir de la nature des interventions qu'ils souhaitent et des compromis qu'ils sont prêts à concéder pour accroître le nombre de plantations.

### Objectifs poursuivis

- Considérer des alternatives novatrices dans la conception géométrique des rues locales, en faveur d'une sécurité accrue des piétons et d'une appropriation par les riverains;
- Bonifier les trottoirs en cherchant à créer des parcours sans obstacle physique;
- Intégrer le plus possible des espaces de verdissement à l'intérieur de l'emprise.

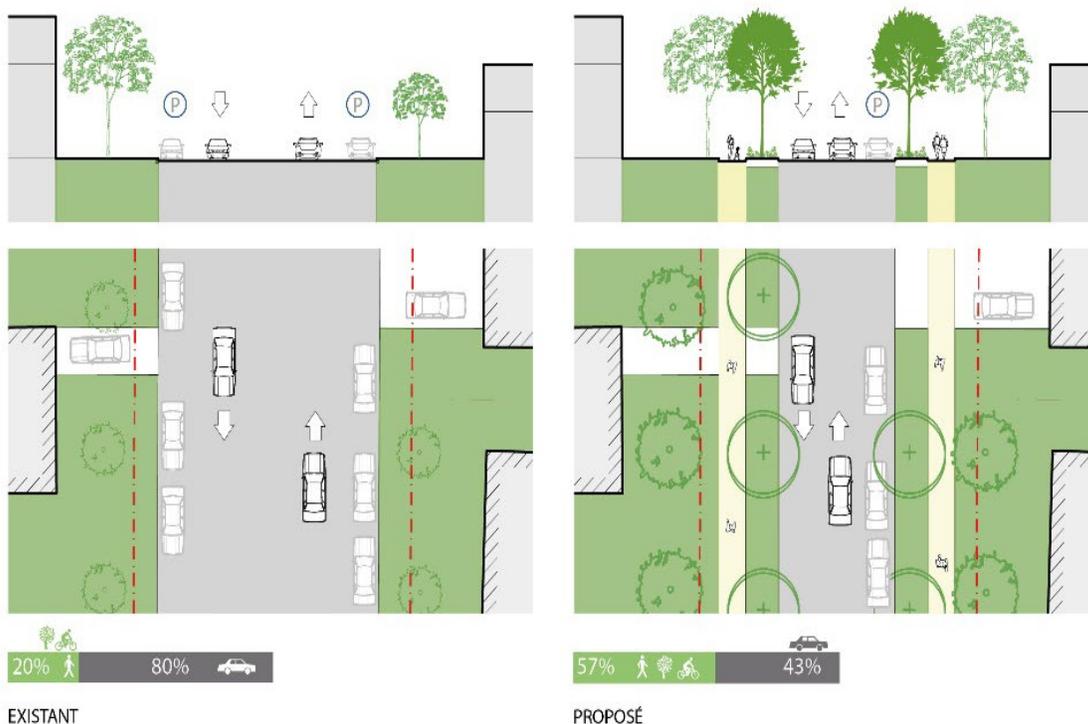


Figure 44 : Exemple d'une rue locale - rue Champagnat

## 5.4.4. Les nouvelles rues résidentielles et riveraines

Dans les secteurs prioritaires de requalification, certaines rues locales projetées et majoritairement bordées d'habitation pourraient être aménagées sous forme de rues partagées. Ces dernières auront une chaussée plus étroite et pourraient, dans certains cas, ne soutenir qu'une circulation unidirectionnelle. Leur configuration et leur traitement seront adaptés de façon à marquer clairement la priorité accordée aux déplacements des piétons et des cyclistes, de façon à optimiser leur confort et leur sécurité. Des espaces seront conservés à même l'emprise de rue, de part et d'autre de la chaussée, afin d'y permettre la végétalisation (arbres et autres végétaux) ainsi que la gestion écologique des eaux de pluie.

