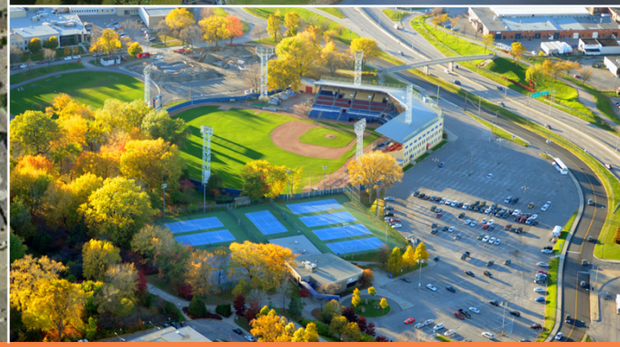


Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

VILLE DE QUÉBEC

Service de l'aménagement du territoire

Version finale approuvée par règlement
le 21 janvier 2013 (R.V.Q.1998)
(Tel que modifié par le Règlement R.V.Q. 2511
adopté le 19 juin 2017)

Ce document n'a aucune valeur légale

Table des matières

1. PRÉSENTATION 7

2. CONTEXTE D'INTERVENTION 9

2.1 Les limites du territoire d'application 9

2.2 Rappel historique 11

2.3 Faits saillants du profil sociodémographique 13

2.4. Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement 14

2.4.1 Le portrait général 14

2.4.2 Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier 16

La fonction résidentielle 16

Les espaces publics et institutionnels 18

Les fonctions commerciales et de bureaux 19

Les industries 19

2.4.3 La forme urbaine et le potentiel de consolidation 20

La forme urbaine 20

Les gabarits et la densité construite 21

Les espaces libres ou sous-utilisés 23

Les terrains de la Pointe-aux-Lièvres 24

2.4.4 Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain 25

2.4.5 Des lieux publics attrayants à mettre en valeur 26

Les grands espaces verts, poumons du centre-ville 26

La place Jacques-Cartier, le pôle culturel du centre-ville et le pôle d'échange central du réseau de transport en commun de la ville 27

La concrétisation du concept Saint-Roch TechnoCulture 28

2.4.6 Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable 29

Saint-Roch au cœur du Plan de mobilité durable de la ville : une trame urbaine à redéfinir en fonction des déplacements actifs 29

L'autoroute Laurentienne : une coupure dans le tissu urbain 31

3. CADRE D'AMÉNAGEMENT : LES GRANDES ORIENTATIONS ET LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 33

3.1 La vision d'aménagement 33

3.2 Le concept d'aménagement et les grandes orientations 34

3.2.1 Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville et noeud majeur de transport en commun 35

3.2.2 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant 36

3.2.3 Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres 38

3.2.4 Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain 39

3.2.5 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable 40

3.2.6 Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public 42

3.2.7 Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville 44

4. LA MISE EN ŒUVRE DE LA VISION ET DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 45

4.1 Les affectations détaillées du sol 45

Typologies des aires d'affectations détaillées 47

Dénomination des aires d'affectations 47

4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées 48

4.3 Les gabarits 50

4.4 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit 50

5. LA MISE EN ŒUVRE : LES PROJETS PARTICULIERS DE RÉAMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR 51

5.1 Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres 53

5.1.1 Objectif : Mettre en œuvre un projet de développement urbain exemplaire orienté sur les principes d'aménagement et de mobilité durable qui répond aux besoins de diverses clientèles, en matière de diversité de l'offre résidentielle, de services de proximité et d'accessibilité. 53

5.1.2 Objectif : Procéder à l'amélioration du domaine public et favoriser la mise en œuvre de l'écoquartier 55

5.2 Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard 55

5.2.1 Objectif : Planifier le développement ou la requalification des îlots dont la fonction et le bâti sont susceptibles de se transformer à long terme 55

5.3 Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent / du Prince-Édouard 56

5.3.1 Objectif : Analyser le potentiel de consolidation des terrains vacants 56

5.4 La place Jacques-Cartier et les îlots contigus 57

5.4.1 Objectif : Moderniser la bibliothèque Gabrielle-Roy et optimiser le potentiel de consolidation de l'îlot 57

5.4.2 Objectif : Réaménager les espaces publics de la place Jacques-Cartier et son pourtour, en tenant compte des divers paramètres sous-jacents à la création d'un lieu polyvalent et d'un pôle d'échange majeur pour le transport en commun 58

5.5 Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires 59

5.5.1 Objectif : Consolider l'offre récréative et les aménagements du parc en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain 59

5.6 Le programme d'acquisition d'immeubles 60

5.7 Les autres projets d'amélioration du domaine public 60

5.7.1 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui améliorent le paysage urbain et contribuent à la réduction des îlots de chaleur 60

5.7.2 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui favorisent les déplacements actifs 61

CONCLUSION 63

ANNEXE I : TABLEAU 1 65

ANNEXE II : BIBLIOGRAPHIE 79

LISTE DES CARTES

CARTE 1 – Limites du programme particuliers d'urbanisme 10

CARTE 2 – Limite des concessions à la fin du XVIII e siècle 11

CARTE 3 – Grandes fonctions urbaines 15

CARTE 4 – Propriétés publiques et parapubliques 17

CARTE 5 – Occupation actuelle du territoire 17

CARTE 6 – Lieux publics et culturels 18

CARTE 7 – Répartition des espaces construits 20

CARTE 8 – Répartition des densités résidentielles 22

CARTE 9 – Hauteurs actuelles des bâtiments 22

CARTE 10 – Espaces non construits 23

CARTE 11 – Parcs et espaces publics 27

CARTE 12 – Réseau de transport collectif 29

CARTE 13 – Liens à renforcer 30

CARTE 14 –Opportunité de consolidation / densification 37

CARTE 15 – Réseaux des déplacements piétons 41

CARTE 16 – Réseau cyclable 41

CARTE 17 – Concept d'aménagement 43

CARTE 18 : Plan des affectations détaillées 46

CARTE 19 : Plan des hauteurs maximales prescrites 49

CARTE 20 : Plan image – vision de développement à moyen terme 52

CARTE 21 : Plan image – vision de développement à très long terme 52

CARTE 22 : Localisation des projets de mise en oeuvre 53

1. Présentation

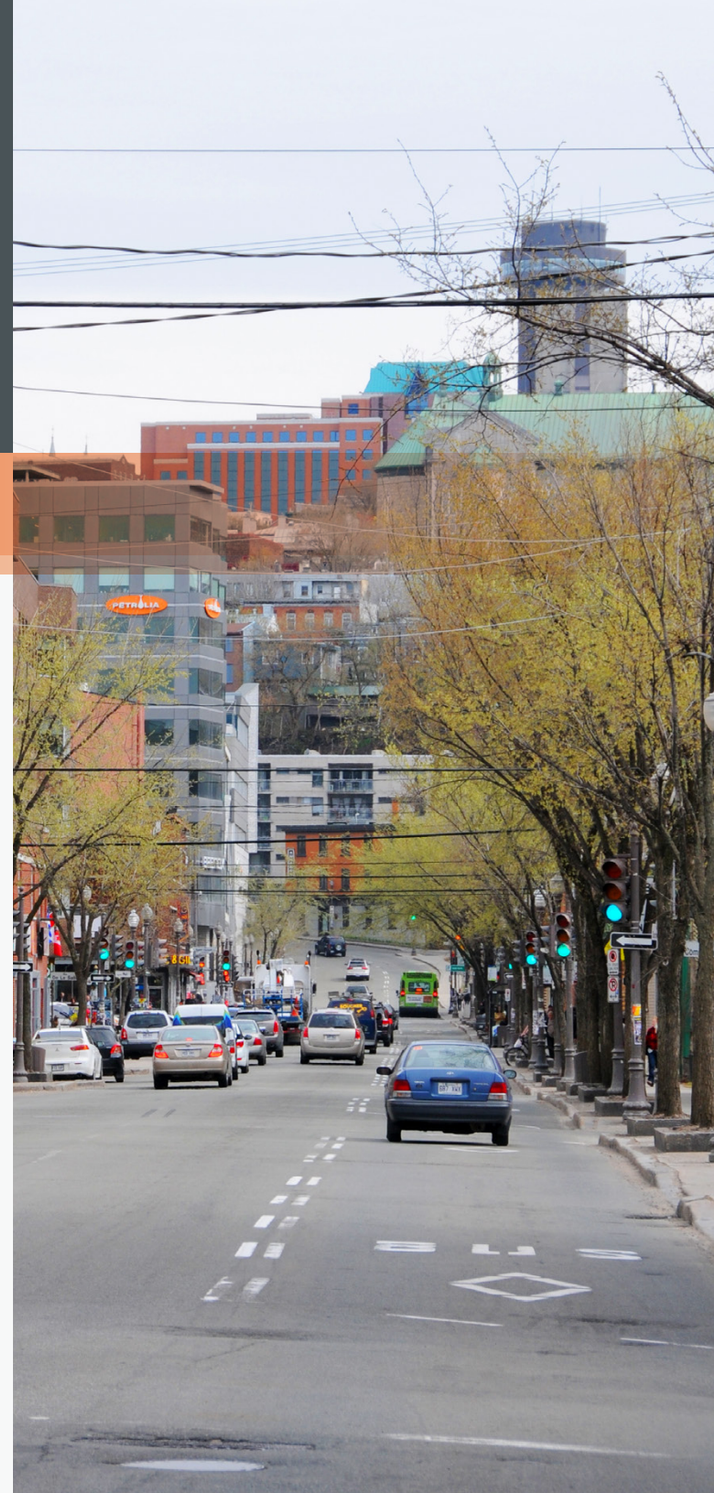
Au cours des 25 dernières années, les efforts colossaux mis de l'avant par la Ville et ses partenaires pour redonner au centre-ville son rôle de cœur culturel et économique ont favorisé l'émergence d'un nouveau milieu de vie. Ce phénomène s'est traduit par une augmentation importante de nouveaux résidants, la venue de grandes institutions publiques, d'entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies et une croissance du dynamisme commercial. Depuis l'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993, les projets et les investissements publics et privés ont permis de faire renaître la vitalité urbaine et économique de Saint-Roch. La création du jardin de Saint-Roch ainsi que le réaménagement du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph ont fait en sorte de retisser la trame de rue et de consolider le bâti.

Ce vaste projet de revitalisation urbaine demeure cependant inachevé. L'entrée de ville du secteur Saint-Roch constitue encore aujourd'hui un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements des véhicules, hostile aux déplacements piétons. Son potentiel de consolidation est toutefois majeur, avec une proportion importante de terrains vacants, principalement dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. Il revêt un intérêt d'autant plus marqué dans le contexte de la mise en service d'un futur service rapide par bus.

Par l'adoption du Plan de mobilité durable en 2011, la Ville de Québec a annoncé sa volonté de redévelopper la ville sur la ville en maximisant l'espace urbain à l'intérieur même des limites du territoire urbanisé. Ce plan positionne Saint-Roch comme pôle majeur et moteur de développement urbain. L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du secteur Saint-Roch s'inscrit dans cette vision.

Cet exercice traduit la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent à l'autoroute Laurentienne pour en faire un axe de développement fort, entre le pôle d'ExpoCité et le centre-ville, et de confirmer la place Jacques-Cartier comme pôle culturel et nœud d'échanges majeur de transport en commun. Il souligne la priorité accordée à la création d'un écoquartier sur les friches industrielles de la Pointe-aux-Lièvres en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie. L'adoption du programme particulier d'urbanisme est le premier jalon des efforts visant à créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur ciblé, en fonction de la vision d'aménagement qu'elle souhaite voir s'y développer, et d'encadrer les interventions futures tant publiques que privées. Il consiste en un outil réglementaire officiel à l'intérieur duquel la Ville précise les orientations d'aménagement et de développement qu'elle privilégie à long terme. Le PPU s'accompagne d'une stratégie d'intervention déterminant les actions qu'entend prendre la Ville pour mettre de l'avant ses orientations, que ce soient les projets de mise en valeur du domaine public, les programmes d'acquisitions de propriétés ou la révision des règles d'urbanisme.



2. Contexte d'intervention

2.1. Les limites du territoire d'application

Les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville Saint-Roch (carte 1) ont été déterminées en tenant compte du potentiel de développement au nord du boulevard Charest et des orientations du Plan de mobilité durable. La définition des limites prend appui sur les prémisses suivantes :

- la volonté de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier, comme un noyau structurant du centre-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun;
- la volonté de mettre en valeur les terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à court terme, dans le cadre d'un concept d'écoquartier;
- le potentiel de consolidation des espaces non construits de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain.

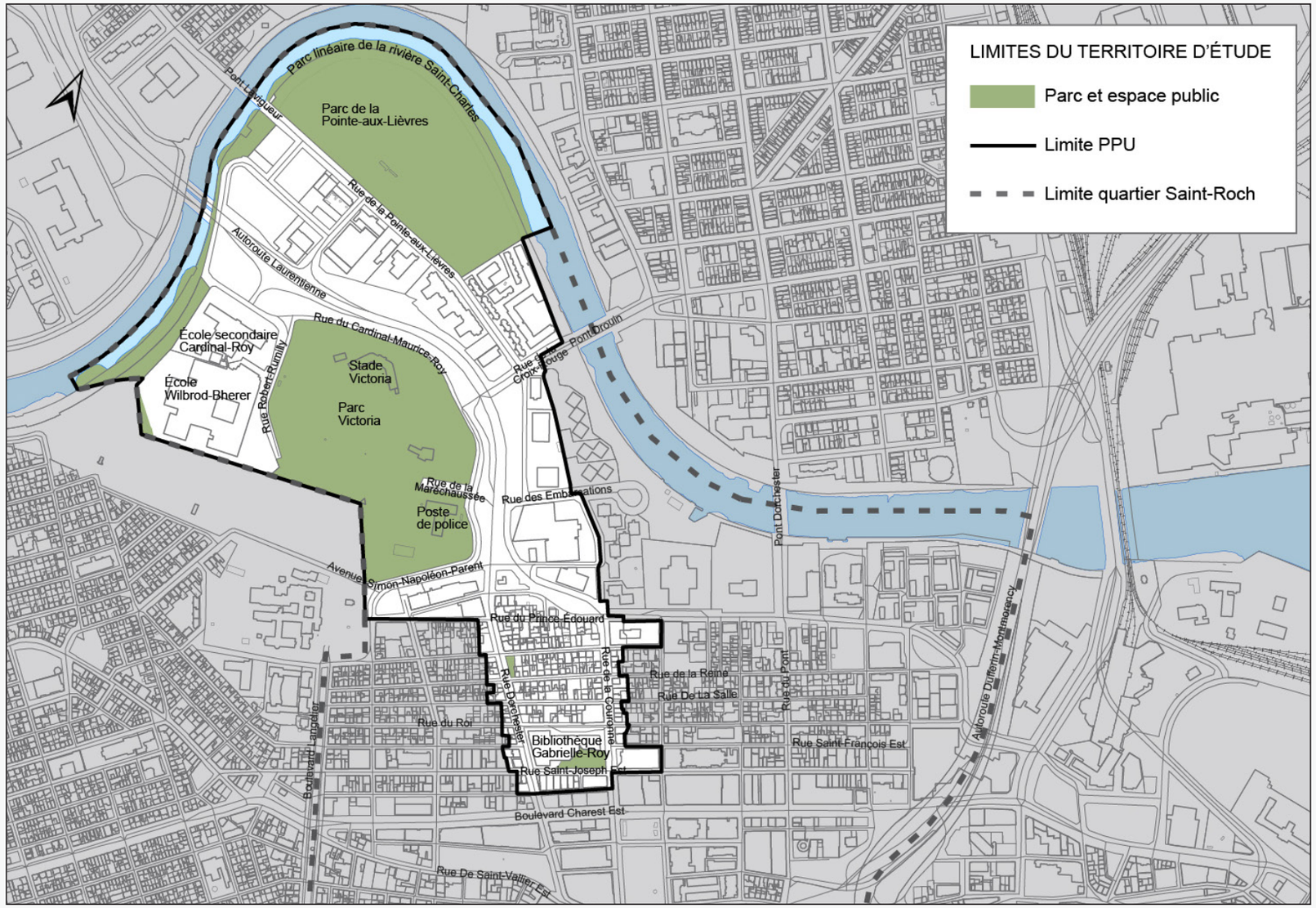
Le territoire visé par le PPU s'étend de l'ouest vers l'est, dans le corridor urbain formé par les rues Dorchester et de la Couronne et le milieu urbain adjacent. Du sud au nord, il s'étend de la rue Saint-Joseph jusqu'à la rivière. Il est délimité par les frontières suivantes :

1. Du côté ouest :

- les îlots ayant front sur l'avenue Dorchester, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard;
- les îlots localisés au nord de la rue Prince-Édouard, à l'ouest de Dorchester, jusqu'au boulevard Langelier;
- le boulevard Langelier et son prolongement vers le nord, à travers le parc Victoria, pour inclure toute la propriété de la Commission scolaire de la capitale, jusqu'à la rivière;

2. Du côté est :

- les îlots ayant front sur l'avenue de la Couronne, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard ;
- un axe situé dans le prolongement nord-ouest de la rue de la Couronne, jusqu'à la rue de la Croix-Rouge incluant les îlots résidentiels au nord de cette rue, pour rejoindre la rivière.



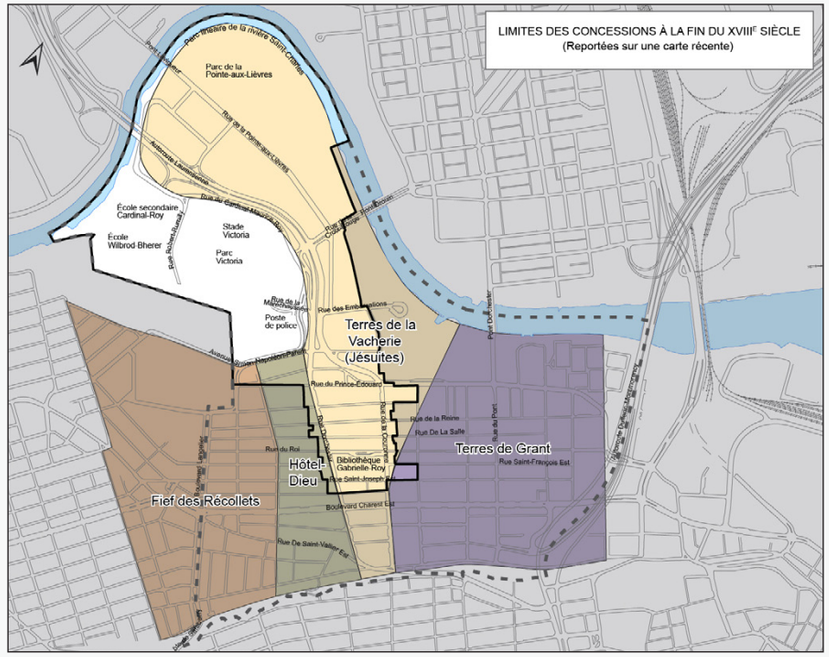
Carte 1 :
Limites du programme particulier d'urbanisme

2.2. Rappel historique

À l'origine, le secteur de la ville qui correspond aujourd'hui au quartier Saint-Roch était promis à un brillant avenir puisque c'est là que Samuel de Champlain avait choisi d'établir sa ville qu'il allait nommer Ludovica en l'honneur du roi Louis-XIII. Cependant, ce projet n'aboutira jamais et le successeur du fondateur de Québec, le gouverneur Huault de Montmagny, préconisera plutôt l'occupation du territoire de la haute-ville. Saint-Roch restera donc longtemps pratiquement inoccupé.

À cette époque, ce territoire était composé de quatre grandes propriétés qui s'étiraient toutes depuis la falaise jusqu'à la rivière Saint-Charles. Ainsi, depuis la rue Saint-Nicolas, on traversait d'abord les terres de Guillaume Couillard, gendre de Louis Hébert, puis, à partir de l'actuelle rue Dorchester, celles des Jésuites que l'on nommait la Vacherie. Celles-ci incluaient la totalité de la Pointe-aux-Lièvres où sera d'ailleurs installé leur moulin à vent en 1717, non loin de l'actuelle intersection des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres (carte 2). Étonnamment, le territoire du programme particulier d'urbanisme (PPU) se concentre à peu près dans les limites des terres de la Vacherie[1]. Venait ensuite la propriété des Augustines de l'Hôtel-Dieu et enfin, à la hauteur de la rue Caron, celle des Récollets qui était alors un des rares endroits habités puisqu'ils y avaient érigé, dès 1620, leur maison : le monastère Notre-Dame-des-Anges[2]. Pour le reste, ces terres étaient principalement vouées à l'agriculture ou au pâturage, du moins pour les parcelles mises en valeur, car plusieurs portions étaient encore à l'état de sapinières. De fait, on n'y trouvait que quelques maisons qui s'élevaient le long du chemin qui menait de la ville au monastère des Récollets et qui deviendra la rue Saint-Vallier. Les limites des concessions laissent entrevoir le futur tracé des rues nord-sud, désaxées par rapport à la trame orthogonale du quartier.

Au fil du temps ces grandes propriétés feront l'objet de nombreuses transactions. Parmi les principales, retenons d'abord la terre de Couillard qui sera subdivisée au profit des Augustines de l'Hôtel-Dieu, de Charles-Aubert de la Chesnaye, qui y exploitera un domaine[3], mais aussi de la Couronne qui y installera le palais de l'Intendant. Celle des Récollets, avec son monastère, sera pour sa part cédée en 1693 à Mgr de Saint-Vallier qui y fondera l'Hôpital-Général, le même que l'on connaît aujourd'hui. Dans cette transaction, les Récollets recevront d'ailleurs une parcelle de terre



Carte 2 :
Limite des concessions à la fin du XVIIIe siècle (reportées sur une carte récente)

où ils érigeront un petit ermitage. Celui-ci était situé quelque part sous l'actuel boulevard Jean-Lesage, entre les rues Saint-Paul et de la Gare-du-Palais. À proximité de ce site, un premier noyau urbain apparaît le long de la rue Saint-Vallier, le premier accès tracé par Champlain jusqu'au couvent des Récollets.

Incidemment, le développement de Saint-Roch sera relativement long à s'amorcer et c'est presque essentiellement le long de la rue Saint-Vallier que l'on verra apparaître de plus en plus d'habitations. Toutefois, les choses changeront radicalement à partir de 1738, année où l'on met en place le Chantier Naval Royal entre la rue Saint-Nicolas et la ruelle des Bains. Commence alors le développement d'un véritable faubourg où logeront principalement les artisans du chantier. Premier quartier ouvrier en Amérique du Nord, on assiste ainsi à un réel développement urbain où

1. Ce terme désignait alors l'étable des vaches.
2. D'ailleurs, la propriété de l'Hôpital-Général porte encore ce nom. Il faut toutefois prendre garde de confondre le nom du monastère avec celui du fief Notre-Dame-des-Anges, seigneurie que possédaient les Jésuites et qui était située juste en face, de l'autre côté de la rivière Saint-Charles.
3. Ce domaine, dit de la Maison Blanche, passera par la suite aux mains du Procureur du Roi Henry Hiché puis, en 1764, il deviendra la propriété du marchand William Grant.

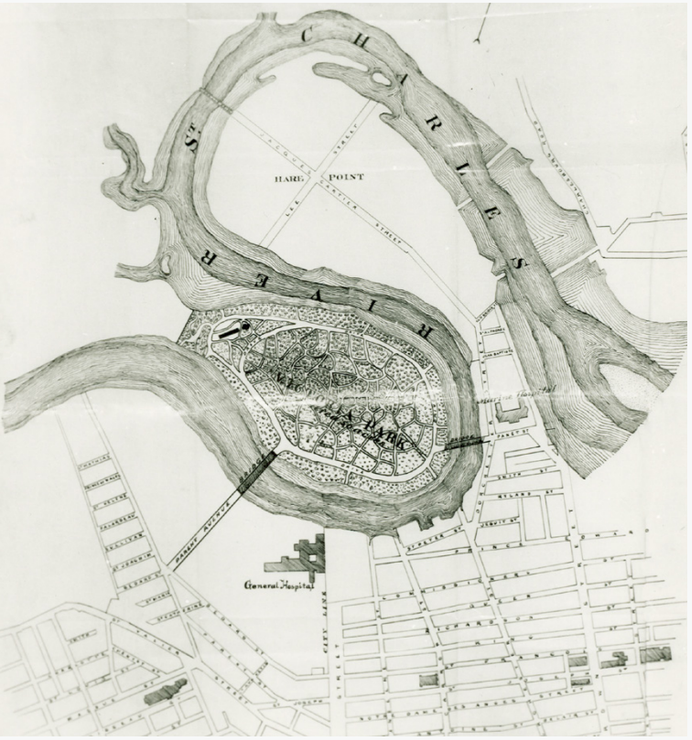


Figure 1. Lotissement du quartier Saint-Roch et ancien méandre de la rivière, 1917

se dessinent déjà les rues Saint-Roch, Saint-Joseph et ce qui deviendra le boulevard Charest. Graduellement, le quartier s'étirera vers l'ouest et, dès 1779, on reconnaît aisément sur les plans anciens les rues Saint-François, Sainte-Marguerite, des Prairies, Saint-Dominique et Monseigneur-Gauvreau qui sont apparues à leur tour (voir plan ci-contre).

Sur le plan historique, Saint-Roch ne connaît ni le prestige de l'établissement de la colline Parlementaire, ni le statut patrimonial national du Vieux-Québec. C'est grâce à sa forte industrialisation et au développement économique qui s'ensuit que le quartier connaît son plein essor à partir de la fin du 18e siècle. La vingtaine de chantiers navals installés sur les bords de la rivière Saint-Charles combinés à l'expansion de l'activité commerciale du Vieux-Québec accueillent les travailleurs qui y élisent domicile. Le développement de Saint-Roch se poursuit autour de la place Jacques-Cartier, constituant le cœur du quartier. Saint-Roch devient le quartier le plus prospère et le plus populeux de la capitale. On y dénombre la majorité de la population francophone de Québec. Saint-Roch constitue le noyau commercial, industriel et manufacturier de la ville jusqu'à la fin des années 50.

