



MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
dans le cadre du  
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
PÔLE URBAIN  
WILFRID-HAMEL - LAURENTIENNE

par le

CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER

Adopté le 21 juin 2022

# Table des matières

<b>Préambule</b>		3
1. Mise en contexte		4
2. Portrait locatif du territoire		4
3. Vision et grandes orientations		6
4. Stratégies et aménagement		7
4.1	Les activités et vocation du territoire	7
4.2	Baliser le cadre bâti	8
	<b>Addendum</b>	9
4.3	La mobilité et les déplacements	10
	L'accessibilité universelle	10
	Le transport en commun	10
	Le réseau cyclable dans Vanier	11
	Mobilité active et sécurité	12
4.4	Verdissement et aménagement des espaces publics	12
5. Enjeux sociaux		14
6. Conclusion		15
Annexe 1	Compilation des logements sociaux, quartier de Vanier en 2022	16
Annexe 2	Liste des trajets de bus circulant dans Vanier	18
Annexe 3	Carte « Territoire du PPU »	19
	Carte « Stratégies »	20

## Préambule

Ce grand travail de planification et d'aménagement du territoire touchant les quartiers de Vanier, de Lairet et du Vieux-Limoilou est d'une importance capitale puisqu'il trace et scelle des lignes directrices de changement pour les 20-30 prochaines années. L'adoption de ce présent PPU ne permettra aucun référendum après-coup, d'où l'importance d'une acceptabilité sociale pour les résidents de proximité. Notons entre autres les propriétaires de la rue Turcotte, derrière les commerces du centre d'achats au nord de Soumande, sont-ils bien informés des changements qui risquent de les affecter.

La grosse partie du territoire visé par ce PPU touche Vanier, compte tenu que le centre commercial de Fleur-de-Lys et que la bordure sud du boulevard Hamel en est partie prenante. Les 3,5 km<sup>2</sup> constituant la zone dite d'intervention représente certes la majorité de l'espace en question. (Voir Annexe 3, carte no 1)

En coupant la « zone » d'étude élargie au sud de la voie ferrée, cela risque de causer une ligne imaginaire, laquelle pourrait entraîner des disparités majeures avec le temps parmi les résidents au nord ou au sud de la voie ferrée. Comme par exemple, pour le développement du transport en commun, pour les projets de verdissement et pour la mobilité active, il est primordial que tout le quartier, et incluant la zone du Parc Cardinal, ne subisse pas une coupure drastique pour ces bénéfices.

Oui, il sera avantageux d'augmenter l'offre résidentielle actuelle pour tout ce secteur par l'élargissement du milieu de vie. Cependant, toute la lecture de ce document soulève des questions primordiales :

- pour qui et par qui sera fait tout ce développement ?
- Quelle en est vraiment la finalité ?
- Qui en seront les réels bénéficiaires ?
- Sommes-nous face à une validation d'un mode de développement où les principaux concernés, non seulement ils ne pourront se loger dans ce genre de gros immeubles nécessitant un retour lucratif des investisseurs, mais en plus, les résidents de proximité seront impactés par le côté massif et agressif de ce style d'habitat.

Nous sommes dans une crise du logement et Vanier a un grand besoin de logements abordables, avec de surcroît un taux élevé de population vieillissante. Le problème que cela suscite touche fondamentalement le droit de propriété. La ville pourrait faire le choix de préserver au maximum la propriété au service de la collectivité. Nous voulons une ville non seulement attrayante mais surtout et d'abord inclusive et démocratique.

## 1. Mise en contexte

Nous comprenons qu'un important objectif de ce PPU vise une densification forte tout en favorisant une mixité des catégories d'usages sur un même emplacement. Il est toutefois primordial que **tout cet exercice se fasse en harmonie** avec les résidents, à échelle humaine, et ce, en tout temps et en tenant compte de ceux qui occupent déjà le territoire.

Avec un paysage urbain qualifié historiquement de style habitat ouvrier, ce secteur, habité depuis plus de 105 ans, fut encerclé dans ses phases évolutives de développement par des circuits autoroutier et ferroviaire. Le « Vieux-Vanier » doit demeurer « accessible à la propriété » par les particuliers.

Le noyau principal des activités régionales représente un grand centre de 3 millions de pi<sup>2</sup>, lequel est en pleine transformation vers un changement radical digne de l'édification d'un nouveau micro-quartier dans le quartier actuel. La mise en valeur de ce pôle régional d'activités et la transformation du secteur autour de l'autoroute Laurentienne est plus que nécessaire.

