



Vision d'aménagement pour le secteur de la 1^{re} Avenue

Groupes de discussion avec les principaux acteurs du milieu

Compte rendu



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 <i>Information générale.....</i>	3
1.2 <i>Objectifs de la rencontre.....</i>	3
1.3 <i>Secteur d'intervention.....</i>	4
2. DÉMARCHE CONSULTATIVE.....	4
2.1 <i>Première phase des consultations (2020)</i>	4
2.2 <i>Prochaines étapes (2021).....</i>	5
2.3 <i>Parties prenantes</i>	5
2.4 <i>Communication.....</i>	6
2.5 <i>Déroulement des groupes de discussion.....</i>	6
3. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES	7
3.1 <i>Activités, vocation du secteur et cadre bâti.....</i>	7
3.2 <i>Déplacements et mobilité</i>	11
3.3 <i>Aménagements des espaces publics</i>	14

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 Information générale

La Ville souhaite élaborer une vision d'aménagement pour le secteur de la 1^{re} Avenue afin d'accompagner la mise en place des différentes composantes du réseau structurant de transport en commun, dont le tramway. Ce milieu urbain dense et habité offre plusieurs potentiels de développement.

Les citoyens qui habitent, travaillent ou fréquentent le secteur ainsi que les acteurs économiques, institutionnels ou communautaires intéressés ont été invités à partager leur connaissance du milieu et à donner leur avis sur la qualité des aménagements urbains, des constructions, des déplacements, du stationnement, des commerces et des services offerts.

Séances de travail

GROUPE	DATE	ENDROIT	NOMBRE DE PARTICIPANTS
Groupe 1 : acteurs du milieu économique, aménagement, architecture et environnement	Vendredi 4 décembre 2020, 13 h 30	En visioconférence	16
Groupe 2 : acteurs du milieu économique; les commerçants	Mardi 1 ^{er} décembre 2020, 19 h	En visioconférence	10
Groupe 3 : acteurs du milieu communautaire et institutions	Vendredi 14 décembre 2020, 13 h 30	En visioconférence	9

