

195

DQ5.1.3

Projet de prolongement de l'axe du Vallon

Québec

6211-06-0b4

Constats/Enjeux/Objectifs/Pistes d'Action

**Les secteurs majeurs
d'intervention urbaine**

4.2.1 Le centre-ville

Document de travail

Contexte et enjeux

Centre économique et culturel régional, le centre-ville de Québec constitue d'abord et avant tout un milieu de vie habité, dynamique et diversifié. Cœur historique de Québec, la trame urbaine et le tissu bâti ancien témoignent de l'évolution du territoire. Le fleuve Saint-Laurent, le patrimoine bâti, les grands espaces verts et le promontoire du cap Diamant lui confèrent une qualité paysagère remarquable. Siège du gouvernement, le centre-ville se caractérise par la présence imposante des édifices de la colline Parlementaire. En complémentarité aux activités gouvernementales, le développement d'une économie axée sur le tourisme, la culture et l'éducation a contribué à l'émergence d'un milieu de vie animé. La présence de grandes institutions d'enseignement, de centres de recherche, d'équipements culturels majeurs, de grands parcs et autres équipements à caractère régional confirment son statut de moteur économique et pôle culturel. La transformation du quartier Saint-Roch, au tournant des années 90, a complètement changé le visage et la dynamique du centre-ville. La synergie résultant de ces activités et l'apport important des initiatives locales ont provoqué un effet d'entraînement favorisant l'implantation d'entreprises et le déploiement d'une vie culturelle active. Résultat d'efforts importants, le rayonnement du centre-ville s'étend aujourd'hui au-delà des frontières du Québec et constitue une destination touristique très prisée.

La particularité du centre-ville de Québec tient à l'existence d'une fonction résidentielle très présente qui cohabite non sans heurts avec les activités commerciales et touristiques. Le territoire compte ainsi un nombre important de logements, illustrant par le fait même la forte densité d'occupation du sol. On y retrouve trois catégories de population, les résidents permanents et les résidents de jour auxquels s'ajoutent les visiteurs. Cette réalité implique l'adéquation d'une offre de services devant répondre aux besoins de ces différentes clientèles et prioritairement des résidents. Le centre-ville se compose de trois grands secteurs d'activité, le Vieux-Québec, le centre d'affaires de la Haute-Ville et celui de la Basse-Ville. En regard de l'aménagement urbain, les liens entre ces trois secteurs sont peu perceptibles, chaque composante constituant une entité propre. La topographie accidentée qui subdivise le territoire en deux grandes zones, la Haute-Ville et la Basse-Ville, rend difficiles ces liens. À ce jour, le centre-ville a plutôt fait l'objet d'une planification sectorielle que d'ensemble.

Le secteur de la colline Parlementaire constitue une préoccupation fondamentale dans la dynamique du centre-ville. Symbole de la capitale, sa localisation en plein cœur de l'activité urbaine impose une organisation spatiale et un aménagement devant d'une part, refléter ce caractère prestigieux et d'autre part, favoriser les liens avec les secteurs résidentiels contigus. Née de grandes visions d'aménagement, la colline Parlementaire n'a jamais été complétée et se caractérise par la présence de zones à consolider.

Le Vieux-Québec est en premier lieu un milieu de vie auquel se rattache une dimension commerciale et touristique importante. Sa convivialité, son histoire, la qualité de son patrimoine bâti et des panoramas sur le littoral font de l'arrondissement historique un milieu de vie recherché par la population de Québec et une destination très appréciée des visiteurs. Consciente de l'équilibre fragile entre ses diverses vocations, la Ville de Québec a mis en place des mesures pour maintenir et accroître le stock de logements et assurer une veille sur l'expansion de l'industrie hôtelière. À l'instar de tous les centres-villes, celui de Québec subit une pression importante sur son réseau routier local. Le transport en commun, comme solution à cette situation, est une préoccupation majeure. Il constitue à la fois une partie de la solution au problème de stationnement au centre-ville.

Les grands chantiers de revitalisation urbaine de la dernière décennie ont considérablement transformé l'image du centre-ville. Le réaménagement du boulevard René-Lévesque, de l'avenue Honoré-Mercier et de la Grande Allée, l'aménagement de la place de la Gare, du jardin Saint-Roch et du secteur des Glacis ont eu un effet structurant sur l'organisation spatiale. Ces projets ont permis l'aménagement d'espaces urbains dont le caractère esthétique et prestigieux est digne d'un statut de capitale.

Le maintien et l'accroissement de la fonction résidentielle, la diversification des activités économiques et l'assurance d'une offre de services répondant aux différentes clientèles sont les grands défis en regard du renforcement du centre-ville. La création de liens entre les trois grands secteurs permettrait une plus grande cohérence et un meilleur équilibre fonctionnel entre ses parties.

Objectifs

Reconnaître et renforcer le centre-ville de Québec et établir une vision d'ensemble de son développement

La Ville de Québec reconnaît l'existence du centre-ville comme centre économique régional, lieu de pouvoir relié à sa fonction de capitale et symbole de son statut de ville du patrimoine mondial. Le concept d'organisation spatiale du PDAD préconise le maintien et le renforcement de son rôle structurant et de ses caractéristiques fondamentales. La Ville entend donc établir une vision d'ensemble de son développement et poursuivre les efforts entrepris depuis plus de vingt ans pour la saine cohabitation des différentes fonctions urbaines, la consolidation de la fonction résidentielle, le renforcement du dynamisme économique, la mise en valeur du paysage urbain et la protection du patrimoine bâti. En termes d'aménagement urbain, la Ville veut accentuer les liens entre les trois grands secteurs du centre-ville, le Vieux-Québec, le centre d'affaires de la Basse-Ville et celui de la Haute-Ville.

En tant que noyau culturel de la capitale, la Ville de Québec veut faire de son centre-ville un lieu d'innovation, un lieu d'attraction privilégié pour la tenue d'événements majeurs, un centre intégrateur et symbolique, un lieu d'échanges et d'animation. Elle favorisera la déconcentration de l'activité touristique au-delà des limites de l'arrondissement historique, notamment vers Saint-Roch. À la lumière de sa politique de revitalisation des artères commerciales, la Ville favorisera le renforcement des artères commerciales du centre-ville, pour en faire une destination privilégiée de la population résidante et des travailleurs, en termes de services et d'animation. Enfin, elle entend poursuivre l'élaboration de projets d'embellissement des places publiques et des parcs, par l'installation de sculptures, de mobilier urbain et d'aménagement paysager, de concert avec son principal partenaire, la CCNQ.

Assurer l'équilibre et la mixité des fonctions du centre-ville et tout en favorisant le renforcement de la fonction résidentielle

Les notions de mixité et d'équilibre constituent à la fois la pierre angulaire de l'affectation du sol et le plus grand défi d'aménagement du centre-ville. La Ville veut en faire un lieu habité et fréquenté par la population qui y réside ou y travaille et par les visiteurs. Consciente de l'effet attractif du centre-ville, elle veillera à offrir des services adaptés aux besoins des résidents en répondant aussi à ceux des autres clientèles. Elle entend fournir des espaces publics de qualité et en quantité suffisante. La Ville favorisera une plus grande perméabilité des activités de la colline Parlementaire sur le quartier Saint-Jean-Baptiste, en privilégiant la mixité des fonctions.

Promouvoir la qualité et l'intermodalité des déplacements au centre-ville

La qualité des déplacements au centre-ville est un aspect fondamental de l'aménagement de milieux de vie de qualité pour la population résidante. À cet égard, la Ville identifie les déplacements piétons et par transport en commun comme modes de déplacement privilégiés au centre-ville. La Ville veut faire de celui-ci un moteur de consolidation du centre-ville. L'aménagement d'un tramway, d'une navette ou de toute autre alternative en matière de transport collectif au centre-ville permettrait de répondre à cet objectif, de réduire la circulation, de sécuriser le piéton et d'améliorer la qualité de l'air. À l'instar des efforts entrepris sur l'avenue Honoré-Mercier, le boulevard René-Lévesque, le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph, la Ville poursuivra ses travaux d'amélioration des circuits piétons au centre-ville, en se donnant comme objectif de mettre en réseau les principaux attraits, notamment les zones récréatives, culturelles et commerciales. La Ville obligera les promoteurs à construire des stationnements sous-terrains là où c'est possible. Les stationnements de surface seront limités aux secteurs où ils sont actuellement autorisés.

Favoriser une meilleure relation entre les trois secteurs du centre-ville et poursuivre les efforts de mise en valeur du paysage urbain

La Ville planifie dès aujourd'hui les grands chantiers visant à conférer au centre-ville une image de marque, propre à son statut de capitale et de ville du patrimoine mondial et qui permettront d'améliorer les liens physiques entre les trois grands secteurs. Les grands projets d'intervention identifiés par la Ville et ses partenaires sont le parachèvement de la colline Parlementaire, le réaménagement de l'entrée est du quartier Saint-Roch, la mise en valeur du littoral Champlain et la consolidation du Bassin Louise. À plus long terme le réaménagement en boulevard urbain de l'entrée nord du centre-ville, depuis l'autoroute Laurentienne, favorisera la perméabilité du tissu urbain entre le Vieux-Limoilou et le centre-ville et rendra par le fait même plus accessibles, les rives de la rivière Saint-Charles.

Le centre-ville et ses environs disposent d'un potentiel de développement appréciable sur les terrains vacants ou par recyclage, notamment dans les secteurs de la colline Parlementaire, de la Pointe-aux-Lièvres, du Vieux-Port, aux abords de la rivière Saint-Charles et des grands axes urbains tels que le boulevard Charest et le chemin Sainte-Foy. La Ville privilégie le développement prioritaire des terrains vacants du centre-ville afin de compléter la trame urbaine d'une part et pour répondre à ses orientations en matière de consolidation et de structuration du territoire. Elle poursuivra les efforts déployés en matière de réhabilitation des terrains contaminés et de dépollution de la rivière Saint-Charles. Via les mécanismes réglementaires dont elle dispose, la Ville entend prohiber le stationnement de surface et interdire l'installation de panneaux-réclames afin d'encourager la construction sur les terrains vacants.

Établir des orientations d'aménagement favorisant le développement harmonieux de la colline Parlementaire

La Ville entend poursuivre les réflexions déjà largement amorcées en regard du parachèvement et de la mise en valeur de la colline Parlementaire. De concert avec ses différents partenaires, la Ville de Québec entend identifier les balises devant orienter le projet de consolidation de ce secteur, notamment avec la SIQ, propriétaire de plusieurs édifices publics. Parallèlement, les promoteurs, la population du secteur et tous les autres intervenants concernés devront être associés, puis sensibilisés à cette vision. La diversité des styles architecturaux, des fonctions, des densités et des gabarits impose l'établissement d'une vision d'ensemble et la définition de critères d'encadrement et de mise en valeur, pour assurer un développement cohérent du site et l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments. À la lumière des prescriptions de son principal partenaire, la CCNQ, la Ville de Québec développera des critères d'aménagement et de design qui tiennent compte des principes et grands objectifs déjà identifiés.