Dans le secteur Wilfrid-Hamel Ouest, entre autres, où la Ville souhaite accroître l'accès et redonner un caractère public aux abords de la rivière Saint-Charles, les nouveaux liens qui seront créés lors de projets de réaménagement auront tout avantage à prendre la forme de rues partagées. Ainsi, la convivialité sera assurée, en plus de mettre en valeur les espaces verts riverains.

### Objectifs poursuivis

- Traiter les nouvelles rues locales comme faisant partie intégrante des milieux de vie :
  - offrir plus d'espace et de confort aux piétons;
  - améliorer la sécurité de tous les usagers;
  - réduire la vitesse des véhicules.
- Harmoniser le traitement des rues partagées et prévoir une végétalisation à leurs abords;
- Prévoir l'espace nécessaire à la gestion écologique des eaux de pluie.

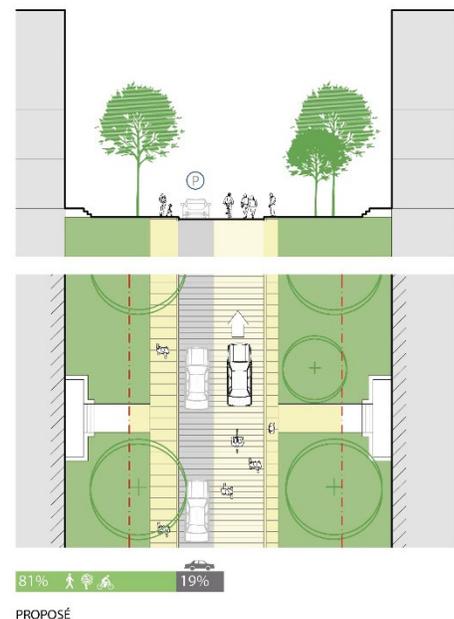


Figure 45 : Coupe type d'une rue partagée

## 5.5. AUTRES PROJETS D'AMÉNAGEMENT STRUCTURANTS

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

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

# PPU

Le PPU de l'entrée de ville (2012) et le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch (2017) identifiaient déjà la transformation du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain comme action prioritaire. Aussi, en 2019, la Ville a mandaté un consultant pour élaborer un concept de requalification de l'entrée de ville au sud de la rivière Saint-Charles. Le concept élaboré vise à :

*« Définir une entrée de ville au caractère urbain en intégrant l'axe Laurentienne dans une nouvelle trame bâtie, axée sur la mobilité durable, supportant l'émergence de milieux de vie conviviaux, l'intégration d'un pôle d'échanges animé et la mise en valeur des parcs ».*



Figure 46 : Scénario de conversion du tronçon sud de l'axe Laurentienne

# PPU

Plus précisément, ce concept propose :

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

Ce mandat a encore une fois mis en évidence la nécessité d'étendre la réflexion plus au nord, dans la mesure où les quartiers centraux sont séparés par l'autoroute bien au-delà de la rivière Saint-Charles. Aussi, dans le cadre de l'élaboration du PPU, la Ville de Québec a exploré plusieurs scénarios pour améliorer l'intégration de l'axe Laurentienne au nord de la rivière, dans la poursuite du concept élaboré pour son tronçon sud. Ceux-ci ont été évalués en fonction de leur performance du point de vue urbain et de la circulation.

Le scénario qui semble présenter le meilleur potentiel, dans la mesure où il permet de concilier les différents besoins, consiste à inverser le pont d'étagement avec le boulevard Wilfrid-Hamel et à aménager un large plateau paysagé surplombant les voies rapides. Ces dernières sont aménagées en tunnel et des voies locales croisent le boulevard Wilfrid-Hamel, sur le plateau.