Dès la fin du 19e siècle, le statut de centre-ville du quartier Saint-Roch se confirme avec la transformation graduelle des activités industrielles au profit d'une vocation commerciale qui s'affirme par l'implantation des grands magasins. Symbole du progrès et de l'âge d'or du dynamisme commercial du centre-ville de Québec, ces établissements, qui s'installent le long de la rue Saint-Joseph, profitent de la profondeur des lots, transformant les habitations avec commerces au rez-de-chaussée en immeubles dont les commerces occupent désormais tous les étages, à l'image des grands magasins parisiens. Ce bâti comprenant des fonctions non résidentielles sur plusieurs étages se transpose dans les immeubles de bureaux avec rez-de-chaussée commercial.

Poursuivant son évolution, Saint-Roch est le lieu privilégié des grands projets urbains du 20e siècle. Ces projets ont contribué à dénaturer le paysage et l'organisation spatiale de ce quartier historique, sacrifiant, au passage, plusieurs monuments d'architecture et expulsant, du même coup, des centaines de familles de leur milieu. Cette transformation du paysage urbain de Saint-Roch a marqué le quartier d'une image de modernité, basée sur la vision de développement d'un centre-ville administratif en basse-ville. Ce dernier sera finalement aménagé sur les hauteurs de la ville.

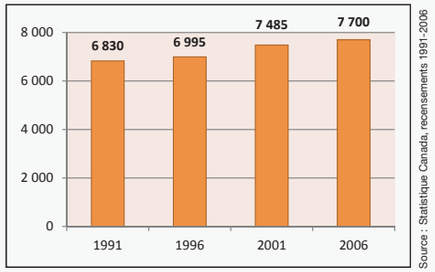
Ce processus est exacerbé par de grands projets qui changent irrémédiablement la structure urbaine sacrifiant des îlots complets d'habitation. La première grande opération urbaine qui modifie le paysage du quartier est le remblayage du méandre de la rivière Saint-Charles à la fin des années 50 pour la construction de l'autoroute Laurentienne. Cette dernière divise alors les parties est et ouest du quartier. La bétonisation des berges de la rivière, le retrait des voies ferrées au nord du quartier, l'élargissement du boulevard Charest, la construction du mail, le trou béant laissé par le projet jamais concrétisé de la grande place et, enfin, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency (1975) et de la bibliothèque Gabrielle-Roy (1980) marquent l'époque des grands chantiers urbains. Le déplacement des activités commerciales vers les nouvelles banlieues et l'aménagement de la colline Parlementaire en haute-ville accélèrent la dégradation du centre-ville, faisant perdre à Saint-Roch son prestige et son dynamisme économique et urbain.

La relance de Saint-Roch à l'aube des années 90 marque un tournant dans l'histoire du quartier et du centre-ville. L'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993 constitue le coup d'envoi des investissements massifs consentis par la Ville de Québec et ses partenaires pour redonner vie au quartier et confirmer son statut de centre-ville. Revitalisé sur la base de trois grands axes de développement que sont l'éducation, la culture, et les technologies, le quartier Saint-Roch redevient le cœur économique de la ville. Il est un milieu de vie où se côtoient les travailleurs de plus en plus nombreux et une population résidante en croissance. Aujourd'hui, la reconnaissance du quartier Saint-Roch comme environnement social stimulant et à l'avant-garde des tendances en matière culturelle et technologique en fait le lieu de convergence par excellence des artistes, jeunes travailleurs, visiteurs et nouveaux résidants.

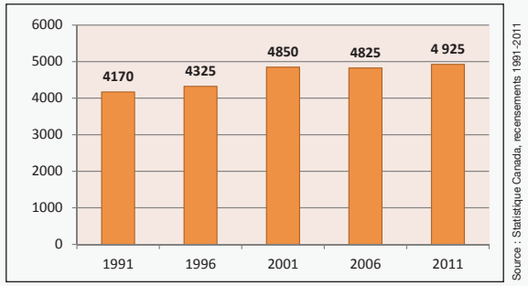
2.3. Faits saillants du profil sociodémographique

Le quartier Saint-Roch accueille une population de 7 685 personnes (voir tableaux ci-contre)[4]. Dans les limites du PPU, les 1 665 résidants représentent donc plus de 20 % de la population du quartier. Elle est légèrement plus âgée que celle du quartier. Les 65 ans et plus constituent 19 % des individus, comparativement à 14 % pour tout le quartier.

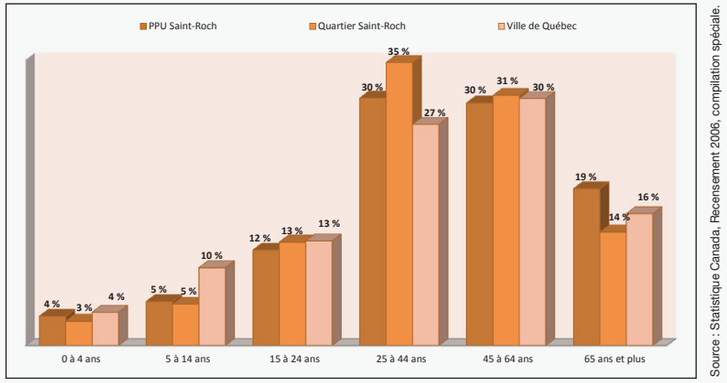
Les modifications du profil de la population du quartier Saint-Roch témoignent de la revitalisation que connaît le quartier depuis plus de 15 ans. La population s'est ainsi accrue de près de 800 personnes de 1991 à 2011, soit une croissance de 11 %. Le nombre de ménages a augmenté de 18 % durant la même période. Les 25 à 44 ans, qui représentent la population en âge de travailler, sont beaucoup plus nombreux dans Saint-Roch (35 %) que dans l'ensemble de la ville (27 %), selon les statistiques de 2006. En seulement 5 ans, le nombre de travailleurs est passé de 9 980 à 12 285, la croissance étant de plus de 40 % depuis 1996. Enfin, la population diplômée universitaire du quartier est légèrement plus nombreuse (statistiques de 1996) par rapport à l'ensemble de la ville de Québec, reflétant les efforts de revitalisation du centre-ville.



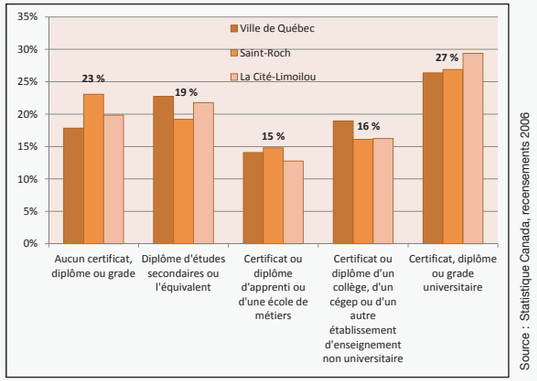
Évolution de la population du quartier Saint-Roch 1991-2006



Évolution du nombre de ménages dans le quartier Saint-Roch 1991-2011



Population selon les groupes d'âges, 2006



Population de 15 ans et plus, selon le plus haut certificat, diplôme ou grade, 2006

Figure 2. Place Jacques Cartier, 1977

4. Source : Statistique Canada, Recensement 2006, compilation spéciale effectuée par le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec.

Figure 3. L'avenue Dorchester vers la Haute-ville

2.4. Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude, en faisant référence à l'ensemble du quartier Saint-Roch où il s'imbrique en plein centre. Pour chacun des thèmes abordés, le diagnostic fait ressortir les grands enjeux inhérents à la consolidation du tissu urbain.

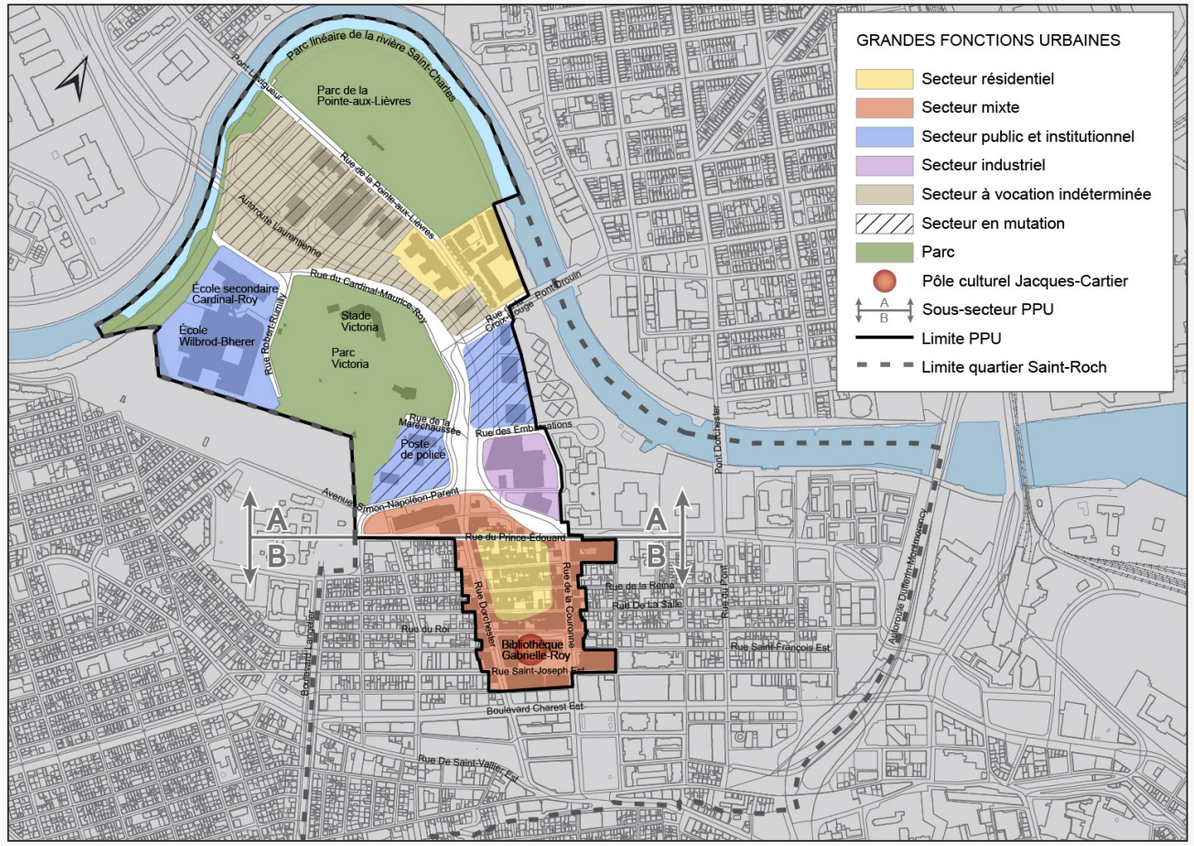
2.4.1. Le portrait général

Le territoire du programme particulier d'urbanisme s'inscrit au cœur même du centre-ville de Québec, dans le quartier Saint-Roch auquel on attribue généralement le statut de « centre-ville basse-ville ». Il constitue également la porte d'entrée du centre-ville, depuis la rivière Saint-Charles qui le ceinture à sa limite nord. Il est donc implicite que les caractéristiques fonctionnelles du territoire à l'étude présentent une diversité d'usages et une densité d'occupation relativement importantes, à mesure que l'on s'approche de son cœur que représente la place Jacques-Cartier.

La lecture de la forme urbaine du territoire d'étude fait ressortir le constat suivant : la rue du Prince-Édouard a un effet de coupure dans le tissu urbain. De part et d'autre de cet axe est-ouest, le paysage se transforme, passant d'un panorama ouvert et peu construit, depuis le nord, à un environnement urbain dense vers le sud, à partir de la rue du Prince-Édouard. Partant de cette observation, l'analyse du profil urbain des sections suivantes fait ressortir les caractéristiques de ces deux compositions urbaines très différentes. La référence aux termes « portions nord et sud » dans le texte renvoie donc à cette distinction.

La carte 3 illustre le portrait global de l'occupation du territoire et ses principales caractéristiques :

- Les espaces publics destinés à la détente, aux loisirs et à la culture occupent la plus large part de l'occupation du territoire d'étude et se concentrent dans sa portion nord;
- La fonction administrative occupe le territoire dans une proportion similaire aux fonctions mixtes et résidentielles;
- La fonction industrielle est assez fortement représentée;
- La fonction résidentielle, plutôt monofonctionnelle, se concentre majoritairement dans la portion sud, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi;
- La mixité se concentre de part et d'autre de grandes artères de consolidation, comme les rues Dorchester et de la Couronne;
- Une grande partie du territoire est en profonde mutation, étant donné les espaces disponibles au développement et les orientations déjà envisagées par la Ville. Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est donc très important;
- La place Jacques-Cartier constitue un pôle urbain ainsi qu'un espace culturel principal à partir duquel se déploie le réseau de transport en commun reliant le centre-ville aux autres secteurs.



Carte 3 : Grandes fonctions urbaines

Figure 4. Projet de logement social, boulevard Charest Est

L'attractivité de plus en plus marquée du quartier Saint-Roch comme milieu de vie a favorisé la multiplication des projets résidentiels au cours de la dernière décennie.

2.4.2. Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier

Les caractéristiques fonctionnelles du secteur d'étude sont représentatives de la diversité urbaine des centres-villes. Les vocations institutionnelles et culturelles côtoient une grande offre de services majoritairement destinée à des fins hôtelières et de restauration. Le secteur se caractérise d'ailleurs par une forte représentativité de propriétaires publics (carte 4). L'habitation s'intègre à l'intérieur des îlots insérés entre les grands axes urbains.

La carte 5 illustre précisément cette variété d'usages qui se démarque autant dans les limites du PPU qu'à l'échelle du quartier Saint-Roch. Le graphique ci-contre illustre la répartition des usages. Il fait ressortir la forte proportion du territoire destinée au réseau de transport.

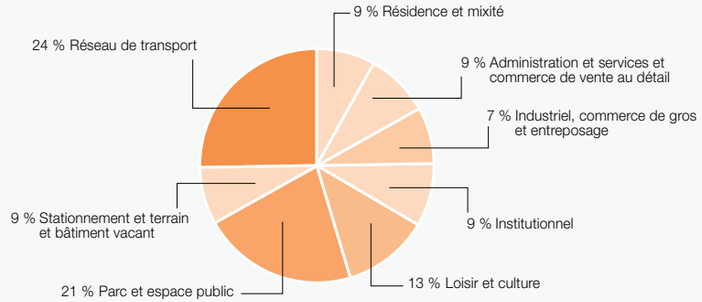
➤ **Enjeu :**

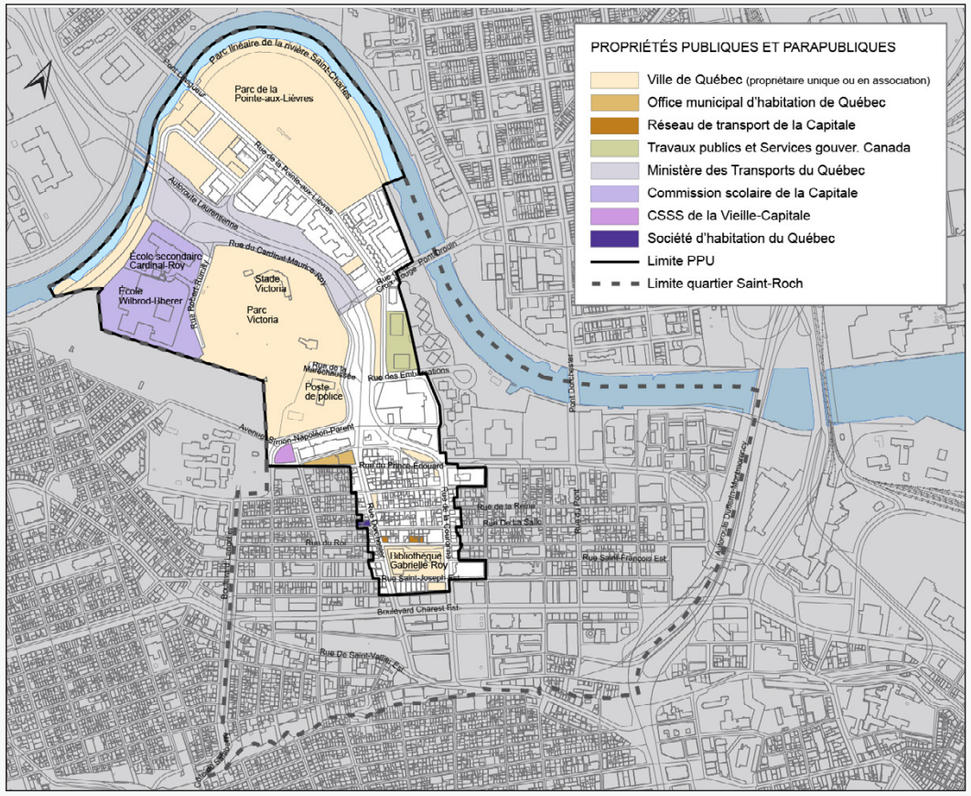
Fondement d'un centre-ville, la mixité qu'on y trouve n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités non résidentielles à clientèle régionale engendre des problématiques diverses liées au regroupement de l'activité urbaine, notamment en matière de circulation, de demande accrue de stationnement, de sécurité urbaine et autres. Le maintien d'une cohabitation acceptable de ces fonctions avec la vocation résidentielle est la base d'un milieu de vie habité et attirant.

La fonction résidentielle

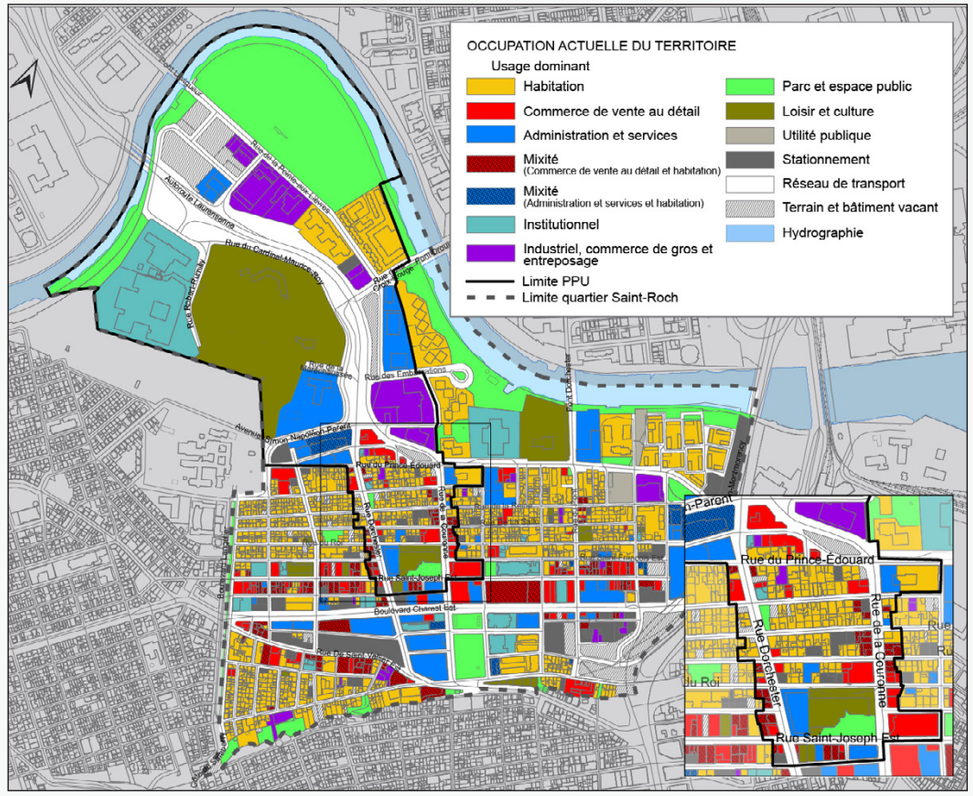
À l'instar de l'ensemble du quartier Saint-Roch, le secteur d'étude présente des typologies résidentielles variées. L'habitation se concentre principalement dans la portion sud du territoire, au nord de la rue du Roi. Elle concentre des habitations unifamiliales et multifamiliales dans des immeubles de petit gabarit (1 à 3 étages).

Si la fonction résidentielle (incluant la mixité résidentielle et commerciale ou administrative) n'occupe que 9 % du territoire du PPU, son potentiel de densification est très important, compte tenu de la disponibilité de terrains dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. L'attractivité de plus en plus marquée du quartier Saint-Roch comme milieu de vie a favorisé la multiplication des projets résidentiels au cours de la dernière décennie. Associant souvent une composante non résidentielle, ces projets illustrent la mixité souhaitée au cœur du centre-ville.

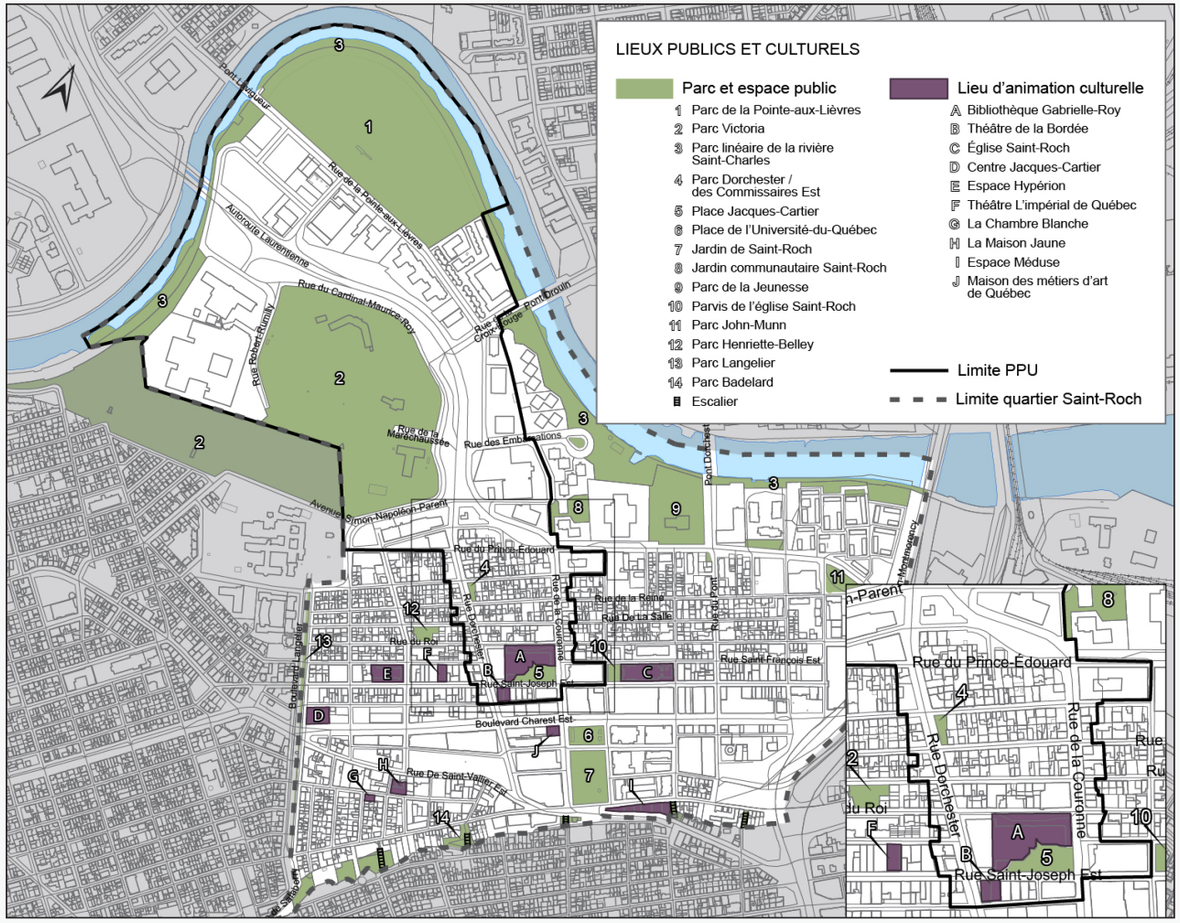




Carte 4 : Propriétés publiques et parapubliques



Carte 5 : Occupation actuelle du territoire



Carte 6 : Lieux publics et culturels

Les espaces publics et institutionnels

La majeure partie du territoire du PPU est occupée par des lieux publics, ce qui en fait un environnement très attracteur pour de nouveaux résidants, en répondant bien aux besoins de la population de l'ensemble du quartier. Une importante superficie est occupée par des espaces publics, destinés autant à la population locale que régionale. Le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles auxquels s'ajoutent de petits espaces publics insérés dans la trame urbaine, représentent la plus importante proportion de l'occupation du territoire du PPU (en excluant les réseaux de transport) pour atteindre 21 %.

Les fonctions culturelles et de loisirs arrivent au second rang des fonctions urbaines, occupant 13 % du territoire du PPU (carte 6). Cœur culturel du centre-ville, le secteur de la place Jacques-Cartier se démarque par une concentration d'espaces dédiés au spectacle et aux activités culturelles avec notamment la bibliothèque Gabrielle-Roy qui dessert la population régionale, ainsi que le Théâtre de la Bordée. À l'extérieur des limites du PPU, d'autres espaces contribuent à faire de Saint-Roch un incubateur d'activités culturelles. La concentration importante d'ateliers d'artistes qu'a favorisé la mise en place d'une telle politique au début des années 90 fait aujourd'hui de Saint-Roch un haut lieu de la production artistique à Québec.

La fonction institutionnelle est représentée par les deux grands établissements d'enseignement qui occupent plus de dix hectares de terrains en bordure de la rivière Saint-Charles, à l'ouest de l'autoroute Laurentienne.

➤ **Enjeu :**

La poursuite du dynamisme culturel du pôle de la place Jacques-Cartier passe par une inévitable mise à niveau des espaces de la bibliothèque et de ses équipements dans l'esprit de la mise en œuvre du concept de la TechnoCulture dans l'ensemble du quartier Saint-Roch.

