

Conseil de quartier de Lairet



Conseil de quartier **Lairet**

Mémoire du Conseil de quartier de Lairet

Positionnement et recommandations pour une implantation harmonieuse
du tramway sur la 1^{re} Avenue

Mémoire du Conseil de quartier de Lairet (CQ Lairet)

Positionnement et recommandations pour une implantation harmonieuse du tramway sur la 1^{re} Avenue

Auteur/Émetteur	Conseil de quartier de Lairet
Destinataire	À l'attention de l'équipe de direction et de conception de CDPQ Infra, du comité de liaison et de tout autre acteur qui pourrait bénéficier de notre analyse et de nos recommandations citoyennes.
Date	15 janvier 2026

Table des matières

I. Synthèse exécutive

II. Corps du mémoire

Introduction

1. La constance historique de la demande : la 1^{re} Avenue comme axe prioritaire (2017-2024)

2. Justification : Lairet, un quartier à forte clientèle et à fort potentiel

2.1. Un bassin de clientèle déjà établi et fidèle

2.2. Un potentiel de développement pour une clientèle pérenne

2.3. Retombées économiques et fiscales du tramway

3. Les enjeux d'implantation : éviter les barrières physiques et garantir une 1^{re} Avenue perméable

3.1. Le précédent du Centre d'exploitation et d'entretien secondaire (CEE)

3.2. Vision de développement et mixité d'usages sur la 1^{re} Avenue et sur les friches de la 41^e Rue (Ouest)

3.3. Conditions de perméabilité et de sécurité pour une 1^{re} Avenue revitalisée

III. Conclusion et recommandations

IV. Références documentaires

I. Synthèse exécutive

Le Conseil de quartier de Lairet (CQ Lairet) confirme son appui constant et historiquement justifié au tracé du tramway sur la 1^{re} Avenue, jusqu'à la 41^e Rue. Ce tracé répond aux critères d'efficacité régionale soulevés par le quartier depuis 2017 et vient consolider un axe de transport déjà fortement utilisé (CQ Lairet, *Résolution 17-06-27*).

Cet investissement est stratégiquement pertinent : le quartier Lairet affiche la deuxième part modale de transport en commun la plus élevée à Québec (26,6 %) (*Statistique Canada, cité par Ville de Québec, Portrait sociodémographique de Lairet, 2020*) et présente un fort potentiel de densification. Lairet constitue ainsi un bassin naturel pour une clientèle importante, régulière et pérenne du tramway.

Le succès du projet dans Lairet est toutefois conditionnel à son implantation harmonieuse, à la préservation de la cohésion urbaine et à la transformation de la 1^{re} Avenue en avenue revitalisée, perméable et sécuritaire.

Pour les citoyens de Lairet, le tramway doit être un levier de requalification urbaine – et non une nouvelle barrière physique dans un quartier déjà encadré par des infrastructures lourdes (autoroutes, voie ferrée, viaducs) (*Accès transports viables, 2017 – Programme TanGo : Quartier Lairet*).

Fort de l'expérience positive de la relocalisation du CEE secondaire dans le but de préserver une perméabilité urbaine (CQ Lairet, *Résolution 19-CA-54, 2019*), le CQ Lairet exige que l'aménagement sur la 1^{re} Avenue évite impérativement l'ajout de toute barrière physique infranchissable (plateforme lourde surélevée, clôtures continues, murs, talus) au pourtour ou au sein du quartier, et privilégie au contraire des solutions franchissables et perméables.

L'enjeu central est d'assurer :

- la qualité de vie des citoyens ;
- leur sentiment de sécurité ;
- la circulation locale, y compris l'accès pour les services d'urgence ;
- le développement de la mobilité active (piétons, cyclistes) ;
- la mixité d'usages et la vitalité commerciale de la 1^{re} Avenue.