Pistes d'action

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour certains secteurs du centre-ville;
- Élaborer un concept d'aménagement pour le secteur de l'entrée est du quartier Saint-Roch;
- Développer un concept de requalification de l'axe Laurentien en prenant en compte le milieu urbain adjacent;
- Développer une stratégie pour construire les espaces non construits, notamment ceux de la Pointe-aux-Lièvres;
- Développer un concept d'aménagement pour le bassin Louise;
- Poursuivre les efforts d'implantation d'un mode alternatif de transport en commun au centre-ville.

4.2.2 Le plateau de Sainte-Foy

Document de travail

Contexte et enjeux

Le plateau de Sainte-Foy constitue le premier point de contact avec la ville de Québec depuis la rive sud. Regroupant plusieurs établissements commerciaux, administratifs et institutionnels, il est un pôle économique et une destination régionale majeure. Ce secteur prioritaire d'intervention comporte 4 sous-secteurs d'intervention, soit : Laurier, Saint-Denys, Campus et Carrefour des ponts/Duplessis.

Relié aux ponts, le boulevard Laurier joue un rôle important dans la circulation régionale. À l'ouest de la route Du Vallon, il traverse la zone d'affaires du pôle de Sainte-Foy. Dans sa portion est, il est principalement bordé par des habitations de basse densité, à l'exception du campus et d'une concentration administrative localisée à la croisée du chemin Saint-Louis. Malgré la présence de fonctions hautement urbaines, le boulevard Laurier a conservé le caractère d'une voie de transit. Son tronçon ouest est mal encadré et présente des discontinuités résultant de la diversité des styles et gabarits. Il est peu adapté aux piétons qui ressentent de l'inconfort et de l'insécurité.

Le quartier Saint-Denys se démarque par une faible densité construite et la présence de vastes terrains vacants. Séparé en deux zones distinctes par la route de l'Église, le secteur démontre une forte ségrégation des fonctions. Du côté est, la fonction résidentielle est prédominante. Du côté ouest, se trouve la principale zone de services publics et institutionnels de l'arrondissement. Compte tenu de la position centrale du quartier, on justifie mal la présence de terrains encore vacants et la faible densité construite qu'on y trouve. Du fait de la sous-utilisation actuelle de son potentiel, une requalification et une consolidation du quartier Saint-Denys apparaissent souhaitables.

Le campus de l'Université Laval est localisé au cœur du pôle urbain de Sainte-Foy. En 2003, reconnaissant que le campus doit s'ouvrir aux activités urbaines, l'Université s'est dotée d'une commission d'aménagement, la CAMUL. Cette dernière doit statuer sur l'avenir du campus et élaborer un plan de développement. Pour l'instant, le campus ne bénéficie pas d'une visibilité suffisante en raison de la présence de terrains vacants à son pourtour et de l'absence de percées visuelles intéressantes. Il est relativement indépendant du réseau de rues et des quartiers adjacents. Enfin, les lieux sont conçus en fonction de l'automobile au détriment d'espaces conviviaux pour les piétons.

L'axe Duplessis, traversant le plateau de Sainte-Foy, est principalement bordé de fonctions résidentielles. Le Carrefour des ponts englobe pour sa part le réseau d'échangeurs des ponts de Québec et Pierre-Laporte, le parc Aquarium de Québec et le secteur de l'avenue des Hôtels, une des principales concentrations d'hébergement touristique de la ville. L'autoroute Duplessis entretient des relations déficientes avec le milieu urbain : elle forme une tranchée dans la ville, génère des nuisances sonores et visuelles, isole les quartiers et affecte le paysage d'accès à la capitale. Le Carrefour des ponts présente peu d'attraits et est confiné au rôle de corridor de circulation. Les établissements touristiques adjacents sont difficilement accessibles et peu valorisés.

Objectifs

SECTEUR LAURIER, TRONÇONS OUEST ET EST

Améliorer les conditions des piétons et cyclistes tout en maintenant la fluidité des déplacements motorisés

La Ville entend redéfinir la largeur de la chaussée véhiculaire tout en aménageant des parcours sécuritaires et agréables pour les piétons et les cyclistes. L'aménagement d'espaces de détente pour les usagers et les employés du pôle urbain de Sainte-Foy est également requis. En regard des édifices commerciaux, on favorisera l'ouverture des façades sur l'extérieur, la continuité des parcours intérieurs et extérieurs ainsi que la réduction des distances à parcourir entre les accès et les trottoirs. Enfin, les aménagements destinés aux usagers du transport en commun doivent être arrimés aux réseaux piétonniers et devraient être compatibles avec l'éventuelle intégration d'un SLR.

Favoriser la consolidation du tissu urbain et l'amélioration de l'encadrement de l'axe Laurier

Pour ce faire, la Ville cherchera à densifier et à restructurer le cadre bâti tout en complétant la trame urbaine de manière à mieux relier les quartiers adjacents. Elle préconise également l'insertion de constructions sur les terrains sous-exploités et la subdivision des îlots de grande superficie, notamment à l'intérieur du quadrilatère Hochelaga/Germain-des-Prés/Laurier/Lavigerie. Dans la zone commerciale localisée à l'ouest de l'axe Du Vallon, les bâtiments devront contribuer à l'encadrement du boulevard et les constructions incompatibles, de par leur fonction ou leur petit gabarit, sont appelées à être substituées.

Valoriser le secteur Laurier en lui donnant une personnalité propre et une image de prestige à la hauteur de son rôle régional

Le boulevard Laurier doit faire l'objet d'aménagements distinctifs, à la hauteur de son rôle d'accès urbain majeur, de pivot du pôle urbain de Sainte-Foy et de parcours cérémoniel vers la colline parlementaire. Les espaces publics et les principaux carrefours devront notamment recevoir un traitement particulier. Des alignements d'arbres, des aménagements paysagers attrayants, des éléments de mobilier urbain et un éclairage personnalisé pourront être introduits. Les stationnements qui bordent le boulevard devront être relocalisés progressivement.

SECTEUR SAINT-DENYS

Consolider et densifier la portion est du quartier Saint-Denys tout en confirmant sa vocation résidentielle

La Ville entend diversifier l'offre en logement et accroître la densité construite du quartier. Elle poursuivra donc les démarches entreprises auprès des grands propriétaires institutionnels et publics en vue de réaliser un développement résidentiel de densité moyenne et élevée sur les terrains vacants dans la portion nord-est du quartier. La bande de terrains longeant directement la route du Vallon doit par ailleurs accueillir des fonctions plus compatibles avec l'envergure de cet axe. En outre, les propriétés bordant le boulevard Hochelaga devront faire l'objet d'une requalification globale, afin de tirer profit du très grand potentiel du secteur.

Améliorer la perméabilité du quartier et rendre plus conviviaux les artères qui l'entourent ou le traversent

La Ville entend améliorer la perméabilité du quartier et faciliter les déplacements piétons vers les établissements de service adjacents sans pour autant générer un transit indésirable. Pour ce faire, elle procédera à l'achèvement de la trame de rue et développera des liens piétonniers et cyclables en mettant à profit les espaces verts qui subsistent au centre du quartier. Afin de réduire l'isolement du quartier, elle souhaite rendre les artères qui l'entourent ou le traversent plus conviviales pour les piétons, soit la route du Vallon, le boulevard Hochelaga, le chemin des Quatre-Bourgeois et la route de l'Église.

Valoriser et consolider le développement de la zone de services locaux dans une perspective de diversification des fonctions

La Ville entend consolider et valoriser les différents équipements publics et communautaires situés à l'ouest de la route de l'Église. Elle souhaite également réduire la taille de cet îlot imposant, mettre à profit son potentiel et diversifier les fonctions qui s'y trouvent dans une perspective de renforcement de la vocation publique et institutionnelle du quadrilatère Henri-IV/Quatre-Bourgeois/de l'Église/Hochelaga. Pour ce faire, elle cherchera à compléter la trame de rues et favorisera la poursuite du développement par l'ajout d'équipements communautaires, culturels, sportifs ou récréatifs au centre de cet îlot.

SECTEUR DU CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Objectifs généraux

- Établir de meilleures relations entre le campus et le milieu urbain par l'implantation de bâtiments au pourtour du campus;
- consolider le réseau de circulation interne de manière à améliorer la perméabilité du campus, à favoriser son intégration à la trame urbaine et à renforcer les liens avec les pôles d'activités et les quartiers adjacents;
- restructurer les accès du campus et favoriser la polyvalence des voies de circulation afin d'y intégrer les divers modes de déplacement;
- rendre les artères périphériques plus conviviales pour les divers usagers et transformer l'axe Du Vallon en véritable boulevard urbain;
- contribuer à l'animation du campus par l'ajout d'usages complémentaires à ceux de l'université ou par le développement résidentiel;
- valoriser et préserver les boisés présentant un potentiel en les dotant d'aménagements susceptibles de les rendre accessibles et sécuritaires.

Objectifs relatifs au cœur du campus

- renforcer le « cœur » du campus et lui donner une échelle plus compatible avec les déplacements piétons dans un contexte nordique/
- dynamiser le cœur du campus en le densifiant tout en y introduisant un réseau d'espaces verts et de lieux favorables à l'animation urbaine;
- privilégier le transport en commun et les déplacements non motorisés au cœur du campus / Réduire le stationnement de surface;
- faire de l'axe central nord-sud le lieu privilégié de contact entre le public et l'université. Explorer divers moyens pour l'animer.
- favoriser une plus grande ouverture des bâtiments sur l'axe central et envisager l'ajout de services ponctuels le long de celui-ci.

SECTEUR DUPLESSIS/CARREFOUR DES PONTS

Réhabiliter le corridor Duplessis et le Carrefour des ponts à titre d'accès majeurs à la ville et à la capitale

La Ville appuie la CCNQ dans ce projet : celle-ci accorde une attention particulière à la configuration de l'autoroute, à son élévation latérale et à l'effet produit en regard de la perspective urbaine globale. Elle entend lui donner une échelle plus humaine et embellir le paysage par des aménagements adéquats. En continuité avec le projet de l'axe Duplessis, la Ville souhaite qu'un concept d'aménagement soit développé pour le secteur du Carrefour. Outre la réalisation d'aménagements particuliers, elle entend développer avec la CCNQ une stratégie globale de requalification et de développement pour les terrains localisés de part et d'autre du carrefour.

Favoriser l'intégration de l'axe Duplessis au tissu urbain et améliorer la qualité de vie des résidents riverains

La Ville entend atténuer l'effet de coupure et les nuisances sonores, visuelles et environnementales générées par la présence de l'autoroute Duplessis. Elle souhaite que des aménagements soient réalisés afin de permettre de meilleurs échanges entre les quartiers localisés de part et d'autre de l'autoroute, l'embellissement de ses abords et la réduction du bruit et des poussières.