Les fonctions commerciales et de bureaux

Pôle d'affaires du centre-ville, le quartier Saint-Roch concentre plusieurs entreprises de services, fortement représentées par l'industrie du savoir et des technologies de l'information. Le territoire du PPU compte 9 % de son occupation destinée aux bureaux et aux commerces. À l'échelle du quartier, ces fonctions se concentrent plutôt dans le corridor urbain formé des îlots adjacents aux axes Charest et Saint-Joseph. La fonction commerciale se trouve également à l'intérieur de bâtiments mixtes, principalement le long des rues Dorchester et de la Couronne. Dans les limites du PPU, les hôtels « Best Western » et « Pur » présentent les superficies commerciales les plus importantes, le gabarit du second étant le plus important du quartier Saint-Roch.

➤ Enjeu :

Le renforcement souhaité de la fonction hôtelière dans l'ensemble du quartier Saint-Roch, déjà très dynamique avec la présence des grandes chaînes hôtelières et d'une hôtellerie de plus petit gabarit, découle de la volonté d'attirer la clientèle touristique au centre-ville. L'agrandissement des établissements existants, pouvant nécessiter la transformation d'habitations existantes, impose donc une réflexion au cas par cas.

Figure 5. Avenue de la Couronne vers le nord

Les industries

Principalement représentée par la présence de l'entreprise Rothmans, la fonction industrielle demeure toujours présente dans le quartier Saint-Roch et de façon assez marquée à l'intérieur des limites du PPU où elle représente 7 % de la superficie du territoire. Symboles d'une époque révolue, quelques entreprises industrielles sont toujours activent sur les terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

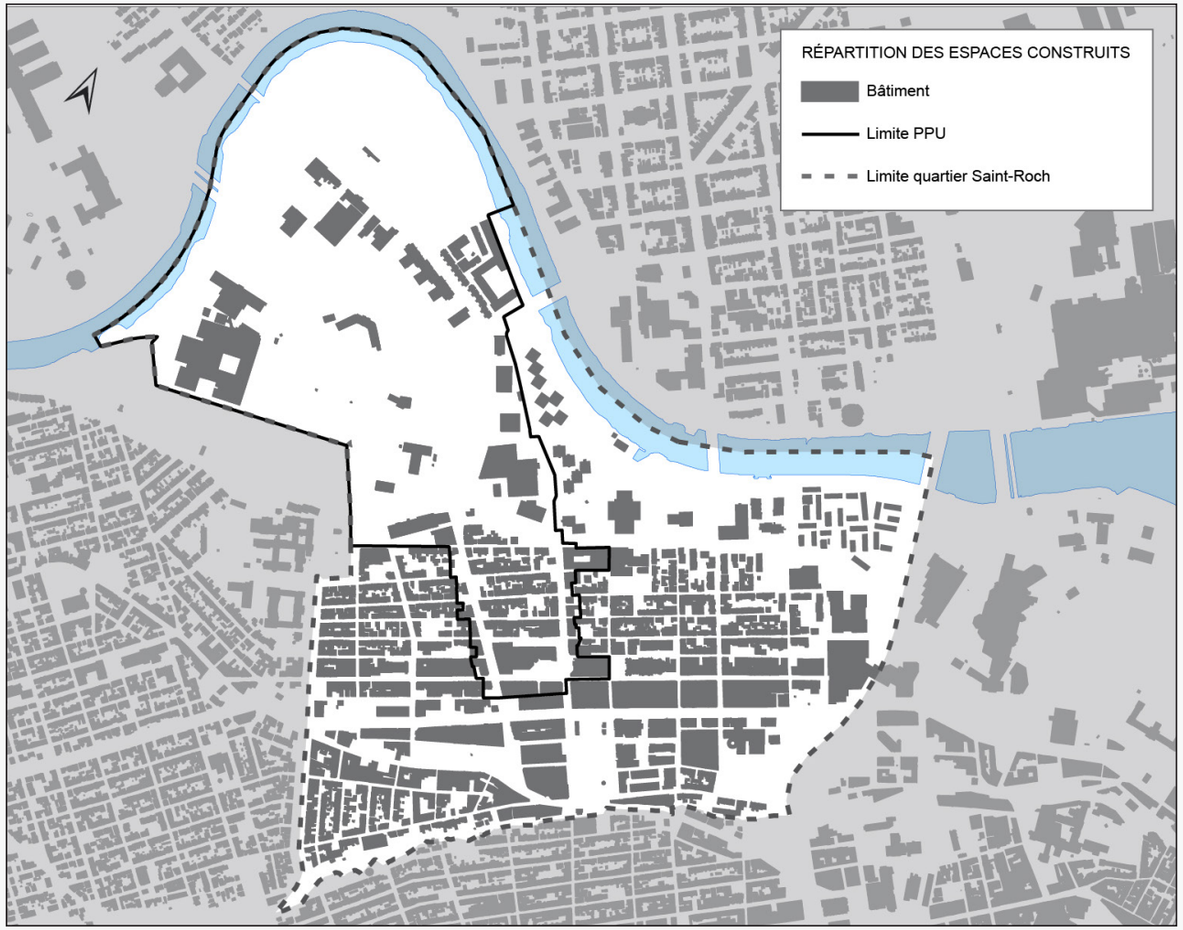
➤ Enjeu :

À long terme, la présence d'entreprises industrielles dans un tissu très urbanisé n'est pas compatible avec les orientations de mise en valeur du territoire. Leur localisation stratégique fait en sorte que les pressions liées au développement favoriseront naturellement le transfert de ces activités à plus ou moins long terme. Ces usages devraient donc laisser place à, long terme, à des fonctions urbaines plus structurantes et compatibles avec les objectifs de qualité du milieu de vie et de densification urbaine. Ces terrains offrent en effet une occasion privilégiée de densification résidentielle, compte tenu de l'espace disponible et de leur localisation en plein cœur du centre-ville.

Figure 6. Entreprise Rothmans depuis la passerelle Adrien-Pouliot

Figure 7. Édifice CGI, boulevard Charest Est

Pôle d'affaires du centre-ville, le quartier Saint-Roch concentre plusieurs entreprises de services, fortement représentées par l'industrie du savoir et des technologies de l'information



Carte 7: Répartition des espaces construits

2.4.3. La forme urbaine et le potentiel de consolidation

La forme urbaine

Le quartier Saint-Roch possède un parcellaire et un bâti typiques des faubourgs de Québec. La carte 7 illustre l'occupation actuelle du territoire par les éléments construits du paysage urbain. Ce schéma confirme que la densification du territoire s'est opérée au sud de la rue du Prince-Édouard, les terrains au nord ayant été occupés par le couvent des Récollets (l'Hôpital-Général) ainsi que par des usages maritimes et industriels, limitant le développement d'une trame urbaine continue. De plus, l'ancien lit de la rivière que suit l'actuel tracé de l'autoroute Laurentienne, constituait du même coup une barrière naturelle au quartier. La distribution des espaces libres fait ressortir le potentiel et les enjeux découlant de cette organisation spatiale.

La portion sud du territoire présente un profil très urbain, le territoire étant occupé à presque 100 %. On y distingue un noyau résidentiel dense de petit gabarit, enclavé entre deux grands axes mixtes que constituent les rues Dorchester et de la Couronne. La densification du quartier Saint-Roch se fait d'ailleurs sentir à partir du carrefour formé par l'avenue Simon-Napoléon-Parent et les rues du Prince-Édouard, Lalemant, de la Couronne et Dorchester.

Dans la portion nord, les nombreux espaces non construits tantôt occupés par des lieux à vocation récréative tantôt par des terrains vacants contrastent avec la densité du reste du quartier Saint-Roch et de la portion sud du programme particulier d'urbanisme (PPU). Le lotissement du quartier Saint-Roch ne s'est jamais poursuivi jusqu'à la rivière puisque ces terres ont été occupées par les grands chantiers navals au début de la colonie, puis remplacées par les industries. Ce sont d'ailleurs ces établissements qui ont contribué au développement de Saint-Roch et à sa forte croissance démographique. Ainsi, la faible occupation du sol de ce secteur s'explique par l'importante superficie de terrain comprise dans l'emprise autoroutière, la présence de grands parcs urbains et d'équipements institutionnels ainsi que les grands espaces de stationnement au pourtour. Si la première carte localise quelques constructions dans le secteur de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, ce secteur demeure sous-utilisé et peu dense, considérant sa localisation en plein cœur du centre-ville.

La trame orthogonale des rues, issue des plans tracés par Chaussegros de Léry au tout début du XVIIIe siècle, s'est dessinée à partir du premier noyau urbain de Saint-Roch, sur les terres du domaine de la Domaine Maison Blanche. Celle-ci était localisée à l'extrémité est de la rue Saint-Vallier, dans l'axe de la rue Saint-Roch, où les Récollets ont établi leur ermitage. Une partie de la rue Saint-Roch existe toujours, dans son tronçon nord. Le reste du parcours a été remplacé par le passage de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Les grands axes nord-sud émergeant depuis la rue Saint-Vallier et découlant des limites des anciennes concessions se sont déployés au fur et à mesure du développement, par succession d'îlots rectangulaires de dimensions uniformes. Ces îlots peu profonds orientés est-ouest n'ont pas permis l'aménagement de ruelles, justifiant l'implantation actuelle des bâtiments avec des façades en front de parcelles, le long des rues transversales, empêchant ainsi l'implantation de constructions en têtes d'îlots. Le découpage orthogonal des rues présente une trame régulière au sud de la rue du Prince-Édouard. Seule la rue Caron présente un tracé non rectiligne, puisqu'elle suivait la limite des concessions des Récollets et des terres de l'Hôtel-Dieu.

Le parcellaire d'origine se distingue donc par un grain très serré qu'accueillent des habitations d'un à trois étages, la forme résidentielle d'origine représentée par la maison à un étage à toit brisé. Ce tissu urbain a connu au fil du développement une série de remembrements pour faire place à de plus grands lots. Ces remembrements font apparaître une nouvelle forme d'habitation : le logement multiple. Ce type d'habitation caractérise le mieux Saint-Roch. La densification des lots est apparue dès la fin du XIXe siècle et s'est poursuivie jusque dans les années 40. Les grandes conciergeries font leur apparition plus tard.

Le processus de transformation du bâti résulte de la pression démographique qui s'exerce sur le quartier, en lien avec une économie florissante. Dès le XXe siècle, le remembrement des lots contribue à la transformation graduelle du paysage du quartier Saint-Roch pour faire place, entre autres, à de grands ensembles résidentiels, commerciaux ou de bureaux. Seule rue à traverser le quartier Saint-Roch d'est en ouest, la rue Saint-Joseph, qui relie les marchés Saint-Paul (actuelle gare du Palais) et Jacques-Cartier (actuelle place Jacques-Cartier) présente désormais la forme bâtie la plus dense et la plus évoluée des faubourgs de la ville de Québec, confirmant son statut de centre-ville. De part et d'autre de cette rue, la superficie des lots, beaucoup plus importante que la majorité des îlots résidentiels du quartier, fait en sorte que souvent une seule propriété occupe en totalité la parcelle.

Les gabarits et la densité construite

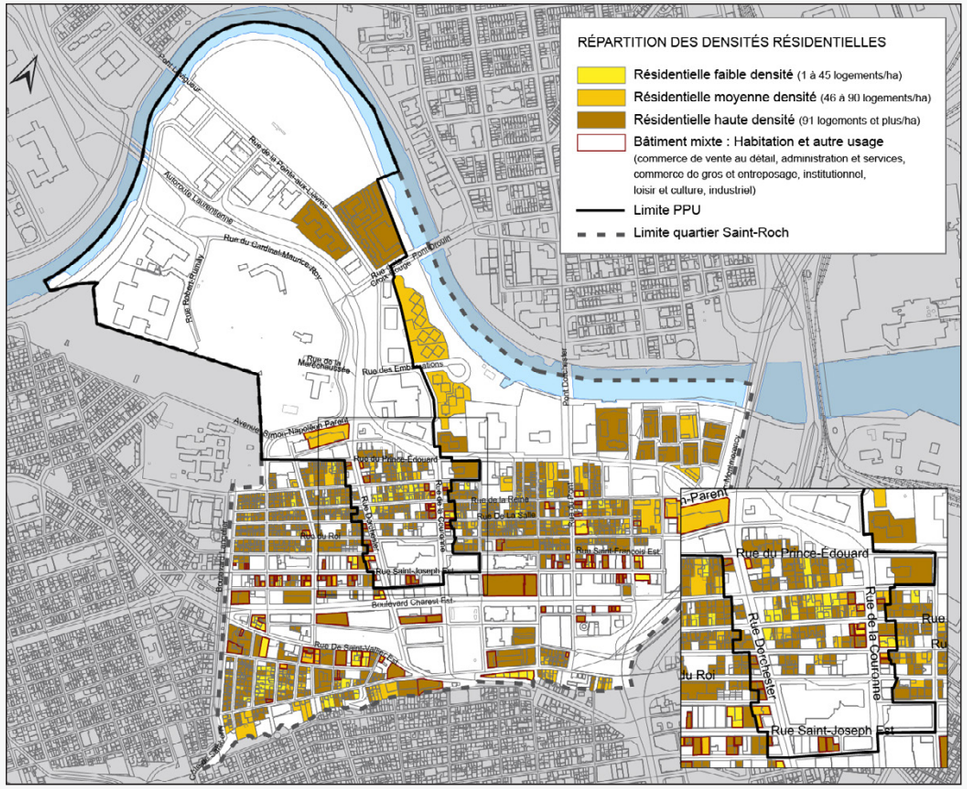
La densité du quartier Saint-Roch est caractéristique des premiers faubourgs de la ville de Québec. Le bâti du quartier concentre une densité construite importante, caractérisée par des gabarits contrastés. Le petit gabarit de la majorité des constructions contraste avec des bâtiments plus imposants, généralement implantés en front des grands axes que sont Charest, Saint-Joseph, Dorchester et de la Couronne.

Cette forte densité résidentielle s'exprime surtout dans des bâtiments de trois étages et moins (cartes 8 et 9). La deuxième carte fait ressortir le rapport inversé entre la hauteur et la densité : la forte densité résidentielle est généralement localisée dans des immeubles de moins de quatre étages. Les hauteurs les plus importantes caractérisent plutôt les immeubles non résidentiels et mixtes auxquelles s'ajoutent quelques grandes conciergeries qui représentent l'aboutissement de l'évolution des typologies résidentielles de Saint-Roch. Ces immeubles se localisent dans le corridor urbain est-ouest le long des axes du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph. Dans la perspective d'un service rapide par bus, une densification devrait également s'opérer dans l'axe nord-sud, le long des rues Dorchester et de la Couronne. Le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres s'accompagnera également d'une densification progressive du tissu urbain.

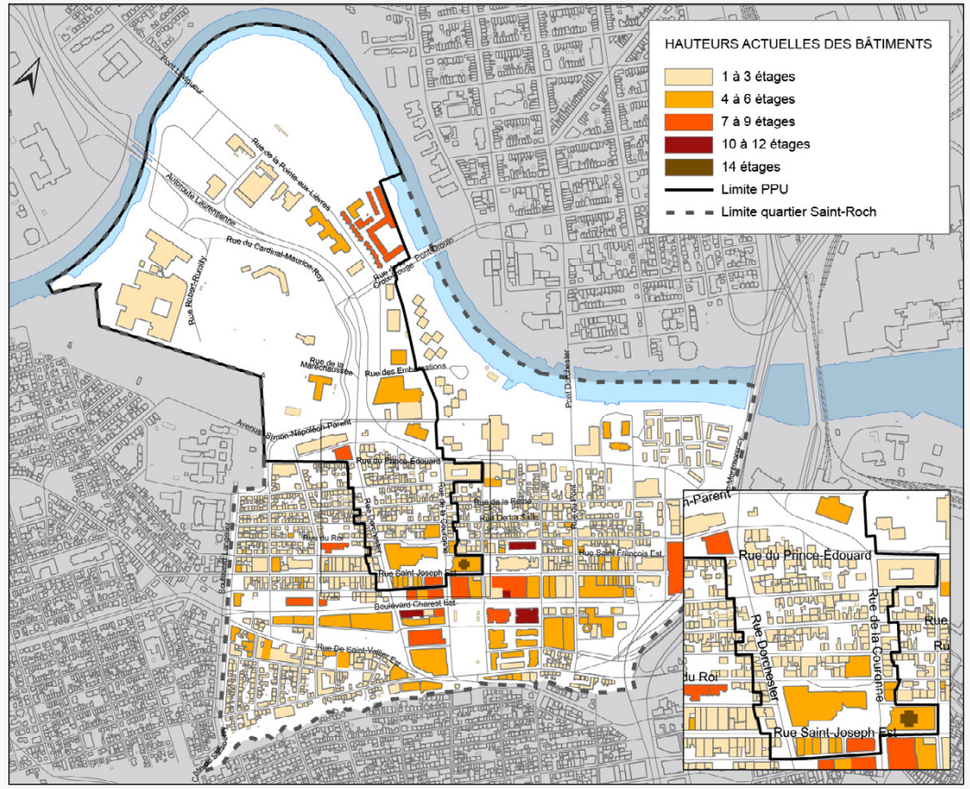
➤ Enjeu :

Moteur pour la consolidation du quartier, l'effet catalyseur d'un éventuel service rapide par bus exercera sans doute une pression sans précédent dans l'axe nord-sud, insufflant du même coup un impact sur le processus de transformation urbaine. La répartition des immeubles de plus grande hauteur devra toutefois s'effectuer en tenant compte des caractéristiques d'ensemble du milieu, de la présence d'immeubles de petit gabarit et des effets sur le domaine public.

Figure 8. Vue de la rue des Commissaires Est, vers l'ouest



Carte 8 : Répartition des densités résidentielles



Carte 9 : Hauteurs actuelles des bâtiments

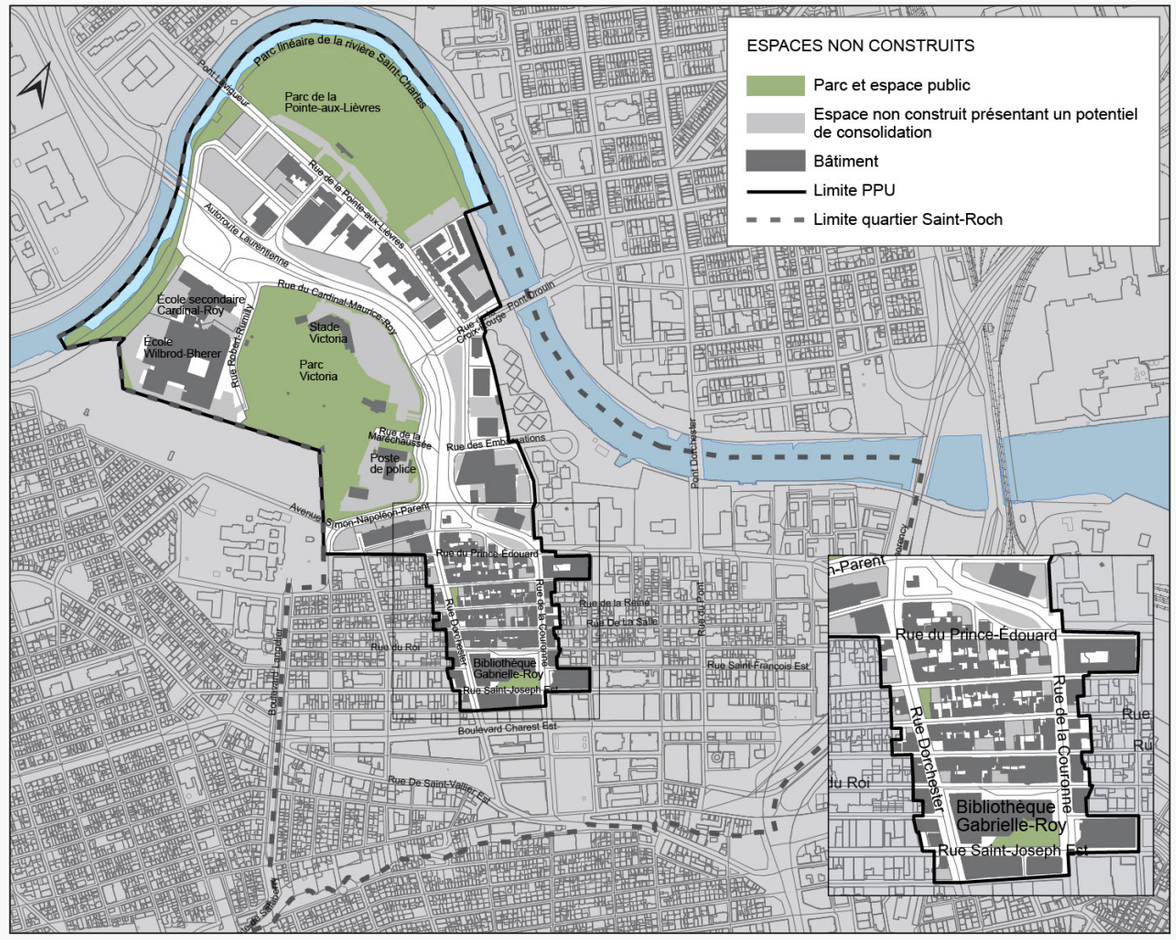
Les espaces libres ou sous-utilisés

La carte 10 suivante illustre la localisation des espaces libres, susceptibles d'être construits, réaménagés ou utilisés de façon plus optimale. Ensemble, ces espaces occupent d'ailleurs 9 % de l'occupation du sol dans les limites du PPU, soit l'équivalent de chacune des autres fonctions urbaines (résidentielle, commerciale/administrative ou institutionnelle). À ce pourcentage, s'ajoutent les espaces où l'on trouve les voies publiques qui représentent 24 % de l'occupation du sol.

Au sud de la rue du Prince-Édouard, les espaces vacants insérés au cœur des îlots résidentiels, offrent l'occasion de consolider un bâti vieillissant et d'ajouter de nouvelles résidences. Au nord, les terrains de la Pointe-aux-Lièvres concentrent une importante superficie d'espaces disponibles au développement sur des terrains tantôt vacants tantôt occupés par des fonctions et des constructions désuètes.

En périphérie des grands équipements institutionnels et des parcs, des superficies totalisant plus de trois hectares de terrains sont utilisées à des fins de stationnement. Jugés nécessaires, ces espaces répondent aux besoins de l'importante clientèle qui fréquente ces équipements et de celle des autres établissements à proximité. De plus, leur utilisation intensive lors de grands événements, principalement en période estivale, explique pourquoi ces espaces ont été maintenus à cette fin jusqu'à ce jour, malgré leur positionnement hautement stratégique au centre-ville.

Figure 9. Stationnement du parc Victoria



Carte 10 : Espaces non construits

Figure 10. Ancienne méandre, 1940

Figure 11. Parc de la Pointe-aux-Lièvres

La présence du stade Victoria et de deux parcs régionaux (le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles), combinée à la construction prochaine de l'amphithéâtre, sans compter les besoins en stationnement liés aux autres fonctions urbaines exercent une pression importante pour leur maintien. Toutefois, la demande grandissante pour des espaces de stationnement s'oppose aux objectifs de consolidation du territoire. Une optimisation de ces espaces en matière d'aménagement, de polyvalence et de potentiel constructible est donc essentielle à la mise en valeur de l'espace urbain.

➤ **Enjeu :**

Les terrains de stationnements au cœur d'un centre-ville représentent des sites inestimables pour la mise en valeur de l'espace urbain. Les besoins sans cesse grandissants pour des espaces de stationnement se heurtent toutefois aux objectifs qui sous-tendent une mobilité plus durable. La conciliation de ces visions opposées est un enjeu majeur pour le centre-ville, plus particulièrement dans la zone du programme particulier d'urbanisme (PPU).

Les terrains de la Pointe-aux-Lièvres

Cette ancienne friche industrielle s'étalant de part et d'autre de la rue de la Pointe-aux-Lièvres accueille encore quelques industries dont le transfert éventuel permettra de rénover ce secteur. Disposant d'un potentiel de développement s'étendant sur une superficie de plus de cinq hectares, ces terrains sont voués à accueillir un quartier novateur axé sur une gestion performante de l'énergie et de l'environnement et encourageant la mobilité durable.

La réalisation du projet d'écoquartier nécessite l'affranchissement des terrains qui accueillent diverses entreprises. À court terme, seule la portion nord-ouest du secteur pourrait être construite, étant donné qu'elle est de propriété municipale et considérant les efforts déjà consentis à la décontamination du sol.

Point d'ancrage inscrit au Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles[5], le parc de la Pointe-aux-Lièvres constitue déjà le catalyseur du nouvel écoquartier. La création d'un pôle récréatif majeur accessible à l'année a engendré une fréquentation accrue du site depuis l'aménagement du parc au tournant des années 2000, notamment en période hivernale. Une meilleure connexion du parc avec le Vieux-Limoilou serait toutefois souhaitable puisqu'il permettrait de le désenclaver et de favoriser une plus grande fréquentation des résidants du secteur Limoilou.

➤ **Enjeu :**

Le développement du plein potentiel du site de la Pointe-aux-Lièvres est intimement lié à l'affranchissement des terrains encore occupés par un bâti et des fonctions désuètes.

➤ **Enjeu :**

Considérant l'ancien tracé du méandre de la rivière et le passé industriel des terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la contamination des sols et leur faible capacité portante pourraient retarder la réalisation à court terme de tout projet et compromettre la réalisation de la planification d'ensemble entreprise par la Ville.

➤ **Enjeu :**

Le maintien du caractère autoroutier de l'entrée au centre-ville depuis le nord du territoire crée une barrière majeure entre le secteur de la Pointe-aux-Lièvres et le reste du quartier Saint-Roch en plus de contraindre la réalisation de l'ensemble du concept d'écoquartier.

5. Le Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles a été adopté par le conseil de ville en avril 2011.

2.4.4. Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain

Le quartier Saint-Roch n'a pas fait exception au processus normal de transformation des milieux bâtis, qui s'accompagne généralement d'un nouveau découpage des lots et de modifications aux structures bâties traditionnelles. Si les traces de l'évolution du paysage de Saint-Roch se perçoivent encore aujourd'hui dans sa forme urbaine, c'est dans l'architecture de ses bâtiments que se confirme son passé ouvrier, son histoire commerciale, industrielle puis contemporaine. Cependant, la transformation ou la démolition des bâtiments anciens peut parfois s'avérer nécessaire lorsque les projets de remplacement apportent une contribution considérable dans l'amélioration du paysage urbain. Le processus de densification ne se fait pas sans impact sur le bâtiment résidentiel traditionnel.