Par ailleurs, les études récentes sur le projet démontrent que le tramway à Québec génèrera des retombées économiques importantes (emplois, investissements, revenus fiscaux, nouveaux logements, hausse de valeur foncière) à l'échelle de la ville et particulièrement le long du tracé :

- **9,5 milliards de dollars** de retombées économiques d'ici 2045, dont 67 % dans la Capitale-Nationale (*Aviséo Conseil, 2024, étude commandée par CDPQ Infra, résumée par Radio-Canada, 2024*) ;
- **78 000 emplois** soutenus au Québec d'ici 2045, dont **41 219 emplois** pour la phase de réalisation, avec un salaire moyen d'environ **81 000 \$**, soit 30 % supérieur à la moyenne québécoise (*Aviséo, 2024*) ;
- **15 500 logements supplémentaires** et près de **5,9 G\$ d'investissements immobiliers** prévus d'ici 2045, dont environ 70 % de mises en chantier additionnelles entre 2026 et 2035 (*Aviséo, 2024*) ;
- pour la Ville de Québec, une contribution de **300 M\$** au projet qui serait **entièrement récupérée en 25 à 30 ans** par les seules taxes foncières générées par les nouvelles constructions et l'augmentation de valeur des immeubles situés dans un rayon d'environ 800 m du tracé, avec une hausse de valeur estimée entre **3 % et 5 %** au-delà de la tendance normale du marché (*Moalla, T., Journal de Québec, 10 décembre 2019*).

La revue de littérature commandée par la Ville sur l'impact des infrastructures de transport confirme par ailleurs que les réseaux structurants (tramways, métros, trains légers) génèrent des **primes de proximité foncière** dans un rayon de 400 à 800 m, lorsque l'insertion urbaine est de qualité (*Université Laval – FSA, 2020*).

Le CQ Lairet souhaite que ces retombées se matérialisent concrètement pour le quartier, dans une logique de justice territoriale : **Lairet ne doit pas seulement “supporter” le réseau ; il doit aussi en récolter les bénéfices.**

Nous demandons à CDPQ Infra de maintenir un dialogue continu avec le Conseil de quartier de Lairet et les acteurs locaux sur l'insertion urbaine du tramway afin de valider les solutions techniques (plateformes, traversées, aménagements cyclables, verdissement, accès aux commerces) nécessaires à une 1^{re} Avenue réellement accessible et vivante, **pendant et après les travaux.**

II. Corps du mémoire

Introduction

Le Conseil de quartier de Lairet (CQ Lairet) réitère son appui au Réseau structurant de transport en commun (RSTC) et se réjouit du retour du tracé sur la 1^{re} Avenue (*CQ Lairet, Résolutions 17-06-27 et 20-CA-73*). Le présent mémoire s'adresse à CDPQ Infra pour :

- témoigner de la constance des préoccupations du quartier ;
- rappeler les fondements de notre appui au tracé sur la 1^{re} Avenue ;
- préciser les conditions d'implantation jugées essentielles pour éviter toute nouvelle rupture urbaine ;
- mettre en évidence les retombées économiques et fiscales positives du projet pour la Ville et pour Lairet (*Aviséo, 2024 ; Moalla, 2019 ; FSA-ULaval, 2020*) ;
- formuler des exigences claires en matière de perméabilité, de mobilité active, de sécurité et de mixité d'usages.

L'objectif est que le tramway devienne un **exemple de bonnes pratiques d'insertion urbaine** dans un quartier déjà marqué par des barrières physiques importantes (*Autoroute Laurentienne, voie ferrée, viaducs – Accès transports viables, 2017*).

1. La constance historique de la demande : la 1^{re} Avenue comme axe prioritaire (2017-2024)

1.1. Un appui précoce fondé sur l'efficacité (2017)

Desservir les pôles majeurs

Dès 2017, le CQ Lairet a formalisé son appui à un système de transport structurant (*Résolution 17-06-27*). Le tracé initial empruntait la 1^{re} Avenue et desservait notamment le Centre Vidéotron, renforçant le rôle structurant de cet axe pour la mobilité régionale.

Optimiser le temps de déplacement

Le Conseil soulignait qu'un tracé optimisé sur la 1^{re} Avenue permettrait de réduire significativement le temps de déplacement des résidents vers les pôles d'emplois de Sainte-Foy et de l'Université Laval, avec des gains pouvant atteindre une vingtaine de minutes selon les scénarios analysés (*CQ Lairet, 2017*).

Le rôle régional de la 1^{re} Avenue

Le CQ Lairet insistait pour que le tracé se rende au moins jusqu'au terminus Charlesbourg, de manière à offrir une solution crédible à l'auto-solo et à réduire la pression sur l'autoroute Laurentienne (*Résolution 17-06-27*).