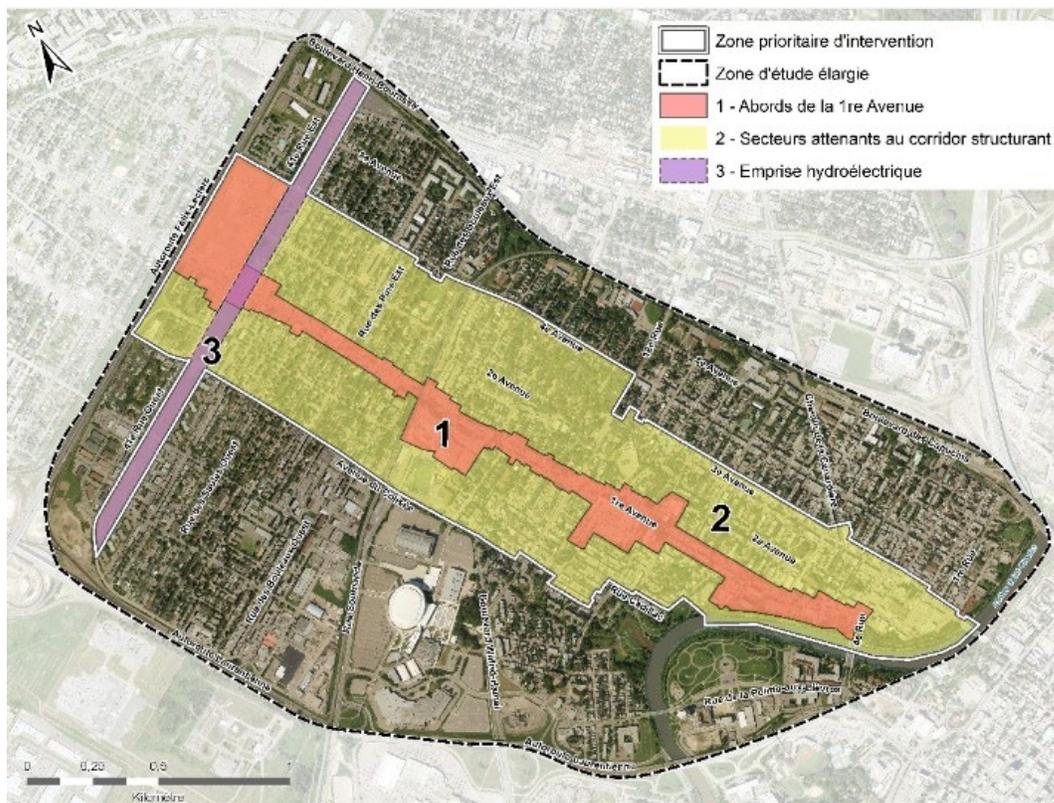
1.2 Objectifs de la rencontre

- ✓ Rassembler les principaux acteurs du milieu dans le cadre d'un « groupe de discussion » portant sur la vision d'aménagement du secteur;
- ✓ Leur présenter la démarche d'élaboration de la Vision;
- ✓ Recueillir leur point de vue sur les divers thèmes sur les thèmes des activités, du cadre bâti, des déplacements et de la mobilité, de l'aménagement des espaces publics (rues, parcs et espaces verts, places);
- ✓ Les informer et les impliquer dans la démarche participative;
- ✓ Répondre à leurs interrogations.

1.3 Secteur d'intervention

La zone prioritaire d'intervention se situe de part et d'autre de la 1^{re} Avenue, à l'intérieur du quadrilatère suivant : autoroute Félix-Leclerc au nord, 4^e Avenue à l'est, rivière Saint-Charles au sud et avenue du Colisée à l'ouest. Trois sous-secteurs composent cette zone : les abords de la 1^{re} Avenue, les secteurs adjacents au corridor structurant et l'emprise hydro-électrique.

Sans toutefois être prioritaire, les secteurs se trouvant dans la zone d'étude élargie identifiée sur la carte (aires d'influence) ont été intégrés à l'exercice de planification puisqu'ils sont touchés de près par les activités et le développement du secteur.



2. DÉMARCHE CONSULTATIVE

2.1 Première phase des consultations (2020)

- Questionnaire en ligne (5 novembre au 11 décembre 2020);
- Atelier participatif (26 novembre 2020);
- **Groupes de discussion ciblés** (1^{er}, 4 et 14 décembre 2020).

2.2 Prochaines étapes (2021)

- Élaboration de la version préliminaire de la vision d'aménagement (orientations, objectifs et propositions d'aménagement);
- Présentation de la version préliminaire de la vision d'aménagement;
- Deuxième phase de consultation sur le projet de vision d'aménagement;
- Présentation de la vision d'aménagement;
- Adoption de la vision d'aménagement.

2.3 Parties prenantes par groupe

Groupe de discussion avec les acteurs du milieu économique, aménagement, architecture et environnement

Nombre d'invitations envoyées : 75

Nombre de personnes présentes : 16

- Accès transports viables
- Nature Québec (2)
- Mobili-T (2)
- Institut de développement urbain du Québec (IDU)
- BC2 Groupe Conseil inc.
- ABCP
- Blanc Urbain architecture
- Régis côté et ass (architecte)
- QUINZHEE architecture
- Trudel Immeubles (2)
- Logisco
- Miradas
- Synchro Immobilier

Groupe de discussion avec les commerçants

Nombre d'invitations envoyées : 99

Nombre de personnes présentes : 10

- Bar laitier l'Ours glacé
- Trudel immeubles (Galerie Charlesbourg)
- Mathieu Performance
- Nordiques Outillage & Accessoires d'autos - King
- J.L. THÉRIAULT & FILS LTÉE
- Alimentex (2)
- Les solutions Gesticaisse
- Subway
- Distillerie Stadaconé

Groupe de discussion avec les organismes communautaires et les institutions

Nombre d'invitations envoyées : 33

Nombre de personnes présentes : 9

- TRAIC Jeunesse
- Viol Secours
- CIUSSS de la Capitale-Nationale
- La Maison de la famille D.V.S. (2)
- Société de la Rivière Saint-Charles (2)
- Patro Roc Amadour
- Conseil de quartier du Vieux-Limoilou

2.4 Communication

- Communiqué de presse – 5 novembre 2020;
- Envoi courriel – parties prenantes, listes de distribution;
- Médias sociaux et écrans interactifs.