Les grands chantiers de rénovation urbaine qu'a connus le quartier dès la fin des années 50 ont fait place à une trame bâtie renouvelée, non sans impact sur le bâti d'origine. Ce renouvellement s'est parfois exercé en sacrifiant des témoins du patrimoine de Saint-Roch, par la démolition ou la transformation des bâtiments ou la construction d'espaces vacants. Ces grands gestes urbains, censés redonner vie au quartier et en faire un vrai centre-ville, ont anéanti une part importante du patrimoine bâti. Le quadrilatère formé des rues Saint-Joseph, de la Couronne, du Roi et Dorchester est certes le sous-secteur ayant subi les plus importantes transformations du paysage construit d'origine. Des bâtiments modernes et contemporains y ont été implantés, en remplacement de constructions plus anciennes. La construction de la bibliothèque a requis la démolition d'un grand nombre d'édifices et des deux grands hôtels sur la rue de la Couronne dont l'un a remplacé l'ancien couvent Saint-Roch (actuel Hôtel Pur).

Les traces du paysage urbain traditionnel sont toutefois encore bien perceptibles, tant dans le lotissement que dans la forme bâtie. De nombreux bâtiments résidentiels de deux à trois étages typiques du quartier ont persisté aux grandes transformations du XXe siècle. Désuets ou vacants, plusieurs nécessitent toutefois des rénovations majeures voire même une transformation complète ou à la limite, une démolition.

Ces transformations pourraient donner lieu à des projets plus denses et plus porteurs, notamment le long des rues Dorchester et de la Couronne où une densification est souhaitable à long terme. La qualité du bâti aux abords de ces rues n'est pas toujours compatible avec le caractère distinctif de l'entrée de ville qu'on devrait y percevoir.

➤ **Enjeu :**

Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec les composantes identitaires du quartier. Si la prise en compte des caractéristiques traditionnelles constitue un enjeu pour les anciens faubourgs de Québec, la poursuite des efforts de revitalisation de Saint-Roch, en matière d'attractivité de la population et de nouveaux travailleurs, est une condition essentielle au maintien du dynamisme économique du centre-ville.

La recherche d'un équilibre entre la préservation des structures permanentes de l'environnement bâti, une offre résidentielle de qualité et l'élaboration de projets rentables économiquement constitue l'argument sur lequel la Ville appuiera ses décisions quant à l'acceptabilité des nouveaux projets. Ainsi, dans certains cas, les composantes du patrimoine urbain, dont les caractéristiques intrinsèques n'en justifient pas la conservation, pourraient disparaître au profit d'une urbanisation plus contemporaine, répondant mieux aux exigences en matière de construction et de qualité du milieu de vie. Une réflexion au cas par cas s'avère donc nécessaire afin d'évaluer les occasions de densification et l'impact de ces transformations urbaines sur la préservation du tissu urbain traditionnel.

Figure 12. L'Hôtel Pur, avenue de la Couronne, à l'emplacement de l'ancien couvent Saint-Roch

Figure 13. Hôtel Saint-Roch à la place Jacques-Cartier, 1943

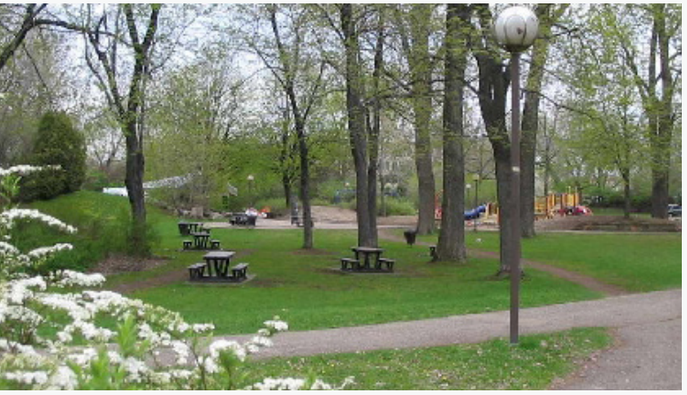


Figure 14. Parc Victoria

D'une superficie totalisant plus de 20 hectares, le parc Victoria offre une oasis de verdure et des équipements sportifs variés.

2.4.5. Des lieux publics attrayants à mettre en valeur

Les grands espaces verts, poumons du centre-ville

Avec les parcs Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres et de la Jeunesse ainsi que le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le quartier Saint-Roch est très bien pourvu en espaces de loisirs et de détente (carte 11). Sillonnés par un réseau de sentiers piétons et cyclables, les deux grands parcs urbains contigus au parc linéaire de la rivière combinent une desserte en espaces récréatifs de très grande qualité. À l'intérieur de ces espaces, les équipements sportifs composent une offre relativement complète destinée tant à la population locale que régionale ainsi qu'aux travailleurs du quartier.

D'une superficie totalisant plus de 20 hectares, le parc Victoria offre une oasis de verdure et des équipements sportifs variés. Les investissements récents et ceux à venir comme l'aménagement d'un parc de planches à roulettes, la réfection des terrains de soccer, l'amélioration des équipements récréatifs extérieurs pour les aînés et d'autres équipements de loisirs à vocation régionale confirment la volonté de la Ville d'en faire le pôle récréatif majeur du centre-ville. Actuellement, près du quart de la superficie du parc est utilisé à des fins autres que récréatives dont plus de 28 000 mètres carrés sont utilisés comme vaste stationnement, le reste étant occupé par la centrale de police. Le stade Victoria qui attire une foule très importante durant la saison de baseball occupe également près de 8 % de la superficie du parc, soit 16 000 mètres carrés.

Étant donné la croissance de la clientèle de travailleurs dans le quartier, le développement projeté de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres et la densification passée et à venir du quartier Saint-Roch, il est souhaitable de bonifier le parc Victoria dans son ensemble. L'ajout de nouveaux bâtiments ou équipements permettrait de mieux desservir les résidants et les travailleurs du quartier et de ses environs dont l'offre en matière de loisir est incomplète. Cependant, l'optimisation du potentiel récréatif du parc devra s'accompagner d'une réflexion sur la polyvalence accordée aux aménagements et l'utilisation des espaces de stationnement, en lien avec les intentions du Plan de mobilité durable pour une utilisation accrue du transport en commun et de l'augmentation des déplacements actifs.

➤ Enjeu :

La superficie du parc Victoria et la disponibilité d'espaces sur les terrains de stationnement ouvrent la porte à une bonification des aménagements. À moyen terme, les besoins du poste de police pourraient nécessiter un transfert de ces fonctions à l'extérieur du parc, libérant ainsi une importante superficie de terrains. Une reconversion éventuelle s'accompagnera d'une réflexion sur l'offre en matière d'activité récréative et sur les besoins en matière de stationnement.

Figure 15. Vue aérienne, parc Victoria

Aménagé au début des années 2000, le parc de la Pointe-aux-Lièvres est aujourd'hui un lieu privilégié pour les activités récréatives hivernales. Totalisant un hectare, ce prolongement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles constitue déjà le cœur du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. L'amélioration prévue des structures d'accueil du parc en lien avec le développement de l'écoquartier complétera les aménagements actuels. De plus, la construction d'une passerelle enjambant la rivière dans la portion nord-est du parc permettra de connecter celui-ci au secteur de Limoilou.

La place Jacques-Cartier, le pôle culturel du centre-ville

Lieu de convergence de la population du quartier et de la ville, la place Jacques-Cartier a été conçue à ses origines comme lieu de rassemblement. À partir de la seconde moitié du XIXe siècle, elle accueille une grande halle de marché, qui intègre à l'étage deux salles à vocation culturelle, consacrant le site comme noyau culturel du quartier. Détruite par le feu en 1911, les bâtiments la succédant ont été à nouveau démolis pour faire place à la bibliothèque Gabrielle-Roy, dont la construction en 1980 a marqué la naissance d'un noyau culturel dans le quartier. Aujourd'hui, la désuétude des aménagements intérieurs et extérieurs et du stationnement souterrain nécessite des travaux de réfection des bâtiments et de la place ainsi qu'une réorganisation de l'espace intérieur de la bibliothèque. L'utilisation accrue du stationnement souterrain par les résidants, les travailleurs et la clientèle des commerces du secteur requiert également une augmentation du nombre de places.

Figure 16. Ancien marché Jacques-Cartier en 1898

Carte 11: Parcs et espaces publics

Figure 17. Place Jacques-Cartier, rue Saint-Joseph

Figure 18. Place Jacques-Cartier et bibliothèque Gabrielle-roy

Le périmètre de la place Jacques-Cartier et ses rues contiguës ont longtemps représenté un point d'échange important du réseau de transport en commun. Dans le contexte de l'implantation prochaine du Service rapide par bus (SRB), ce rôle est appelé à changer puisqu'il est prévu d'aménager un nouveau pôle d'échange majeur à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne, sur des terrains acquis du gouvernement fédéral. Les lignes Métrobus et express rejoindront ce pôle de façon à permettre une correspondance avec le SRB. Le secteur de la rue du Roi continuera néanmoins de jouer un rôle non négligeable dans la desserte du centre-ville puisque plusieurs parcours réguliers continueront d'y transiter et permettront la correspondance entre autobus, à une échelle plus locale.

L'évolution de ce quadrilatère et le renforcement de ce pôle culturel s'inscrit au cœur de la réflexion quant à l'optimisation globale du site, tant en ce qui a trait à la vocation et au gabarit des bâtiments qu'à l'aménagement du domaine public de la place et en périphérie de l'îlot. Cette réflexion est d'autant plus nécessaire que des travaux majeurs sur la structure du stationnement s'imposent à court terme, sans compter la désuétude des aménagements extérieurs réalisés il y a plus de vingt ans.

➤ **Enjeu :**

Considérant la localisation stratégique du site et son rôle central dans la structure de développement du transport en commun, une optimisation de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier est inévitable dans un horizon rapproché. La désuétude du stationnement intérieur, le réaménagement nécessaire de la place et des espaces de la bibliothèque ainsi que le potentiel important du site dans son ensemble ouvrent la porte à une densification possible de l'îlot, par une nouvelle construction dont le gabarit plus imposant cadrerait avec les orientations de renforcement du quartier Saint-Roch exprimées dans le Plan de mobilité durable de la Ville. Dans le cadre d'un projet de développement sur le site, le caractère public de la place existante devra être maintenu, voire renforcé.

La concrétisation du concept Saint-Roch TechnoCulture

Aujourd'hui reconnu comme un lieu d'innovation et de développement, la revitalisation du quartier Saint-Roch s'est opérée en suivant les trois grands axes de développement du savoir, de la culture et des technologies de pointe. La synergie émanant naturellement entre les divers acteurs œuvrant au sein de ces milieux, le rapprochement entre ces dimensions s'est imposé, favorisant l'émergence d'un quatrième axe de développement, la TechnoCulture. Ce volet vise à soutenir l'association entre le milieu culturel et l'industrie du numérique bien implantée dans le quartier en mettant en place des projets collaboratifs et porteurs pour le dynamisme économique du centre-ville.

La vision technoculturelle de Saint-Roch repose à la fois sur la définition des projets d'animation ou d'aménagement urbain concrétisant cette vision et sur la détermination des lieux propices à leur réalisation. La concrétisation de ces projets commande une réflexion sur leur faisabilité en matière d'aménagement urbain et la détermination des conditions de succès pour en faire des projets rassembleurs susceptibles d'intéresser la population, d'attirer de nouvelles entreprises dans le quartier et de contribuer à la poursuite des investissements immobiliers.

➤ **Enjeu :**

La mise en place du concept de TechnoCulture est tributaire de la faisabilité de l'approche technologique des projets et des aménagements urbains réalisables à court terme.

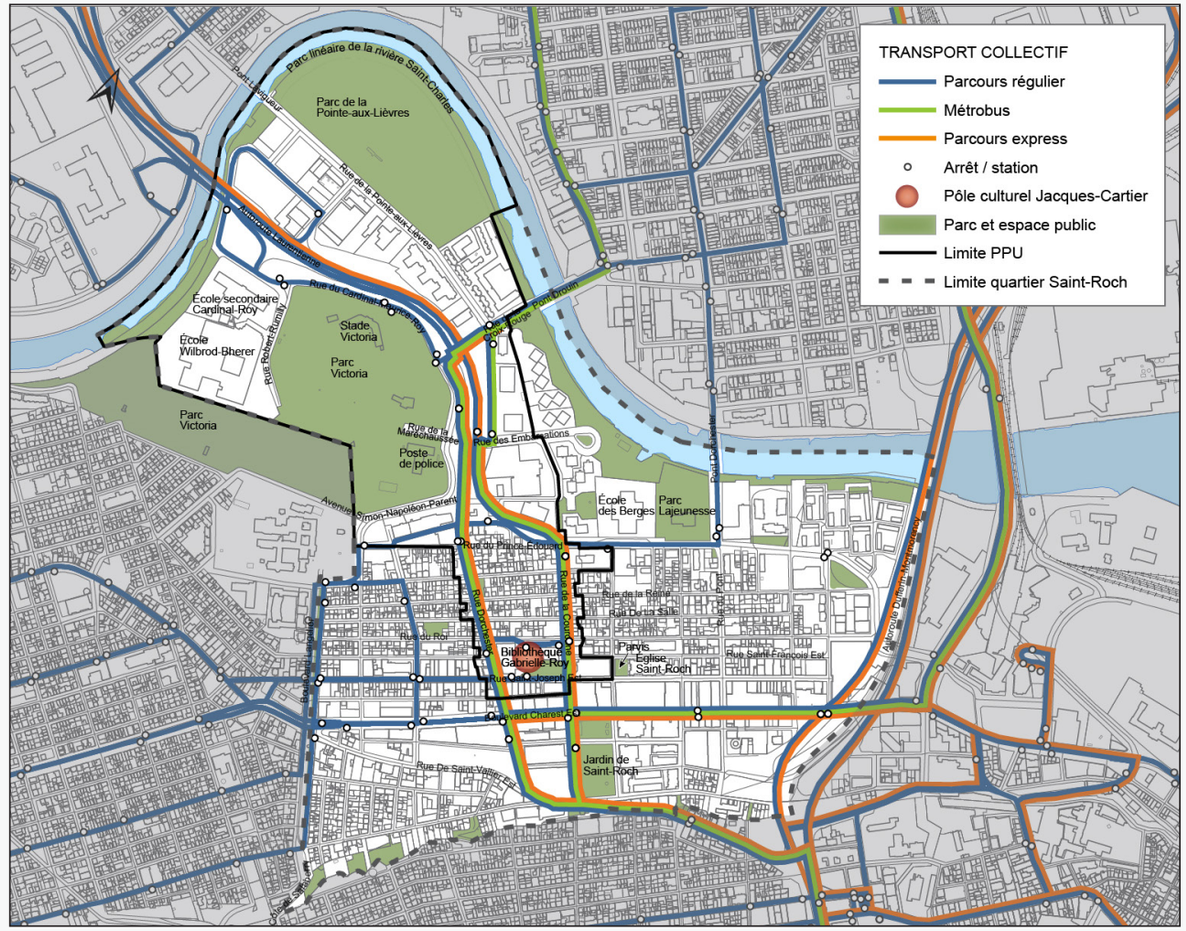
2.4.6. Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable

Saint-Roch au cœur du Plan de mobilité durable de la ville : une trame urbaine à redéfinir en fonction des déplacements actifs

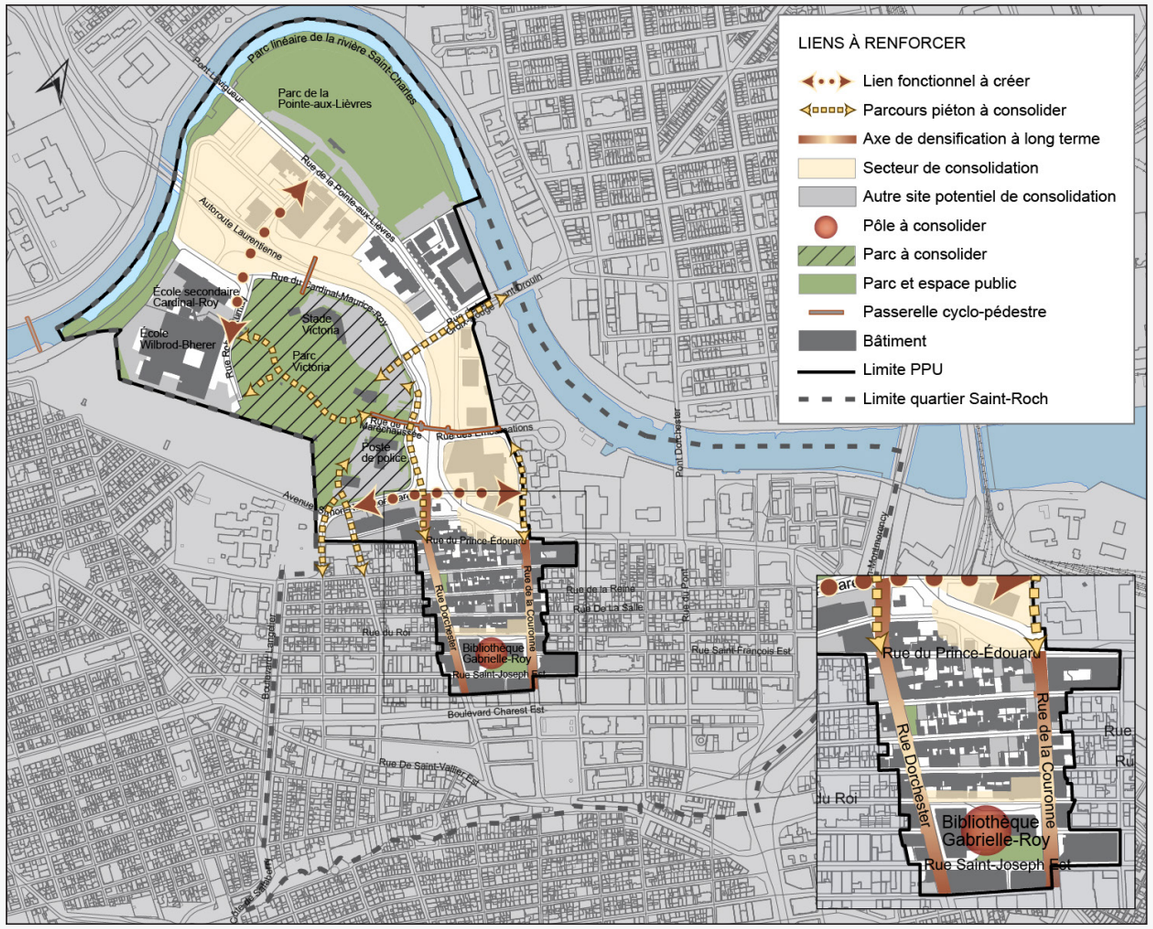
Le Plan de mobilité durable, adopté en 2011, détermine les grands fondements qui guideront le développement du territoire à long terme. L'accroissement des déplacements actifs, le renforcement de la desserte en transport en commun et la mise en service d'un système plus performant en cette matière se transposeront dans des projets concrets d'aménagement du domaine public. Or, ce plan établit le quartier Saint-Roch comme moteur de développement urbain et axe important du réseau de transport en commun. Les caractéristiques morphologiques du territoire, sa densité construite et la cohabitation entre la fonction résidentielle et une activité économique intense sont propices à la réalisation des stratégies de mobilité exprimées dans ce plan.

La trame de rue orthogonale du quartier Saint-Roch se compose d'un réseau continu de rues est-ouest, entrecoupées par de grands axes nord-sud dont l'orientation est légèrement décalée par rapport aux premières. Ces derniers correspondent aux limites du découpage des anciens fiefs. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), ces grands axes nord-sud sont les rues Dorchester, de la Couronne et leur prolongement le long de la rue de la Pointe-aux-Lièvres. Intégrée artificiellement à la trame urbaine, l'autoroute Laurentienne se dessine comme l'axe d'entrée principale au centre-ville. À la limite ouest, le boulevard Langelier et son prolongement sur l'avenue Simon-Napoléon-Parent, constituent l'un des deux principaux accès directs à la haute-ville. En plus de l'autoroute, ces grands axes nord-sud qui traversent le quartier constituent des liens stratégiques entre deux pôles d'activités majeurs, soit le pôle urbain de Saint-Roch, incluant le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, et le site d'ExpoCité où est projetée la construction d'un amphithéâtre.

Puisque le quartier Saint-Roch constitue le cœur du centre-ville, la desserte par transport en commun y est optimale (carte 12). Tous les parcours qui s'y dirigent aux heures de fort achalandage assurent un service efficace pour la population du quartier et les travailleurs. D'une utilisation accrue du transport en commun découle donc un fort pourcentage de déplacements à pied.



Carte 12: Réseau de transport collectif



Carte 13: Liens à renforcer

Le découpage régulier du tissu urbain dans la portion sud du territoire, combiné à l'étroitesse des rues, favorise d'ailleurs les déplacements à pied ou à vélo dans les limites du PPU voire du quartier. En matière de réseau cyclable, aucun circuit cyclable n'a encore été aménagé dans les limites de Saint-Roch, à l'exception de la piste longeant la rivière Saint-Charles. Par ailleurs, dans la portion nord du territoire, à partir de l'avenue Simon-Napoléon-Parent, les déplacements à pied et à vélo sont pratiquement impossibles, étant donné la coupure engendrée par l'autoroute et ses voies de desserte. L'accès par une passerelle ne prédispose pas les piétons et les cyclistes. La carte 13 illustre la nécessité de retisser certains liens absents ou problématiques.

➤ Enjeu :

L'accroissement des déplacements actifs suppose, au-delà de la mise en place d'un système performant de transport en commun entre les secteurs périphériques et le centre-ville, des aménagements urbains favorables aux déplacements à pied et à vélo. Cette condition est d'autant plus essentielle au cœur même du centre-ville où la densité de la population résidente et des travailleurs justifie la réalisation d'aménagements urbains favorables à ce type de déplacement. Un meilleur réseautage des parcours piétons et cyclables dans les limites du quartier et vers les quartiers périphériques est souhaitable pour accroître la proportion de déplacements actifs. La mise en place de parcours cyclables bien balisés au cœur de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville.

L'autoroute Laurentienne : une coupure dans le tissu urbain

L'aménagement de l'autoroute Laurentienne dans les années 70 a créé une coupure importante dans la trame urbaine engendrant l'isolement des parcelles résiduelles entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute. Le paysage urbain qui résulte de sa présence crée une image d'entrée de ville austère, exacerbée par la présence de passerelles et par l'absence d'un encadrement bâti cohérent avec la définition d'un centre-ville. S'ajoutant à la contamination des terrains, la faible perméabilité du tissu urbain entre les deux portions du territoire séparées par l'autoroute a contribué à l'isolement du parc Victoria, freinant du même coup le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

La mise en valeur des propriétés adjacentes à l'autoroute, tant du côté du parc Victoria que du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, exige de repenser sa configuration, son tracé, son dénivelé et la fonction même de l'axe, à l'entrée du centre-ville. La présence de voies de services par la rue du Cardinal-Maurice-Roy et l'avenue Simon-Napoléon-Parent, à l'ouest de l'autoroute, ainsi que dans le prolongement de la rue Lee, du côté est, contribue à l'isolement des propriétés riveraines en occupant des superficies importantes de terrains bâtissables.

Les deux carrefours stratégiques localisés à l'entrée du pont Drouin (rue de la Croix-Rouge) et à l'intersection de l'avenue Simon-Napoléon-Parent et de la rue du Chalutier ont une configuration autoroutière. Ils ne favorisent pas les déplacements actifs et contribuent à l'isolement du parc Victoria par rapport au reste du quartier et au Vieux-Limoilou. Les passerelles enjambant l'autoroute sont les seuls accès permettant les déplacements à pied et à vélo de part et d'autre de l'autoroute.

➤ Enjeu :

Le développement des terrains vacants aux abords de l'autoroute est fortement tributaire des réflexions sur sa requalification. Les barrières qu'engendrent l'autoroute et ses voies de desserte limitent les accès au parc Victoria et au secteur de la Pointe-aux-Lièvres.

Dans une vision de développement à long terme, la transformation de la portion de l'autoroute au sud de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain est inévitable, particulièrement dans un secteur aussi stratégique et dont le potentiel offert par la réhabilitation de terrains est majeur. La construction récente d'un amphithéâtre à l'entrée nord du centre-ville et le passage d'un éventuel service rapide par bus accéléreront la réflexion sur ce projet.