1.2. Maintien de la demande malgré les incertitudes (2020-2021)

En 2020, dans un contexte de remise en question du projet, le Conseil a rappelé l'importance de bonifier le transport en commun traversant Lairet et a invité la Ville à considérer un tracé se rendant minimalement à l'intersection de la 1^{re} Avenue et de la 41^e Rue (*Résolution 20-CA-73*). Malgré les ajustements successifs du projet, la demande du quartier est demeurée constante : **un axe structurant sur la 1^{re} Avenue, jusqu'à la 41^e Rue.**

1.3. La reconnaissance du tracé actuel (2023-2024)

L'annonce de 2023, ramenant le tramway à la 41^e Rue via la 1^{re} Avenue, a été accueillie comme une « agréable surprise » et un « retour vers le futur » dans les médias locaux (*Lessard, M., Journal de Québec, 11 juin 2024*). Le CQ Lairet a réitéré son appui à ce tracé, tout en insistant sur la nécessité :

- d'éviter la création de nouvelles barrières physiques (*CQ Lairet, 2019*) ;
- de tirer parti du projet pour revitaliser la 1^{re} Avenue et les friches de la 41^e Rue (*Résolution 20-CA-73*) ;
- d'assurer une desserte de qualité pour les usagers du quartier et des quartiers voisins (*Radio-Canada / MonQuartier, novembre 2023*).

2. Justification : Lairet, un quartier à forte clientèle et à fort potentiel

2.1. Un bassin de clientèle déjà établi et fidèle

Haute part modale

Lairet se distingue par une part modale du transport en commun de l'ordre de 26,6 %, ce qui en fait l'un des quartiers où l'utilisation du transport collectif est la plus élevée à Québec (*Statistique Canada, cité par Ville de Québec, 2020*). La 1^{re} Avenue est déjà un axe majeur de mobilité quotidienne pour de nombreux résidents (trajets domicile-travail, études, soins de santé, commerces).

Concentration d'activités

Lairet se situe à proximité de pôles majeurs : hôpitaux Saint-François-d'Assise et de l'Enfant-Jésus, Cégep Limoilou, Patro Roc-Amadour, commerces de proximité sur la 1^{re} Avenue, institutions scolaires. Ces équipements génèrent une forte densité de déplacements et favorisent l'achalandage potentiel du tramway (*Université Laval, 2016 ; Ville de Québec, Portrait de quartier*).

2.2. Un potentiel de développement pour une clientèle pérenne

Potentiel de densification

Le CQ Lairet considère que le quartier présente « d'énormes possibilités de développement et de densification », notamment sur les friches urbaines et les sites sous-utilisés le long de la 1^{re} Avenue et autour de la 41^e Rue (*Résolution 20-CA-73*). À moyen et long terme, ces développements assureront une clientèle importante et pérenne au tramway.

Enjeux socio-économiques

Les quartiers Vieux-Limoilou, Lairet et Maizeret présentent un indice de défavorisation matérielle et/ou sociale élevé (*Université Laval, 2016*). Un réseau structurant performant constitue donc un **levier d'équité territoriale**, en offrant une alternative crédible à l'auto et en améliorant l'accès aux emplois, aux services et aux équipements publics.

2.3. Retombées économiques et fiscales du tramway

Les études récentes viennent renforcer la pertinence du projet TramCité à l'échelle de la région, y compris pour Lairet.

Retombées économiques globales

L'étude Aviséo, commandée par CDPQ Infra, évalue à **9,5 G\$** les retombées économiques de la réalisation du tramway d'ici 2045, dont **67 %** pour la région de la Capitale-Nationale (*Aviséo Conseil, 2024 ; Radio-Canada, 2024*). Elle prévoit le soutien de **78 000 emplois** au Québec sur l'ensemble de la période, dont plus de **41 000 emplois** pendant la phase de réalisation des travaux.

Investissements immobiliers et nouveaux logements

La même étude anticipe une hausse significative des investissements immobiliers (près de **5,9 G\$**) et la construction d'environ **15 500 nouveaux logements** d'ici 2045, concentrés notamment à proximité des stations et des pôles d'échange (*Aviseo, 2024*).

Pour Lairet, cela confirme le rôle stratégique de la 1^{re} Avenue et des friches de la 41^e Rue comme **secteurs de requalification urbaine**.