## 2. Portrait locatif du territoire

Dans tout ce chapitre, il n'y a aucune mention du nombre d'unités d'habitation qui seront ajoutées à la fin de sa réalisation. Sur un horizon de 15-20 années, bien que le nombre exact soit difficile à prévoir, pourrait-on avoir un ordre de grandeur : 5000 ? 6000 unités d'habitation supplémentaires?

Ajouter jusqu'à  $\pm 30\%$  de résidents supplémentaires dans un quartier entraînera une dynamique très différente dans notre milieu de vie, concernant :

- les déplacements
- les commerces de proximité qui s'ajouteront,
- les besoins additionnels pour les réseaux d'égout et d'aqueduc,
- les bassins d'alimentation pour la couverture scolaire avec l'ajout de nouvelles familles,
- les nouvelles données démographiques seront complètement rehaussées pour l'ensemble du quartier, tant pour la moyenne d'âge, la moyenne des revenus, par exemple.

À la page 15, il est inscrit qu'il y a « plus de 2362 logements subventionnés ou coopératifs ». Un décompte rapide des HLM, OBNL, et COOP dans le quartier de

Vanier démontre un grand total de 887 unités. Dans notre tableau en annexe, ces données n'incluent pas le nombre de PSL (Programme de supplément au loyer) émis sur notre territoire (voir Annexe 1).

- Comment s'explique la valeur « 2362 ?
- Inclut-elle un territoire plus grand que Vanier ?

La reconversion de l'Autoroute Laurentienne en boulevard urbain fait partie d'objectifs louables, compte tenu de critères de développement durable en mesure de freiner l'usage de l'automobile et conséquemment, de favoriser la qualité des milieux de vie environnants. Le facteur central et conditionnel à la réussite de ce réaménagement réside dans la mise en œuvre pour tout le secteur de mesures et de moyens extraordinaires d'amélioration du transport collectif et abordable.

Ce PPU parle de requalification urbaine, (c.a.d. un changement de vocation du milieu), et non de consolidation urbaine, (c.a.d. optimiser les espaces sous-utilisés) afin de s'assurer du maintien des qualités et de la pérennité de l'occupation du milieu.

Les mots « densité », « mixité d'usages » se retrouvent à profusion dans ce document du PPU. **Densifier, oui, mais pas à n'importe quel prix !**

Par ailleurs, jamais le mot « gentrification » n'apparaît, lequel a une connotation sociologique et une conséquence sous-jacente du scénario d'aménagement présenté avec ses diverses stratégies.

Nous rappelons une définition du mot « gentrification », extraite de Wikipédia :

**« Qu'est-ce que la gentrification? »**

La gentrification est avant tout un **processus de dépossession**. C'est la dépossession d'un territoire au détriment de ses habitants les moins fortunés et à l'avantage de nouveaux arrivants, majoritairement de nouveaux et nouvelles propriétaires. »

**« Quels sont les effets de la gentrification sur la population? »**

La gentrification aurait des effets néfastes pour les catégories populaires de la population, puisqu'elle **conduit rapidement à une augmentation des loyers**. Par conséquent, un quartier en gentrification deviendrait rapidement homogène et aisé, **les populations les moins aisées en étant évincées**. »

- Et comment la Ville prévoit-elle réagir à cette hypothèse plus que probable?

Les recherches démontrent que l'appartenance au territoire passe par le type de logement habité. Le fait de pouvoir être propriétaire d'un terrain participe à l'identité du quartier, de même pour les habitats coopératifs ou OSBL. Le P.P.U. ne propose ni ne permet ce type d'habitat. Selon nous, seuls les promoteurs immobiliers sont concernés par les changements proposés et cela participe au phénomène de gentrification.

### 3. Vision et grandes orientations

L'énoncé de vision à la page 25 est intéressant. Un seul élément est manquant : au lieu de « requalifier ce territoire ... », nous souhaitons y voir inscrit : « consolider tout le quartier de Vanier ».

La conversion de l'Autoroute Laurentienne en boulevard urbain est une condition essentielle, afin de réduire de manière très significative le nombre de véhicules automobiles qui y circuleront, ainsi que sur le Boul. W.-Hamel adjacent, selon les prévisions de la Ville. Bien que ces deux voies de circulation soient de juridiction provinciale, nous espérons que le gouvernement du Québec ne retardera pas indûment leurs transformations conditionnelles à l'implantation d'un 3<sup>e</sup> lien entre Québec et Lévis. Cette conversion doit se réaliser très tôt, sans attendre, pour le bénéfice de tous.