Confirmer la vocation touristique et d'accueil du Carrefour des ponts et améliorer l'accès à ces établissements

Il importe de soutenir la vitalité des établissements touristiques existants en favorisant leur visibilité et leur accessibilité. Le réaménagement de la rue des Hôtels devrait contribuer à leur mise en valeur et à l'amélioration de l'environnement de vie des usagers. Il apparaît d'ailleurs souhaitable de favoriser le développement et la diversification des commerces et services axés sur le tourisme. Les fonctions incompatibles avec cette vocation devront être substituées progressivement.

Pistes d'action

- Doter les sous-secteurs *Laurier, Saint-Denys et Duplessis/Carrefour des ponts* de programmes particuliers d'urbanisme (PPU);
- Avec la CCNQ, poursuivre les projets de mise en valeur du boulevard Laurier, du secteur Duplessis et du carrefour des;
- Maintenir une collaboration soutenue avec l'Université afin d'assurer la mise en valeur et l'intégration du campus au milieu urbain;
- Effectuer les modifications réglementaires requises pour supporter les orientations en regard du secteur du plateau Sainte-Foy;
- Promouvoir la qualité de l'architecture et des aménagements en assujettissant le pôle urbain de Sainte-Foy et l'axe Laurier à des mesures de contrôle adéquates; à cette fin, définir les critères d'intervention applicables.

Contexte et enjeux

Le quartier Lebourgneuf-Neufchâtel-Est constitue l'un des principaux secteurs d'urbanisation et de consolidation du territoire. Un premier plan de développement fut élaboré dès les années 70 pour ce secteur alors faiblement urbanisé. L'élaboration du « Plan directeur Lebourgneuf » en 1997 fut l'occasion d'actualiser les orientations à son égard, lesquelles consistent à :

- favoriser la présence de commerces et de services communautaires et récréatifs appropriés pour les résidents;
- exploiter le potentiel de développement du quartier à des fins résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives;
- s'assurer de la compatibilité des différents secteurs résidentiels et d'une transition harmonieuse des types et gabarits des bâtiments;
- planifier un réseau routier, cyclable, piétonnier et de transport en commun desservant le territoire de façon efficace et sécuritaire.

Le prolongement de l'axe Du Vallon fait partie intégrante des orientations définies par la Ville à l'égard du secteur Lebourgneuf-Neufchâtel-Est. Rappelons que l'axe Du Vallon a fait l'objet de nombreuses réflexions depuis la fin des années 60, tant par la Ville de Québec que par le ministère du Transport du Québec (MTQ). En 2000, le MTQ et la Ville ont signé un protocole d'entente relatif au projet d'aménagement du boulevard Du Vallon et ont ainsi défini le partage des responsabilités et du financement des travaux. Le projet prévoit l'aménagement d'une artère de type urbain entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien, dans l'arrondissement des Rivières. Une intervention complémentaire sur l'autoroute du Vallon et le boulevard de la Colline vise à assurer une meilleure transition entre le réseau autoroutier, le boulevard urbain et les rues locales situées au nord du boulevard Bastien. Dans l'axe nord-sud, l'intervention couvre une distance totale de 5,5 kilomètres. Une attention particulière est accordée à l'impact environnemental de ce projet routier.

Le boulevard Du Vallon est non seulement essentiel à la consolidation du réseau artériel dans cette portion de la ville mais il est aussi nécessaire pour soutenir les orientations retenues pour le développement du secteur Lebourgneuf-Neufchâtel-Est. Les milieux adjacents sont donc pris en compte puisque leur développement, leur consolidation et leur valorisation sont intimement liés à la construction du boulevard urbain. En raison de l'importance que revêt la poursuite du développement du quartier Lebourgneuf-Neufchâtel-Est et le prolongement de l'axe Du Vallon en regard de la consolidation du territoire et de l'optimisation des déplacements, la Ville en fait l'un des secteurs prioritaires d'intervention du PDAD.

Le secteur Lebourgneuf-Neufchâtel-Est comprend l'un des principaux secteurs d'urbanisation de la ville et accueille l'un des pôles urbains majeurs de l'agglomération. Ce dernier génère des déplacements importants motivés par les nombreux emplois, commerces et services qui y sont offerts. Malgré les axes autoroutiers et les boulevards existants, le secteur est encore pénalisé par une desserte locale et une accessibilité insuffisantes. Ces problèmes s'expliquent par les facteurs suivants :

- les liens nord-sud existants souffrent de congestion, une situation qui risque de s'aggraver en raison du développement projeté;
- le réseau routier actuel ne permet pas la réalisation complète du développement préconisé puisqu'il ne pourrait supporter la circulation additionnelle engendrée;
- le réseau routier actuel est incomplet, notamment en raison de l'absence d'un axe nord-sud efficace en termes de mobilité et de sécurité dans la partie centrale du quartier, entre les boulevards de l'Ormière et Saint-Jacques;
- la desserte locale est déficiente dans l'axe est-ouest et ne permet pas de relier efficacement les quartiers résidentiels;
- du fait de la déficience du réseau actuel de rues, les rues résidentielles font l'objet d'une circulation de transit indésirable.

Le secteur Lebourgneuf recèle un potentiel de développement majeur, à la fois justifié par sa position centrale sur le territoire urbain, l'accès rapide au centre-ville, les divers services disponibles et la présence de vastes terrains vacants. De plus, les secteurs résidentiels existants sont dispersés et isolés les uns des autres en raison de la présence d'obstacles ou d'un développement incomplet de la trame de rues. Le prolongement de l'axe du Vallon est essentiel à la réalisation du plan de développement préconisé pour le quartier, lequel a pour but de favoriser le développement des terrains disponibles par l'introduction d'un axe urbain efficace en direction nord-sud, auquel serait greffée une trame de rues permettant de relier les différents tissus résidentiels du quartier. Il vise également la mise en place des milieux conviviaux, dotés d'une mixité adéquate des fonctions et des densités et comprenant des services de proximité.

Objectifs

Accroître l'efficacité du réseau routier régional et local

Le tronçon actuel de l'autoroute Du Vallon est conçu pour permettre le déplacement rapide et sécuritaire des personnes et des marchandises, un nombre considérable de ces déplacements aboutissant sur le boulevard Lebourgneuf. L'absence d'un lien routier à caractère urbain entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien a une incidence majeure sur le réseau routier artériel et local qui doit supporter une circulation plus importante que celle pour laquelle il a été conçu. Le prolongement de l'axe Du Vallon en boulevard urbain permettra de diminuer la congestion sur les boulevards Lebourgneuf, Bastien, de l'Ormière et Saint-Jacques et de supporter l'augmentation des déplacements prévue à la suite du développement de la portion nord-ouest du quartier Lebourgneuf-Neufchâtel Est. Il permettra de réduire le transit qui s'effectue présentement dans les rues résidentielles du secteur et d'améliorer l'accès et les liens entre les quartiers adjacents.

Consolider le réseau de circulation existant et gérer le nouveau corridor de l'axe Du Vallon de façon efficace

L'autoroute du Vallon aboutit présentement sur le boulevard Lebourgneuf, par une intersection en T contrôlée par des feux de circulation. Cette géométrie est déficiente et pourrait entraîner des problèmes de congestion et de sécurité pour les différents usagers de la route, notamment si le flux de circulation s'accroît. Le prolongement de l'axe Du Vallon en boulevard urbain permettra d'assurer une meilleure transition entre les réseaux de circulation autoroutier et local. Afin d'en optimiser la fonctionnalité et d'améliorer la sécurité et la mobilité des différents usagers, ce nouvel axe devra faire l'objet d'une gestion efficace des déplacements, laquelle suppose un nombre limité d'intersections dans sa portion sud ainsi qu'un aménagement fonctionnel et sécuritaire des intersections.

Respecter l'environnement et les principes de développement durable

La conception des infrastructures (dimensions, configuration,...) doit permettre de minimiser leur impact sur l'environnement, particulièrement aux endroits sensibles tels que le parc de l'Escarpement et le parc linéaire de la rivière du Berger. À cet effet, on prévoit maintenir la continuité du parc de l'Escarpement par l'aménagement d'un passage piétonnier dans l'axe est-ouest. Il est d'ailleurs impératif d'assurer une intégration harmonieuse du boulevard, de favoriser la visibilité et la mise en valeur du paysage et de maintenir la perméabilité des déplacements pour la faune et les usagers de ces milieux naturels. On privilégiera notamment le maintien d'un couvert végétal important dans le parc de l'Escarpement, l'introduction de bandes de protection riveraines aux abords de la rivière du Berger ainsi que la plantation de végétaux sur le terre-plein et de part et d'autre du boulevard. Enfin, il sera nécessaire de prévoir l'emprise requise pour l'aménagement de voies réservées au transport en commun, au sud de l'avenue Chauveau, lorsque les besoins le justifieront. À cet égard, une densité construite adéquate doit permettre d'accroître la part modale de ce mode de transport.

Compléter le développement résidentiel du secteur dans une perspective de consolidation de la trame urbaine

Compte tenu des orientations du PDAD en regard de la consolidation du territoire urbain, il s'avère nécessaire de compléter la trame urbaine du quartier Lebourgneuf–Neufchâtel-Est. Ce dernier constitue en effet l'une des principales zones d'urbanisation de la ville et sa portion sud forme l'un des pôles urbains majeurs de la ville, lequel requiert une consolidation de son développement. Rappelons à cet égard que le boulevard urbain projeté – c'est-à-dire le prolongement de l'axe Du Vallon – constituera l'épine dorsale des réseaux routier, cyclable et piétonnier du secteur. Il améliorera la mobilité des individus dans le quartier de même que l'accès et la distribution des flux de circulation aux environs du pôle commercial et d'affaires de Lebourgneuf : les carrefours, trottoirs, pistes cyclables et parcours piétonniers projetés permettront de relier des secteurs résidentiels qui sont présentement isolés. En outre, l'aménagement du boulevard Du Vallon favorisera le développement des terrains vacants dans la portion nord-ouest du quartier, permettant de rentabiliser les services et infrastructures tout en limitant l'étalement urbain dans des secteurs moins stratégiques. La Ville privilégiera la réalisation d'un développement de haute densité de part et d'autre du nouveau boulevard urbain et une gradation adéquate des densités sur l'ensemble de la zone de développement.

Favoriser la consolidation de la zone d'affaires du pôle urbain Lebourgneuf

Le pôle urbain Lebourgneuf comprend l'une des principales zones d'affaires et d'emploi de la ville de Québec, laquelle gravite autour du centre commercial des Galeries de la Capitale et tout au long du boulevard Lebourgneuf, jusqu'à l'autoroute Laurentienne. Dans un contexte de ville unifiée, le secteur de l'Atrium fait désormais partie intégrante de ce pôle urbain. Au cours des dernières décennies, la Ville y a favorisé l'implantation d'activités fortes dans les domaines du commerce, de l'administration et de services. La Ville entend favoriser la consolidation et la valorisation de ce pôle d'envergure régionale. D'une part, l'îlot délimité par les boulevard des Galeries, Lebourgneuf, Pierre-Bertrand et la rue Bouvier recèle en son centre des terrains au potentiel de développement élevé tandis que les propriétés longeant l'axe Pierre-Bertrand bénéficieraient d'un changement graduel de vocation. L'affectation industrialo-commerciale qui leur a été associée est désormais peu appropriée si l'on tient compte de la valeur foncière élevée des terrains. La Ville privilégie l'implantation d'usages commerciaux adaptés au caractère urbain du pôle Lebourgneuf et la réduction de la taille de cet îlot pour en améliorer la perméabilité. D'autre part, les sites commerciaux de grande surface existants et le site des Galeries de la Capitale doivent faire l'objet d'une consolidation et d'une densification de manière à optimiser l'utilisation des terrains, à tirer profit de leur localisation privilégiée et à valoriser les artères adjacentes par un encadrement adéquat.