Figure 19. Autoroute Laurentienne et passerelle Adrien-Pouliot

3. Cadre d'aménagement : les grandes orientations et le concept d'aménagement

3.1. La vision d'aménagement

La vision d'aménagement de l'entrée de ville-Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

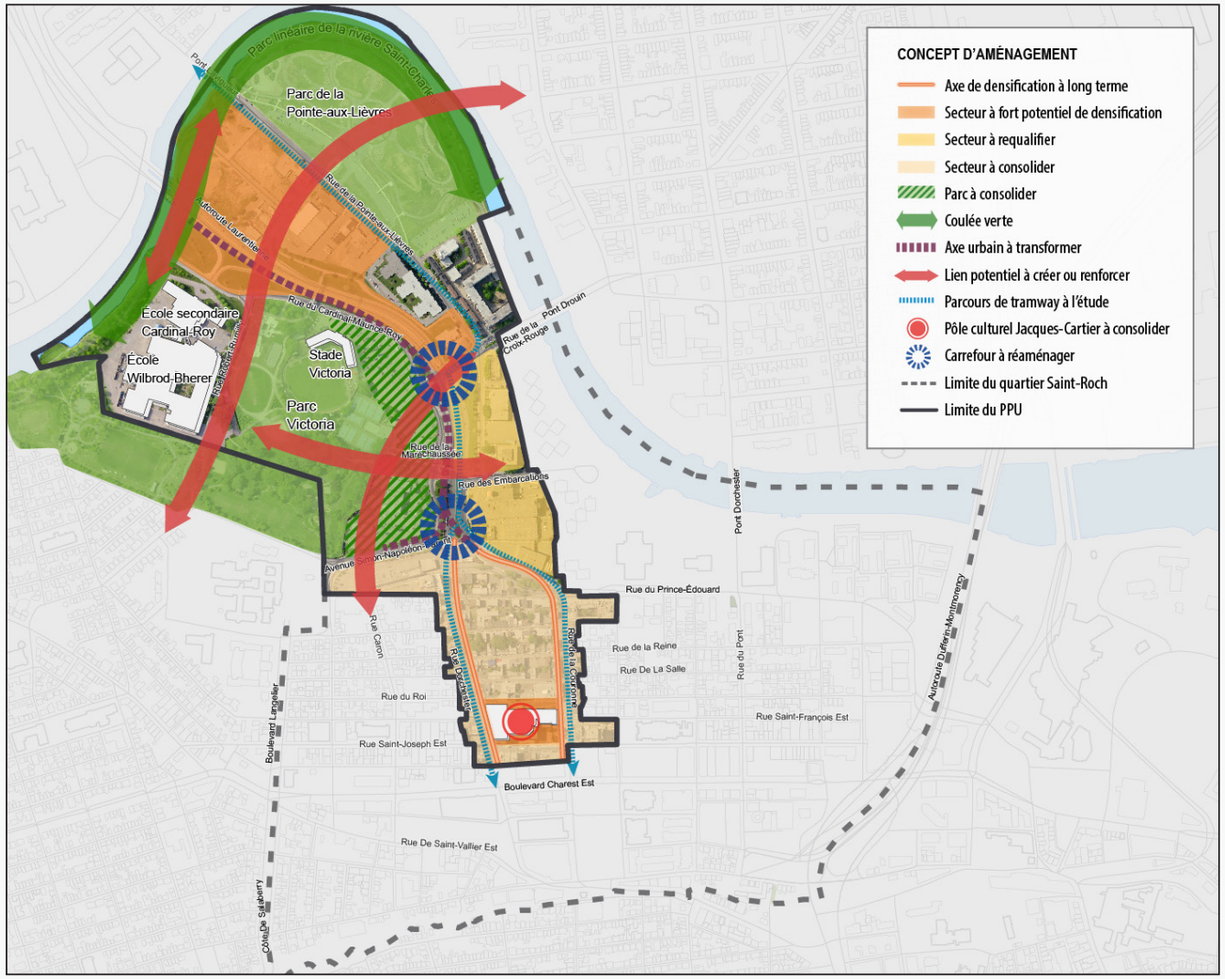
Et si l'on se projetait dans 20 ans… que sera devenue l'entrée de ville du secteur Saint-Roch? Voici ce qu'on pourrait lire sur le quartier en juin 2030…

L'entrée de ville du secteur Saint-Roch et la Pointe-aux-Lièvres projettent une image contemporaine, accueillante et structurée par un bâti continu le long d'un grand boulevard s'étendant de la rivière jusqu'au boulevard Charest. Reliés au parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria et ses équipements de loisirs sont très fréquentés par la population et les travailleurs du centre-ville. Le réaménagement de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain a reconnecté la Pointe-aux-Lièvres au reste du quartier et facilite les liens avec Limoilou. La reconfiguration des voies complète le tissu urbain par de nouvelles constructions sur les terrains libérés.

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres représente une véritable vitrine des technologies de pointe en matière de construction LEED et de réduction de l'empreinte écologique. Il crée un milieu de vie entièrement nouveau en plein cœur du centre-ville en plus d'accroître de façon substantielle l'offre résidentielle. Il s'inscrit dans l'image contemporaine et innovante du quartier Saint-Roch, lieu de déploiement d'une série d'initiatives publiques et privées mises en place au cours des 20 dernières années par la Ville et ses partenaires pour la tenue d'événements, la réalisation d'aménagements et d'activités de création artistique qui mettent à l'avant-plan les technologies de pointe.

Les investissements réalisés par la Ville au cours des dernières années pour mettre en valeur le pôle culturel de la place Jacques-Cartier par le réaménagement complet de la bibliothèque et de la place publique confirment le rôle prépondérant du quartier Saint-Roch dans le développement culturel de la ville de Québec et, plus particulièrement, dans les projets technoculturels. Le nouvel immeuble d'habitation récemment construit devant la place est reconnu comme l'un des plus beaux bâtiments de Québec.

Les travaux pour mettre en place le parcours du service rapide par bus dans l'axe nord-sud se termineront prochainement. Celui-ci desservira bientôt la population du centre-ville dont la densité s'est accrue de façon très importante au cours des dernières années. La construction des derniers terrains de la Pointe-aux-Lièvres et le recyclage de la majeure partie des bâtiments le long des axes Dorchester et de la Couronne ont engendré la venue de plus de 2 000 nouveaux résidants et de plusieurs places d'affaires depuis dix ans. Le maintien des programmes de rénovation de la Ville de Québec a permis la restauration de plusieurs témoins du patrimoine bâti de Saint-Roch.



Concept et orientations d'aménagement

3.2. Le concept d'aménagement et les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée (figure ci-contre) :

1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville;
2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;
3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres;
4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;
5. Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable;
6. Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public.

3.2.1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville

La Ville de Québec confirme sa volonté de faire de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy le cœur culturel du centre-ville et la concrétisation de sa vision technoculturelle pour Saint-Roch. La localisation stratégique de la place Jacques-Cartier et son potentiel de développement urbain commandent une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place. Les objectifs de la Ville pour faire de son centre-ville le lieu de convergence des artisans du milieu culturel et de l'industrie technologique favorisent donc une vision renouvelée des aménagements intérieurs et extérieurs. Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue.

Pivot du dynamisme culturel de Saint-Roch, la bibliothèque Gabrielle-Roy est appelée à voir s'accentuer son rôle central dans le renforcement du réseau des bibliothèques de la ville. Les investissements prévus de l'ordre de 56 millions de dollars permettront le réaménagement des espaces intérieurs de la bibliothèque, la modification de la structure du bâtiment en fonction des nouveaux besoins, la reconstruction du stationnement souterrain désuet, le transfert de l'auditorium et l'aménagement complet de la place.

Le nouvel espace public traversant l'îlot par un passage piéton permettra de créer une ouverture vers la rue du Roi où les usagers en transport en commun du centre-ville auront accès à plusieurs parcours d'autobus réguliers, favorisant une grande perméabilité de la place sur le milieu urbain adjacent. Cette nouvelle géométrie de l'espace permettra d'exploiter le plein potentiel de densification de l'îlot par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium existant. Les superficies occupées par l'auditorium seront remplacées par une nouvelle construction dont l'architecture contemporaine et le gabarit imposant contribueront à la signature contemporaine du centre-ville.

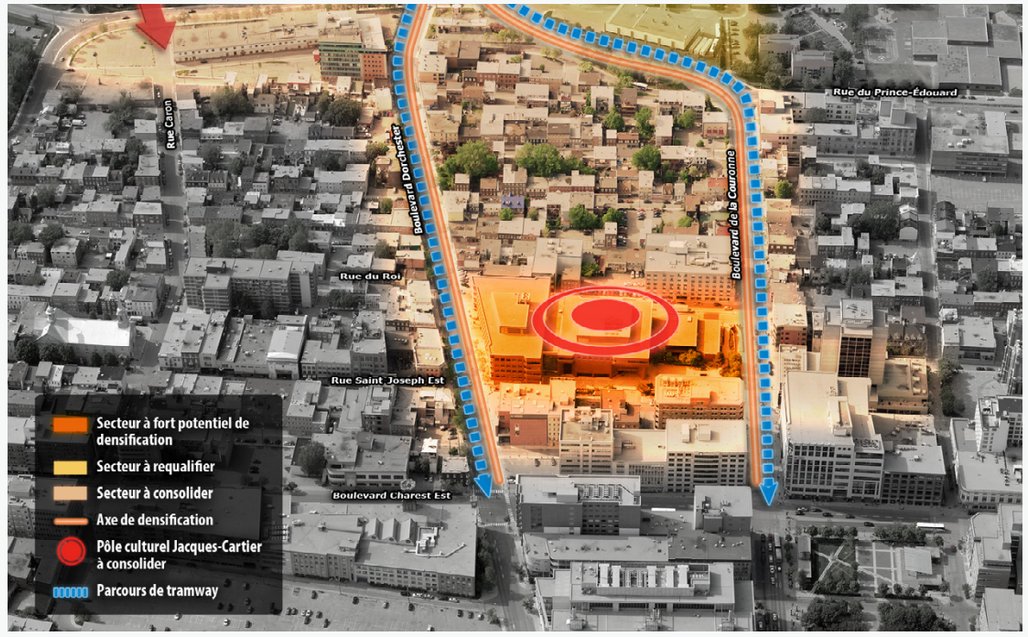


Figure 20. Illustration conceptuelle du potentiel de mise en valeur de la portion sud du territoire

Figure 21. Vue aérienne place Jacques-Cartier

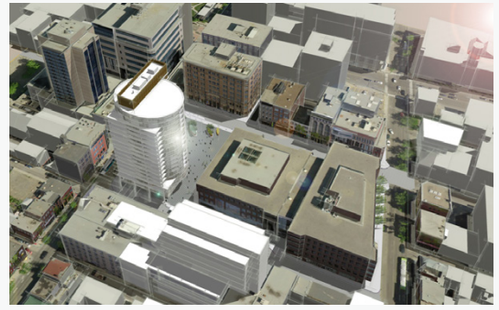


Figure 22. Esquisse de potentiel de construction, place Jacques-Cartier

3.2.2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant

Confirmé au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), la croissance du parc immobilier passe par le redéveloppement des milieux déjà urbanisés. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), en plus de la Pointe-aux-Lièvres, le tissu urbain existant offre un potentiel de densification que l'effet catalyseur du service rapide par bus rendra encore plus attracteur.

Cette orientation se décline en cinq objectifs spécifiques qui rendent compte de la volonté exprimée par la Ville et la population :

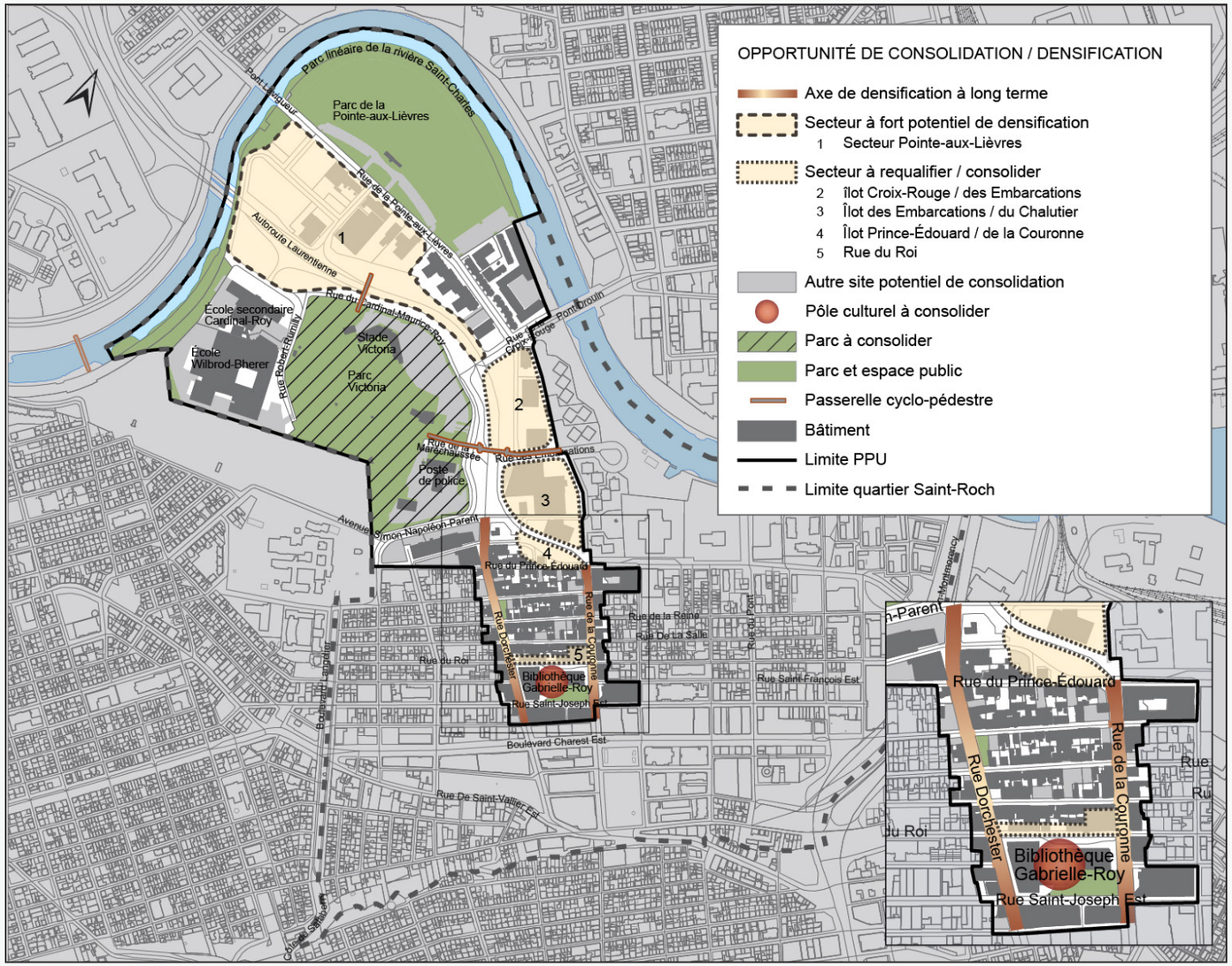
- Accroître et diversifier la fonction résidentielle, en répondant aux besoins des diverses clientèles de manière à assurer le maintien de la mixité sociale du quartier Saint-Roch;
- Faire en sorte que le profil bâti le long des grands axes nord-sud du territoire reflète une image d'entrée de ville en fixant des gabarits en conséquence dans la règlementation d'urbanisme;
- Améliorer le cadre bâti vieillissant;
- Construire les sites vacants ou utilisés comme stationnements;
- Poursuivre le renforcement de la fonction commerciale et de bureaux le long des grands axes.

Depuis la création du jardin de Saint-Roch en 1993, le renouvellement du parc immobilier de l'ensemble du quartier a transformé le paysage du centre-ville par la restauration des bâtiments existants, le remplacement de constructions désuètes et la construction des terrains vacants. L'augmentation du parc immobilier résidentiel a permis une croissance de la population de l'ordre de 13 %, de 1991 à 2006. Sur l'ensemble des unités de logement composant le parc immobilier résidentiel actuel du quartier Saint-Roch, près de 38 % sont des logements sociaux ou communautaires. L'accroissement, la diversité et l'amélioration de l'offre résidentielle demeurent la priorité dans la poursuite du développement de Saint-Roch et le renforcement de sa structure commerciale. Le maintien de la mixité sociale du quartier est souhaitable et s'exprimera par la construction de divers types d'habitations. Pour répondre aux besoins des travailleurs et d'autres clientèles désireuses de demeurer au centre-ville, la construction de copropriétés privées est essentielle.

Les opportunités de consolidation (carte 14) illustrent la localisation des espaces sous-développés susceptibles d'être construits à long terme. Avec ses 12 hectares d'espaces non construits, le potentiel de consolidation urbaine de l'entrée de ville en fait un lieu privilégié de densification, par la construction sur les terrains vacants insérés dans le tissu ancien, les emprises autoroutières, les stationnements de surface et les autres espaces vacants, principalement situés dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. La Ville accueillera favorablement les projets plus denses dans la mesure où ils contribuent à l'ajout de logements supplémentaires et où ils contribuent à l'amélioration du paysage urbain du quartier. La consolidation du tissu urbain vise à assurer la continuité du front bâti le long des axes urbains à haute visibilité, soit les rues Dorchester, de la Couronne, du Roi et Saint-Joseph en intégrant, aux étages inférieurs, des usages favorisant l'animation sur rue. La construction des espaces vacants utilisés comme stationnements de surface s'inscrit en conformité avec les grands objectifs du Plan de mobilité durable en faveur d'une bonification des services de transport en commun et d'une mobilité globale accrue.

La mise en valeur de l'entrée de ville commandera une transformation du paysage urbain traditionnel. L'implantation du SRB et du pôle d'échange de transport en commun est une occasion unique de transformer et de marquer cette entrée de ville, par une densification du cadre bâti et un réaménagement de l'espace urbain. L'aménagement d'un pôle d'échange de transport en commun à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne impliquera la reconfiguration de la géométrie des voies de circulation au sud de la rue de la Croix-Rouge, de façon à assurer un fonctionnement optimal du futur pôle d'échange et à rendre plus conviviales et sécuritaires les conditions de déplacement à pied et à vélo vers celui-ci.

La consolidation des îlots existants, souvent de petite dimension, pourrait nécessiter des démolitions dans la mesure où la Ville estime qu'un projet de remplacement est souhaitable, considérant la nature des constructions existantes et la qualité des projets déposés. Conforme aux objectifs inscrits dans les documents de planification de la Ville, la densification dans le secteur du PPU sera donc privilégiée le long des grands axes (Dorchester, de la Couronne, de la Pointe-aux-Lièvres) plutôt qu'en plein cœur des îlots résidentiels. La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec exercera son plein pouvoir quant aux prescriptions relatives à la mise en



Carte 14: Opportunité de consolidation / densification

Figure 23. Plan d'implantation projeté de la phase 1 de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres

valeur de certaines caractéristiques d'origine du paysage traditionnel du quartier, en tenant compte à la fois du potentiel de densification des terrains, de la qualité des projets déposés et de l'impact sur la valeur d'ensemble du patrimoine de Saint-Roch.

L'apport des projets à l'amélioration du cadre bâti existant et à l'environnement urbain en général passe nécessairement par des exigences en matière de conception architecturale et d'intégration au milieu bâti existant. Ces exigences sont d'autant plus importantes dans Saint-Roch où la population résidante se préoccupe de plus en plus de l'impact de la densification sur la qualité de leur milieu de vie, de l'environnement et du patrimoine urbains. Verdissement déficient de l'espace public, accroissement des îlots de chaleur, effets de vent induits par les constructions en hauteur sont au nombre des préoccupations exprimées par les citoyens. Partagés également par la Ville, ces aspects font partie des critères considérés par la Commission d'urbanisme dans l'analyse des projets déposés, principalement pour les projets de plus fort gabarit ou dont la localisation offre une très grande visibilité. La section 4.4. du chapitre 4 résume globalement ces critères.

Pour contraindre l'accroissement des îlots de chaleur au centre-ville, la Ville encouragera les projets qui contribuent à amoindrir l'impact de la densification sur l'accroissement de la température dans les espaces publics collectifs, les éléments brise-soleil ou l'utilisation de matériaux de revêtements performants à cet égard. L'intégration du concept d'agriculture urbaine dans les nouveaux projets constitue également une solution novatrice contribuant à la réduction des gaz à effet de serre dans le contexte de la densification des milieux. Bien que l'imposition d'une norme imposant un pourcentage minimal aménagé en espace vert ne soit pas toujours appropriée dans un tissu urbain aussi dense que Saint-Roch où les bâtiments occupent généralement la presque totalité d'un lot, un ajustement à la hausse de ces dispositions constitue l'une des options possibles pour accroître les superficies perméables dans les limites du PPU, voire dans l'ensemble du quartier.

Pour mettre en œuvre ses intentions de consolidation du territoire, certaines modifications aux hauteurs actuellement autorisées sont prévues dans les secteurs suivants : la Pointe-aux-Lièvres, le pôle de la place Jacques-Cartier, les terrains aux abords du parc Victoria et à l'angle de la rue Lalemant (voir chapitre 4).

3.2.3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres

La Ville de Québec a déjà confirmé sa volonté de réaliser sur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres un projet de développement urbain exemplaire conçu selon les préceptes de réduction de l'empreinte écologique. Les projets de lotissement et de construction envisagés devront répondre aux exigences prescrites par la Ville en regard de l'implantation des bâtiments et des aménagements au pourtour, de leur gestion écologique, des efforts pour favoriser la mobilité durable, de l'organisation de l'espace urbain de manière à créer un milieu de vie exemplaire, combinant habitation et services de proximité. On estime à près de 800 logements, le potentiel d'accueil de nouvelles habitations et à près de 10 000 mètres carrés les nouveaux espaces commerciaux et de bureaux.

La portion est du secteur de la Pointe-aux-Lièvres accueille aujourd'hui un vaste parc public dont l'utilisation durant les quatre saisons en fait un jalon important de l'offre de loisirs à l'échelle de la ville. De plus, cet espace joue un rôle de premier plan dans la mise en place de la stratégie de développement du Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. En lien avec le développement de l'écoquartier, la Ville souhaite consolider les activités et l'animation du parc. L'aménagement d'un pavillon de services, la création de liens avec l'écoquartier et la construction d'une passerelle cyclopiétonne pour relier le parc au secteur de Limoilou compléteront les aménagements existants.

3.2.4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Composante majeure du réseau d'espaces verts du centre-ville (voir carte 11), le parc Victoria et ses équipements récréatifs desservent autant la population des quartiers à proximité que la clientèle régionale. La Ville entend mettre à profit cet espace naturel exceptionnel au cœur d'un secteur urbanisé pour améliorer la desserte récréative de Saint-Roch et de Limoilou. Certaines sections du parc sont appelées à être mieux structurées et destinées à une utilisation récréative intensive.

La Ville prévoit ajouter de nouvelles structures d'accueil en matière de loisirs en plus de bonifier l'aménagement paysager et les installations de jeux. Dans la perspective envisagée du déplacement des activités de la centrale de police, la Ville évaluera également les diverses options de réhabilitation possibles de ces espaces. L'agrandissement du parc Victoria à même cet espace, de façon à lui redonner un réel front sur le quartier Saint-Roch, y aménager un seuil important et maximiser son verdissement, est l'avenue privilégiée.

Malgré sa localisation centrale exceptionnelle, le parc Victoria est éloigné des milieux résidentiels qu'il dessert en priorité. La barrière formée par l'autoroute et ses voies de desserte contraint l'accès aux piétons et aux vélos. En attendant une modification majeure de l'emprise autoroutière, une plus grande ouverture du parc sur le milieu urbain est souhaitable afin d'en faciliter l'accès par l'amélioration des liens piétons et cyclables (carte 13).

Actuellement, le maintien d'une offre de stationnement à la périphérie du parc Victoria est essentiel à la vitalité du stade Victoria et assure un complément à l'offre de stationnement de Saint-Roch, tant pour les résidants que les travailleurs. À court terme, une meilleure intégration de ces espaces au plan paysager serait toutefois souhaitable. , À moyen terme, l'aménagement et la canopée de ces stationnements extérieurs devront être optimisés de façon à minimiser l'impact de cet îlot de chaleur et embellir cette entrée de ville. À plus long terme, il demeure opportun de se questionner sur la pertinence de maintenir ces stationnements à l'entrée du centre-ville, alors qu'un encadrement bâti cohérent avec la trame bâtie de Saint-Roch serait beaucoup plus profitable, le long du futur boulevard urbain.

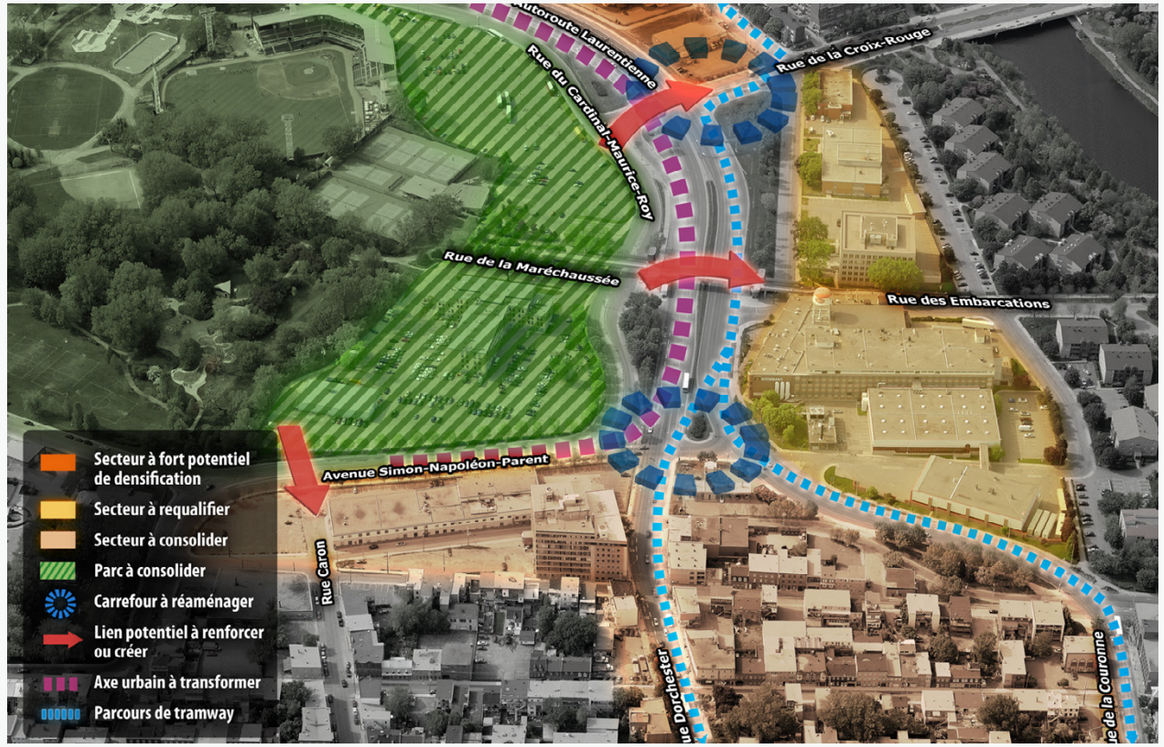


Figure 24. Illustration conceptuelle du potentiel de mise en valeur de la portion nord du territoire

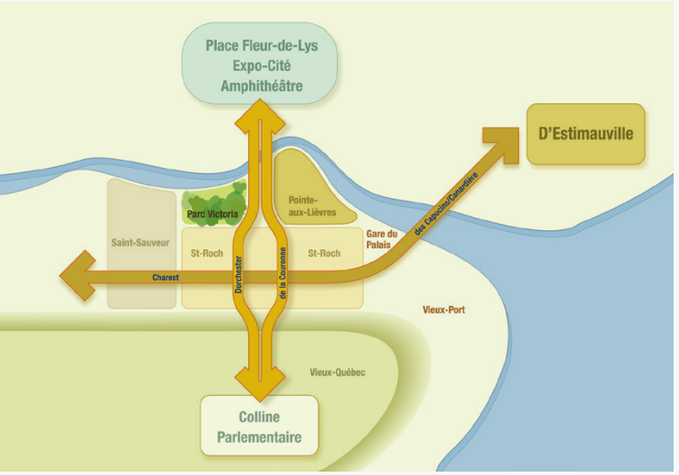


Figure 25. Extrait du Plan de mobilité durable : concept du parcours projeté du tramway

Figure 26. La rue du Roi vers l'est : un terminus majeur de transport en commun

3.2.5. Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable

Le quartier Saint-Roch constitue la plaque tournante des déplacements actifs. Pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, il importe de retisser ou renforcer certains liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou, notamment. Le PPU est l'occasion de confirmer la volonté de la Ville de transformer l'autoroute Laurentienne pour lever les barrières qui limitent les déplacements actifs, mais également pour favoriser la mise en valeur des emprises résiduelles de part et d'autre.