Figure 47 : Scénario de conversion du tronçon sud de l'axe Laurentienne - Simulations

# PPU

Du point de vue urbain, cet aménagement permet de rétablir des connexions conviviales entre les quartiers, de rapprocher les constructions de la voie, d'améliorer le paysage urbain et d'atténuer significativement la perception des voies rapides. Du point de vue de la circulation, selon les caractéristiques géométriques analysées, il apparaît plus performant que tout autre scénario. En effet, il offre un meilleur temps de parcours et des files d'attente acceptables dans une géométrie qui présente quand même certains défis. En contrepartie, il s'accompagne de défis importants à surmonter en ce qui a trait aux réseaux souterrains.

## UN SCÉNARIO RÉPONDANT À DIVERS IMPÉRATIFS

Le scénario d'aménagement présenté dans la Vision pour le tronçon de l'axe Laurentienne compris entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rivière Saint-Charles permet de concilier les attentes des différentes parties prenantes. Le défi consiste à améliorer significativement les conditions d'intégration urbaine de cet axe de circulation majeur tout en évitant d'avoir une incidence sur le réseau routier supérieur, ce qui est une exigence du MTQ.

Cependant, la Ville demeure ouverte à tout autre scénario de boulevard urbain plus ambitieux, qui pourrait être proposé par le MTQ.