Compte tenu du grand nombre de services présents dans le secteur et de l'envergure du boulevard Lebourgneuf, il importe de poursuivre les efforts de densification résidentielle amorcés au nord de cet axe. On doit également statuer sur l'utilisation des terrains localisés à l'ouest de l'axe Du Vallon : un développement résidentiel de haute densité, bien intégré aux boisés existants, pourrait convenir.

Enfin, la Ville poursuivra les efforts entrepris pour rehausser la qualité de l'architecture et des aménagements urbains. Le secteur se voulant résolument "urbain", la convivialité des lieux – tant pour les piétons que les cyclistes – fera partie des préoccupations de la Ville. Dans un même sens, le renforcement de la desserte en transport en commun est nécessaire.

Pistes d'action

- Poursuivre le processus d'évaluation des impacts environnementaux du projet de prolongement de l'axe du Vallon;
- Compléter et adopter le plan de réaménagement du secteur prioritaire d'intervention « du Vallon–Lebourgneuf »;
- Procéder aux modifications réglementaires pouvant être requises;
- Prévoir les fonds nécessaires à la réalisation des travaux et définir l'échéancier de réalisation.

4.2.4 L'axe Maizerets / Montmorency et le littoral est

Document de travail

Contexte et enjeux

Le projet de requalification de l'axe Maizerets-Montmorency revêt une importance stratégique pour la Ville puisqu'il constitue un levier de développement économique, social et urbain majeur. Il s'inscrit dans le cadre d'une orientation énoncée par le gouvernement du Québec visant à privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et à donner priorité à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens. Le secteur d'intervention s'étend du boulevard des Capucins au parc de la Chute-Montmorency.

Depuis la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans les années 1970, le paysage urbain de l'axe Maizerets-Montmorency est en constante mutation, voire même en détérioration. Bouleversant les habitudes de circulation, sa construction a entraîné un affaiblissement du dynamisme commercial du boulevard Sainte-Anne et du chemin de la Canardière et conséquemment, un déclin général de l'aménagement urbain et du cadre bâti. Ces transformations dans la structure urbaine du secteur est de la ville ont entraîné une déstructuration graduelle du milieu qui se caractérise aujourd'hui par la prédominance du réseau routier, par un tissu industriel et commercial affaibli, par une végétation quasi inexistante, de même que par la déficience et la faible qualité des aménagements. Le fleuve agit comme toile de fond, sans lien avec l'environnement urbain, puisqu'aucun aménagement ne favorise le contact avec la rive. La présence d'usages industriels le long du littoral est de même que les risques environnementaux associés à ces usages nuisent considérablement à l'aménagement urbain du secteur. Le bruit, les odeurs et l'aspect visuel déficient des bâtiments commerciaux et industriels ont un impact négatif sur la qualité de vie des résidents des quartiers adjacents.

Créé lors de la construction de l'autoroute, l'étang de la Côte est un milieu naturel créé artificiellement qui a favorisé le développement d'un écosystème riche aux plans de la flore et de la faune. Des interventions sont toutefois requises pour le mettre en valeur. De plus, la construction de l'autoroute a nécessité l'empierrement de la bordure fluviale et a créé une barrière importante entre le littoral et le milieu urbain.

Pour mieux orienter ses actions et dans la mesure où ce projet ambitieux suscitera d'importants investissements publics et privés, la Ville prévoit la requalification de l'axe selon un phasage correspondant à six grands secteurs d'intervention : la Canardière, D'Estimauville et Baie de Beauport, le littoral, l'ancienne cimenterie, l'étang de la Côte et le parc de la Chute-Montmorency. Plusieurs études devront être réalisées afin d'évaluer le potentiel de cette vaste zone, de dégager une vision de développement, de préciser les vocations et de proposer un concept global et une stratégie d'aménagement. À terme, ce projet permettra :

- le renouvellement et la consolidation des activités économiques;
- une meilleure définition des fonctions urbaines et la cohérence entre elles;
- un meilleur encadrement du réseau routier et des espaces publics;
- une bonification de la qualité du paysage urbain et du littoral;
- la protection des milieux naturels fragiles, l'atténuation des nuisances et la mise en valeur des zones d'intérêt écologique.

Objectifs

Le secteur de la Canardière

- Développer des fonctions compatibles avec les secteurs résidentiels adjacents en complémentarité avec les activités du centre-ville et celles des institutions présentes dans le secteur;
- Assurer le maintien et le développement de la zone industrielle de la Canardière tout en assurant l'équilibre et l'intégration des différentes fonctions urbaines;
- Reconfigurer l'intersection boulevard Des Capucins / chemin de la Canardière afin de la rendre plus conviviale pour les piétons;
- Accroître le couvert végétal sur le boulevard des Capucins et le chemin de la Canardière;
- Mieux intégrer au paysage urbain du boulevard des Capucins la présence des propriétés institutionnelles du côté ouest de l'artère;
- Améliorer l'interface est du boulevard des Capucins en favorisant la continuité du bâti afin de former un écran tampon entre la zone industrielle et les autres fonctions urbaines du boulevard des Capucins et des secteurs résidentiels limitrophes.

Le Secteur D'Estimauville et Baie de Beauport

- Développer un pôle structurant dans l'est de la ville et revitaliser les quartiers dans ce secteur;
- Développer une vocation mixte axée sur la consolidation des fonctions urbaines;
- Mettre en valeur le potentiel récréotouristique dans le respect des qualités environnementales du site et améliorer l'accès au fleuve;
- Requalifier les grands axes routiers du secteur au profit des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun;

- Assurer la qualité et la convivialité des espaces publics et accroître le couvert végétal en quantité et en qualité;
- Investir dans une mise en œuvre concertée et un cadre d'intervention économique développé en synergie.

Le secteur du littoral

- Définir une vocation claire pour le boulevard Sainte-Anne et requalifier le milieu urbain adjacent;
- Mettre en valeur le paysage du littoral et l'environnement urbain, plus particulièrement le long du boulevard Sainte-Anne;
- Faciliter l'accès au fleuve et renforcer la vocation de conservation et de récréotourisme;
- Améliorer la qualité environnementale en renaturalisant les berges, en contrôlant l'érosion et en favorisant la productivité des habitats fauniques riverains;
- Étudier la possibilité de donner un caractère plus urbain à l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Le secteur de l'ancienne cimenterie

- Définir de nouvelles vocations non contraignantes pour le voisinage et promouvoir leur développement;
- Insérer de manière harmonieuse et progressive les nouveaux usages en prévoyant, le cas échéant, des mesures de mitigation pour les quartiers résidentiels limitrophes;
- Assurer une intégration avec le tissu urbain du quartier en retissant la trame urbaine et en privilégiant l'implantation de bâtiments s'harmonisant au gabarit des constructions existantes;
- Préserver et mettre en valeur les percées visuelles vers le fleuve, l'île d'Orléans et la Haute-Ville;
- Tenir compte des potentiels et contraintes des terrains et de leur environnement, notamment les pentes;
- Renaturaliser les zones de talus et de pentes ;
- Atténuer l'impact lié aux activités ferroviaires en prévoyant notamment une interface entre le développement projeté et l'emprise ferroviaire;
- Atténuer les nuisances relatives aux bruits causés par la circulation sur l'autoroute en prévoyant des aménagements appropriés;
- Donner aux futures constructions une façade sur le boulevard Sainte-Anne;
- Prévoir la localisation d'espaces verts et de liens verts tels que des sentiers piétonniers.

Le secteur de l'étang de la côte

- Atténuer les impacts reliés aux infrastructures autoroutières;
- Préserver et mettre en valeur les caractéristiques environnementales du secteur de l'étang;
- Préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial du quartier Montmorency;
- Rendre le littoral plus accessible aux citoyens;
- Mettre en valeur les panoramas exceptionnels sur le littoral;
- Assurer le maintien et le renforcement des liens piétonniers entre le haut et le bas de la falaise.

Le secteur du Parc de la chute Montmorency

- Améliorer l'accessibilité de la chute;
- Marquer l'entrée de la ville en provenance de l'est pour les usagers de la route et du réseau cyclable;
- Mieux intégrer le pied de la chute dans son environnement en limitant les barrières visuelles et physiques sur le site;
- Créer des liens visuels, piétons et cyclables entre les éléments du secteur soit le quartier, l'étang de la Côte, le parc et le fleuve;
- Mettre en valeur le caractère historique du secteur.

Pistes d'action

Les secteurs de la Canardière, D'Estimauville et Baie de Beauport

- Définir le rôle des axes des Capucins et de la Canardière et établir la vision de développement du parc industriel de la Canardière et élaborer un concept d'aménagement qui découle de cette vision;
- Réaménager l'intersection de la Canardière / des Capucins;
- Élaborer un outil réglementaire (PIIA, PPU, ...) adéquat pour le développement du secteur D'Estimauville;
- Élaborer un plan d'aménagement pour la zone récréotouristique de la baie de Beauport;
- Établir un lien physique avec la baie de Beauport, dans l'axe de l'avenue D'Estimauville.

Les secteurs du littoral, de l'ancienne cimenterie et de l'étang de la Côte

- Inventorier et analyser les différentes problématiques de ces zones;
- Élaborer et appliquer les outils réglementaires adéquats pour assurer une planification intégrée du secteur de l'ancienne cimenterie;
- Réaliser le plan de développement du secteur de la cimenterie de concert avec les différents partenaires.

Le secteur du parc de la Chute-Montmorency

- Réaliser un plan de développement, de concert avec la SÉPAQ et les autres partenaires et en fonction des orientations de la Ville.

4.2.5 Le secteur Charest Ouest

Document de travail

Le boulevard Charest est une artère majeure et l'un des principaux accès au centre-ville depuis l'ouest du territoire. La Ville privilégie le réaménagement global de cet axe, d'une part pour améliorer le cadre de vie de la population immédiate et d'autre part, pour appuyer la stratégie de mise en valeur des accès à la capitale, initiée en partenariat avec la Commission de la capitale nationale. Le tronçon ouest du boulevard constitue le prolongement des deux premières phases d'intervention déjà réalisées à l'ouest de la rue Saint-Vallier. Il présente des lacunes importantes du point de vue de la circulation ainsi que du paysage urbain.