Les aspects « sécurité », « architecture », « diversification », « accessibilité », « valorisation » sont des mots clés dans toute cette « transformation » que subira graduellement notre milieu de vie pour lequel nous avons des **préoccupations très fortes** :

- Les nouvelles constructions résidentielles ou mixtes se doivent d'avoir une belle architecture, novatrice, et rechercher la réduction des GES en implantant des toitures végétalisées ou blanches.
- Que fera et comment la Ville arrivera-t-elle à bâtir des réseaux d'égouts et d'aqueduc dans cette zone, pour être capable de « répondre à la demande des nouveaux résidents » **et sans affecter le réseau actuel** ?
- Nous espérons que ces grands travaux seront réalisés rapidement, afin que le déploiement d'un réseau de transport en commun sur le Boul. W.-Hamel et sur le Boul. Pierre-Bertrand ne soit pas pénalisé et retardé indûment, par la réalisation de travaux majeurs sur le Boul. W.-Hamel.

## 4. Stratégies et aménagement

### 4.1 Les activités et vocation du territoire

Il est essentiel que les promoteurs de ces nouvelles constructions prennent tous les moyens nécessaires pour favoriser l'acceptabilité sociale de leurs projets, et ce, **avant leur réalisation et la demande de permis auprès de la Ville, même si ce n'est pas requis légalement**. C'est très important qu'il existe une **bonne harmonie dans le milieu de vie, tant pour les nouveaux résidents, les résidents actuels, et les travailleurs**.

L'ajout d'unités d'habitation au-dessus des nouveaux édifices ayant également des superficies pour des commerces de proximité ou des services aux étages inférieures engendrera une hausse marquée en frais d'assurance habitation pour ces résidents. Ces nouveaux coûts pourraient réduire leur attractivité et rendre ces unités d'habitation inabordables.

Nous remarquons que les aires de stationnements seront fortement réduites et souvent en stationnement intérieur. Donc, on peut aisément penser que ces places ne seront pas gratuites tant pour les résidents que pour les visiteurs aux commerces de proximité ou aux services. Ce n'est pas tout le monde qui pourra s'y rendre à pied et/ou de défrayer un coût de stationnement. Serait-ce abordable ? La Ville peut demander **qu'un certain nombre de cases de stationnements intérieurs dans ces futures constructions soient gratuites pour les visiteurs des commerces ou services**.

Nous estimons essentiels que la Ville de Québec fasse une meilleure promotion des différents **programmes de subvention à la rénovation**, et pas seulement pour le secteur de Stadacona. Le secteur du Vieux-Vanier ainsi que toute l'aire d'influence (c.a.d. tout le quartier de Vanier) doit être inclus. La Ville de Québec doit faire mieux connaître ses programmes de subvention par une campagne de publicité annuelle, peut-être même jusqu'à créer un poste dédié à cette tâche et aussi pour accompagner les citoyens dans la rédaction de leurs demandes.

Il est également primordial qu'un certain pourcentage de ces nouvelles unités d'habitation ait la **capacité de recevoir des familles nombreuses et d'avoir un espace de jeux pour les enfants à proximité**, c'est-à-dire, des cours dépendantes de ces habitations.

Notre résolution no 22-CA-22 (mars 2022) met **nos conditions de base pour une bonne acceptabilité sociale**. En bref, les éléments importants sont :

- Faire respecter rigoureusement le règlement d'urbanisme particulièrement au sujet des hauteurs ( ou nombre d'étages),
- S'il y a des demandes de dérogations mineures, s'assurer de tenir compte des effets potentiels sur le voisinage immédiat et l'ensemble de

l'environnement résidentiel et ce, après consultation des « riverains » (même si cela n'est pas obligatoire par règlement);

- **Qu'un minimum de 10% de logements sociaux et abordables devrait être obligatoire dans chaque nouvelle construction ou regroupement avec du résidentiel afin d'assurer un minimum de mixité sociale.**

## 4.2 Le cadre bâti

Après réflexion, nous proposons :