Impact fiscal pour la Ville de Québec

L'étude d'impact fiscal municipale, rendue publique en 2019, conclut que la contribution de **300 M\$** de la Ville au projet sera **entièrement récupérée en 25 à 30 ans** grâce aux seules taxes foncières générées par les nouvelles constructions et par la hausse de valeur des immeubles situés dans un rayon d'environ 800 m du réseau (*Moalla, T., Journal de Québec, 10 décembre 2019*). À cet horizon, l'impact fiscal net est estimé entre **245 M\$ et 324 M\$**, selon l'ampleur de l'effet d'attractivité du réseau sur les immeubles à distance de marche.

Les bâtiments résidentiels et commerciaux dans cette zone devraient enregistrer une prise de valeur relative estimée entre **3 % et 5 %**, au-delà de la tendance normale du marché (*Moalla, 2019*).

Littérature scientifique sur les valeurs foncières

La revue de littérature commandée par la Ville et réalisée par la FSA de l'Université Laval montre que, dans de nombreux contextes internationaux, les infrastructures de transport collectif structurant (tramways, trains légers, métros, SRB) contribuent à la résilience des marchés immobiliers et génèrent des **primes de proximité** concentrées autour des stations, particulièrement dans un rayon de 400 à 800 m, lorsque l'insertion est de qualité et bien intégrée au tissu urbain (*Université Laval – FSA, 2020*).

Cela confirme la pertinence de privilégier une implantation permettant de préserver et d'augmenter la qualité de vie ainsi que le caractère attractif du secteur, en plus de planifier, à Lairet, une **stratégie de captation des plus-values foncières** et de réinvestissement dans le quartier (espaces publics, verdissement, mobilité active, logement social).

Pour le CQ Lairet, ces constats justifient pleinement :

- le maintien du tracé sur la 1^{re} Avenue ;
- une vision ambitieuse de requalification du secteur (La Grande Défriche, friches de la 41^e Rue, revalorisation des commerces de proximité) ;
- une attention particulière à la manière dont les retombées économiques et foncières seront redistribuées au bénéfice des résidents actuels.

3. Les enjeux d'implantation : éviter les barrières physiques et garantir une 1^{re} Avenue perméable

3.1. Le précédent du Centre d'exploitation et d'entretien secondaire (CEE)

Le danger de la rupture urbaine

En 2019, le CQ Lairet s'est opposé à l'implantation initiale du CEE secondaire sur les terrains d'Hydro-Québec. L'analyse du Conseil avait démontré que ce site aurait impliqué la fermeture de la 2^e Avenue et créé une **barrière infranchissable** entre le nord et le sud du quartier (*Résolution 19-CA-54*). Ce projet accentue l'enclavement déjà très important de Lairet, pris entre plusieurs infrastructures lourdes (autoroutes, voie ferrée, viaducs) (*Programme TanGo – Accès transports viables, 2017*).

L'harmonisation est saluée

Le CQ Lairet a par la suite salué la décision de relocaliser le CEE secondaire à l'extrémité des Friches, considérant qu'elle minimise les impacts sur la trame urbaine et répondait en partie aux préoccupations du voisinage. Bien que la population et le Conseil de quartier de Lairet continuent d'être préoccupés par l'implantation d'un éventuel CEE (*Résolution 2025-CA-16*) et par les impacts que cela aura sur la perméabilité, le verdissement (perte d'îlots de fraîcheur) et l'accès aux Friches à l'Ouest, cette expérience est, pour nous, un **précédent positif** qui montre que des ajustements majeurs sont possibles lorsque les enjeux de cohésion urbaine sont pris au sérieux.

Le cas du CEE démontre que le quartier est déjà très sensible à l'apparition de nouvelles barrières physiques. La nouvelle mouture du projet d'implantation du tramway et d'une possible CEE doit impérativement **éviter de répéter ce scénario**.

3.2. Vision de développement et mixité d'usages sur la 1^{re} Avenue et sur les friches de la 41^e Rue (Ouest)

Le CQ Lairet porte une vision de développement à long terme pour la 1^{re} Avenue et les terrains d'Hydro-Québec, telle que détaillée dans la Résolution 20-CA-73.

Mixité d'usages

Les terrains de la 41^e Rue Ouest devraient accueillir une mixité d'usages incluant des parcs de proximité, des jardins communautaires, des logements et des espaces commerciaux de proximité. Le tramway doit être un **catalyseur** de cette mixité, et non un simple « couloir technique ». Les friches actuelles en **milieu de vie** avec des habitations, des espaces verts interconnectés et des services de proximité, accessibles à pied, à vélo et en transport collectif.