Lors de la mise en œuvre des projets de réaménagement du domaine public, une attention particulière sera portée aux aménagements favorisant la marche et l'utilisation du vélo. Les cartes 15 et 16 localisent les circuits piétons et cyclables privilégiés. Le Plan directeur du réseau cyclable actuel prévoit un tracé qui relie le quartier Saint-Roch au corridor cyclable de la rivière Saint-Charles. Il identifie la rue Caron comme l'une des principales connexions nord-sud du réseau. Complémentaire au parc de l'avenue Langelier, la rue Caron est également privilégiée pour le déplacement des piétons vers le parc Victoria. En ce sens, une bonification des aménagements y est souhaitable.

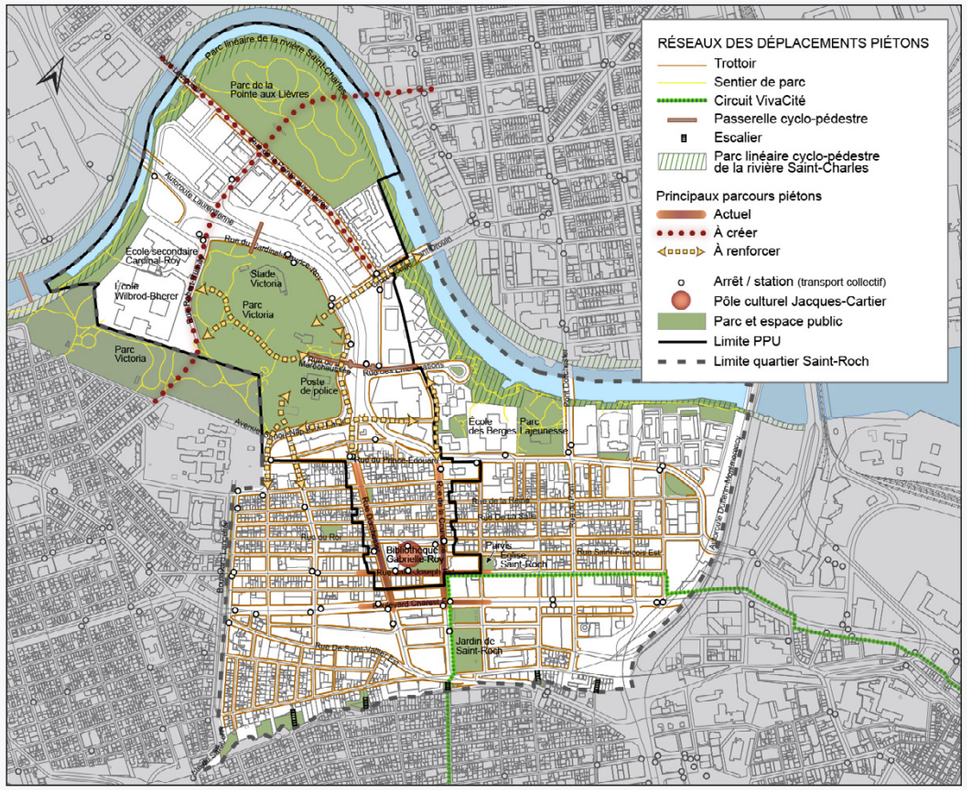
Par ailleurs, des ajustements au tracé projeté des circuits cyclables du quartier sont à prévoir, en lien avec la réflexion sur les rues partagées. Ces ajustements possibles visent à prendre en compte les attentes exprimées par la population résidante et celle qui opte pour le vélo comme mode de déplacement récurrent vers le centre-ville.

La Ville de Québec a déjà annoncé au gouvernement du Québec ses intentions à l'égard de la mise en place d'un système de transport urbain plus performant. La concentration de travailleurs et de résidants justifie sa mise en place, de même que des investissements pour la réalisation d'aménagements qui incitent à la marche et aux déplacements à vélo. Bien que le trajet précis reste à déterminer dans l'axe nord-sud, le service rapide par bus pourrait circuler le long des rues de la Couronne, Dorchester et de la Pointe-aux-Lièvres. L'illustration ci-haut, tirée du Plan de mobilité durable, présente le tracé projeté dans l'axe nord-sud, reliant le centre-ville à la partie nord du territoire, en desservant les principaux pôles d'activités et les concentrations résidentielles. L'implantation d'un service rapide par bus demande de prévoir l'espace nécessaire pour intégrer les structures d'accueil à même l'emprise, principalement à certaines intersections stratégiques. Les modifications à la géométrie du réseau routier, en particulier de l'axe Laurentienne, sont donc liées à la réflexion sur le service rapide par bus.

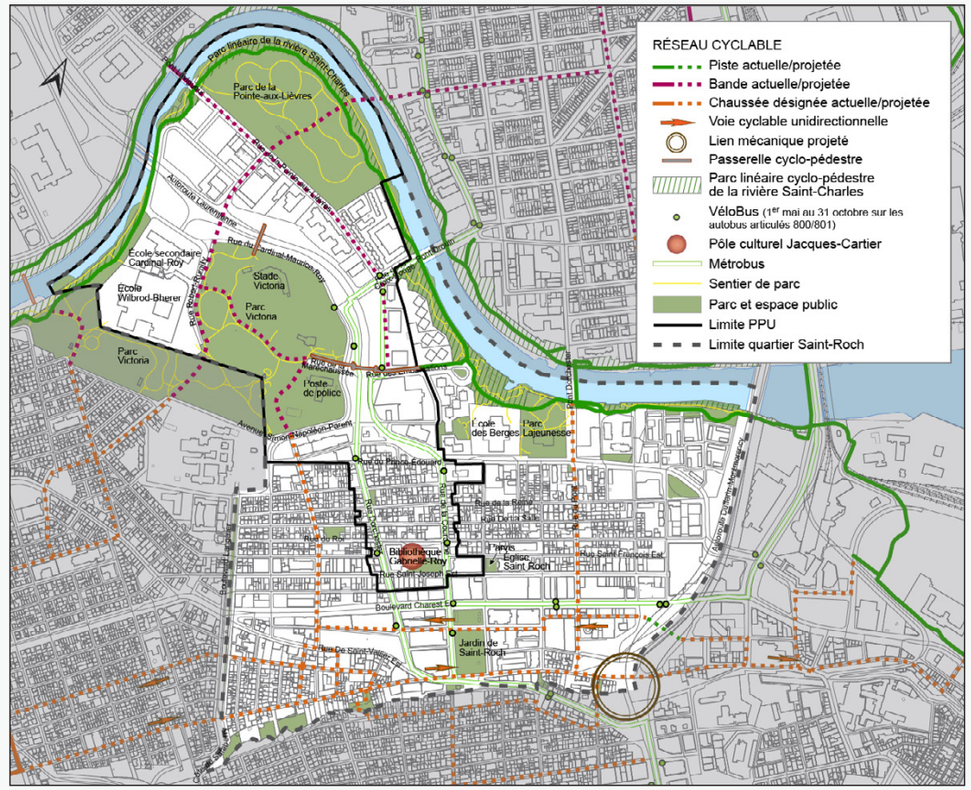
Selon le tracé du service rapide par bus et le développement du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, le réseau local d'autobus est également appelé à évoluer dans le secteur, afin de desservir au mieux les résidants et de leur offrir un lien vers le service rapide par bus. De plus, le futur boulevard urbain devra favoriser à la fois l'intégration d'une ligne de service rapide par bus, mais également assurer le maintien de la performance des express et des parcours locaux.

La reconfiguration du tronçon de l'autoroute Laurentienne, au sud de la rivière Saint-Charles, suppose une analyse de circulation et de géométrie de l'axe, à partir de la rue Soumande, où des travaux en lien avec la construction de l'amphithéâtre sont en cours. Le maintien d'un niveau de service adéquat pour la principale porte d'entrée du centre-ville est un enjeu de taille. Le retrait de la voie de desserte (avenue Simon-Napoléon-Parent) et des ajustements au tracé actuel de l'autoroute permettraient de libérer d'importantes superficies de terrain à des fins de construction ou de réaménagement du domaine public. Pour ce faire, la Ville invite ses grands partenaires à collaborer aux études de préfaisabilité pour évaluer l'impact et les coûts associés à ce projet.

La voie réservée aménagée sur un tronçon de l'autoroute Laurentienne permet actuellement la desserte du nord de Saint-Roch par de nombreux parcours (Métrobus, express et parcours locaux). Cette voie réservée a fait l'objet d'un projet-pilote de revêtement asphalté et accueille également des véhicules en attente. Un espace d'attente confortable ainsi qu'un lien entre le transport en commun et la passerelle piétonne et cyclable Adrien-Pouliot devraient être conservés, en appui aux modes de déplacement autres que l'automobile. Le maintien des voies réservées existantes, principalement dans les rues Dorchester et de la Couronne, est souhaitable afin d'assurer la fluidité des Métrobus 801 et des parcours d'autobus.



Carte 15 : Réseaux des déplacements piétons



Carte 16 : Réseau cyclable

Figure 27. La place Jacques-Cartier réaménagée : un lieu potentiel d'expérience technoculturelle

Figure 28. Le Théâtre de la Bordée, rue Saint-Joseph

La Ville soutiendra le RTC dans son projet d'implantation d'un pôle d'échange de transport en commun lié au projet d'aménagement du SRB, à l'extrémité de l'autoroute Laurentienne au sud de la rue de la Croix-Rouge. Elle souhaite profiter de l'implantation du SRB et de ce pôle d'échange de transport en commun pour transformer et marquer cette entrée importante du centre-ville. Des lieux d'attente tempérés seront intégrés à même les bâtiments qui seront construits dans le secteur, de manière à renforcer la sécurité et le confort des usagers. Une densification importante des terrains entourant ce futur pôle est d'ailleurs privilégiée. Une réflexion en profondeur reste à faire sur la géométrie et l'aménagement des voies de circulation, de façon à assurer la sécurité et la fluidité de la circulation des 500 autobus et des quelque 4 000 piétons qui y circulent chaque jour. La transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge, devra inévitablement être considérée.

Dans le cadre de la modification de plusieurs tracés de parcours du réseau global de transport en commun, en vue d'une adaptation aux nouveaux plans de circulation des autobus et des terminus, une réflexion sur l'insertion et les mesures de préemption devrait être menée pour favoriser l'attrait et maintenir la performance de ce mode de transport.

3.2.6. Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public

Lancé dans le cadre du sommet Québec horizon culture tenu en 2009, le concept « Saint-Roch TechnoCulture » constitue la quatrième grande orientation du plan d'action quinquennal issu de ce sommet. Cette orientation prévoit faire de Saint-Roch le haut lieu de la TechnoCulture en développant des alliances stratégiques entre les artistes et les acteurs de l'industrie technologique. Ce concept constitue une assise sur laquelle la Ville s'appuiera pour affirmer l'identité du quartier Saint-Roch comme espace de rassemblement et de synergie des domaines culturels et technologiques. De plus, dans sa vision de développement du réseau des bibliothèques, la Ville de Québec veut faire de Gabrielle-Roy une vitrine majeure de la TechnoCulture. Parallèlement, le mouvement des villes intelligentes reconnaît les initiatives de la Ville de Québec en matière de développement technologique. Par ses implications artistiques et technologiques, Saint-Roch TechnoCulture s'inscrit parfaitement dans cette vision. De plus, le gouvernement et la Ville ont annoncé des investissements majeurs pour le réaménagement de la Maison de la danse de Québec, localisée dans la rue du Roi. Ce projet contribuera à la vitrine artistique souhaitée pour le pôle culturel de la place Jacques-Cartier.

Saluant les efforts investis par les artistes dans le développement culturel de Saint-Roch depuis les 15 dernières années, la Ville veut maintenir en place ses forces en encourageant la production artistique et en optimisant le développement des entreprises technologiques. Elle appuiera en ce sens la réalisation de projets technoculturels moteurs. Ces projets, susceptibles de renforcer la base économique du centre-ville, favoriseront l'attractivité de ce secteur pour de nouvelles entreprises et contribueront à un meilleur positionnement touristique de Saint-Roch..

Le concept Saint-Roch TechnoCulture est associé à l'ensemble du quartier où plusieurs lieux sont susceptibles d'accueillir de tels projets. La place Jacques-Cartier est identifiée comme l'espace privilégié de concrétisation de cette vision technoculturelle, en mettant à profit l'espace public destiné à un réaménagement majeur. Les structures et équipements requis pour mettre en œuvre ce type de projet pourraient être intégrés à la nouvelle construction contiguë à la place, de même qu'à la bibliothèque

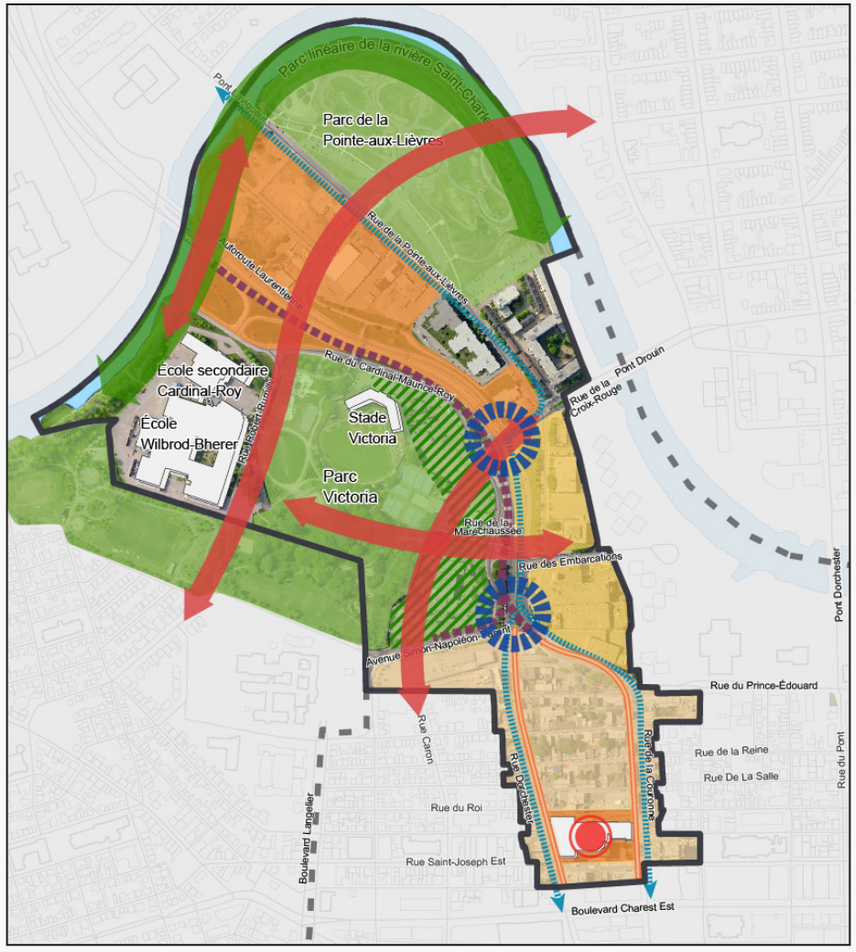
réaménagée. D'autres espaces dans les limites du quartier pourraient éventuellement accueillir des projets à caractère culturel et technologique, tel que le jardin Saint-Roch et la place de l'Université-du-Québec, le parvis de l'église Saint-Roch ou l'espace sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Pour concrétiser ses intentions, la Ville encouragera la réalisation de projets-pilotes pour induire un effet d'entraînement sur la réalisation d'autres projets d'aménagement urbain ou d'animation du domaine public. Il pourrait s'agir par exemple de l'adaptation de l'éclairage ou du mobilier urbain, en appui à la mise en place de projets technoculturels porteurs. La Ville affirme ainsi sa volonté d'inscrire l'art public dans le paysage urbain.

La Ville de Québec appuiera ainsi toute initiative qui contribue à la vision technoculturelle annoncée et qui s'inscrit dans le cadre d'intervention dont les grands principes sont les suivants :

- La préservation des aménagements majeurs réalisés par la Ville pour bonifier l'image du quartier;
- La préservation du couvert végétal et sa bonification souhaitable dans le cadre des interventions projetées;
- Le maintien de l'intégrité architecturale des bâtiments et de leurs qualités intrinsèques;
- La polyvalence des lieux publics;
- La réduction de l'impact visuel et sonore des projets dans le paysage urbain;
- Le maintien de la structure fonctionnelle du réseau routier du quartier.

Tout projet dérogeant partiellement à l'un ou l'autre de ces principes pourra être jugé recevable dans la mesure où son apport au paysage urbain ainsi qu'au dynamisme culturel et économique du quartier est positif et même souhaitable.



Carte 17 : Concept d'aménagement

3.2.7. Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville

Le plan concept de la carte 17 illustre de façon globale la vision d'aménagement à long terme de l'entrée de ville du secteur Saint-Roch. Il permet d'intégrer les intentions de la Ville dans une vue d'ensemble cohérente en y indiquant les secteurs où une consolidation est possible et souhaitée. Il laisse par ailleurs une très grande marge de manœuvre dans l'élaboration d'une vision de design urbain susceptible de créer un encadrement bâti conséquent avec la vision de mise en valeur souhaitée pour l'entrée de ville.

Les cartes 21 et 22 illustrent concrètement comment l'entrée de ville du secteur Saint-Roch pourrait se transformer à long terme. Les deux options présentées, non exclusives, constituent deux visions possibles, la carte 21 illustrant comment cette vision pourrait se traduire à moyen terme et la carte 22, à très long terme.

Les diverses contraintes liées à la mise en valeur de l'ensemble des terrains du secteur conditionneront le rythme de redéveloppement et de mise en œuvre d'une vision de design urbain structurante et porteuse pour l'entrée de ville :

- échéance et volonté des instances municipales et gouvernementales relativement à la requalification d'un tronçon de l'autoroute Laurentienne ;
- problématique de capacité portante et de contamination des terrains du parc Victoria ;
- limitations des usages des terrains du parc Victoria, liées au contrat de cession du terrain par la Congrégation des Augustines de la Miséricorde de Jésus ;
- cessation des activités industrielles non mesurable dans le temps ;
- géométrie du futur boulevard urbain et tracé du parcours de service rapide par bus encore non définis ;
- planification nécessaire des besoins en stationnement pour répondre aux besoins des diverses clientèles en tenant compte du projet de construction d'un nouveau centre de loisirs et des besoins en stationnement sous-jacents.

Les zones en redéveloppement identifiées sur les deux plans-images illustrent les propriétés particulièrement visées par un degré important de complexité ou des contraintes majeures.

4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

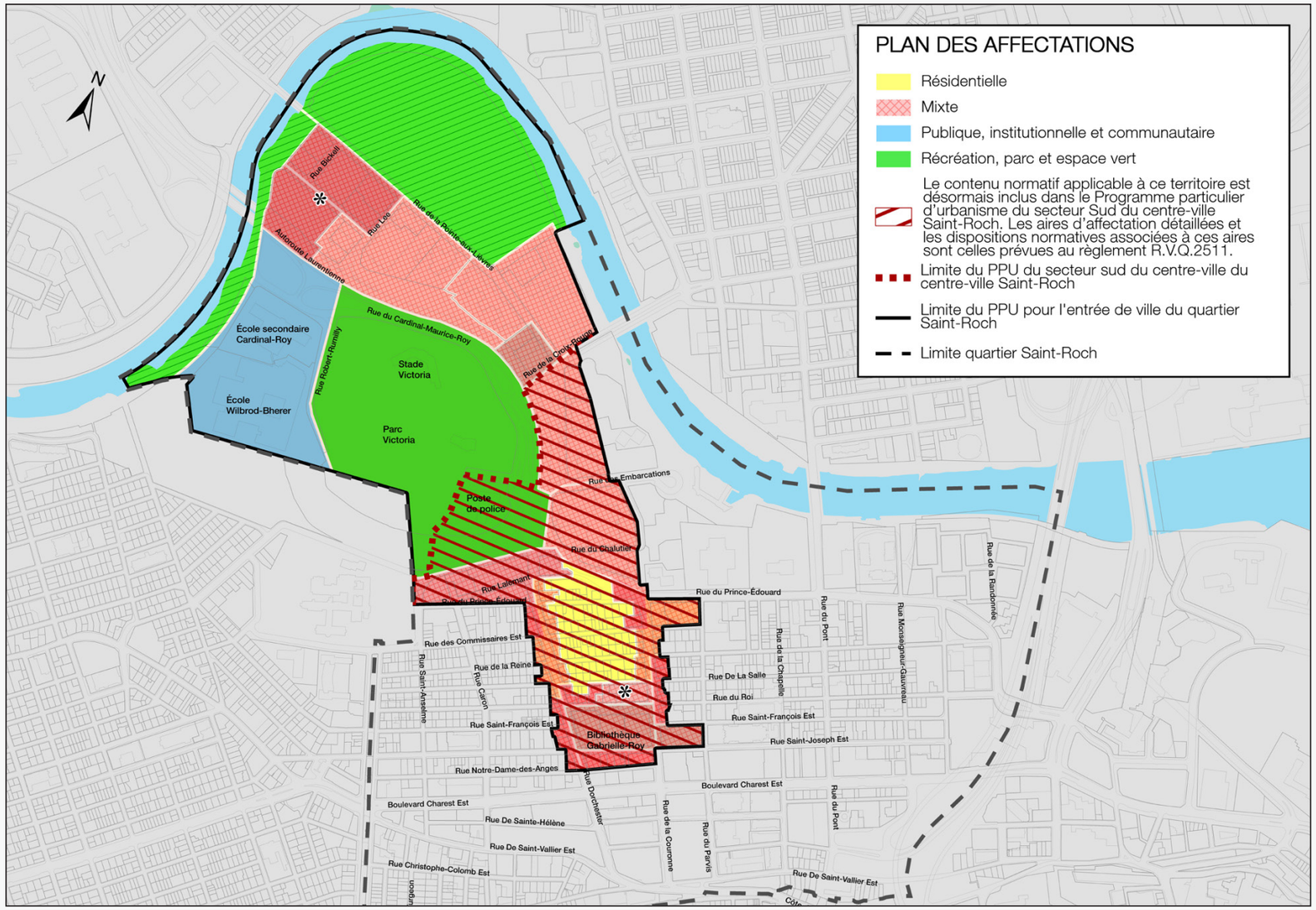
4.1. Les affectations détaillées du sol

Le secteur du PPU se situe à l'intérieur des limites du secteur central de la ville de Québec auquel le plan d'affectation des sols du PDAD associe diverses affectations. Parmi celles-ci, le territoire du PPU se décompose en trois grandes aires d'affectations du PDAD : « Centre-ville », « Résidentielle » et « Récréation, parc et espace vert ».

Bien que ces grandes aires laissent une marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisés, un redécoupage plus fin est essentiel à la mise en œuvre des orientations du PPU. Les aires d'affectations détaillées du PPU remplacent donc celles prévues au plan général des grandes affectations du sol du PDAD.

Le découpage des aires d'affectations détaillées vise à mieux refléter les intentions d'aménagement de chacun des sous-secteurs du territoire. Des modifications à la réglementation d'urbanisme seront par la suite requises afin de transposer les orientations exprimées au PPU dans les règles d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Le plan des affectations détaillées du sol pour le secteur du PPU est illustré à la carte 18. Le plan prévoit quatre types d'affectations détaillées redécoupés par sous-secteurs. Ces aires dont la majorité est à caractère mixte sont redécoupées en fonction de leur profil bâti et des usages à être autorisés.



Carte 18 :
Plan des affectations détaillées

Typologies des aires d'affectations détaillées

Affectation résidentielle « R » :

Les aires d'affectations « Résidentielle » visent à confirmer la fonction résidentielle prédominante actuelle et souhaitée dans la portion centrale du PPU. Cette affectation correspondant au secteur résidentiel existant dont les caractéristiques reflètent le bâti traditionnel du quartier.

Cette affectation vise à confirmer le caractère résidentiel prédominant et la volonté de maintenir et renforcer cette fonction par de nouveaux projets à même les terrains vacants ou à partir du tissu bâti actuel. D'autres fonctions compatibles avec la vocation résidentielle peuvent également y être autorisées.

Affectation mixte « M » :

Les aires d'affectations « Mixte » visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions au centre-ville et dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Cette affectation peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir diverses dispositions normatives. Les usages prescrits doivent toutefois assurer leur compatibilité avec la fonction résidentielle autorisée et privilégiée. Cette mixité peut s'exprimer soit à l'intérieur d'un même bâtiment, soit par la cohabitation, dans un même voisinage, de bâtiments monofonctionnels résidentiels et de bâtiments dédiés à diverses fonctions.