- Que le long des axes de transport en commun dans Vanier, principalement le Boul. W.-Hamel, il soit autorisé un maximum de 6 étages, ou de 20 m. calculé à partir du niveau de la rue, pour les nouvelles constructions résidentielles.
- Que la Ville de Québec oblige les promoteurs à inclure un minimum de fenestration correspondant aux normes actuelles des édifices récents, afin d'éviter le style caduc et désuet de la fenestration tel que construit par le Groupe O'Drey sur la rue Monseigneur-Plessis, qui produit un contraste désagréable par rapport à son environnement.
- Que la Ville de Québec oblige les promoteurs à offrir une **zone « cour »**, pour que les enfants qui habiteront dans ces nouvelles constructions puissent jouer près de chez eux.
- Les « flèches » qui apparaîtront dans le ciel risquent de causer un manque de luminosité et d'ensoleillement, et ce, pendant 6 mois par année. S'assurer que **l'angle d'éloignement autant à l'arrière qu'à l'avant** du bâtiment ne cause pas des manques de luminosité et d'ensoleillement aux riverains.
- De s'assurer d'une transition douce vers le secteur du Vieux-Vanier . en incitant à la création de logements de type "plex". Certains secteurs le long du boulevard Hamel (23325Mc et 23328Mb) pourraient être zoné pour des logements de type "plex".
- De préserver les perspectives visuelles d'intérêt.
- Que la Ville de Québec protège et valorise les édifices présentant un intérêt patrimonial ou architectural.
- Nulle part, il n'est mentionné des alternatives de propriété collective ou scénarios autres ou communautaires de développement immobilier tels des OSBL, COOP, avec des gabarits et architecture à échelle humaine (Eco-habitat pour aîné-e-s ou familles intergénérationnelles) et dont la planification et la gestion correspondraient davantage aux besoins réels de la population en termes d'abordabilité, d'harmonie et d'attrait. Il n'y a presque pas de place pour des duplex par exemple. La ville pourrait imposer un pourcentage de logements de type COOP ou OSBL dans les secteurs suivants : 23502Mb, 23503Mb & 23504Mb, c.a.d. le long du Boul. W.-Hamel et entre la rue Marie-

- de-l'Incarnation et le Boul. Père-Lelièvre, proportionnellement à l'ensemble de ces types d'habitation sur le territoire de la Ville de Québec.
- Que la Ville de Québec accorde le moins possible de dérogations mineures aux promoteurs.
  - Que la location Airbnb soit interdite partout.
  - Que la Ville de Québec applique avec rigueur ses règlements.
  - **Que le Conseil de quartier de Vanier soit « informé et/ou consulté » officiellement, même si ce n'est pas requis par règlement, de toutes demandes de dérogation mineures de la part des promoteurs dans ces zones.**
  - Nous savons que la Ville de Québec reçoit au compte-goutte les permis pour offrir des logements sociaux de la part du Gouvernement du Québec. La Ville devrait redoubler d'effort pour démontrer tous les besoins criants en logements sociaux sur le territoire de la ville auprès des gouvernements supérieurs. Nous sommes favorables à en recevoir un nombre proportionnel par rapport à l'ensemble du territoire de la Ville et d'en favoriser une mixité parmi toutes les nouvelles constructions.

#### **ADDENDUM à la section 4.2 du Mémoire présenté par le Conseil de quartier de Vanier sur le PPU.**

Le très court délai que nous avons eu pour faire une bonne réflexion, sentir le pouls de la population et rédiger un mémoire nous a amené à rédiger un addendum sur la section 4.2 de notre mémoire.

Nous remettons en question **le gabarit de 8 étages**. Il devrait être **plutôt de 6 étages, incluant les 2 étages de sur hauteur**. Ce changement de cap de notre part se justifie ainsi :

- Rabaisser les gabarits de 8 à 6 étages est d'une importance cruciale pour favoriser une meilleure répartition équilibrée par rapport aux bâtis actuels et conséquemment conserver le fort sentiment d'appartenance et identitaire au quartier.
- Faire correspondre la taille des immeubles aux besoins d'une population en termes d'abordabilité est la priorité des priorités.
- Maintenir une perception de l'échelle humaine est excessivement important dans un cadre d'intégrité du territoire.
- Appliquer cette norme pour tout le secteur sud du boulevard Hamel, entre l'autoroute Laurentienne et le Boul. Père-Lelièvre et le secteur ouest de Soumande.