Projet La Grande Défriche

Le Conseil souhaite que le projet de tramway s'arrime avec une démarche de type « La Grande Défriche », projet porté par le Conseil de Quartier de Lairet en 2024 et ayant été sélectionné par le programme de l'Accélérateur de la transition écologique" (FAQDD); La Grande Défriche propose une réhabilitation de la friche de la 41^e rue (portion Ouest) en un projet nourricier qui fusionne un jardin collectif ainsi qu'une grande prairie qui favorise la biodiversité en milieu urbain. D'autres éléments sont prévus comme une pépinière urbaine, des sentiers pédestres, des aires de détente, qui favoriseraient un accès à la nature et deviendraient un espace collectif de rassemblement et de loisir pour les citoyen·ne·s du quartier.



Exigence sur l'aménagement

Toute infrastructure lourde (plateforme surélevée, murs, clôture, talus ou remblais continus) qui entraverait la circulation locale ou l'accès aux services irait à l'encontre de cette vision, en reproduisant l'effet de **barrière infranchissable** que le quartier a déjà réussi à éviter dans le dossier du CEE.

Gestion de la déviation de la circulation

Pendant la phase de construction comme durant l'exploitation, la gestion des déviations de circulation devra être pensée pour **maintenir la 1^{re} Avenue accessible aux résidents du quartier** dans leurs déplacements quotidiens (travail, école, commerces, Patro, CPE, etc.). Une attention particulière devra être accordée aux rues résidentielles qui ne doivent pas devenir des axes de transit de contournement.

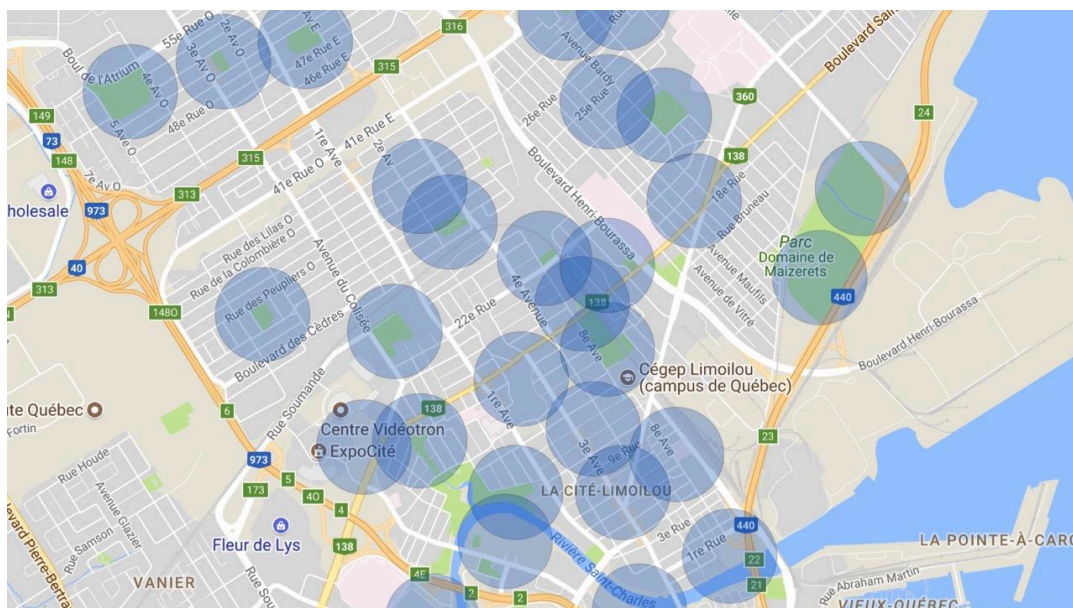
Enjeux de verdissement

La requalification de la 1^{re} Avenue et des friches de la 41^e Rue doit impérativement intégrer un **verdissement substantiel** (arbres, fosses de plantation, îlots de fraîcheur, espaces publics de qualité) afin de réduire les îlots de chaleur, d'améliorer le cadre de vie et de soutenir l'attractivité résidentielle. Les enjeux environnementaux et sociaux suivants ont largement été documentés par le Conseil de Quartier :