Affectation Parc et espace vert « PEV » :

Les aires d'affectations « Parc et espace vert » visent à confirmer la vocation récréative des secteurs visés par cette affectation, soit le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc Victoria. Des usages complémentaires peuvent également être autorisés dans cette affectation dans la mesure où ils demeurent compatibles avec la vocation récréative, sociale et communautaire privilégiée.

En outre, pour le parc Victoria, compte tenu des diverses vocations qui lui sont attribuées, de sa portée régionale, de son potentiel de mise en valeur, cette affectation permet également les usages suivants : un lieu de rassemblement, un poste de taxi, un équipement public à caractère patrimonial ou culturel, un établissement d'éducation et de formation, un équipement de sécurité publique ou un équipement récréatif extérieur régional ou de proximité.

De plus, l'aménagement de cafés-terrasses complémentaires à un restaurant, un bar ou à tout autre usage commercial pourrait également y être autorisé, dans la mesure où la superficie exploitée pour ces usages est limitée.

Affectation Publique, institutionnelle et culturelle « PIC » :

L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » confirme la vocation du secteur des grandes institutions auquel elle est attribuée. Elle réfère aux écoles secondaires Cardinal-Roy, Wilbrod-Bhérer et au parc Victoria. Dans une proportion moindre, ces affectations peuvent également permettre d'autres usages complémentaires à ces fonctions et compatibles avec le milieu d'insertion.

Dénomination des aires d'affectations

Les affectations sont identifiées à l'aide de la dominante de l'aire et en fonction de l'axe de circulation localisant celle-ci dans le périmètre d'étude. Elles se déclinent comme suit :

- PEV_RSC : parc et espace vert longeant la rivière Saint-Charles
- PEV_PV : parc et espace vert dans le secteur du parc Victoria
- PIC_PV : publique, institutionnelle et communautaire dans le secteur du parc Victoria
- RU_PE : résidentielle urbaine au sud de la rue du Prince-Édouard
- M_PL : mixte dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres
- M_CR : mixte dans la rue de la Croix-Rouge
- M_EM : mixte dans la rue des Embarcations
- M_D : mixte dans la rue Dorchester
- M_DC : mixte dans la rue de la Couronne
- M_DR : mixte dans la rue du Roi
- M_JC : mixte dans le secteur de la place Jacques-Cartier
- M_SJ : mixte dans la rue Saint-Joseph

4.2. Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées

Le tableau 1 en annexe présente les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées au plan des affectations détaillées. La carte 19 identifie les hauteurs maximales prescrites qui seront obligatoirement transposées dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Des règles particulières précisées au tableau 1 peuvent toutefois faire en sorte qu'une construction puisse déroger à la hauteur indiquée à la carte 19.

La révision du plan de zonage du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou pour le secteur du PPU devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les dispositions normatives prescrites.

Les normes visées au tableau 1 concernent les dispositions suivantes :

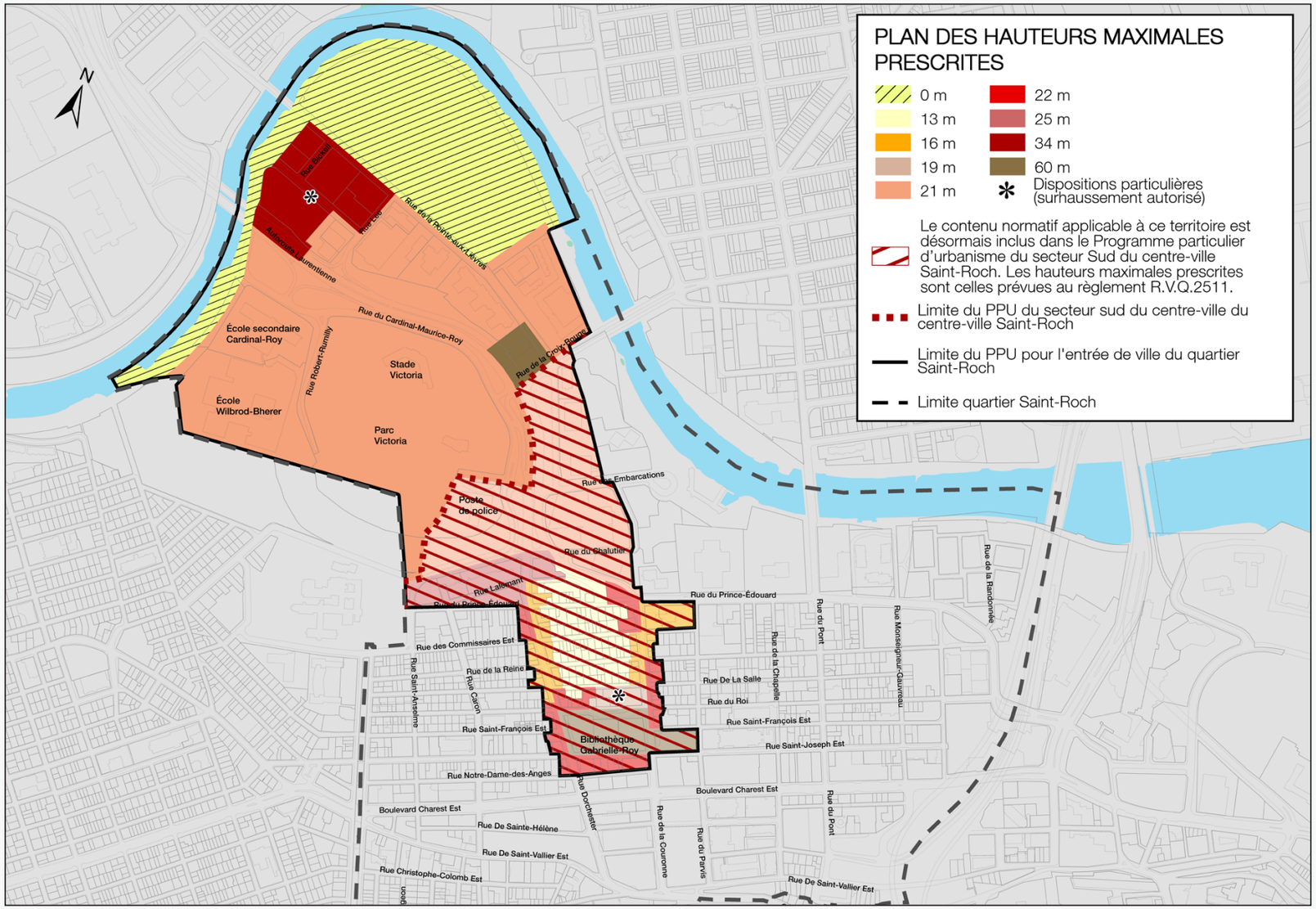
1. Les groupes d'usages autorisés, leur localisation et leur superficie maximale, le cas échéant;
2. Les usages et groupes d'usages associés, spécifiquement autorisés ou spécifiquement exclus;
3. Les normes relatives à la typologie des bâtiments;
4. Le nombre de logements autorisés par type de bâtiments;
5. Les marges latérale, arrière, avant ou la largeur combinée des cours latérales;
6. La hauteur minimale en mètres et les notes spécifiques sur les hauteurs;
7. La superficie d'aire d'agrément ou d'aire verte exigée et le pourcentage d'occupation au sol (POS)
8. Le type d'affichage prescrit, les normes relatives au stationnement et l'application d'un projet d'ensemble;
9. D'autres dispositions particulières.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent au tableau 1 :

- Les groupes d'usages identifiés sont les seuls usages autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces groupes d'usages doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- La localisation précise des usages à l'intérieur d'un bâtiment (sous-sol, rez-de-chaussée, étage) est la seule possible lorsqu'indiquée pour un usage en particulier; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- Les usages et groupes d'usages associés identifiés sont les seuls usages associés autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces usages et groupes d'usages associés doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- Lorsque le tableau 1 précise l'obligation d'indiquer une marge de recul avant ou une marge de recul à l'axe, une telle norme doit être précisée à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- Les normes relatives à la superficie d'aire d'agrément, d'aire verte, à l'affichage ou aux projets d'ensemble doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- Les dispositions particulières inscrites doivent être transposées à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement ou retirées, le cas échéant, de ces grilles;
- D'autres normes actuellement inscrites dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou et applicables dans les aires d'affectations détaillées de la carte 18 qui ne sont pas précisées au tableau 1 peuvent également s'appliquer.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement

Voir tableau 1 en annexe



Carte 19 :
Plan des hauteurs maximales prescrites

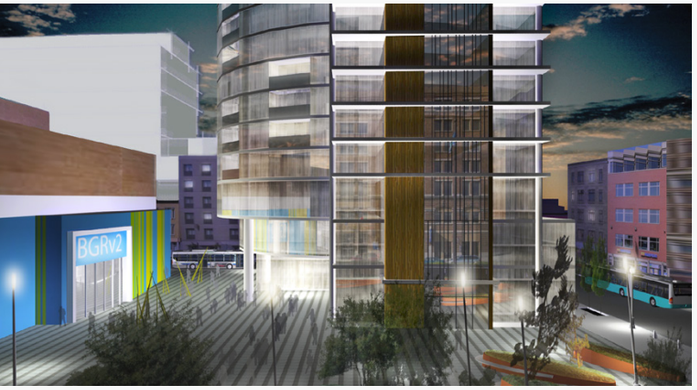


Figure 29. Esquisse de potentiel de construction, place Jacques-Cartier

Figure 30. Esquisse de potentiel de construction, place Jacques-Cartier

4.3. Les gabarits

Dans une vision à long terme, le processus de densification du centre-ville est souhaitable, notamment dans Saint-Roch. Les grandes artères sont les endroits vers lesquels elle prendra forme de façon plus soutenue. Dans les limites du PPU, les axes de la Couronne, Dorchester, Laurentienne, de la Pointe-aux-Lièvres et Saint-Joseph pourraient, à long terme, accueillir des gabarits plus importants, particulièrement dans la perspective de mise en service d'un service rapide par bus. À l'inverse, les cœurs d'îlots conserveront des gabarits qui correspondent à la structure bâtie traditionnelle de Saint-Roch de manière à en conserver les caractéristiques d'origine qui en déterminent son caractère singulier.

Les caractéristiques paysagères et historiques du quartier Saint-Roch commandent toutefois une certaine prudence dans la distribution des gabarits dans la réglementation d'urbanisme de manière à assurer une transition adéquate entre ces divers gabarits. À court terme, il est approprié de limiter les endroits où de grandes hauteurs (10 étages et plus) pourront être autorisées, compte tenu des caractéristiques d'ensemble du bâti. Les secteurs où l'on autorisera de plus forts gabarits sont les suivants :

- Le pôle de la place Jacques-Cartier et certaines propriétés au pourtour confirmant son statut de cœur du quartier;
- L'entrée du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à l'intersection sud-ouest des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres, afin de créer un repère visuel à l'entrée du centre-ville;
- Le secteur de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres où l'on mise sur la création d'un quartier offrant un milieu de vie mixte, des services, des espaces de détente de qualité, le tout orienté selon des principes reconnus en matière de développement durable.

4.4. Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit

Contribuant à l'ajout de nouveaux logements dans le quartier, l'apport de projets de plus grande hauteur marquant les sites à haute visibilité est souhaitable au centre-ville. Pour faire en sorte que ces projets soient structurants au plan du paysage urbain, qu'ils s'intègrent harmonieusement au cadre bâti ancien, qu'ils préservent ou améliorent le confort des piétons sur l'espace public collectif, certains critères d'aménagement devront être respectés lors de la conception des projets sur les sites identifiés à la section 4.3.

Le règlement R.V.Q. 1324, Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec régissant l'encadrement juridique de ses décisions concernant la construction et la transformation de bâtiments prévoit une série d'objectifs et de critères très détaillés qui, globalement, tiennent compte des critères ci-dessous qui encadreront les projets de plus fort gabarit dans les limites du PPU, notamment les suivants :

Critères d'aménagement :

- Exiger un traitement architectural de qualité exceptionnelle, intégrant les tendances contemporaines en architecture et en harmonie avec le milieu ancien ;
- Articulation volumétrique par des avancées et des reculs et autres;
- Intégration d'un basilaire dont la hauteur et le traitement architectural créent une transition entre le niveau de la rue (échelle du piéton) et les parties en hauteur;
- Finesse dans la composition générale des façades contribuant au caractère d'une rue ou d'un espace : modulation, proportions, présences ou non de saillies;
- Traitement architectural qui assure l'interaction des activités du rez-de-chaussée avec l'espace public collectif : transparence des façades (surtout au rez-de-chaussée), absence de murs aveugles, localisation stratégique des accès, etc.;
- Conception d'une architecture dont la performance est optimale en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur (toits verts, énergie solaire, matériaux de construction performants et autres);
- Intégration des principes d'accessibilité universelle;
- Intégration de tout équipement qui encourage les déplacements actifs et durables (abribus tempérés, supports à vélo);
- Intégration à l'architecture des éléments de mécanique du bâtiment et les équipements de service (conteneurs à déchets, débarcadères, équipements mécaniques au sol et sur la toiture);
- Intégration d'éléments culturels à l'architecture et à l'environnement des bâtiments : art public, etc.

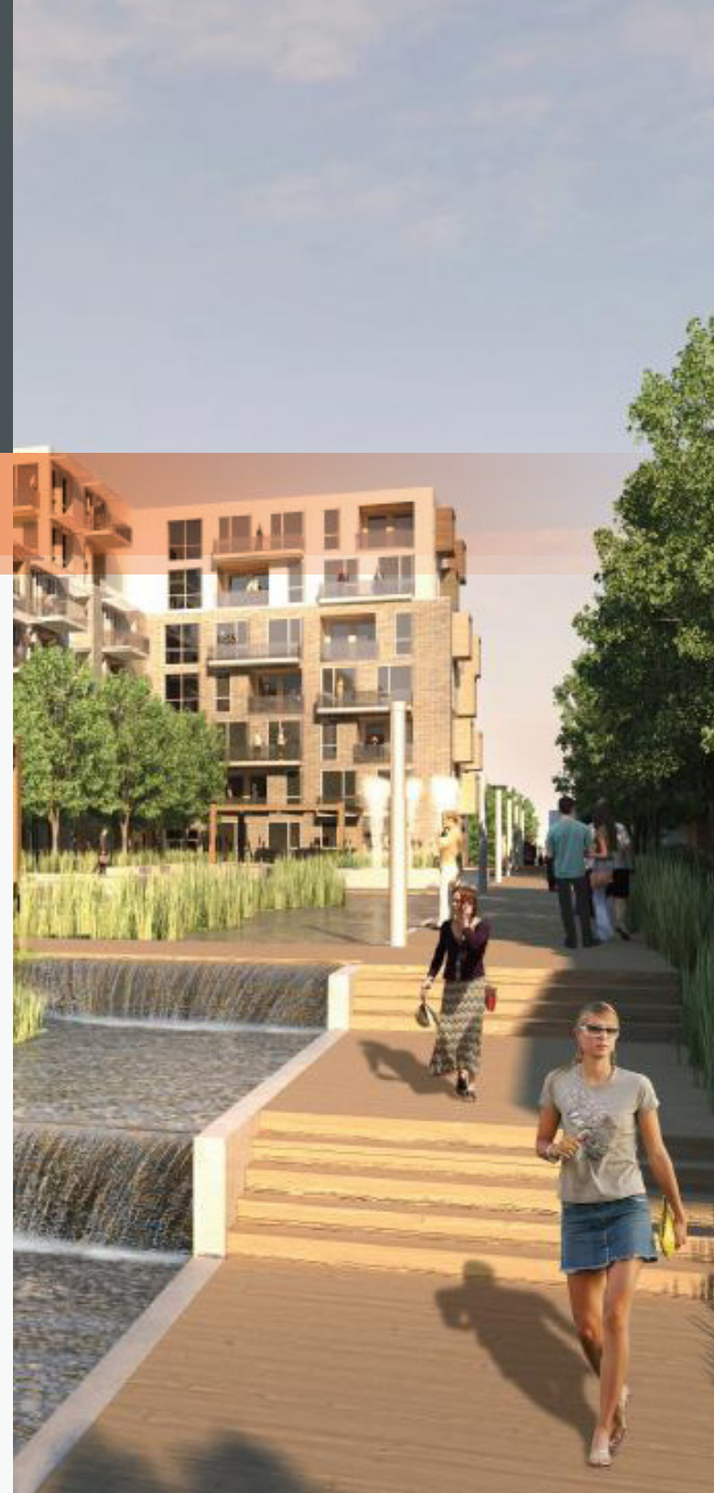
5. La mise en œuvre : les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme s'inscrit dans une vision nouvelle d'aménagement des quartiers, appuyée par les grands fondements de la Ville de Québec en matière de mobilité durable. Cette vision s'appuie sur la volonté de densifier les principaux pôles urbains du territoire et les secteurs contigus aux réseaux structurants actuels et projetés de transport en commun.

Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention gouvernementale, les priorités municipales et la conjoncture associée à la tenue de grands événements ou à la construction de grands projets publics conditionneront l'échéancier de réalisation de l'ensemble de ces projets. Par exemple, les décisions liées à la transformation de l'autoroute, le maintien au parc Victoria des activités de sécurité publique, le programme d'investissement municipal en matière de loisir, le délai pour la relocalisation d'entreprises commercialo-industrielles et l'intérêt des investisseurs de soutenir des projets dans ce secteur influenceront la mise en œuvre des projets.

La Ville souhaite associer ses grands partenaires publics pour concrétiser sa vision pour l'entrée de ville Saint-Roch et la réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Elle incite également les autres propriétaires privés, résidants, gens d'affaires et organismes à appuyer cette vision d'aménagement par des efforts consentis en matière d'amélioration du paysage urbain et du cadre bâti : nouvelles constructions, remplacement de bâtiments désuets sans valeur patrimoniale notable, amélioration des bâtiments principaux et secondaires, construction de terrains vacants. Pour encourager ces initiatives, elle appuiera la construction de nouveaux projets, soit par un accompagnement professionnel pour faciliter leur mise en œuvre, soit par des investissements sur le domaine public.

Confirmant ces intentions, la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme propose une série d'actions pour chaque sous-secteur identifié à la carte 22. Ces actions concrétiseront les propositions de plans images illustrés aux cartes 20 et 21. Ces actions découlent d'objectifs précis ciblés pour chacun des cinq grands sous-secteurs de consolidation identifiés à la carte 14. De plus, deux sous-sections distinctes présentent le programme d'acquisition d'immeubles en lien avec la mise en œuvre des orientations ainsi que les divers projets d'aménagement du domaine public visant principalement le renforcement des liens piétons et cyclables et la mise en œuvre du concept Saint-Roch TechnoCulture.



Carte 20 : Plan image – vision de développement à moyen terme

Carte 21 : Plan image – vision de développement à très long terme

5.1. Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres

5.1.1. Objectif : Mettre en œuvre un projet de développement urbain exemplaire orienté sur les principes d'aménagement et de mobilité durable qui répond aux besoins de diverses clientèles, en matière de diversité de l'offre résidentielle, de services de proximité et d'accessibilité.

Dans sa vision de mise en valeur des propriétés du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la Ville de Québec a déjà annoncé ses orientations pour la réalisation d'un écoquartier. Elle veut en faire un développement exemplaire, orienté en fonction des principes connus en cette matière et partagé aujourd'hui par une majorité de citoyens, d'investisseurs, de partenaires publics et privés et d'autres intervenants (associations communautaires, groupes cibles, architectes, urbanistes et spécialistes de divers domaines) oeuvrant à la mise en valeur de l'espace urbain.

Pour assurer la mise en œuvre de l'écoquartier, de grands fondements ont été établis afin de guider la prise de décision relativement aux projets qui seront soumis dans ce secteur. Ces fondements se déclinent en une série de critères faisant appel aux préceptes du développement durable en matière d'écologie urbaine, de mobilité, d'implantation, de gabarit, d'architecture et d'intégration au paysage urbain.

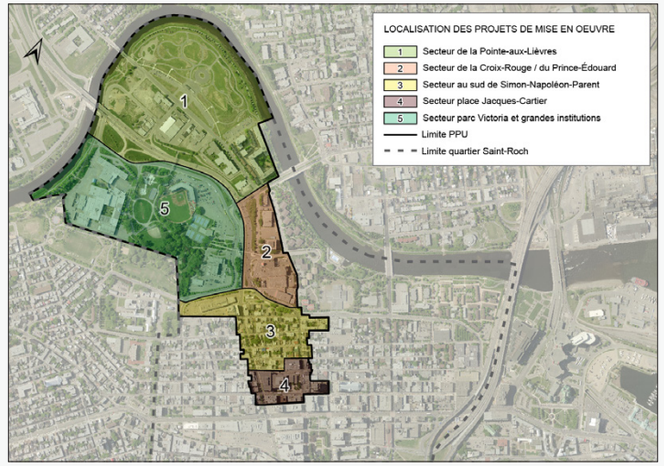
Moyens de mise en œuvre

La diversité de l'offre résidentielle et la diversité fonctionnelle

- Offrir des typologies d'habitations variées susceptibles de répondre aux besoins de divers types de ménages et conditions socio-économiques et conçues selon divers modes d'habitation (copropriété, locatif, logement abordable, etc.);
- Concevoir un projet mixte intégrant des usages permettant d'offrir à la fois un milieu de vie avec services de proximité, des lieux de détente et une destination pour le travail :
  - mixité verticale comprenant de l'habitation ou des services administratifs aux étages et des commerces et services au rez-de-chaussée;
  - mixité horizontale : bâtiments à vocations variées qui se côtoient dans un même environnement.

La qualité des aménagements et des bâtiments

- Prévoir un lotissement résidentiel dont le découpage des îlots facilite la circulation des personnes et l'appropriation de cours privées;
- Concevoir une implantation des bâtiments et une distribution des divers gabarits qui permette de bénéficier au maximum de la lumière naturelle et de l'ensoleillement à l'intérieur des unités d'habitations et des espaces de vie extérieurs;
- Faire en sorte que les nouvelles constructions procurent des espaces de vie sains et agréables pour les futurs résidants dont la facture contemporaine est à l'avant-garde des tendances en matière de design;
- Concevoir des constructions à l'architecture novatrice et de grande qualité :
  - L'architecture des bâtiments présente des décrochés et saillies qui créent une volumétrie intéressante et permet d'aménager des terrasses étagées;
  - Les matériaux de revêtement utilisés sont de qualité;
  - La composition des espaces intérieurs fait en sorte de créer des espaces de vie spacieux et lumineux;
  - Les bâtiments présentent une très grande fenestration, principalement du côté sud;
  - Le design et la structure des nouvelles constructions permettent de réduire l'impact du bruit en provenance de l'autoroute Laurentienne.
- Concevoir des bâtiments et des aménagements en fonction d'une stratégie écoénergétique et qui privilégient les énergies renouvelables :
  - Les matériaux utilisés dans la construction des bâtiments et les aménagements sont écologiques ou recyclés;
  - Les bâtiments comportent des composantes écologiques : toits verts, murs verts, surfaces perméables et réfléchissantes (lutte aux îlots de chaleur urbains);
  - Des techniques environnementales de pointe sont utilisées pour la gestion courante des bâtiments et des aménagements comme les énergies passives (ventilation naturelle, solaire passif, orientation des bâtiments) ou renouvelables (géothermie, énergie solaire, éolienne, biomasse, et autres).



Carte 22 : Localisation des projets de mise en oeuvre

Figure 31. Simulation - esplanade de l'écoquartier

Figure 32. Simulation - bassin d'eau de l'écoquartier

Figure 33. Simulation - écoquartier et parc linéaire de la rivière Saint-Charles

Des lieux et des espaces extérieurs agréables, polyvalents, en continuité avec le milieu naturel du secteur et les réseaux récréatifs existants

- Faire une large place à l'aménagement d'espaces publics et semi-publics extérieurs en favorisant leur appropriation :
  - Une esplanade plantée de nombreux arbres et végétaux relie le parc de la Pointe-aux-Lièvres au quartier Saint-Sauveur, dans l'axe de la rue Lee.
- Implanter les bâtiments de manière à les relier par des circuits piétons et, dans la mesure du possible, des pistes cyclables :
  - Un réseau d'axes piétons relie les bâtiments, le parc de la Pointe-aux-Lièvres, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles et l'esplanade centrale; il est idéalement dissocié des parcours automobiles;
  - Des parcours cyclables relient les bâtiments au corridor de la rivière Saint-Charles;
  - Les stationnements des résidants et des travailleurs sont souterrains à 100 %. Quelques espaces de stationnements desservant l'ensemble des immeubles peuvent être aménagés pour les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux.
- Minimiser les espaces extérieurs destinés uniquement aux véhicules :
  - Les stationnements des résidants et des travailleurs des bâtiments projetés sont souterrains à 100 %;
  - Les espaces de stationnements extérieurs desservant les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux sont aménagés en intégrant des îlots de verdure et des plantations ; ces aménagements permettent la rétention des eaux de ruissellement.
  - Intégrer les préceptes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics.

Le réseau de rues et le stationnement

- Planifier un réseau de rues au caractère polyvalent qui favorise les déplacements à pied et à vélo et conçu selon des principes reconnus en matière d'aménagement durable :
  - Le lotissement comporte un nombre limité de rues; la géométrie des rues, plus étroites, fait en sorte de favoriser et de sécuriser les déplacements à pied et à vélo afin de restreindre l'utilisation de la voiture;
  - La rue de la Pointe-aux-Lièvres constitue la principale voie d'accès nord-sud du lotissement projeté; elle est conçue de manière à prévoir l'implantation des structures pour d'éventuelles lignes de de service rapide par bus;
  - La rue qui structure l'esplanade centrale constitue la colonne vertébrale du lotissement projeté; elle est conçue de manière à créer un lien fort entre les deux secteurs séparés par l'autoroute et à rendre possible sa transformation éventuelle en boulevard urbain;
  - La conception des rues fait en sorte que le rejet d'eau de surface envoyé vers le réseau pluvial de la ville est réduit au minimum; des aménagements paysagers font en sorte de retenir et de filtrer les eaux de ruissellement.