### 4.3 La mobilité et les déplacements

Quand l'autoroute Laurentienne sera transformée en boulevard urbain, cela contribuera grandement à l'interconnectivité des quartiers entre les secteurs de Vieux-Limoilou, Lairet et Vanier. Ajout :

Cette interconnectivité devra cependant prendre en compte tous les éléments d'une mobilité diversifiée, intégrée et durable.

#### L'accessibilité universelle

A la page 36, la Ville appuie la demande du Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap physique de Québec (CAPVISH) concernant l'importance d'aménager les lieux et les infrastructures selon une approche inclusive qui favorise leur utilisation par l'ensemble de la population incluant les personnes handicapées.

Mais alors, pourquoi cela n'est-il pas mieux démontré par les images dans le document PPU, Annexe 1 ? Pourtant, la mobilité active y est très fortement représentée.

La présence de l'IRDPQ et des personnes à mobilité réduite dans tout le quartier devrait inciter à être novateur et à adapter clairement les aménagements urbains pour faciliter la vie et les déplacements de ses résidents. Il est suggéré de créer un comité d'usager pour tous les changements liés à la mobilité réduite.

#### Le transport en commun

Dans le quartier de Vanier, plusieurs trajets de bus sont présents. Un tableau illustre sommairement les principaux points d'attraction des parcours.

Selon la Figure 20 à la page 39 de votre document, il est démontré que l'axe de transport en commun « conceptuel » se décrit comme suit :

- Rue de la Pointe-aux-Lièvres
- Boul. W.-Hamel
- Boul. Pierre-Bertrand.

Quelle que soit la forme du service rendu, que ce soit le trambus, le tramway ou les services express, la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale (RTC) devront **considérer les éléments suivants** :

- Ne pas retirer le « service local » de la 64, considérant qu'elle circule dans plusieurs rues éloignées du circuit « conceptuel ».

- Un exemple extrême : partir du 30, rue Houde pour rejoindre le 620, rue Samson (Dépanneur Couche-Tard), la distance à parcourir à pied est de 550 m. C'est une grande distance à parcourir dans toutes les conditions météorologiques et en toute saison, ce qui n'est pas souhaité. Les résidents de ce secteur, et où y résident plusieurs personnes âgées, sont en droit de **s'attendre à un meilleur service de transport en commun**, dans l'hypothèse que le service local de la 64 soit retiré, pour laisser toute la place au nouveau trajet conceptuel.
- Si la Ville de Québec et le RTC souhaitent une augmentation de la clientèle, elle se doit **d'offrir un niveau de service acceptable**. Le « Flexibus » que l'on connaît aujourd'hui (2022) pourrait en être un bon modèle.
- La zone au nord de la voie ferrée est desservie que par les 64, 65 et 185 et l'offre de service est faible.
- Il n'y a que deux rues principales pour « sortir » de l'enclave du secteur résidentiel au nord de la voie ferrée, soit les rues Plante et Samson.
- Le secteur au sud du Boul. W.-Hamel, des rues Bourdages et Mgr. Plessis, sera plus densément peuplé si tous les projets se réalisent. Il faudrait réviser le niveau de service en transport en commun dans cette zone éventuellement.
- Le secteur du Parc industriel Cardinal est ne reçoit aucun service de transport en commun et la distance à parcourir à pied peut être jusqu'à 1 km.
- Finalement, une consultation élargie de la clientèle et conjointement avec le Conseil de quartier de Vanier devrait être enclenchée pour faire une **réflexion sur les offres de service proposés par le PPU et plus globalement pour le quartier concernant le transport en commun**.
- Est-ce raisonnable de penser à la possibilité qu'une ligne de tramway circulera sur le Boul. W.-Hamel et le Boul. Pierre-Bertrand, lors d'une phase 2 ? Pourquoi cela n'y figure pas ?

### **Le réseau cyclable dans Vanier**

À ce sujet, nous vous invitons à prendre connaissance du document rédigé par le Conseil de quartier de Vanier et déposé en décembre dernier. Ce document fait un tour d'horizon global pour les dessertes de pistes cyclables dans le quartier et offre plusieurs suggestions très intéressantes.

[Visualiser.ashx \(quebec.gc.ca\)](#)

Il est primordial que la Ville de Québec instaure une « piste cyclable » sur le Boul. W.-Hamel en continu, sans bris. C'est essentiel pour créer un lien inter-quartier entre Lairet, Vanier et Vieux-Limoilou. Nous avons remarqué que dans le cadre du Projet de plan d'action pour ce PPU, vous avez considéré plusieurs de nos recommandations.