2.5 Déroulement des groupes de discussion

- Accueil des participants;
- Mot de bienvenue;
- Présentation des objectifs des rencontres et de la démarche d'élaboration de la Vision;
- Présentation du portrait du territoire (mise en contexte);
- Discussion sur les différents thèmes de discussion :
 - Première partie : Activités et vocations du territoire (usages), Cadre bâti;
 - Deuxième partie : Mobilité et déplacements, aménagements des espaces publics;
- Discussion par thème à l'aide de questions clés;
- Conclusion et remerciements.

Groupe de discussion avec les acteurs des milieux économique, aménagement, architecture et environnement

Voici les éléments mentionnés par les participants :

Commentaires généraux

- Vision bien reçue en général;
- Les enjeux sont bien identifiés et l'aménagement proposé est cohérent;
- Pour un développement le long de cet axe structural afin d'offrir une option pour les ménages de s'installer en ville, non seulement en banlieue;
- On souhaite un zonage flexible, qui constitue un potentiel plutôt qu'un carcan :
 - o Permettre la fonction commerciale sans toutefois l'obliger partout;
 - o Ne pas imposer un minimum de stationnement, car cet axe sera bien desservi en transport en commun et prévoir des stationnements pour vélos et poussettes afin d'encourager une vie dynamique de quartier et de diminuer la dépendance à l'automobile.

Axe commercial 1^{re} Avenue

- Flexibilité au niveau de la fonction commerciale (zonage flexible) : prévoir une certaine concentration commerciale au rez-de-chaussée autour des stations du RSTC, mais permettre cette fonction tout le long de la 1^{re} Avenue, sans toutefois l'obliger, certains espaces pourraient être utilisés comme espaces commun pour des immeubles résidentiels par exemple : le cas du boulevard des Capucins est cité comme contre-exemple, les locaux commerciaux sont difficiles à combler; explorer la possibilité de permettre des usages commerciaux limités à 140 pi² sur les rues en arrière aussi afin de permettre l'implantation de petits start-up par exemple (exemple d'Ottawa);
- L'implantation du tramway apportera un changement dans les habitudes de consommation, il est donc intéressant d'avoir une certaine concentration commerciale autour des stations où il y a aura des traverses sécuritaires pour piétons;
- Questionnement sur la viabilité de cet axe commercial – les artères commerciales qui fonctionnent sont des axes qui ne mènent nulle part (avenues Cartier et Maguire, rue Saint-Joseph, Saint-Paul), pas des artères collectrices.

Développement résidentiel

- Il y a déjà une densité intéressante dans le secteur Vieux-Limoilou, il n'y a pas un réel besoin de densifier ce secteur, il faudrait garder la même échelle; respecter le caractère du quartier, ne pas tomber dans la densité au détriment de la qualité de la vie urbaine et des corridors verts;
- Maintenir l'équilibre et le caractère urbain existants (moins de 6 étages, garder une échelle piétonne);
- Le secteur Lairet est attirant pour sa faible densité, maintenir cet attrait, pour pouvoir avoir ce type d'offre au centre-ville;
- Important d'inverser la tendance à l'étalement urbain (ce type de projet risque d'entrer en compétition avec d'autres projets dans le secteur Lebourgneuf);

- Pour les promoteurs il est important d'avoir une prévisibilité dans le zonage ainsi qu'une certaine flexibilité (ex. : possibilité, mais pas d'obligation d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée);
- Pourquoi arrêter la vision à l'autoroute Félix-Leclerc; potentiel de développement au Nord (Réponse : il y a déjà eu un exercice de planification en ce sens dans ce secteur de Charlesbourg par un règlement omnibus);
- Préoccupation pour une offre de logement pour les locataires et les populations plus pauvres ou marginalisées; privilégier un développement organique qui permet d'avoir un bon ratio de grands logements (on ne pense pas qu'il y a un besoin de fixer ce ratio à 20 % comme à Montréal).