L'axe Charest Ouest traverse le cœur même du quartier Saint-Sauveur. Faisant partie des quartiers centraux, Saint-Sauveur présente un tissu bâti relativement ancien. Ce dernier a subi un bouleversement radical au cours des années 50, lors de la construction du boulevard Charest sur l'emprise de l'ancienne rue Morin. Ce nouvel axe, beaucoup plus large, a scindé le quartier en deux et a nécessité l'expropriation de la moitié sud des îlots qui bordaient l'ancienne rue Morin, exposant les façades arrières des bâtiments. Cette blessure doit maintenant être réparée. Aussi, la Ville fait de la portion du boulevard Charest Ouest et des milieux adjacents compris entre le boulevard Langelier et la rue Marie-de-l'Incarnation l'un des secteurs prioritaires d'intervention du PDAD.

Les enjeux identifiés à l'égard du secteur Charest Ouest sont les suivants :

- Malgré le peu de compatibilité entre le débit de circulation et la fonction résidentielle, celle-ci demeure quasi exclusive le long de l'axe Charest Ouest. La prépondérance de cette fonction dans le secteur justifie une action prioritaire;
- Plusieurs bâtiments existants le long du boulevard Charest nécessitent des rénovations majeures et une mise en valeur. Malgré les programmes d'aide à la rénovation disponibles, très peu d'interventions ont été réalisées dans le secteur et un important travail reste à faire en complément des travaux de réaménagement;
- Le confort et la sécurité du piéton ne sont pas assurés : les trottoirs sont étroits et accolés à la chaussée, la végétation est inexistante, les traverses piétonnes ne sont pas différenciées et les feux piétons sont insuffisants.

Au terme de consultations publiques, la Ville a déjà convenu qu'il serait souhaitable de procéder aux interventions suivantes :

- du côté sud : introduire une banquette avec plantations et lampadaires, suivie d'un trottoir et de stationnements sur rue;
- éliminer le terre-plein central et maintenir quatre voies de circulation, soit deux dans chaque direction;
- du côté nord : introduire une banquette de plantations et des lampadaires à la limite de l'emprise du boulevard, suivie d'un trottoir puis d'une autre banquette de plantation longeant les propriétés localisées du côté nord.

Une étude de requalification du boulevard Charest Ouest et des milieux adjacents est en cours d'élaboration. Elle vise à identifier des principes d'aménagement visant à embellir l'accès ouest de la ville tout en retissant le quartier Saint-Sauveur, compte tenu du vécu et des besoins nouveaux dans le quartier. Elle devrait conduire à la définition d'une vision d'ensemble pour le secteur et à l'identification des principes d'organisation spatiale et des potentiels de développement pour différents segments de l'axe. Les enjeux, objectifs et actions identifiés pour le secteur Charest Ouest/Saint-Sauveur sont appelés à être bonifiés suivant le dépôt de l'étude en mai 2004.

Objectifs

- améliorer la sécurité des déplacements aux intersections identifiées comme étant les plus problématiques;
- améliorer les conditions des piétons autant en ce qui concerne leur sécurité que leur confort;
- maintenir la fluidité de la circulation des véhicules tout en réduisant leur vitesse;
- privilégier un mode d'intervention respectueux de l'intégrité des propriétés privées et qui évite l'expropriation;
- mettre en valeur le paysage urbain, notamment en réparant la brèche encore perceptible du côté nord du boulevard et en complétant le front bâti;
- intégrer l'artère et les aménagements proposés à la trame urbaine existante de manière à ce qu'ils contribuent à unifier les secteurs nord et sud du quartier Saint-Sauveur;
- améliorer l'aspect visuel du secteur, en favorisant la rénovation et la mise en valeur du cadre bâti, de même que l'ajout de végétation tout au long du secteur prioritaire d'intervention;
- traiter l'ensemble du secteur à l'étude comme une seule entité, y concevoir un aménagement caractéristique ayant une signature propre par le traitement des intersections et des principaux carrefours, l'utilisation de la végétation, la modulation et l'utilisation de terre-pleins, de murets architecturaux ou de clôtures;
- assurer la continuité des aménagements proposés avec les réalisations amorcées dans la portion est du boulevard Charest par l'utilisation du même type d'éclairage de rue, de mobilier urbain, de signalisation et de matériaux de recouvrement au sol.

Pistes d'action

- Compléter et adopter le plan de réaménagement du secteur d'intervention Charest Ouest;
- Adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Procéder aux modifications réglementaires pouvant être requises.

4.2.6 Le littoral ouest

Document de travail

Contexte et enjeux

Le fleuve Saint-Laurent est au coeur de l'histoire de Québec. La fondation de Québec puis l'occupation graduelle des berges du fleuve ont contribué à modifier le paysage riverain. Au fil des siècles, le littoral fut en effet le lieu des grands chantiers navals, de villégiature et des activités portuaires industrielles. Au cours des années 60, l'implantation de nombreux réservoirs de produits pétroliers a fortement altéré le paysage riverain de la portion ouest du littoral, entraînant une désolante cohabitation entre activités industrielles et résidentielles. À la même époque, la construction du boulevard Champlain a profondément modifié l'environnement urbain et a contribué à isoler la rive du fleuve et à couper les liens y donnant accès.

La vocation des cours d'eau traversant les agglomérations urbaines a changé. Les citoyens cherchent de plus en plus les accès aux cours d'eau qui font partie du paysage urbain. Dans cet esprit, la Ville de Québec identifie la mise en valeur et l'accessibilité au fleuve au rang des grands défis d'aménagement de la capitale. Au cours des dernières années, de nombreux terrains privés autrefois occupés par des compagnies pétrolières se sont libérés, offrant ainsi l'opportunité de les récupérer à des fins publiques. La présence d'un site naturel remarquable et de terrains disponibles en font donc un secteur de grand potentiel pour l'aménagement d'espaces publics d'envergure.

Le littoral ouest s'étend du Vieux-Québec à la limite ouest de la ville. La frange urbaine qui borde le littoral constitue un environnement urbain diversifié et dont le potentiel de mise en valeur varie, d'un secteur à l'autre. La bordure fluviale compte actuellement de nombreuses zones d'intérêt, à vocation récréative et/ou de conservation. La plage Jacques-Cartier, le corridor cyclable du Littoral, les marinas de Cap-Rouge, Sillery et Québec, le parc Notre-Dame-de-la-Garde et le Vieux-Port ont fait l'objet d'importants travaux d'aménagement à des fins récréatives, au cours des vingt dernières années. À l'extrême ouest du littoral, l'aménagement du parc des Hauts-Fonds a permis de mettre en valeur à des fins éducatives et de conservation une zone naturelle fragile.

La mise en valeur du littoral Ouest soulève de multiples enjeux qui découlent des contraintes environnementales, urbaines et économiques. La minéralisation très importante du littoral par la construction de quais et l'empierrement de l'assise du boulevard Champlain ne sont pas compatibles avec la volonté de renaturaliser les berges et de rendre le fleuve plus accessible. De plus, les terrains jadis utilisés à des fins industrielles souffrent d'un niveau important de contamination. L'axe Champlain constitue à la fois une voie d'accès majeure vers le centre-ville, un accès au port de Québec et est identifiée comme parcours d'honneur de la capitale. Par sa configuration, son tracé et son gabarit, le boulevard Champlain revêt plutôt un aspect autoroutier, mal adapté à un environnement urbain caractérisé par un paysage fluvial de grande qualité et la présence d'une fonction résidentielle très présente. La frange urbaine entre la falaise et le fleuve agit comme toile de fond, sans lien avec la bordure fluviale. Actuellement, une partie du littoral est occupée par des propriétaires privés, principalement à l'ouest des ponts. Le développement immobilier à des fins privées pourrait exclure à jamais l'accès public au fleuve.

Une vision d'ensemble du littoral est nécessaire à l'élaboration d'un projet rassembleur et rentable qui intègre l'ensemble des composantes riveraines et minimise les contraintes sur l'environnement naturel et urbain. La mise en valeur du littoral ouest devra conjuguer accès au fleuve, qualité du milieu de vie, vitalité économique, intermodalité des déplacements et mise en valeur du paysage. La requalification des franges de terrain entre le fleuve et la falaise et le développement de nœuds structurants, des ponts au Vieux-Québec, permettraient de consolider la trame urbaine et de développer le potentiel récréotouristique du littoral. On devra également chercher à minimiser les contraintes relatives à la circulation lourde découlant des activités portuaires et rendre plus conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Le respect et la valorisation du cadastre et des bâtiments qui témoignent des modes anciens d'occupation du sol devraient également faire partie des objectifs d'aménagement. Enfin le concept d'aménagement du littoral ouest sera fondé sur la mise en réseau des secteurs d'intérêt de la bordure fluviale, en lien avec la portion est et le réseau vert et bleu.

Objectifs

Développer une vision d'ensemble pour l'aménagement du littoral ouest à des fins récréotouristiques et multiplier les accès publics au fleuve

Une vision d'ensemble du littoral ouest est nécessaire à l'élaboration d'un projet intégré. En ce sens, il importe de définir des orientations d'aménagement pour l'ensemble de la bordure fluviale du Vieux-Québec à la limite ouest, en reliant les secteurs d'intérêt déjà existants. La mise en valeur du littoral nécessite la collaboration des différents partenaires publics et privés et la contribution de la population.

Outres les secteurs d'intérêt existants, plusieurs offrent un potentiel pour le développement d'activités récréotouristiques, par exemple les quais Irving et Frontenac, la Pointe-à-Puisseaux, le boisé Irving et les promontoires de la falaise. Les objectifs sous-jacents à un concept d'aménagement pour le littoral ouest visent à permettre à la population de se réappropriier les berges pour la pratique d'activités de plein air, de densifier certaines zones à des fins résidentielles, de redonner un caractère urbain au boulevard Champlain, de mettre en valeur les composantes paysagères du milieu, de protéger l'environnement naturel et d'exploiter le plein potentiel de chacun des secteurs longeant le littoral.

Intégrer le littoral Ouest dans un réseau vert et bleu

Le littoral ouest doit être intégré au réseau régional vert et bleu inscrit dans les orientations d'aménagement de la Ville. La fréquentation du littoral sera plus élevée si des liaisons sont créées avec les zones urbaines périphériques, c'est-à-dire avec le haut de la falaise, la portion est du littoral et la rive sud. La connexion du tronçon existant de la piste cyclable du boulevard Champlain à la Plage Jacques-Cartier et au corridor du Littoral permettra de compléter la piste cyclable du littoral, de la limite ouest au parc de la chute Montmorency. Le projet de parc linéaire et l'aménagement de pôles de services entraîneront nécessairement l'implantation de nouvelles installations en bordure du fleuve. Dans la mesure du possible, il devrait y avoir une continuité de l'espace public et en ce sens, les activités qui, de par leur nature, nécessitent une localisation en bordure du fleuve ou un accès au plan d'eau seront privilégiées le long des berges.

Mettre en valeur les qualités paysagères du littoral et assurer l'intégrité du patrimoine bâti

Le cadastre et les bâtiments bordant le boulevard Champlain et le chemin du Foulon témoignent des modes anciens d'occupation du sol et de l'histoire des lieux, des débuts de la colonie à nos jours. Ayant fait l'objet depuis plusieurs décennies d'une dégradation presque continue, la mise en valeur du littoral ouest passe par une revalorisation générale du paysage naturel et construit. Les interventions ciblées devront favoriser la préservation et la mise en valeur des panoramas sur la falaise et les berges et des paysages identitaires tels que l'église Saint-Michel et l'église Notre-Dame-de-la-Garde. Une attention particulière devra être portée au patrimoine bâti du Cap-Blanc et du chemin du Foulon.