## Mobilité active et sécurité

- Le plan de la Ville est très ambitieux, soit d'accorder une plus grande place aux piétons. Est-ce suffisamment ambitieux ? Est-il envisageable de penser à voir une rue piétonne ou partagée ou conviviale dans Vanier ? ? Une ou quelques rues piétonnes au moins en saison estivale?
- Selon la Figure 26, page 44, le parcours piétonnier serait à bonifier le long de la voie ferrée (côté sud), doit **tendre à être sans aucune interruption**.
- Nous ne souhaitons pas avoir des bandes cyclables, ce n'est pas suffisamment sécuritaire. Nous espérons voir des pistes cyclables, séparés comme sur le Boul. Lebourgneuf.
- Aucun détail sur les mesures de sécurité pour l'intersection Hamel et Marie-de-l'Incarnation. Nous savons tous qu'elle n'est pas sécuritaire pour les piétons dans son format actuel. Elle doit être repensée totalement et ce, très rapidement. Impliquer les conseils de quartier de Vanier et St-Sauveur dans un atelier de cocréation pour identifier des solutions ou alternatives. Quelles sont les aménagements prévus pour améliorer la sécurité routière à l'intersection Boul. W.-Hamel, Plante et Marie-de-l'Incarnation ? Un rond-point surélevé pour les piétons ?
- Avoir des rues à sens unique et les arrêts STOP en conséquence.
- La Ville de Québec devrait prendre une position ferme sur le 3<sup>e</sup> lien. Est-elle favorable à sa réalisation ? Sa venue aura un impact très important sur tous les modes de déplacements et toute clientèle.
- Avoir plus de rues à sens unique avec des 4 « arrêts/stop ».

### 4.4 Verdissement et aménagement des espaces publics

Nous avons plusieurs observations à ce sujet.

Si on considère l'inflexibilité du MTQ quant au débit exigé sur l'autoroute Laurentienne et la volonté de la Ville de créer un pôle régional significatif et novateur, voici quelques idées certes ambitieuses mais à l'image de vraies transformations nécessaires :

- Que l'autoroute soit enfouie de la rue Julien jusqu'au boulevard des Cèdres. Seule la voie ferrée constituerait alors un obstacle physique majeur.
- Que le plateau paysagé soit une occasion de verdier et de créer un espace perméable aux déplacements actifs inter quartier. Cet espace est nécessaire pour permettre aux quartiers de Stadacona, de Lairet et de Vanier de renouer.

- Acquérir des parcelles de terrains appartenant à Hydro-Québec, dont ceux au nord de la voie ferrée, pour y planter une trame d'arbres, ainsi que le grand terrain à proximité du Centre d'Art La Chapelle.
- Nous ne comprenons pas la valeur de 2.74% inscrite à la page 73 et comment elle a été calculée.
- **Créer un groupe de réflexion pour déterminer l'avenir du terrain d'Hydro-Québec (zoné I2). Pourquoi ne pas le zoner « parc » ?** Ce terrain très vaste pourrait constituer une bonne réserve pour **rehausser de manière substantielle la canopée pour le quartier de Vanier** et au nord de la voie ferrée. Pour se réaliser, il serait nécessaire que la Ville de Québec **investisse des budgets suffisants et dédiés exclusivement pour combler cet écart pour notre quartier**, au lieu de se satisfaire des plantations sporadiques de la part de résidents parmi l'inventaire rendu disponible deux fois par année pour l'ensemble de la population de la ville.
- Exiger de la part des promoteurs des nouvelles constructions qu'ils **implantent un arbre pour chaque nouvelle unité d'habitation construite.**
- **Favoriser l'implantation des arbres en cour arrière**, où il y a souvent plus d'espace disponible pour cette fin.
- Pourquoi la Ville doit-elle attendre qu'une rue soit réfectée pour y accroître la canopée ? Elle doit trouver d'autres scénarios pour faire rehausser l'indice de canopée dans le quartier de Vanier et ce, **dans un court délai.**
- Pourquoi la Ville n'exige que 10% d'aire verte pour les secteurs du noyau d'activités régionales et industrielles, tandis que pour les autres secteurs, cet apport exigé est de l'ordre du 15 à 20% ?
- La Figure 48, page 71, nous donne un exemple de la conversion du tronçon nord de l'axe laurentienne. Cela aura l'avantage de mieux connecter les quartiers entre eux, et de créer un grand espace pour verdier. Ce serait aussi un **excellent lieu pour marquer l'entrée de la ville,** pour y créer « la signature » de l'entrée de la Ville.
- Y aura-t-il une **place pour de l'agriculture urbaine** dans tous ces réaménagements avec le zonage approprié ? Il faut penser que l'autonomie alimentaire devient de plus en plus importante avec tous les changements climatiques. Il faut être visionnaire.