Friche d'Hydro-Québec

- Grand potentiel pour une infrastructure verte, de corridor écologique en raison de sa localisation : terrain bien situé à proximité du fleuve, terres fertiles; possibilité d'y aménager parcs, jardins communautaires, ferme urbaine – pour promouvoir l'autonomie alimentaire et la biodiversité; ex. : corridor Darlington à Montréal);
- On se demande si on prévoit avoir un seul promoteur pour le développement sur la frange d'Hydro-Québec ou plusieurs; éviter ce type de projet par un grand promoteur (ex : Lebourgneuf – édifice imposant entouré de gazon qui ne représentent pas des milieux de vie intéressants pour les résidants et pour le quartier en général);
- On propose de réserver les grands projets faits par ce type de promoteurs sur les grands lots en périphérie et de réserver de petits lots pour des promoteurs individuels;
- Tirer profit des aires non constructibles (servitudes souterraines) pour aménager des corridors verts et faire des aménagements paysagers et profiter pour tisser la ville et développer les terrains constructibles (car l'autoroute constitue déjà une barrière dans le tissu urbain), afin de faire de ce secteur un milieu de vie convivial, vert);
- Prévoir de la mixité des usages et de fonctions;
- Diversité d'habitations : différentes clientèles, maisons de ville, grands logements pour les familles, logements sociaux, etc;
- Attention aux coûts de décontamination qui pourraient être exorbitants – garder les espaces non constructibles comme espaces verts.

Zone industrielle

- Elle mériterait d'être transformée, requalifiée, car elle semble un peu anachronique (ex : Montréal : ville climat 2040);
- Même si ces industries ne sont pas de mauvais voisins, celles-ci n'ont pas leur place à cet endroit stratégique, central, situé près de la rivière ce secteur est un milieu urbain déstructuré;
- La qualité du milieu urbain laisse à désirer (aménagent des rues et des propriétés privées);
- Si on souhaite y conserver des emplois, privilégier des usages plus compatibles avec le centre-ville (ex. : distillerie existante);

- On rappelle une étude réalisée en 1995 qui identifiait ce secteur comme un « emplacement privilégié » et constatait que les employés de ces industries ne résidaient pas nécessairement dans le quartier; l'étude proposait de ne pas perpétuer l'usage industriel à cet endroit stratégique et de privilégier plutôt le recyclage résidentiel des bâtiments.

Groupe de discussion avec les commerçants

Voici les *éléments* mentionnés par les participants :

Axe commercial 1^{re} Avenue

- La zone commerciale proposée semble assez longue (entre la 4^e et la 13^e Rue);
- Dans le portrait, on parle de commerces de proximité, mais il y a quatre commerces de destination, donc clientèle en voiture (analyse jugée incomplète par certains, appréciée par d'autres);
- Deux représentants de commerce de destination expriment des craintes en lien avec des problématiques potentielles de livraison et l'expédition en lien avec l'implantation du tramway (livraison sur palette);
- Si on se projette dans une vision sur 10 ans, la vocation de cet axe devrait être une de divertissement; opportunité de faire de Limoilou un contrepois à la haute-ville;
- La concentration des activités autour des stations jugée intéressante;
- Clientèle externe autour de l'hôpital;
- Préserver le dynamisme commercial.

Friche d'Hydro-Québec

- Fonction résidentielle vers Sapinière-Dorion;
- Quel avenir pour le stationnement incitatif;
- Potentiel d'aménagement : résidentiels + espaces verts.

Autres vocations

- Garder la vocation loisirs dans Lairet;
- Côté Ouest, vers la rivière : condos locatifs et cafés;

Groupe de discussion avec les organismes communautaires et les institutions

Voici les *éléments* mentionnés par les participants :

- Sud de la 4^e Rue : densifier oui, mais prioriser avant tout le verdissement;
- Secteur 4^e Rue : s'assurer de rendre la marchabilité conviviale, car lien pour se rendre à la station de tramway;
- Construction à échelle humaine;
- Crainte de l'augmentation de la circulation automobile avec la densification du quartier;
- Souhaite que la 1^{re} Avenue devienne un second renouveau au secteur;

- Passerelle de la 8^e Rue va permettre l'accès à la Pointe-aux-Lièvres;
- Prévoir mise à l'eau dans Limoilou, car retour de la pratique d'activité sportive sur la rivière canot, kayak;
- Densification possible dans le secteur industriel car bâtiments délabrés;
- Secteur Nord de Lairet, clientèle à faible revenu, âgée et aussi multiethnique : forte mobilité des résidents donc prévoir espaces publics de rencontre et locaux;
- Secteur de la 1^{re} Avenue déjà dense avec des 3 étages tout le long;
- Usages secteur galerie Charlesbourg, développer habitation et commercial et mixité de logement social serait un bon endroit + en faire un endroit convivial;
- Friche : parcs, aménagement de skate, BMX, loisirs, espaces de jeu pour enfants.