Protéger et mettre en valeur les zones sensibles du littoral, des rives et de la falaise et accroître le couvert végétal

Allié à la topographie remarquable du cap et de l'escarpement, le couvert forestier de la falaise Québec/Cap Rouge structure l'unité paysagère tout en contribuant à contenir l'érosion et à stabiliser les sols. La protection de ce milieu naturel s'impose. À cet égard, les aménagements effectués au parc des Hauts-Fonds, à la plage Jacques-Cartier et au parc Notre-Dame-de-la-Garde devront être poursuivis. Le boisé Irving, situé sur le plateau de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery, abrite un écosystème unique et remarquable par son paysage forestier et ses trésors archéologiques témoignant de la plus ancienne occupation humaine à Québec. Une attention particulière devra être accordée à sa protection intégrale et à sa mise en valeur. L'ancienne ligne naturelle de rivage, le réseau viaire ancien ou encore les axes reliant le plateau au fleuve sont autant d'occasions d'améliorer le paysage par des plantations d'alignement dont la disposition permettra de préserver et de renforcer la qualité des percées visuelles sur le fleuve.

Rendre plus urbain le boulevard Champlain et consolider la frange urbaine au pied de la falaise

Le boulevard Champlain est l'un des deux principaux parcours cérémoniels vers la colline Parlementaire. L'aménagement d'un tel parcours doit donc offrir un environnement qui exprime le statut de capitale de la ville et qui reflète la qualité de vie urbaine dont bénéficie la population de Québec. Des modifications aux caractéristiques du boulevard – tracé, géométrie, gabarit – permettront de consolider la frange urbaine entre son tracé actuel et la falaise. Son réaménagement devra assurer le maintien de la fluidité de la circulation, la sécurité des usagers et la mise en valeur des panoramas et perspectives visuelles sur le littoral et la falaise.

Assurer un équilibre entre la création d'un milieu de vie de qualité et le développement économique des activités portuaires

La population résidente participe à l'animation de la vie urbaine et à la sécurité des usagers des lieux publics. Un équilibre doit être atteint entre économie, environnement et qualité de vie. Le maintien de la fonction résidentielle sur le littoral contribuera à en faire un milieu vivant et habité. De plus, la consolidation et la restauration des zones résidentielles le long du chemin du Foulon et au Cap-Blanc permettront de revaloriser cette fonction urbaine et d'insuffler un nouveau dynamisme. En effet, des commerces et des services pourraient graduellement venir s'y implanter afin de desservir autant la population résidente que les visiteurs.

Les activités portuaires de l'anse au Foulon à l'anse Brown seront maintenues, en tenant compte des impacts qui en découlent sur les autres activités urbaines du secteur. Les activités de transport inhérentes à l'opération du port devront être examinées et des solutions envisagées en vue de réduire l'impact du camionnage de transit. À cette fin, la Ville privilégiera une utilisation accrue du tunnel ferroviaire et favorisera l'utilisation de l'axe Henri-Bourassa pour le camionnage desservant la section est du Port de Québec.

Pistes d'action

- Agrandir le parc Notre-Dame-de-la-Garde dans le secteur de l'anse Brown;
- Aménager le secteur du quai Irving à des fins récréatives;
- Élaborer un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur de Cap-Blanc et de l'anse au Foulon;
- Poursuivre le réseau cyclable du littoral, du Vieux-Québec à la Rive-Sud;
- Mettre en valeur le boisé Irving et le rendre accessible à la population;
- Élaborer un concept d'aménagement du littoral ouest, en tenant compte du projet élaboré par la CCNQ.

4.2.7 Le corridor des rivières Saint-Charles et Duberger et les milieux adjacents

Document de travail

Contexte et enjeux

La rivière Saint-Charles s'écoule sur une distance d'environ 30 kilomètres et traverse un territoire occupé par quelque 350 000 personnes, soit l'un des bassins de population les plus densément peuplés au Québec. Plusieurs tributaires s'y greffent, dont la rivière Duberger, formant un réseau bleu et vert dont le rayonnement s'étend à l'ensemble du territoire. Les rivières présentent un grand potentiel récréatif décuplé par la proximité du milieu urbain. Des interventions sont toutefois requises pour en permettre l'accès, la valorisation et l'assainissement. D'importants travaux sont en cours, leur fin étant prévue pour le 400^e anniversaire de la fondation de Québec en 2008.

Le corridor des rivières Saint-Charles et du Berger constitue l'un des secteurs prioritaires d'intervention du PDAD. Il comprend la totalité de la rivière Saint-Charles depuis le fleuve jusqu'au Lac Saint-Charles, le tronçon de la rivière du Berger reliant la rivière Saint-Charles au parc de l'Escarpement ainsi que les milieux adjacents. Lorsque complété, le parc linéaire reliera les quartiers avoisinants tandis que les sentiers et les liens secondaires qui s'y grefferont s'enfonceront dans le tissu urbain sous forme de coulées vertes. La Ville entend accorder une attention particulière à la mise en valeur des milieux adjacents au parc linéaire tout en concentrant ses efforts sur la bonification de l'offre en espaces récréatifs.

Compte tenu de l'envergure et de la diversité des milieux traversés, le secteur prioritaire d'intervention est subdivisé en six zones d'ambiance, soit : 1- la zone de conservation naturelle; 2- la zone du patrimoine culturel; 3- la zone des escarpements; 4- la zone des confluent; 5- la zone industrielle; 6- la zone des quartiers centraux. Ces zones permettent de préciser la vocation des différents segments du parc linéaire. Leurs caractéristiques devront être prises en compte lors d'interventions dans le tissu urbain.

À l'égard du corridor des rivières Saint-Charles et Duberger et des milieux adjacents, les principaux enjeux sont les suivants :

- Au tournant du siècle dernier, l'industrialisation des berges a relégué la rivière Saint-Charles à un rôle utilitaire et a mené à sa dégradation. Les tendances ont évolué puisqu'on reconnaît depuis plusieurs années que les rivières et espaces naturels sont une source de qualité de vie. Ils doivent être réintégrés à la vie urbaine et rendus accessibles aux citoyens.
- En plus de donner accès à la rivière et aux aires naturelles adjacentes, l'un des défis associés à l'aménagement du parc linéaire consiste à mettre en lien les quartiers. Ceux-ci sont souvent isolés les uns des autres par la présence de barrières. Les résidents, pourtant localisés à proximité, ne peuvent accéder aux pôles de services sans effectuer d'importants détours.
- Un certain nombre de sites vacants présentant un potentiel d'aménagement ou de développement sont compris dans les milieux adjacents aux rivières Saint-Charles et du Berger. Leur utilisation doit être compatible avec le contexte urbain tout en tenant compte du projet de parc linéaire et des caractéristiques des zones d'ambiances décrites plus haut.
- Des aspects tels que l'érosion des berges, la contamination des sols, la qualité de la végétation, la présence de zones inondables et la qualité du paysage doivent être considérées lors de la conception du parc linéaire. Dans une démarche respectueuse de l'environnement, les interventions devront s'intégrer aux milieux naturels tout en assurant l'intégrité de la flore et de la faune.

Objectifs

Mettre en place un réseau vert structurant pour la ville

Le territoire de la Ville de Québec compte trois principaux types de corridors naturels qui caractérisent aussi le paysage urbain : le corridor fluvial, les falaises boisées du plateau urbain et les milieux naturels adjacents aux cours d'eau, dont les rivières Saint-Charles et Duberger. On doit s'efforcer de mettre en réseau ces corridors qui forment l'ossature naturelle de la ville et qui sont susceptibles, de par leur configuration, d'unifier les différentes parties, urbaines et non urbaines, du territoire. La vocation première du parc linéaire de la rivière est liée à la récréation de plein air. Mis en réseau avec les principaux espaces récréatifs adjacents, tel le parc Chauveau, le réseau vert répondra aux besoins de différentes clientèles en permettant aux résidents de certains quartiers d'accéder à des équipements récréatifs adjacents, jusqu'alors inaccessibles sans l'usage d'un véhicule.

Mettre en lien le parc linéaire avec les attraits régionaux, les noyaux locaux et les équipements récréatifs adjacents;

Le parc linéaire doit être mis en lien avec les éléments d'attractions présents dans les milieux adjacents, contribuant ainsi à accroître leur attrait respectif et leur fréquentation. Pour ce faire, des parcours urbains devront être aménagés de façon distinctive tout en mettant en évidence les accès au parc linéaire depuis les noyaux locaux et les espaces publics adjacents.

La Ville cherchera à valoriser et à consolider les lieux d'intérêt régional ou municipal adjacents tel que le Marché du Vieux-Port, le parc Cartier-Brébeuf, la Pointe-aux-Lièvres, le parc Victoria, le parc Chauveau, le Parc Les Saules, le Vieux-Wendake ou le site de la chute Kabir Kouba. Elle entend marquer la présence des noyaux commerciaux et renforcer leur caractère distinctif en les dotant d'aménagements adéquats. Elle favorisera l'ajout de services nécessaires aux usagers du parc linéaire, lorsque inexistant. Une attention particulière sera accordée à la qualité et à l'efficacité de la signalisation du parc linéaire, des lieux d'intérêt régional ou municipal et des équipements récréatifs ou communautaires présents dans les milieux adjacents.

Donner aux citoyens l'accès aux berges et aux rivières tout en favorisant l'unification du tissu urbain

La Ville entend optimiser la vocation récréative du parc linéaire en vue de permettre l'accès aux rivières Saint-Charles et du Berger et de favoriser leur appropriation par la population. À moyen terme, la dépollution du cours d'eau devrait permettre la pratique d'activités nautiques. Par ailleurs, il est nécessaire de créer des liens entre le parc linéaire et les quartiers adjacents par l'aménagement de parcours urbains désignés et la mise en lien des espaces publics de quartier. Les quartiers localisés de part et d'autre des cours d'eau pourront être réunifiés par l'aménagement de passerelles, de ponts, de voies d'accès, etc. Les clientèles empruntant le parc linéaire seront départagées selon le mode de déplacement (marche, vélo, patin, ski de fond), le corridor de promenade comptant des sentiers piétons ainsi qu'un parcours multifonctionnel. Enfin, le parc linéaire devra être doté d'éléments de mobilier urbain contribuant au confort et à la sécurité des usagers tout en étant compatibles avec la nature du sentier ou du parcours visé.