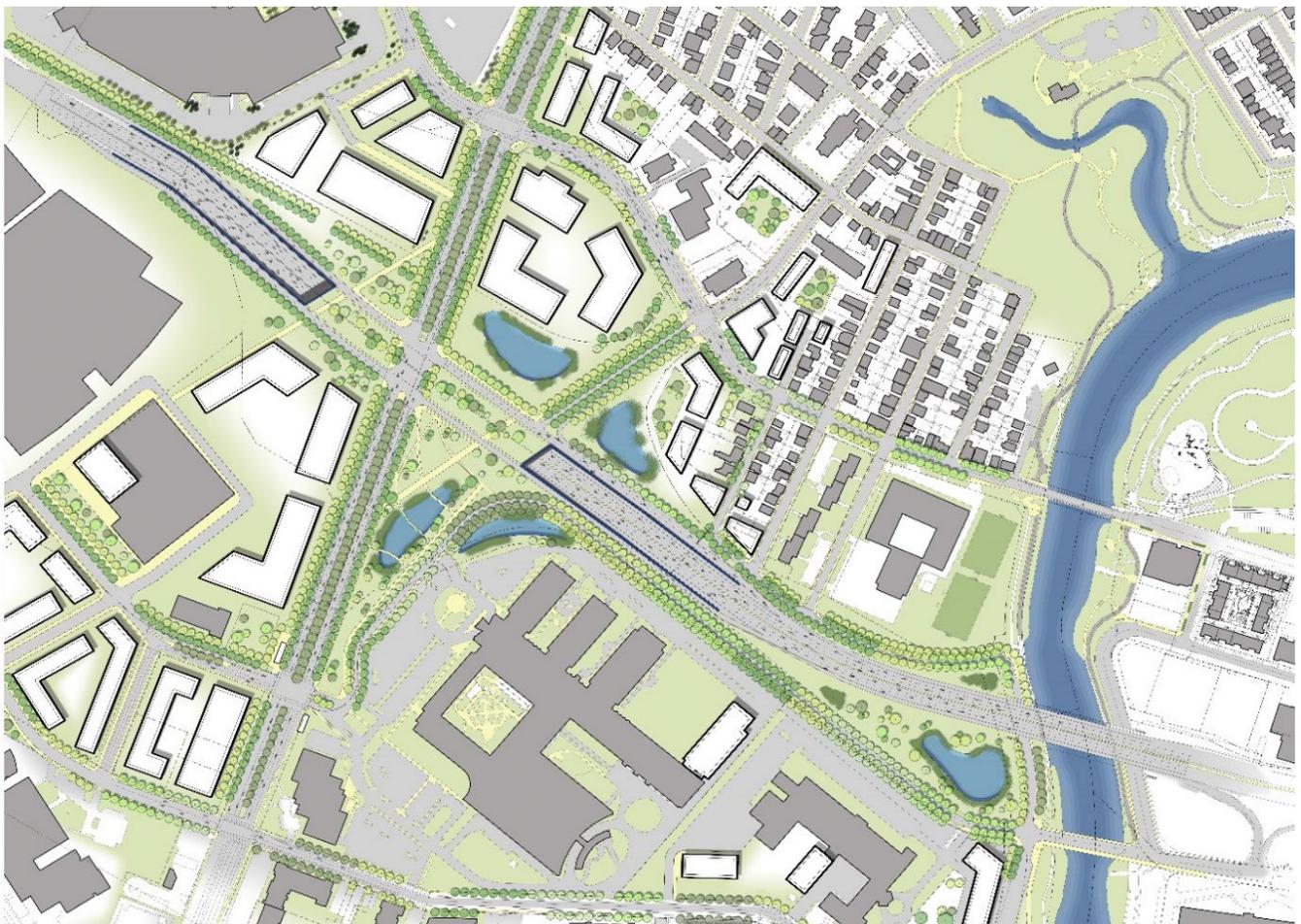


Figure 48 : Scénario de conversion du tronçon nord de l'axe Laurentienne

## PASSER D'UNE AUTOROUTE À UN BOULEVARD URBAIN : ASSURER LA TRANSITION

La conversion du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain implique que le tronçon entre l'autoroute Félix-Leclerc et le début du boulevard urbain soit revu pour faciliter la transition entre l'autoroute Félix-Leclerc, la fin de l'autoroute Laurentienne et le boulevard urbain projeté. Toute intervention sur l'autoroute nécessite la participation du ministère des Transports qui en a l'entière juridiction. La Ville peut toutefois déjà proposer des changements qui pourraient être requis :

- La vitesse affichée devra être revue à la baisse progressivement, de 100 km/h à 70 km/h jusqu'à une zone de 50 km/h située avant les premiers feux de circulation;
- La configuration de l'autoroute Félix-Leclerc devra être revue entre l'autoroute Félix-Leclerc et le début de la zone de 50 km/h, probablement à partir de la rue Soumande;
- Les caractéristiques géométriques du tronçon, situé entre l'autoroute Félix-Leclerc et la rue Soumande, devront être revues selon la nouvelle vitesse de conception routière;
- Un traitement végétal et paysager des abords de l'autoroute contribuera à resserrer le champ visuel et à inciter les conducteurs à adapter leur conduite à l'approche du boulevard urbain.

Ce scénario de réaménagement devra continuer à faire l'objet d'analyses approfondies afin d'en évaluer l'impact, les coûts et la faisabilité technique (réseaux souterrains, gestion des eaux de surface et souterraines, sécurité publique, etc.). De même, des pourparlers devront se poursuivre avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) afin que celui-ci puisse prendre position. Il faut à cet effet rappeler que toute intervention sur cet axe devra obligatoirement être soutenue et portée par le MTQ qui a pleine juridiction sur l'autoroute Laurentienne, à partir de la rue de la Croix-Rouge vers le nord. Enfin, toute intervention, réalisée par la Ville sur le tronçon situé au sud de la rue de la Croix-Rouge, devra s'effectuer en étroite collaboration avec le MTQ pour des raisons évidentes d'interconnexion et de fonctionnalité.

### 5.6. LE PROGRAMME DE VERDISSEMENT

Les quartiers dont fait partie le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne présentent des taux de canopée parmi les plus faibles sur l'ensemble de la ville, soit 12 % pour le quartier de Saint-Roch, 13 % pour ceux de Vanier et du Vieux-Limoilou ainsi que 18 % pour celui de Lairet. L'accroissement de l'indice de canopée permet de diminuer l'importance des îlots de chaleur en faveur d'une qualité de vie accrue, d'améliorer le confort des usagers de l'espace urbain par l'ombre offerte et d'embellir le pôle urbain et ses milieux de vie par l'apport du couvert végétal.