3.2 Déplacements et mobilité

Voici les *questions* posées aux participants des groupes de discussion :

- *Quels sont les principaux obstacles à la mobilité rencontrés sur le territoire ou autres problèmes liés aux déplacements qui mériteraient une attention particulière? Comment peuvent-ils être réglés / surmontés?*
- *En outre des composantes du réseau structurant de transport en commun projeté, quelles sont les occasions d'améliorer le transport (tous les modes) et à quels endroits?*
- *Comment est-ce que le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun peuvent-ils être bonifiés?*
- *Comment la cohabitation avec les véhicules peut être améliorée?*



Crédit image: Ville de Québec

Groupe de discussion avec les acteurs du milieu économique, aménagement, architecture et environnement

Voici les éléments mentionnés par les participants :

Commentaire général

- Plusieurs se disent contents de la Vision proposée, surtout l'idée de corridors piétons.

Transport actif

- Préoccupation pour le transport actif et les usagers vulnérables le long de la nouvelle colonne vertébrale que constituera le tramway; prévoir un accompagnement en mobilité pour les clientèles vulnérables;
- La friche d'Hydro-Québec possède un potentiel important de développement des déplacements actifs;
- La 41^e Rue doit être reliée avec le corridor des cheminots;
- Les aménagements sur la 1^{re} Avenue ne sont pas idéaux (certaines plaintes des cyclistes), mais constituent un premier pas vers des aménagements priorisant le transport actif;
- 4^e Avenue – axe multimodal fort à développer : bus, cyclable, etc. Axe direct vers le sud); poursuivre l'amélioration de l'axe cyclable (autre aménagement que peinture seulement) et l'intersection avec la 8^e Avenue;
- Utiliser la 4^e Avenue, assez large, comme axe fort pour le vélo (exemple de Montréal);
- Aménagement sécuritaire des trottoirs (personnes âgées);
- Vélo hivernal : le vélo n'arrête pas en octobre; ajuster la période d'ouverture surtout lorsque la piste se trouve sur un axe routier déneigé; arrêter de voir les cyclistes comme des pauvres et le vélo seulement comme un loisir; considérer le vélo aussi comme mode de déplacement à l'année et profiter du projet de réseau structurant pour recréer la ville en intégrant le vélo (rues partagées - 8^e Avenue – ajout de supports à vélo);
- Facile à intégrer le quartier Limoilou en lien avec la Vision Hamel-Laurentienne;
- Sur les rues larges, faire des aménagements plus que la peinture au sol; lien avec la stratégie de sécurité routière, le verdissement et la vision de la mobilité active;
- Rajouter des SAS vélo; commencer par la peinture de façon éphémère pour tester des aménagements avant de les rendre permanents.

Circulation automobile

- On anticipe une réorganisation du flux de la circulation automobile dans le secteur;
- Besoin d'espaces pour autopartage et de bornes électriques dans le secteur de la 41^e Rue;

Groupe de discussion avec les commerçants

Voici les éléments mentionnés par les participants :

Transport actif et en commun

- Assurer une bonne connexion vers Vanier et Soumande pour les travailleurs;
- Circulation piétonne déficiente autour de la voie ferrée : on précise que la voie ferrée sera maintenue et refaite, mais que le viaduc et les trottoirs seront reconstruits;
- On aurait aimé que le trajet du tramway puisse desservir l'Hôpital de l'Enfant-Jésus (demande si un détour est possible, ou navette en bus sur la 10^e Rue pour assurer le lien tout le long de la journée);
- On aurait aimé avoir un arrêt plus près du pont Drouin, à l'entrée du quartier, autour de la 4^e Rue – selon le plan proposé il faut attendre à la 9^e Rue pour le premier arrêt dans le quartier.