Assurer la visibilité et la reconnaissance de ces milieux naturels encore méconnus

À ce jour, les rivières Saint-Charles et du Berger demeurent méconnues en raison de leur isolement et ce, même dans la portion existante du parc linéaire. Son réaménagement et son prolongement ne sauraient à eux seuls, assurer la pleine réappropriation des rivières par la population. On doit également intervenir de manière à mieux signifier la présence des rivières dans le tissu urbain, en favorisant la création d'ouvertures sur le parc linéaire et en maintenant ou en développant de nouvelles percées visuelles sur les rivières. Des efforts doivent être apportés en vue d'améliorer la signalisation, de marquer les portes d'entrée et lorsque possible, d'accroître l'encadrement public du parc en complétant la trame de rues.

Protéger et valoriser les milieux naturels sensibles tout au long des rivières Saint-Charles et du Berger

On compte d'importantes zones inondables, notamment dans le parc Duberger-Les Saules, et certaines portions des berges des rivières s'avèrent instables en raison de leur escarpement prononcé. Tout au long du parc linéaire, il importe de préserver l'intégrité de ces milieux sensibles en les protégeant contre une fréquentation abusive et en ajustant en conséquence la localisation des aménagements projetés. Des mesures doivent aussi être mises en place afin de promouvoir l'attrait naturel et écologique des rivières Saint-Charles et du Berger. On doit poursuivre les actions visant à rétablir l'équilibre de la rivière Saint-Charles de même qu'un écosystème viable pour la faune et la flore. Il importe de sensibiliser la population au rôle des rivières et des milieux boisés adjacents en regard du maintien de l'équilibre naturel et de la régulation climatique dans la région. On pourra envisager la possibilité de développer des circuits d'interprétation de la nature.

Encourager les modes de déplacements alternatifs

L'aménagement du parc linéaire des rivières doit être abordé dans une perspective de développement durable. Compte tenu de la volonté de la Ville d'accroître la mobilité des individus tout en limitant les déplacements motorisés, l'aménagement du parc linéaire doit constituer une occasion d'accommoder divers modes de déplacement alternatif tels que la marche, le vélo ou le patin à roues alignées. En plus de jouer son rôle de réseau vert, le parc linéaire doit permettre aux citoyens de circuler de façon agréable et sécuritaire au cœur de la ville. Il doit aussi être accessible par une clientèle aussi diversifiée que possible, incluant les personnes à mobilité réduite.

Développer le potentiel hivernal du parc linéaire

Québec doit tirer profit de chacune des saisons qui agrémentent son paysage urbain et qui jouent un rôle déterminant sur le type d'activités récréatives pouvant être réalisées à l'extérieur. Si le parc linéaire permet aux citoyens de se promener ou de faire des randonnées pédestres ou cyclables au printemps, en été et à l'automne, son potentiel hivernal est encore faiblement exploité. Les pistes multifonctionnelles prévues doivent aussi permettre à ses usagers de profiter des plaisirs de l'hiver, d'y faire des randonnées en ski de fond ou en raquette, etc.

Favoriser la consolidation et la bonification du corridor du parc linéaire

Afin d'appuyer les aménagements qu'elle réalisera à l'intérieur du corridor des rivières Saint-Charles et du Berger, la Ville entend reconnaître et mettre en valeur les paysages naturels et construits du parc linéaire et des milieux adjacents. En outre, elle devra confirmer ou réviser l'affectation du sol pour l'ensemble des espaces vacants adjacents au parc linéaire. Dans certains cas, elle privilégiera le développement des terrains vacants en fonction des zones d'ambiance auxquelles ils appartiennent et de leur potentiel respectif. Dans d'autres cas, elle les intégrera au parc linéaire tout en leur donnant une vocation récréative ou de conservation naturelle.

Accroître la qualité du milieu de vie et du paysage construit dans les milieux adjacents au parc linéaire

Les usages rencontrés dans les milieux adjacents ne sont pas toujours compatibles avec une fonction récréative et contribuent dans certains cas à atténuer l'intérêt du paysage urbain. Afin de consolider et de mettre en valeur le parc linéaire, la Ville devra envisager la possibilité de relocaliser certains usages industriels ou commerciaux. Dans un même ordre d'idée, elle devra évaluer l'opportunité de requalifier certains secteurs adjacents en favorisant un changement d'usage progressif, la transformation ou le recyclage de bâtiments existants, de manière à revaloriser leur aspect et à assurer leur compatibilité avec la zone d'ambiance où ils s'insèrent.

Pistes d'action

- Poursuivre les différentes phases de renaturation des berges de la rivière et d'installation des bassins de rétention;
- Procéder au réaménagement et au prolongement du parc linéaire;
- Procéder aux modifications réglementaires pouvant être requises;
- Définir les priorités d'intervention dans les milieux adjacents.

4.2.8 Les campus de Saint-Augustin

Document de travail

Contexte et enjeux

Construits entre 1962 et 1966, les campus intercommunautaires de Saint-Augustin forment un ensemble exceptionnel regroupant une vingtaine d'édifices. Né de la volonté de seize communautés religieuses de se regrouper pour construire un ensemble institutionnel voué à l'enseignement, le site se compose du campus Notre-Dame-de-Foy et de l'ancien Séminaire de Saint-Augustin. S'étendant depuis le fleuve jusqu'au lac Saint-Augustin, l'environnement est remarquable par la qualité du milieu naturel et les panoramas projetés sur le littoral. Il est toutefois exposé depuis quelques années à divers bouleversements qui affectent l'environnement global, l'aménagement des terrains, l'architecture des bâtiments et la vocation même des lieux. La diminution des effectifs religieux et scolaires a vidé partiellement ou totalement plusieurs édifices dont le pavillon central de l'enseignement du campus Saint-Augustin, en 1996. Trois de ses édifices accueillent aujourd'hui le campus de Haute-technologie. À l'opposé, la vitalité de la fonction d'enseignement du campus Notre-Dame-de-Foy pourrait commander de nouvelles expansions dans un proche avenir.

Face à cette situation, la Ville de Québec a procédé à l'élaboration d'une étude de la valeur patrimoniale de cet ensemble d'une grande qualité architecturale afin d'établir des pistes de solutions pour l'avenir. Cette étude a conclu en la nécessité de préserver les qualités relatives à l'aménagement et aux espaces naturels du site, de même qu'aux bâtiments des campus, puisque cet ensemble architectural d'envergure symbolise de façon particulière l'avènement de la modernité dans la région de Québec. Jusqu'à ce jour, les plans d'ensemble initiaux et leurs principes d'aménagement extérieur ont dans l'ensemble été respectés. Aussi, une grande partie du site est encore réservée aux espaces naturels, aux boisés et aux espaces verts. De plus, le choix du style International, caractérisé par une architecture « blanche », comme parti d'architecture, crée le contraste recherché avec le milieu naturel. Le concept d'organisation spatiale d'origine, de type campus, se caractérise par différentes composantes qui constituent les éléments distinctifs de cet ensemble :

- les gabarits en hauteur de type pavillonnaire et l'emploi de basilaires pour des activités communautaires intérieures;
- une faible occupation du sol laissant une large place à la conservation et à l'aménagement d'espaces verts;
- un réseau de rues conviviales;
- la présence marquée de boisés et d'espaces libres naturels;
- l'intégration et le camouflage des stationnements, des utilités publiques et des autres équipements connexes;
- la présence d'écrans végétaux isolant les secteurs résidentiels voisins sous forme de zones tampons.

Présentant une opportunité de densification, ce secteur est soumis à d'importantes pressions de développement, principalement à des fins résidentielles. Au cours de la dernière décennie, des lotissements résidentiels de basse densité se sont développés dans l'environnement immédiat du site, de même que sur une partie de celui-ci. Ces pressions s'exercent même à l'intérieur des limites du campus et pourraient, si on y donne suite, compromettre les concepts initiaux d'aménagement. Certaines modifications non compatibles avec l'architecture des bâtiments en ont dénaturé l'apparence extérieure. De même, le manque d'entretien de certains bâtiments pourrait entraîner leur dégradation.

La nouvelle orientation du campus Saint-Augustin vers la haute technologie ne peut suffire à elle seule à revitaliser le site et à permettre le recyclage de tous les locaux disponibles dans un avenir raisonnable. De même, la difficulté d'intégrer les activités reliées à cette vocation et de respecter la configuration des bâtiments existants constitue un frein à son expansion. L'entretien des bâtiments existants, la préservation de leur valeur patrimoniale, l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions et le respect des orientations initiales d'aménagement du site pourraient donc être compromis par des interventions irrévocables.

Situé à la périphérie nord du site des campus intercommunautaires, la protection du lac Saint-Augustin constitue également un enjeu majeur de réaménagement du site. La protection d'un milieu naturel en plein cœur d'une zone urbanisée devra faire partie des orientations d'aménagement prioritaires pour ce secteur, au même titre que la préservation des percées visuelles sur le fleuve.

Objectifs

La consolidation du secteur des campus intercommunautaires répond entièrement aux objectifs de consolidation et de structuration du territoire ciblés par la Ville. Afin de protéger et de mettre en valeur cet ensemble unique du patrimoine moderne de Québec, la Ville définit des objectifs d'aménagement qui tiennent compte des caractéristiques, du potentiel et des principales recommandations des études réalisées pour ce site. Le respect de ces objectifs est le gage d'un développement harmonieux et de la préservation des éléments qui en font un ensemble architectural unique.

Favoriser la réaffectation des bâtiments existants

À cette fin, la vocation du campus devra être redéfinie, pour favoriser une plus grande diversité, la complémentarité et la compatibilité des fonctions, de manière à faciliter l'occupation de tous les bâtiments. En ce sens, la Ville privilégiera la conservation et la consolidation des fonctions originales pour lesquelles les bâtiments ont été conçus telles que l'enseignement, la formation et l'hébergement. Elle autorisera également la conversion des bâtiments en immeubles d'habitation pouvant intégrer des commerces d'appoint et toute autre fonction jugée compatible avec l'utilisation existante des lieux. L'apparence architecturale d'ensemble et les composantes les plus significatives de l'architecture initiale des bâtiments devront être conservées. Si des modifications aux bâtiments sont essentielles au recyclage et à la conservation des bâtiments, celles-ci devront s'intégrer au style International et respecter l'architecture d'ensemble. Enfin, les vocations à caractère social, tels que les centres d'hébergement et de soins, les maisons de thérapie, les centres d'aide et de réinsertion sociale pourront également être autorisées.

Élaborer un plan directeur de développement et de mise en valeur du site en préservant le concept d'organisation spatiale existant de type campus

Ce plan directeur devra respecter les éléments distinctifs du concept d'aménagement initial tels qu'énumérés précédemment, notamment la présence de grands espaces verts et la faible densité d'occupation. Les aménagements proposés concerneront tout particulièrement le secteur du campus Saint-Augustin. Le plan directeur mettra sur la création d'une zone d'emploi par le développement du campus de Haute-technologie et sur la création de trois zones résidentielles, en périphérie du campus Saint-Augustin. En effet, les zones non construites longeant les rues Saint-Félix et de l'Hétrière présentent un grand potentiel d'aménagement. Puisque leur développement n'aura pas de conséquence sur les plans d'ensemble initiaux, la Ville privilégie donc la construction dans ces deux zones, l'une de basse densité, à la limite nord du campus, l'autre de forte densité, sur les terrains contigus au campus de Haute-technologie. Outre ces deux secteurs, aucun autre nouveau lotissement ne sera autorisé sur le site. La forme d'urbanisation préconisée devra également assurer la protection du lac Saint-Augustin et des boisés adjacents et des percées visuelles sur le fleuve.