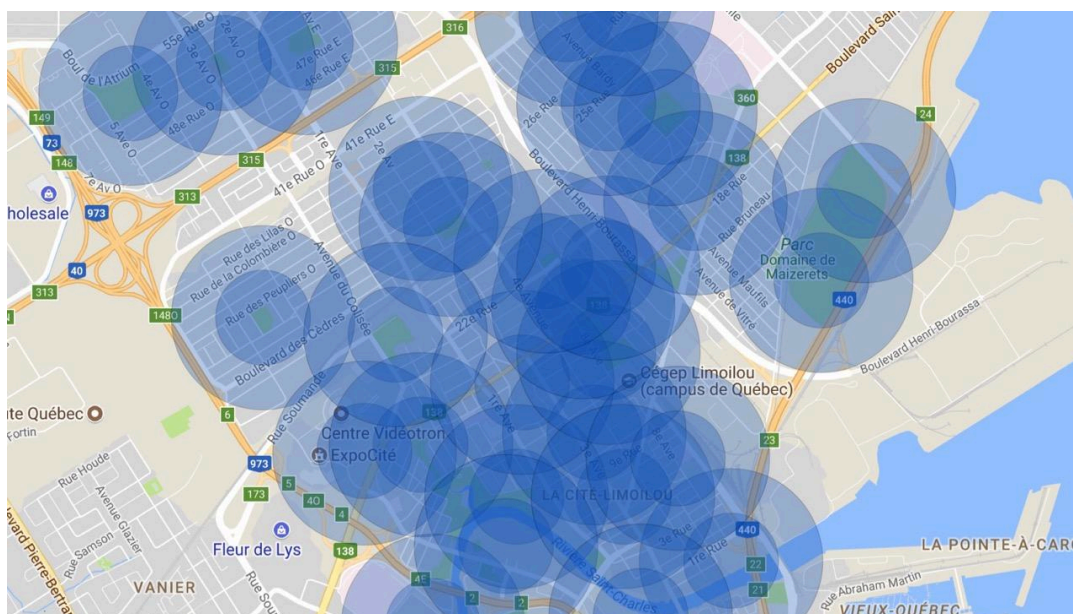
- **Absence de parc de proximité**

Les résidents du nord de Laitet doivent parfois parcourir plus de 500 m avant d'avoir accès à un espace vert. Dans le secteur Sainte-Odile en particulier, le parc-école Sainte-Odile constitue le seul espace vert. Si on inclut les parcs-écoles, les terrains de sports et les places éphémères, presque la majorité des résidents du Vieux-Limoilou ont accès à un parc dans un rayon de 250 mètres, tandis que seulement 25 % des résidents de Laitet ont accès à un parc dans le même rayon. Si on élargit ce rayon à 500 mètres (carte ci-dessous), presque tous les résidents des secteurs du Vieux-Limoilou, de Maizerets et de Laitet ont un parc à distance de marche. Par contre, les résidents au Nord du secteur Sainte-Odile et les habitations des rues de la Sapinière-Dorion et des Lilas, dans le secteur Laitet, n'ont aucun parc de proximité.

CARTE 1 : Parcs dans un rayon de 250 mètres



CARTE 2 : Parcs dans un rayon de 500 mètres



- **Absence d'espace vert de proximité**

Si le Vieux Limoilou peut compter sur les aménagements aux abords de la rivière St-Charles comme espace naturel de proximité, il n'en existe aucun dans Lairet. Il n'y a pas d'alternatives actuellement pour permettre aux enfants, aux familles, aux résidents de notre secteur d'entrer en contact avec la nature.

Le Conseil de Quartier a d'ailleurs fait une demande (RESOLUTION 21-CA-14) pour convertir un boisé abandonné à la jonction de la rue Godbout et du chemin de fer, en espace naturel de proximité. Au printemps 2019, des citoyens ont entrepris par eux-même d'organiser une corvée de nettoyage du boisée et cela a permis de remplir 3 conteneurs de déchets. Il en restait tout autant sur ces terrains, plusieurs de formats trop imposants pour que les citoyens puissent les sortir par eux-mêmes. À l'heure actuelle, le boisé en question est toujours en processus d'acquisition par la

- **Enjeux social : Sécurité alimentaire**

Il n'est pas exagéré d'admettre que Lairet constitue un désert alimentaire. Ces derniers sont définis par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) comme des « secteur[s] qui procure[nt] un faible accès à des commerces pouvant favoriser une saine alimentation et qui [sont] défavorisé[s] sur le plan socio-économique ».