Circulation automobile

- On anticipe une coupure dans la circulation au niveau de la 18^e Rue;
- Crainte concernant la circulation est-ouest;
- Problématique de stationnement anticipée sur la 1^{re} Avenue et les rues avoisinantes pour la clientèle externe;
- Souhait que le virage à gauche 41^e Rue / 1^{re} Avenue soit permis (présentement le tout se passe de façon disciplinée; si on l'interdit, on oblige à un détour important qui peut avoir un impact sur les commerçants);
- Questionnement sur le sens unique sur la 1^{re} Avenue et la rue choisie pour rediriger le trafic qui va dans l'autre sens ainsi que sur le trafic de transit estimé par jour;
- Assurer une bonne connexion vers Vanier et Soumande; (3^e Avenue);
- Crainte qu'une diminution trop importante de la circulation de transit par une redirection du trafic vers l'autoroute Laurentienne et les restrictions en matière de stationnement ait un impact négatif sur la fréquentation des commerces entraînant une perte d'achalandage; (on cite l'exemple des avenues Myrand et Maguire qui ont souffert d'une baisse d'achalandage après l'installation de bornes de stationnement).

Groupe de discussion avec les organismes communautaires et les institutions

Voici les éléments mentionnés par les participants :

- Bonifier les liens cyclables de la 8^e Avenue et de la 13^e Rue avec des aménagements physiques pour rendre le tout sécuritaire, car peinture au sol peu d'impact;
- Manque axe nord-sud cyclable;
- Le VL est « marchable », mais on ne se sent pas sécurité toutes les saisons;

- Peu de perméabilité déjà pour atteindre la 1^{re} Avenue en vélo ou à pied : inquiétude que le tramway soit un blocage potentiel;
- Perméabilité piétonne et cycliste sur la 1^{re} Avenue et facile à marcher/traverser malgré la présence du tramway;
- En ce moment, la 1^{re} Avenue est peu agréable à marcher.

3.3 Aménagements des espaces publics

Voici les questions posées aux participants des groupes de discussion :

- *Quelles sont les priorités d'intervention sur l'espace urbain (grands axes de circulation, rues locales, parcs, places) pour faire du secteur et de ses environs un milieu de vie plus agréable? Exemples : pistes cyclables, plantations, mobilier, places publiques, art urbain, agriculture urbaine)?*
- *Auriez-vous des suggestions pour une signature distinctive pour l'axe de la 1^{re} Avenue? Quelles caractéristiques démarquent le secteur?*
- *Comment la qualité de vie de l'ensemble des usagers du pôle urbain (résidents actuels et futurs, travailleurs, visiteurs) peut être améliorée?*
- *Y a-t-il des points de vue, des paysages ou des milieux à mettre en valeur?*



Crédit photo: Ville de Québec

Groupe de discussion avec les acteurs des milieux économique, aménagement, architecture et environnement

Voici les éléments mentionnés par les participants :

- Saillies dans les rues pour faire du verdissement, améliorer le drainage, ajouter du mobilier et des supports à vélo;
- Privilégier un aménagement plus naturel, sauvage, moins ornemental (et moins coûteux);
- Important de réviser le guide d'aménagement des rues;
- Bien aménager les rues dans le quartier de Lairet (appliquer la méthode du Vieux-Limoilou) pour assurer une meilleure visibilité des usagers vulnérables aux intersections (ex. : 4^e Avenue et 10^e Rue – aménagement peu sécuritaire, présence d'une circulation importante d'enfants);
- Pour accroître le verdissement à long terme, prévoir des plantations sur le terrain de la Ville (emprise) pour assurer une pérennité et un meilleur contrôle;
- Améliorer la qualité du milieu urbain dans la zone industrielle au sud;
- Animation de la rivière – éviter l'effet de derrière de maison ou de fond de cours ou de bâtiments industriels afin d'assurer la sécurité des usagers et d'éviter les nuisances.

Groupe de discussion avec les commerçants

Voici les éléments mentionnés par les participants :

- Côté ouest, vers la rivière – garder les arbres matures;
- Section 4^e Avenue – et l'Avenue Jacques-Cartier;
- Potentiel d'aménagement près de l'hôpital, 18^e Rue – présence importante de piétons; sur le modèle de la Canardière : ajout de mobilier urbain, aménagements paysagers, etc.;
- Autour de la station des Galeries Charlesbourg;
- Potentiel intéressant dans la friche d'Hydro-Québec (aménagement global : parcs, sentiers, vision intégrée).

Groupe de discussion avec les organismes communautaires et les institutions

Voici les éléments mentionnés par les participants :

- Ajouter du mobilier urbain (pas seulement là où il y a des placettes) pour accentuer la marchabilité, pour permettre aux gens de se reposer et socialiser;
- Ski de fond utilitaire qui longe la rivière pour se déplacer.