## 5. Enjeux sociaux

À tout considérer, selon nous, nous considérons que ce PPU comporte **trois risques** :

1. Un risque de décalage du cadre bâti, par exemple un encerclement supplémentaire du Vieux-Vanier par un ensemble d'immeubles de 8 étages et plus du côté sud du Boul. W.-Hamel avec des loyers en conséquence, c.a.d. élevés. N'oublions pas la **clause F dans les baux** qui autorisent les propriétaires de nouvelles constructions de hausser le loyer sans restriction pendant les cinq premières années suivant une construction.
2. Un risque de décalage social, comme celui de favoriser ou de privatiser ce plus beau site de Vanier en termes d'accès à la Rivière St-Charles.
3. Un risque d'ouvrir Vanier à **la spéculation immobilière et foncière**.  
N'y a-t-il pas un risque que des promoteurs achètent des maisons du Vieux-Vanier pour les démolir et reconstruire d'autres immeubles pour densifier plus fortement et faire plus de profit ?

Finalement, nous craignons de voir le **phénomène de la gentrification** s'implanter graduellement avec son lot de conséquences telles :

- Une augmentation des loyers et un risqué élevé de ghettoïsation du Vieux-Vanier, comme un « Nouvo-Vanier ».
- Où iront habiter les personnes et/ou les familles à plus faible revenu qui se feront déloger?
- Se sentiront-elles encore les bienvenues dans notre milieu de vie à Vanier ?
- Que restera-t-il du Vieux-Vanier dans 20 ans et de son patrimoine?
- Que restera-t-il de « l'âme » de Vanier et de son sentiment d'appartenance?

## 6. CONCLUSION

Bien des éléments concrets et signifiants nous manquent pour une analyse ayant davantage de portée. Serait-il possible d'avoir une liste des éventuels groupes d'intérêt, afin d'avoir une perspective réelle de ce changement programmé en termes d'aménagement du territoire de Vanier?

Difficile pour l'heure de voir comment va se faire cette occupation densifiée du boulevard Hamel axe sud puisque pour le moment, il est déjà occupé et habité pour la très grande majorité. Y aura-t-il achat progressif puis démolition et délocalisation des actuels occupants de ce secteur ?

Ce PPU tel que compris dans ses options de base ne risque-t-il pas à moyen et long terme d'augmenter les inégalités sociales au lieu de les aplanir ?

Étant donné la conjoncture sociale actuelle et les conséquences des changements climatiques, il est primordial que la Ville de Québec soit ambitieuse pour redorer ce pôle régional tout en considérant les besoins des habitants du secteur. Elle a le devoir de montrer l'exemple tout en s'associant avec les différents acteurs locaux.

Les démarches entreprises jusqu'alors sont très appréciées mais il reste un pas à faire pour que ce soit significatif. Des craintes fondées persistent quant aux différents sujets abordés dans ce mémoire. Le Conseil de Quartier de Vanier sera toujours ouvert aux discussions et pour apporter des éclaircissements sur ces derniers. Nous vous réitérons notre entière collaboration pour participer à des ateliers de cocréation et/ou de discussion pour tout sujet touché par ce PPU, tant pour les modes de déplacements, le cadre bâti, le verdissement...et l'épineuse question de son acceptabilité sociale.

Nous savons que nos attentes sont élevées. Car notre quartier nous est cher, notre identité est liée à son habitat, à son territoire et à son histoire unique. Ne le videz pas de son âme !