De plus, l'accès à des aliments sains de qualité est limité et/ou hors de prix. Il ne reste véritablement qu'une seule épicerie de quartier (Maxi de la 1^{re} avenue). Si le Grand Marché est une nouvelle installation importante dans le quartier et ajoute une offre alimentaire intéressante, il a été admis qu'il constitue plutôt un "mirage alimentaire" et que la majorité des résidents du secteur n'ont pas les moyens de faire leurs courses au Grand Marché.

Comme le secteur est enclavé au nord par l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest par l'autoroute Laurentienne, et au sud par le chemin de fer et que d'autre part, 45% de la population de Lairet utilisent d'autres modes de transport que l'auto-solo, le conseil de quartier constate qu'il y a peu d'épiceries à distance de marche. En guise d'exemple, l'épicerie la plus près du principal complexe d'habitation du secteur, le Domaine Laurentien, est Le Frigo, à 0,8 km de marche. Les autres épiceries les plus près se trouvent à un kilomètre de marche ou plus, dans le secteur Fleur-de-Lys, de l'autre côté de la voie ferrée. À pied, le chemin le plus court pour s'y rendre est le passage à niveau piétonnier de la rue de la Concorde. Cependant, comme ce passage n'est pas déneigé, les piétons de Ste-Odile doivent faire un détour de plus d'un kilomètre par le viaduc de la rue du Colisée en hiver. Ce détour porte à plus de 2,5 km la distance entre Ste-Odile et les épiceries du secteur Fleur-de-Lys. En hiver, il faut donc compter plus de 5 km aller-retour pour faire ses courses.

- **Enjeu social : Absence d'espaces de rencontre dans Lairet**

Les citoyens de Lairet déplorent depuis longtemps l'absence de place publique et de lieu de rencontre de proximité; il s'agit d'un enjeu important qui chaque année revient au conseil de quartier.

De 2015 à 2016, le CIUSSS-CN a effectué une série d'analyse dans le secteur afin de dresser un portrait juste de la situation (marche de repérage, entretiens informels, analyses de documents, etc.) et d'évaluer les conditions d'habitation et la qualité de vie des résidents et résidentes. C'est suite à ces analyse que le secteur au Nord de Sainte-Odile, bordant les friches de la 41^e rue, a été identifié par le CIUSSS-CN comme étant un secteur à risque :

“En un an, plus de 900 interventions de différentes natures ont été menées par le CIUSSS-CN dans le secteur nord de Lairet, et notamment du côté des rues des Lilas Ouest et de la Sapinière-Dorion Ouest, où la forte densité de population est imparfaitement desservie en matière de services de proximité. On y retrouve en outre un grand nombre de petits logements — et donc de personnes seules —, des loyers dispendieux et plusieurs nouveaux arrivants de cultures variées. Autant de facteurs

qui peuvent contribuer au sentiment d'insécurité et d'isolement qu'ont relevé des citoyens pour ce coin de Limoilou."

Article Mon limoilou, 19 février 2018,
<https://monlimoilou.com/2018/quartier-du-monde>

C'est suite à ces constats qu'en 2018, le CIUSSS-CN met sur pied l'initiative Quartier du monde, un projet pilote pour favoriser le sentiment d'appartenance à Lairét et qui vise à proposer aux citoyens dans le nord du quartier Lairét un espace d'échange et de rassemblement. Depuis, plusieurs efforts ont été déployés par le CQ Lairét pour proposer des activités promouvant la vie de quartier, dont la tenue d'une cabane et l'organisation d'une fête de quartier annuelle (Parc Marchant 2017, Place des Chênes 2018, Cabane à sucre école Sainte-Odile 2019, Lairét en fête 2022-2023).

Si ces activités sont bien accueillies, elles restent limitées et ont peu d'impacts sur la vie quotidienne des résidents. Puisque les espaces publics de rencontre informels sont rares voire absents dans Lairét, il reste difficile de développer et de renforcer le sentiment d'appartenance au quartier.