Limiter les agrandissements et les transformations des bâtiments de façon à respecter les volumétries et les composantes architecturales d'origine

La Ville privilégie la construction de nouveaux pavillons plutôt que l'agrandissement des bâtiments, de manière à ne pas altérer l'apparence d'origine des bâtiments. Les nouvelles insertions devront s'intégrer à l'architecture existante, en adoptant les mêmes principes de design. L'établissement de normes et de critères sera nécessaire à l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments.

Assurer l'entretien, la conservation et la rénovation des bâtiments de façon à respecter les composantes architecturales d'origine

La mise en valeur du site est garante des efforts consentis à l'entretien des structures existantes, dans le respect des caractéristiques d'origine. Des modifications peu harmonieuses ont déjà été effectuées sur certains bâtiments, compromettant ainsi leur valeur architecturale. La protection des caractéristiques distinctives des composantes de l'ensemble bâti passe par le respect de normes et de critères de design que la Ville élaborera pour ce site.

Préserver la qualité des boisés et des espaces verts extérieurs et favoriser leur utilisation à des fins récréatives et communautaires

Par cet objectif, la Ville veut définir des contrôles réglementaires qui permettront d'assurer le maintien des boisés et des espaces libres existants. Le plan directeur élaboré pour ce site prévoira l'amélioration des interfaces avec les secteurs résidentiels existants, la création d'un axe structurant et l'utilisation récréative et communautaire des espaces libres et des boisés.

Pistes d'action

- Élaborer et mettre en oeuvre un plan de réaménagement du site en fonction d'un concept d'ensemble qui identifie les sites potentiels de développement et respecte les critères d'insertion et de protection des espaces verts;
- Définir de nouvelles orientations visant la réaffectation des bâtiments et la revalorisation du campus de Saint-Augustin;
- Modifier le zonage en fonction des orientations établies;
- Définir des normes et des critères de design dans le cadre d'un (PIIA), en fonction des objectifs de conservation et d'intégration.

4.3.1 La réserve indienne de Wendake

Document de travail

Contexte et enjeux

Sur tout le territoire de Wendake, couvrant 143 hectares et voisin de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, vivent environ 1300 personnes de la nation huronne-wendat domiciliées dans 600 logements. Le Vieux-Wendake, qui s'est développé aux abords du chemin du Roi (aujourd'hui boulevard Bastien) et de la rivière Saint-Charles depuis le début du 18^{ème} siècle, forme un ensemble avec la rue Racine. Plusieurs visiteurs sont attirés là par la présence des Hurons, la proximité de deux espaces récréatifs importants (le corridor des Cheminots et le parc de la Falaise et de la chute Kabir Kouba), les maisons ancestrales, l'église Notre-Dame-de-Lorette (reconnue monument architectural et historique d'importance nationale) et les boutiques d'artisanat. Le Vieux-Wendake est d'ailleurs reconnu comme lieu historique national du Canada. La proximité de deux espaces récréatifs importants (le corridor des Cheminots et le parc de la Falaise et de la chute Kabir Kouba) constitue également un attrait intéressant.

Suite aux pressions résidentielles exercées sur le Vieux-Wendake, le territoire s'est étendu vers le nord. La grande partie de ce secteur comprend des résidences unifamiliales d'un ou de deux étages. À l'extrémité nord, se trouvent un parc industriel ainsi qu'un site traditionnel huron (opéré par une entreprise privée) fréquenté par de nombreux visiteurs. Les espaces publics – l'école primaire, le parc-école, les bâtiments administratifs de la nation huronne-wendat et la Place du chef Michel-Laveau – sont situés plus au sud.

L'aménagement et le développement de Wendake est étroitement imbriqué avec le secteur environnant de la Ville de Québec. Un comité ad hoc formé de représentants de la nation huronne et de la Ville s'occupe d'assurer le suivi de dossiers d'intérêt commun. Plusieurs projets font ou ont fait l'objet d'une collaboration conjointe : la réfection du boulevard Bastien, l'aménagement d'une place publique et d'un parc aux abords de la chute Kabir Kouba, la revitalisation de la rue Racine, la construction d'un musée de la nation huronne-wendat, l'alimentation en eau potable, l'aménagement du corridor des Cheminots ou encore l'aménagement des berges de la rivière Saint-Charles. L'agrandissement des limites de Wendake constitue également un projet important pour la nation huronne-wendat.

Selon les représentants de la nation, 425 des 1500 membres de la nation qui ne vivent pas à Wendake aimeraient y occuper une résidence et 45 d'entre eux y exploiter une entreprise. Ces représentants estiment qu'un agrandissement des limites de Wendake devient nécessaire pour répondre aux besoins futurs. Seulement 150 terrains résidentiels pourraient être lotis à l'intérieur des limites actuelles de Wendake. Il n'y a par ailleurs presque aucun terrain pour exploiter une nouvelle entreprise.

Les fonds provenant de programmes gouvernementaux destinés à l'installation d'infrastructures permettront en moyenne à 14 ménages par année de prendre possession d'une nouvelle construction résidentielle. Cependant, ce nombre pourrait augmenter si le Conseil de la nation dégage une somme lui permettant d'ajouter ses propres investissements dans ce domaine. Cette somme pourrait provenir notamment de l'indemnisation d'une valeur de 12 M \$ reçue récemment, dans le cadre du règlement de la revendication touchant la vente par le gouvernement fédéral au début du 20^{ème} siècle, d'un territoire de quarante arpents appartenant à la nation huronne-wendat. Le montant de l'indemnisation devrait également servir à financer des activités communautaires et stimuler le développement économique. La revitalisation du Vieux-Wendake et l'ouverture d'un musée constituent des projets envisagés.

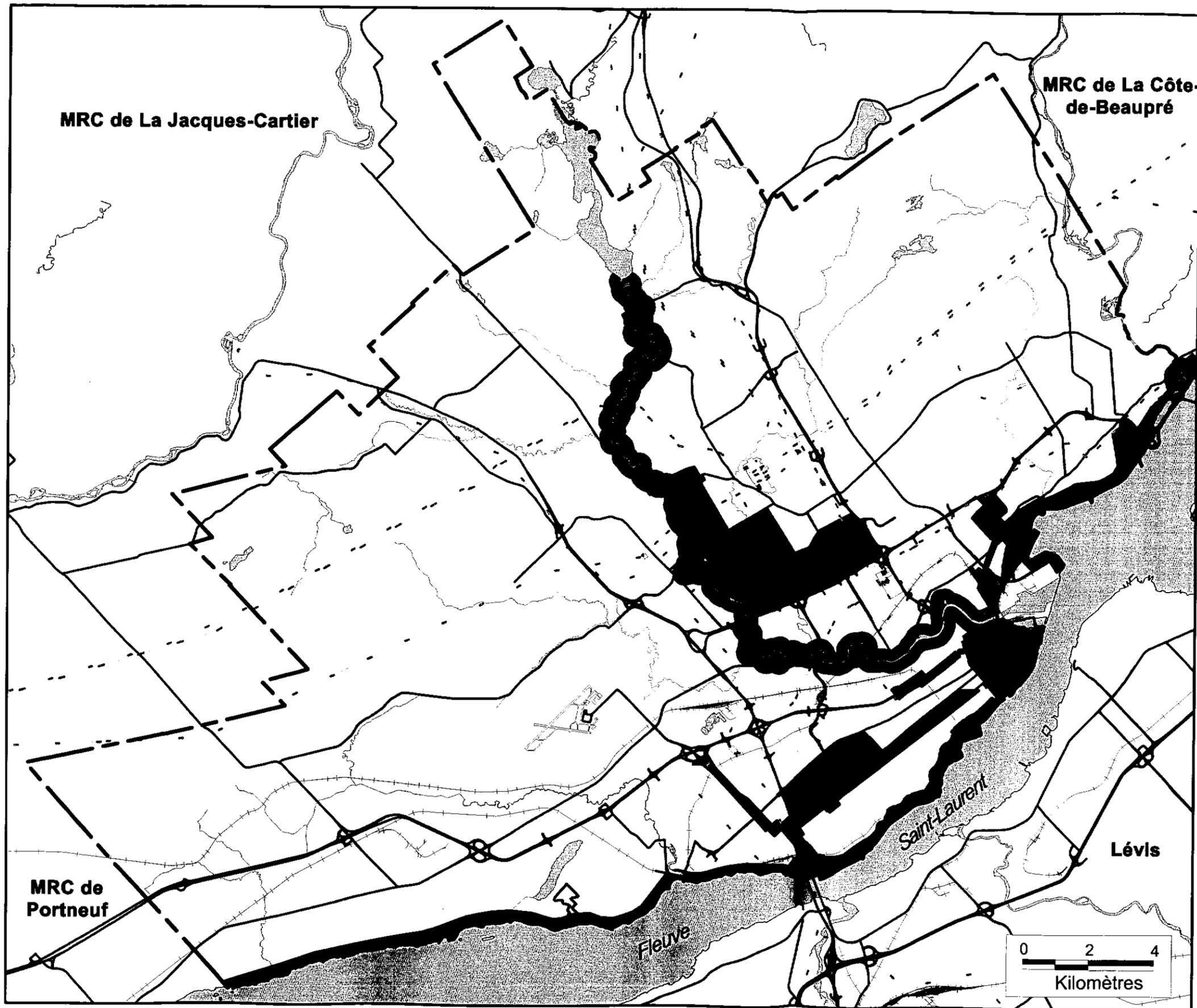
Les représentants de la nation huronne-wendat désirent adopter en 2004 un plan directeur décrivant la situation actuelle et l'évolution souhaitée dans les domaines de l'habitation, du commerce, des équipements communautaires, de la culture et du patrimoine. L'intention d'harmoniser la planification avec celle de la Ville a incidemment été manifestée.

Objectifs

- Harmoniser les planifications de la nation huronne-wendat et celle de la Ville de Québec ;
- Susciter le plus possible la réalisation conjointe de projets d'intérêt commun ;
- Appuyer les projets qui répondent aux besoins de la nation huronne-wendat ;
- Maintenir les bonnes relations qui prévalent actuellement.

Pistes d'action

- Assurer un suivi rigoureux de la réalisation des projets d'intérêt commun;
- Collaborer à l'élaboration du plan directeur de Wendake et susciter la collaboration du Conseil de la nation à l'élaboration du plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec;
- Maintenir des communications constantes avec les représentants de la nation.



VILLE DE
QUÉBEC

**Plan directeur
d'aménagement et
de développement**

-  **Axe Charest**
-  **Campus Saint-Augustin**
-  **Centre-ville**
-  **Rivière Saint-Charles**
-  **Lebourgneuf/ Du Vallon**
-  **Littoral ouest**
-  **Maizerets-Montmorency**
-  **Plateau Sainte-Foy**

Échelle 1 : 125 000



Mars 2004