#### Objectifs poursuivis

- Mettre en œuvre les actions poursuivies dans la Vision de l'arbre 2015-2025 de la Ville de Québec :
  - favoriser un entretien préventif afin de prolonger la durée de vie des arbres;
  - diversifier les essences afin de créer une canopée plus résiliente;
  - augmenter la plantation pour compenser les pertes d'arbres entraînées par la densification;
  - augmenter la plantation d'arbres publics pour contrer le vieillissement de la canopée;
  - choisir des essences qui ont une plus grande longévité; favoriser les arbres à grand déploiement.
- Viser l'atteinte des cibles de canopée fixées dans la Vision de l'arbre, soit 15 % pour l'ensemble du quartier de Saint-Roch et de 25 % pour les quartiers de Vanier, du Vieux-Limoilou et de Lairet :

- mettre en œuvre les projets de verdissement majeurs ciblés dans le PPU et dont l'évaluation permet d'anticiper un gain d'environ 2,74 % de la canopée à l'échelle du territoire du PPU;
- pour chaque intervention ponctuelle, viser à dépasser les cibles établies pour le secteur où elle se situe.

Site	Gain en canopée
	À l'échelle du tronçon (site)
<b>Artères</b>	
Axe Soumande	28 %
Axe Wilfrid-Hamel Ouest	11 %
Axe Père-Lelièvre	41 %
Pointe-aux-Lièvres	30 %
Axe Pierre-Bertrand Sud	29 %
<b>Sous-total</b>	<b>18 %</b>
<b>Axes de verdissement</b>	
Beaucage	50 %
Chabot	50 %
Proulx	43 %
Aqueduc	73 %
Espinay	40 %
Plante-Marie-de-l'Incarnation	31 %
Monseigneur-Plessis	43 %
<b>Sous-total</b>	<b>50 %</b>
<b>Parcs et places</b>	
Secteur Fleur-de-Lys	93 %
Secteur Beaucage	19 %
Secteur Père-Lelièvre	40 %
Secteur Wilfrid-Hamel	25 %
<b>Sous-total</b>	<b>30 %</b>

Tableau 1 : Gain attendu en canopée par tronçon aménagé

## 5.7. PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

La Ville de Québec envisage la possibilité de procéder à l'acquisition d'immeubles en tout ou en partie, de gré à gré ou par expropriation, en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le Programme particulier d'urbanisme, notamment pour les cas suivants :

- L'implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun (voies réservées, zones d'attente);
- les bâtiments désaffectés;
- les zones prioritaires de requalification/redéveloppement;
- l'aménagement d'espaces publics/parcs de proximité.

## 6. CONCLUSION

Le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne présente la vision de la Ville pour l'avenir de ce secteur de revitalisation stratégique. Cette vision a pour but de valoriser le fort potentiel que ce secteur présente et de tirer profit de sa proximité avec le centre-ville. Elle est appuyée par des orientations claires ainsi que des stratégies accompagnées d'objectifs précis et de pistes d'actions concrètes.

Ce PPU de nouvelle génération comporte un contenu normatif ciblé de façon à n'inclure que les normes stratégiques et essentielles à la mise en œuvre du PPU et des cibles générales pour les autres aspects. La Ville est consciente que le territoire du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne est appelé à connaître d'importantes transformations au cours des prochaines années et qu'il est difficile d'anticiper de façon précise et définitive la forme exacte que prendront les projets immobiliers à venir. Elle souhaite ainsi assurer un encadrement du développement futur à la fois suffisant pour l'orienter tout en demeurant assez souple pour admettre des ajustements dans le temps.

La Ville de Québec est d'avis que ce PPU offre une base solide et optimale pour amorcer la transformation du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne. Au cours des prochaines années, celui-ci constituera un outil de référence pour assurer la réalisation d'un développement cohérent favorisant une consolidation globale du territoire dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera évalué en fonction des orientations et des principes d'interventions véhiculés dans le PPU en ce qui a trait aux activités, au cadre bâti, aux déplacements et à l'aménagement.