La gestion des matières résiduelles, des sols et de l'eau

- Prévoir dans la conception du développement une approche privilégiée en matière de gestion des matières résiduelles : recyclage pendant le chantier, tri à la source, collecte des matières compostables, point de collecte des déchets dangereux et autres;
- Proposer une stratégie de gestion des sols : restauration et revalorisation des terrains désaffectés et des sols contaminés, récupération des sols et autres;
- Intégrer, à la conception des bâtiments et des aménagements, une approche écologique de gestion de l'eau favorisant la diminution de la consommation d'eau et une saine gestion des eaux de pluie.

5.1.2. Objectif : Procéder à l'amélioration du domaine public et favoriser la mise en œuvre de l'écoquartier

La Ville collaborera à la réalisation de l'écoquartier en procédant aux investissements publics pour en faire un projet exemplaire qui répond à l'ensemble des critères énoncés précédemment. Le concept de développement prévoit notamment la création d'un axe fort dans le prolongement des axes Lee/Robert-Rumilly, destiné aux déplacements actifs. Le prolongement de cet axe via une passerelle enjambant la rivière Saint-Charles tissera un lien entre le parc de la Pointe-aux-Lièvres avec le quartier du Vieux-Limoilou.

- Moyens de mise en œuvre
- Procéder à la réfection de la rue de la Pointe-aux-Lièvres et à la construction d'autres infrastructures publiques nécessaires au projet comme l'esplanade centrale;
- Terminer les études de caractérisation des sites à construire (ou compléter la décontamination des sites à construire);
- Procéder au besoin à l'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation du plan d'aménagement qui sera approuvé par la Ville;
- Bonifier les équipements récréatifs du parc de la Pointe-aux-Lièvres;
- Élaborer ou mettre à jour les dispositions réglementaires pour permettre la construction de projets selon les gabarits, les usages et autres aspects inclus dans le concept global d'aménagement approuvé par la Ville;
- Procéder à l'aménagement de l'Esplanade reliant l'écoquartier au parc Victoria;
- Construire une passerelle reliant le parc de la Pointe-aux-Lièvres et l'écoquartier au secteur de Limoilou.

5.2. Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard

5.2.1. Objectif : Planifier le développement ou la requalification des îlots dont la fonction et le bâti sont susceptibles de se transformer à long terme

Le secteur compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince-Édouard concentre des immeubles de bureaux appartenant notamment au gouvernement fédéral ainsi qu'à l'entreprise Rothmans. Dans la perspective de l'implantation du service rapide par bus et d'un pôle d'échange de transport en commun, en continuité avec le développement de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, la relocalisation souhaitable des activités industrielles et le déplacement probable de fonctions administratives imposent une réflexion sur le recyclage de ces propriétés dont la localisation à l'entrée de la ville est hautement stratégique. Avec l'aménagement d'un futur boulevard, l'utilisation du terre-plein séparant les propriétés de l'autoroute assurerait un meilleur encadrement bâti, le long de l'artère.

À court terme, une réflexion sur l'aménagement actuel de l'intersection de la rue de la Croix-Rouge et de l'autoroute Laurentienne demeure toutefois un enjeu important pour faciliter l'accès au parc Victoria pour les déplacements à pied et à vélo, appelés à s'accroître avec la réalisation de l'écoquartier.

Moyens de mise en oeuvre

- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Évaluer le potentiel de requalification ou de reconstruction des propriétés industrielles et administratives, en incluant le terre-plein longeant l'autoroute au sud de la rue du Prince-Édouard.

Figure 34. Extrait plan image (carte 21) entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard

Figure 35. Entreprise Rothmans, depuis l'accès au parc Victoria

Figure 36. Intersection autoroute Laurentienne, rue du Prince-Édouard et avenue de la Couronne

5.3. Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent/du Prince-Édouard

5.3.1. Objectif : Analyser le potentiel de consolidation des terrains vacants

L'intersection de l'autoroute et de la rue Simon-Napoléon-Parent marque l'entrée réelle au centre-ville. La densité et l'interface construites de part et d'autre des rues Dorchester et de la Couronne confirment le caractère urbain au sud du parc Victoria ainsi que la fin et le début de l'autoroute. Ce premier contact avec le milieu bâti du centre-ville est toutefois mal exploité, l'occupation des terrains se limitant à des bâtiments de petits gabarits, parfois désuets. La réflexion qui s'impose sur la requalification de ce secteur permettra de redéfinir la trame de rues complexe à l'approche de l'autoroute en tenant compte du potentiel des espaces non construits, des bâtiments désuets et des fonctions à déménager.

Moyens de mise en oeuvre

- Repenser la trame de rue au carrefour formé des axes Laurentienne/Simon-Napoléon-Parent/Lalemant/Prince-Édouard afin de maximiser le potentiel de développement des îlots contigus et en tenant compte d'un éventuel parcours de service rapide par bus dans la rue de la Couronne;
- Repenser l'intersection de la voie de desserte de l'autoroute Laurentienne et de la rue de la Couronne en tenant compte du passage éventuel du service rapide par bus ;
- Favoriser la construction d'un nouveau bâtiment à l'intersection des rues Saint-Anselme, Caron et Simon-Napoléon-Parent en assurant une meilleure reconnexion de la rue Caron à la trame de rues du quartier;
- Évaluer le potentiel de développement et construire les terrains vacants de part et d'autre de la rue Lalemant, en incluant la propriété à l'angle des rues Bernard-Léonard et du Prince-Édouard;
- Construire les terrains vacants dont le milieu environnant potentiel de développement le permet;
- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés et de hauteur, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Analyser la possibilité de déménager les usages industriels présents dans ce secteur.

5.4. La place Jacques-Cartier et les îlots contigus

5.4.1. Objectif : Moderniser la bibliothèque Gabrielle-Roy et optimiser le potentiel de consolidation de l'îlot

Figure emblématique du dynamisme culturel du quartier Saint-Roch et vitrine de la TechnoCulture, la bibliothèque Gabrielle-Roy et sa place publique connaîtront à moyen terme des transformations majeures. Appelés à jouer un rôle de premier plan dans la vision de développement du réseau des bibliothèques de la ville de Québec, ses espaces intérieurs seront entièrement mis à jour. Ces interventions, combinées à la construction d'un nouvel immeuble comme élément phare de Saint-Roch, viendront renforcer le pôle central de la bibliothèque.

Moyens de mise en oeuvre

- Permettre l'optimisation du site de la place Jacques-Cartier par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium d'une hauteur maximale de 60 mètres;
- Au besoin, procéder aux acquisitions nécessaires pour permettre le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier, dans le cadre d'un programme d'acquisition d'immeubles présenté à la section 5.6;
- Moderniser et réorganiser les espaces intérieurs de la bibliothèque Gabrielle-Roy afin d'adapter les lieux aux nouvelles réalités technologiques et aux besoins des usagers.

Figure 37. Îlot de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy

Figure 38. Simulation - potentiel de construction de la place Jacques-Cartier et de la rue du Roi

Figure 39. Extrait plan image (carte 21): potentiel de densification de la place Jacques-Cartier et de la rue du Roi

Figure 40. Terminus de la place Jacques-Cartier sur la rue du Roi

Figure 41. Place Jacques-Cartier depuis la rue Saint-Joseph

5.4.2. Objectif : Réaménager les espaces publics de la place Jacques-Cartier et son pourtour, en tenant compte des divers paramètres sous-jacents à la création d'un lieu polyvalent et d'un pôle d'échange majeur pour le transport en commun

Afin d'en faire un projet structurant pour le centre-ville et de redonner aux citoyens un espace public d'envergure soutenant la vie de quartier et pouvant accueillir des événements festifs en toute saison, des travaux majeurs de réfection des infrastructures publiques seront nécessaires.

Les interventions prévues sur le domaine public pour mettre en œuvre le concept élaboré prévoient des travaux de réfection complète de la place publique et de la chaussée des rues du Roi et Saint-Joseph en apportant des améliorations visant à accroître le confort et la sécurité des piétons et à bonifier le paysage urbain du secteur.

Bien que l'on mise sur une croissance de la part modale du transport en commun au centre-ville, la disponibilité des espaces de stationnement reste une composante majeure de l'attraction qu'exerce un secteur sur la venue de nouveaux résidants et l'augmentation de l'achalandage dans les commerces, surtout pour les déplacements autres que les destinations domicile-travail. Cet enjeu incontournable milite donc en faveur d'un agrandissement du stationnement public souterrain existant afin de mieux répondre aux besoins des résidants, commerces et services du quartier Saint-Roch.

Moyens de mise en œuvre

- Reconstruire la place Jacques-Cartier en prolongeant celle-ci vers la rue du Roi où transiteront encore plusieurs parcours d'autobus réguliers :
  - concevoir le design de la nouvelle place, ses équipements et son mobilier urbain de manière à reproduire la vision technoculturelle associée à ce lieu et à son caractère polyvalent;
  - intégrer à la réflexion les préoccupations sur la réduction des îlots de chaleur.
- Reconstruire et agrandir le stationnement souterrain;
- Reconfigurer les rues du Roi et Saint-Joseph en adaptant les aménagements pour faciliter les déplacements actifs et améliorer le paysage urbain :
  - rétrécissement des chaussées;
  - élargissement de trottoirs permettant l'aménagement de terrasses;
  - reconfiguration des accès au stationnement intérieur;
  - retrait des baies de stationnement pour les taxis dans la rue Saint-Joseph;
  - bonification des aménagements en lien avec le transport en commun dans la rue du Roi (intégration d'abribus tempérés, mobilier urbain adéquat).

5.5. Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires

5.5.1. Objectif : Consolider l'offre récréative et les aménagements du parc (bonification des structures de jeux existantes) en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Cet objectif annonce la volonté de consolider la vocation récréative prioritaire du parc, par la bonification de ses équipements. Il vise également à redonner au parc une meilleure vitrine sur l'espace public urbain. Malgré son importante superficie, l'accès à cet espace public demeure problématique pour les piétons et cyclistes en provenance de la portion sud du quartier et du secteur Pointe-aux-Lièvres/Limoilou.

La relocalisation éventuelle du poste de police permettra de réintégrer cette propriété au parc , et de, réorganiser, voire accroître les espaces de stationnement extérieurs au pourtour du bâtiment. La réutilisation du bâtiment ou sa démolition restent à confirmer.

La bonification des aménagements paysagers en périphérie du parc permettra une meilleure intégration des stationnements, dans la mesure où leur maintien est une condition essentielle à la fréquentation du stade et où il répond aux besoins de la population et des travailleurs du secteur.

À court terme, l'aménagement prévu d'un terrain de soccer synthétique et la bonification projetée de certaines installations de jeux contribueront grandement à améliorer les aménagements existants.

Moyens de mise en œuvre

- Planifier le réaménagement des stationnements de surface existants de manière à maximiser le nombre de cases disponibles et à intégrer des aménagements paysagers;
- Amorcer une réflexion sur l'aménagement des espaces libérés à la suite de la relocalisation du poste de police et profiter de cet espace libéré pour marquer le seuil du parc Victoria dans le quartier Saint-Roch et accroître son verdissement ;
- Évaluer la possibilité de partager l'utilisation des stationnements au pourtour des grandes institutions d'enseignement durant les périodes de fort achalandage;
- Bonifier les équipements récréatifs du parc Victoria;
- Améliorer l'accès au parc pour les piétons et les vélos :
  - créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
  - mettre en œuvre le tracé prévu au plan directeur du réseau cyclable pour la rue Caron;
  - entretenir les structures des passerelles enjambant l'autoroute pour y sécuriser les déplacements, en attendant leur démantèlement dans le cadre des travaux de transformation de l'autoroute.

Figure 42. Simulation – potentiel de consolidation de la portion nord du territoire à moyen terme, vue vers le nord

Figure 43. Simulation – potentiel de consolidation de la portion nord du territoire à moyen terme, vue vers le sud

Figure 44. Rue Caron, vue vers le nord

Figure 45. Accès au parc Victoria : traversée piétonne et cyclable inexistante

5.6. Le programme d'acquisition d'immeubles

Pour soutenir la réalisation de ses grandes orientations, la ville envisage la possibilité de procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

À cette fin, la Ville de Québec instaure donc un programme d'acquisition d'immeubles pour une partie de son secteur central que constitue le territoire du présent PPU.

Les interventions projetées par les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur prévus au présent chapitre sont susceptibles de nécessiter le remembrement de certains lots. La Ville entend donc au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation, certains immeubles pour les projets qu'elle envisage, détenir et administrer le cas échéant des tels immeubles et exécuter les travaux d'aménagement, de restauration ou de démolition requis sur ces immeubles.

Le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier incluant tous les immeubles compris dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Joseph Est, Dorchester, de la Couronne et du Roi pourra au besoin faire l'objet d'acquisitions prévues au présent programme. De même, certains immeubles localisés au nord-ouest de la rue de la Croix-Rouge, entre la rue de la Pointe-aux-Lièvres et l'autoroute Laurentienne pourraient également être acquis par la Ville. Enfin, pour mettre en œuvre ses objectifs de verdissement, la Ville envisage également l'opportunité d'acquérir un ou plusieurs propriétés à cette fin dans les limites du territoire du PPU.

5.7. Les autres projets d'amélioration du domaine public

5.7.1. Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui améliorent le paysage urbain et contribuent à la réduction des îlots de chaleur

Moyens de mise en œuvre

- Mettre en place une table de concertation impliquant la population et d'autres intervenants du milieu pour identifier les actions et projets concrets d'aménagement de l'espace public qui tiennent compte des attentes du milieu et des objectifs de la Ville pour assurer la mise en œuvre du PPU;
- Évaluer les sites potentiels de verdissement dans les limites du PPU;
  - identifier les lieux potentiels d'aménagement de nouveaux espaces verts publics le long des grands axes du territoire du PPU et procéder aux éventuelles acquisitions requises;
  - analyser la pertinence de revoir à la hausse les normes d'aire verte imposées dans les règles d'urbanisme et l'impact de ces normes sur l'amélioration du bâti existant et les nouvelles constructions;
  - analyser tout autre potentiel de verdissement et les interventions susceptibles d'atteindre de tels objectifs;
- Créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
- Développer des projets d'art public, d'aménagement urbain ou d'animation pouvant intégrer la dimension technoculturelle de Saint-Roch (fresques technoculturelles, événements ponctuels d'animation urbaine, modification au mobilier et à l'éclairage urbains, etc.).

5.7.2. Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui favorisent les déplacements actifs

Les interventions proposées sur le domaine public visent prioritairement à encourager les déplacements actifs et à reconnecter le tissu urbain de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne. Les moyens proposés ci-dessous se déclineront en plusieurs projets d'aménagement urbain en fonction des opportunités financières.

Moyens de mise en œuvre

- Amorcer des discussions avec le MTQ (études de préfaisabilité) en vue de la transformation de l'autoroute en boulevard, pour la portion au sud de la rivière Saint-Charles;
- Intégrer à la réflexion sur la transformation de l'autoroute la perspective du passage du service rapide par bus en prévoyant l'espace nécessaire à l'installation des diverses structures nécessaires;
- Aménager les parcours cyclables inscrits au plan directeur du réseau cyclable;
- Adapter l'aménagement de la rue Caron pour en faire la colonne vertébrale des déplacements actifs du secteur et le lien structurant principal vers le parc Victoria;
- Maintenir et bonifier les réseaux piétons et cyclables vers le parc et à l'intérieur de celui-ci :
  - entretenir de façon sécuritaire les passerelles enjambant l'autoroute d'ici à sa transformation en boulevard;
  - repenser l'aménagement de l'avenue Simon-Napoléon-Parent afin de sécuriser la traversée des piétons vers le parc Victoria;
  - analyser la possibilité de permettre la traversée piétonne, à l'intersection de la rue de la Croix-Rouge pour relier le parc à l'écoquartier et au secteur de Limoilou;
- Construire des passerelles piétonnes en des endroits stratégiques afin de relier Limoilou au quartier Saint-Roch, à partir du parc linéaire de la rivière Saint-Charles;
- Mettre en place une table de concertation impliquant les divers intervenants concernés par ces préoccupations, notamment la population du quartier;

Figure. 46 Rue Saint-Joseph Est : exemple de chaussée aménagée pour le piéton

6. Conclusion

Les premières phases de réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, amorceront dès 2013, le processus qui sculptera le nouveau paysage de l'entrée de ville Saint-Roch. À l'image de celle qui a transformé le secteur dans les années 60, cette vaste opération urbaine accentuera la pression sur les enjeux liés à la requalification de l'autoroute.

L'intégration réussie de l'urbanisation et des transports, fortement exprimée dans le Plan de mobilité durable, se traduira pour l'entrée de ville Saint-Roch par une réappropriation des espaces utilisés actuellement pour satisfaire les exigences liées à un nombre sans cesse croissant de véhicules circulant en direction du centre-ville. La réflexion sur la transformation de l'autoroute Laurentienne s'inscrit dans cette vision. À long terme, la récupération des terrains résiduels de son emprise et des espaces utilisés comme stationnements de surface feront place à des projets porteurs pour le centre-ville, en plus de contribuer à l'accueil de nouveaux résidants.

Or, la diminution souhaitée des déplacements automobiles au centre-ville est tributaire d'une desserte efficace en transport en commun. Celle-ci devrait s'accroître avec l'implantation d'un service rapide par bus sur les grands axes nord-sud du secteur. Parallèlement, la création d'un environnement urbain qui incite à la marche et au vélo se traduira par une série d'interventions sur le domaine public, dont la mise en œuvre d'un réseau cyclable et l'amélioration de traverses piétonnes, notamment vers le parc Victoria et le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.

La vitalité économique du centre-ville et la pression immobilière conséquente incitent toutefois à une certaine prudence dans le choix et la localisation des grands projets de densification à l'entrée de la ville. Consciente de l'impact des grands projets sur les milieux anciens, la Ville a ciblé les sous-secteurs à l'intérieur du PPU vers où elle entend les diriger afin d'en préserver les caractéristiques d'ensemble. La place Jacques-Cartier est identifiée comme site privilégié d'accueil d'un nouveau projet porteur pour le centre-ville, combiné à la volonté d'en faire le noyau majeur des déplacements en transport en commun et le cœur culturel de Saint-Roch. Les interventions urbaines sur la place et le réaménagement de la bibliothèque Gabrielle-Roy concrétiseront la vision technoculturelle annoncée pour le centre-ville.

Le suivi et l'échéancier liés à la mise en œuvre des actions sur le domaine public, identifiés au PPU, dépendront des crédits disponibles de la Ville et des priorités d'investissements de ses grands partenaires. La contribution de la population résidante, des propriétaires, des développeurs, des architectes et des artistes à l'amélioration du paysage urbain rendra possible la vision exprimée.

ANNEXE 1

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
PEV_RSC1	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %	537
PEV_RSC2	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Centrale de production thermique Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %	537

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL 1	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m² par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL 2	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m² par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C10, C11 C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL 3	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m^2 par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer
M_PL 4	Mixte	H1 R1 Usages spécifiquement autorisés : Service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement souterrain Garderies et centres de la petite enfance						608.0.1 H1 : Projets d'ensemble autorisés	

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL 5	Mixte	H1, H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2, C3, C10, C11, C12, C20, C21 P1, P3, P5, R1		Usages associés : 178, 197, 212, 221, 223, 205, 200, 210, 199, 224, 225					La norme prévue à l'article 403 du R.V.Q. 1400 ne doit pas s'appliquer
PIC_PV 1	Public, Institutionnelle et culturelle	C3, C30 P1, P3 R1, R2, R3 Usages spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 210, 212, 236, 237, 238	Marge avant non définie				
PEV_PV 2	Public, Institutionnelle et culturelle	C3, C30 P1, P3, P8 R1, R2, R3 Usage spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 197, 212, 221, 213, 210, 221, 225, 236, 237, 238, 243	Marge avant non définie				

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits : Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_CR 1	Mixte	Le contenu normatif applicable à ce territoire est désormais inclus dans le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch Les normes applicables sont celles prévues au règlement R.V.Q.2511							
M_D 3	Mixte								
M_EM 1	Mixte								
M_D 2	Mixte								
R_PE 1	Résidentielle								
M_DC 1	Mixte								
M_DC 2	Mixte								
M_D 1	Mixte								
M_JC 1	Mixte								
M_SJ 1	Mixte								
M_SJ 2	Mixte								
M_DR 1	Mixte								
M_DR 2	Mixte								

Légende des abréviations du tableau 1

Typologie des groupes d'usages

H1 : logement

H2 : habitation avec services communautaires

H3 : maison de chambres et de pension

C1 : services administratifs

C2 : vente au détail et services

C3 : lieu de rassemblement

C4 : salle de jeux mécaniques ou électroniques

C10 : établissement hôtelier

C11 : résidence de tourisme

C12 : auberge de jeunesse

C20 : restaurant

C21 : débit d'alcool

C30 : stationnement et poste de taxi

C31 : poste d'essence

P1 : équipement culturel et patrimonial

P3 : établissement d'éducation et de formation

P4 : établissement d'éducation et de formation

P5 : établissement de santé sans hébergement

P6 : établissement de santé avec hébergement

P8 : équipement de sécurité publique

I1 : industrie de haute technologie

I2 : industrie artisanale

R1 : parc

R2 : équipement extérieur de proximité

R3 : équipement récréatif extérieur régional

Localisation des usages

S : l'usage est autorisé au sous-sol;

R : l'usage est autorisé aux endroits suivants : 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse uniquement de l'intérieur de l'établissement;

1 : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée, sauf exception;

2 : l'usage est autorisé au 2e étage;

2+ : l'usage est autorisé uniquement aux étages au-dessus du 2e étage;

3 : l'usage est autorisé au 3e étage;

4 : l'usage est autorisé au 4e étage;

5 : l'usage est autorisé au 5e étage;

Usages et groupes d'usages associés autorisés :

178 : la location d'une chambre à une clientèle de passage est associée à un logement;

194 : un logement est associé à certains usages;

197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation;

199 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être intérieure;

200 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être souterraine;

205 : la vente de propane est associée à un usage du groupe C2 vente au détail et services;

210 : un restaurant est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

213 : un bar associé à un lieu de rassemblement est autorisé en dehors des heures de présentation d'un spectacle sous réserve du respect de certaines normes prévues à l'article 212 du R.V.Q. 1400;

215 : une salle de réception est associée à une salle de spectacle;

221 : un bar est associé à un restaurant;

223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool;

224 : une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool;

225 : un bar sur café-terrasse est associé à un restaurant;

236 : un bar est associé à un usage de la classe publique;

237 : un restaurant est associé à un usage de la classe publique;

238 : un usage du groupe C 1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique;

243 : un restaurant ou un restaurant exercé sur un café-terrasse est associé à un usage de la classe Publique;

270 : un centre de location d'articles de sport est associé à un équipement sportif d'activités hivernales;

271 : un chalet est associé à un équipement sportif d'activités hivernales.

Autres dispositions particulières

332.0.1 : Un bâtiment ou une construction d'au plus trois mètres de hauteur, accessoire à la superficie végétalisée de la toiture et destiné au rangement d'articles de jardinage, n'est pas considérée dans le calcul de la hauteur;

403 : seule la partie de l'aire d'agrément qui est aménagée au niveau du sol est considérée aux fins de la superficie minimale d'aire d'agrément qui doit être aménagée sur un lot;

507 : l'installation d'un auvent ou d'un parasol est autorisée, sous réserve du respect des normes prescrites à l'article 507 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400;

537 : une construction ou un équipement pour l'enlèvement des matières résiduelles qui n'est pas visé aux articles 164 à 168 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400, peut être implanté n'importe où sur un lot;

554 : localisation autorisée d'un café-terrasse selon les prescriptions prévues à l'article 554 du R.V.Q. 1400;

569 : deux bâtiments accessoires à un usage de la classe Habitation et détachés d'un bâtiment principal peuvent être adossés ou jumelés;

586 : le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %;

596 : aucun nombre minimal de stationnements n'est prescrit;

608.0.1 : l'aménagement d'une case de stationnement sur un lot situé à moins de 150 mètres et sur lequel n'est implanté aucun bâtiment principal est autorisée;

702 : l'abattage d'un arbre en cour arrière ou en cour latérale est autorisé pourvu qu'il reste, après cet abattage, au moins un arbre dans ces cours pour chaque tranche de 100 mètres carrés.

Les numéros auxquels réfèrent les notes précédentes correspondent aux numéros d'articles du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400.

ANNEXE II : Bibliographie

- NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - Étude réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, mai 1996, 273 p.
- K. MORISSET, Lucie, NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - L'étude qui y est exposée a été réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, juillet 1996, 113 p.
- VILLE DE QUÉBEC. Saint-Roch, un quartier en constante mutation, 3e trimestre 1987, 54 p.
- VILLE DE QUÉBEC. Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement, janvier 2011, 145 p.

Crédits

Comité de suivi

- Sergio Avellan, Arrondissement de La Cité-Limoilou
- Louis-Daniel Brousseau, Service de l'aménagement du territoire
- Caroline Houde, Service de l'aménagement du territoire

Coordination et rédaction :

- Caroline Houde, Service de l'aménagement du territoire

Concept de design urbain du plan image :

- Louis-Daniel Brousseau, Service de l'aménagement du territoire
- ABCP, architecture + urbanisme pour l'écoquartier

Sous la direction de :

- Denis Jean, Directeur, Service de l'aménagement du territoire

Autres collaborateurs :

- Hervé Chapon, Service de l'aménagement du territoire
- Jacques Faguy, Arrondissement de La Cité-Limoilou
- Sylvie Fournier, Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
- Maxime Lapointe, Service de l'aménagement du territoire
- Rhonda Rioux, Service de la culture

Correction linguistique

- Marie-Christine Magnan, Service des communications

Graphisme et cartographie

- Angèle Boily, Service de l'aménagement du territoire
- Carlos De La Torre, Service de l'aménagement du territoire
- André Tanguay, Service de l'aménagement du territoire

Illustrations des esquisses de l'écoquartier :

- ABCP architecture + urbanisme

Photographie :

- Ville de Québec

Photographies anciennes:

- Archives Nationales du Québec et Ville de Québec

Mise en page

- Carlos de la Torre, Service de l'aménagement du territoire

VILLE DE QUÉBEC

Service de l'aménagement du territoire