L'équipe du Conseil de quartier de Vanier

**COMPILATION DES LOGEMENTS SOCIAUX  
QUARTIER VANIER  
2022**

Adresse HLM		Prog.	Arrondissement	Nbre unités
Marie de l'Incarnation	14	HLM	Les Rivières	104
Marie de l'Incarnation	16	HLM	Les Rivières	12
Marie de l'Incarnation	18	HLM	Les Rivières	28
Marie de l'Incarnation	20	HLM	Les Rivières	31
Père Lelièvre, Boul.	485	HLM	Les Rivières	98
Père Lelièvre, Boul.	495	HLM	Les Rivières	29
Père Lelièvre, Boul.	505	HLM	Les Rivières	20
Père Lelièvre, Boul.	515	HLM	Les Rivières	20
Père Lelièvre, Boul.	1360	LAQ	Les Rivières	23

Nom COOP	Adresse	Ville	Code postal	Nbre unités
C. H. LA COLOMBE DE QUEBEC	105, rue Samson	Québec	G1M 1B8	<b>16</b>
C. H. VANIER DE VILLE-VANIER	107, rue Latulippe	Québec	G1M 3H7	<b>24</b>
C. H. LES GENS HEUREUX DE VILLE VANIER	123A, rue Latulippe	Québec	G1M 3H7	<b>24</b>
C. H. NORD-SUD (VANIER)	135, rue Samson	Québec	G1M 1B9	<b>16</b>
C. H. BEL AIR (QUEBEC)	2661, avenue Blouin	Québec	G1M 2M4	<b>20</b>
C. H. DU "DOMAINE DE QUEBEC"	2801, avenue Blouin	Québec	G1M 2M5	<b>32</b>
C. H. DU CROISSANT DE QUEBEC	2924, avenue Blouin	Québec	G1M 2M6	<b>20</b>

<b>Nom projet OSBL</b>	<b>No_civique</b>	<b>Nom_rue</b>	<b>Clientèle</b>	<b>Nbre unités</b>
DOM PARC SAVARD	170-190-210	Bernatchez, avenue	FAM/CS	<b>130</b>
Groupe O'Drey	1465	Monseigneur-Plessis	FAM/CS	<b>80</b>
Le Piolet - Phase 2	800	Wilfrid-Hamel, boulevard	CS	<b>30</b>
Les Jardins Vanier	350	Avenue Rousseau	FAM	<b>132</b>

## LISTE DES TRAJETS DE BUS CIRCULANT DANS VANIER

Nos circuits	Trajets, fréquences
<b>64 local</b>	Galeries De la Capitale, Place Jacques-Cartier Centre commercial Fleur-de-Lys Boul. W.-Hamel, Boul. Pierre-Bertrand, Rues Plante, Samson, Service hors pointe seulement, fréquence à l'heure
<b>65 local</b>	La Colline Parlementaire, Galeries De la Capitale Boul. Pierre-Bertrand, Boul. W.-Hamel, Rues Plante, Samson, Beaucage Service aux heures de pointe seulement, fréquence aux 30 min.
82 transit	Place Jacques-Cartier, Lac St-Charles Boul. Pierre-Bertrand, Boul. W.-Hamel, Rue Beaucage Service toute la journée, fréquences aux 30 min ou 60 min.
74 transit	Place Jacques-Cartier, Val-Bélair (du Petit-Vallon) Boul. W.-Hamel, Boul. Père-Lelièvre Les 74 et 84 ont une portion de trajet en commun. Service toute la journée, fréquence aux heures et en alternance avec la 84.
84 transit	Place Jacques-Cartier, Val-Bélair (Boul. Pie-IX) Boul. W.-Hamel, Boul. Père-Lelièvre Service toute la journée, fréquence aux heures et en alternance avec la 74.
<b>85 local</b>	Place Jacques-Cartier, Galeries de La Capitale Boul. Pierre-Bertrand, rues Marais, Godin, Beaucage, Plante Desserte du <u>Parc Cardinal ouest</u> seulement Service aux heures de pointe unidirectionnel, aux 30 min. plus un service sur l'heure du midi.
86 transit	Place Jacques-Cartier, Colline Parlementaire et Terminus Les Saules Rues Mgr. Plessis, Isabelle-Aubert, I. Levasseur, Boul. W.-Hamel, Soumande, Beaucage, Chabot, Boul. Père-Lelièvre Service aux 30 min. aux heures de pointe et à l'heure en hors pointe
185 transit	Station Belvédère, CEGEP Ste-Foy, Neufchâtel Boul. Pierre-Bertrand, rues Samson, Plante, Marie-de-l'Incarnation service aux heures de pointe unidirectionnel, aux 30 min.
802 transit	Terminus Beauport, Station Belvédère Boul. W.-Hamel, Rue Marie-de-l'Incarnation Service toute la journée, fréquences aux 10 ou 15 min.
982 transit	Service de couche-tard les fins de semaine
984 transit	Service de couche-tard les fins de semaine