Enjeu social : logement social et logement abordable

Considérant que Lairét est un quartier souvent choisi pour ses grands logements et ses logements à prix abordable (source : Rendez-Vous Limoilou) et que la municipalité évalue que les bâtiments résidentiels et commerciaux situés dans une zone de 800 mètres du réseau enregistreront une hausse relative de valeur comprise entre 3% et 5%, «au-delà de la valeur moyenne sans la présence du réseau structurant» (source : Journal de Québec). Nous croyons qu'une stratégie pour préserver l'abordabilité des logements dans le quartier et en particulier à proximité du réseau est à élaborer de pair avec l'administration municipale.

3.3. Conditions de perméabilité et de sécurité pour une 1^{re} Avenue revitalisée

Le CQ Lairét formule les conditions suivantes pour que la 1^{re} Avenue demeure – et devienne davantage – un axe perméable, sécuritaire et vivant :

Plateforme franchissable et perméable

- Privilégier une plateforme au niveau du sol ou légèrement surélevée mais franchissable, permettant la traversée en plusieurs points pour les piétons et les véhicules.
- Éviter de concentrer la circulation automobile sur un faible nombre de rues transversales au tracé. La majorité des rues ont une vocation résidentielle et locale, une limitation induite du nombre de points traversés engendrerait une augmentation significative de la circulation de transit dans les axes sélectionnés.
- Éviter toute configuration de type « mur », « talus », « barrière physique » ou « aménagement de la circulation » qui aurait effet de scinder le quartier en deux, qui

empêcherait les déplacements transversaux (ouest et est) ou créerait un effet de cloisonnement entre le nord et le sud de la 1^{re} Avenue

Traverses piétonnes et cyclables sécurisées

- Multiplier les **traverses piétonnes sécurisées**, particulièrement aux endroits où les écoliers, les familles et les aînés traversent déjà la 1^{re} Avenue au quotidien (écoles, CPE, Patro Roc-Amadour, commerces de proximité, arrêts de transport collectif).
- Prévoir des traverses **cyclables** lisibles et continues, afin d'éviter que les cyclistes soient contraints d'emprunter les trottoirs (comme c'est actuellement le cas sous certains viaducs) et de réduire les conflits piétons-vélos (*Programme TanGo, 2017*).

Aménagement d'une piste cyclable continue sur la 1^{re} Avenue

- Le CQ Lairet souhaite l'implantation d'une **piste cyclable sécurisée et continue** le long de la 1^{re} Avenue, donnant accès aux commerces, aux écoles, au Patro et aux friches de la 41^e Rue.
- Cette piste devrait être pensée en cohérence avec le réseau cyclable de l'arrondissement, de manière à connecter Lairet aux quartiers voisins et aux grands axes de mobilité active.

Accès aux commerces et vitalité économique

- Pendant et après les travaux, l'accès aux commerces de proximité et aux services situés sur la 1^{re} Avenue devra être maintenu et clairement signalé (chemins piétons temporaires, zones de livraison, stationnements de courte durée, aménagements universellement accessibles).
- L'aménagement final devra favoriser la **marchabilité** (trottoirs confortables, mobilier urbain, plantations, terrasses) pour soutenir la vitalité économique du secteur.

Accès pour les services d'urgence

- Les aménagements devront permettre un **accès rapide et direct** aux interventions des services d'urgence (police, pompiers, ambulances) sur la 1^{re} Avenue et dans les rues adjacentes.
- Les choix de plateformes, de clôtures ou de dispositifs de sécurité ne doivent pas compromettre les temps d'intervention ni créer de zones difficilement accessibles.

Qualité de vie et sentiment de sécurité

- L'ensemble des choix d'insertion devra contribuer à renforcer le **sentiment de sécurité** des citoyens, particulièrement aux endroits déjà identifiés comme sensibles

(sous les viaducs, à proximité de la voie ferrée, aux intersections à forte circulation).

- Cela implique un éclairage adéquat, une bonne visibilité, des trottoirs suffisamment larges, des aménagements favorables à la cohabitation des usagers et la réduction de la vitesse automobile.
- Comme des enjeux de circulation de transit suscitent déjà de nombreuses préoccupations au sein du quartier, nous croyons que l'insertion du Tramway sur la 1^{ère} avenue doit être accompagné d'un plan ambitieux et innovant (résolution 2025-CA-15) pour susciter de nouvelles habitudes chez les usagers, que ce soit par l'ajout de mesures d'atténuation ou par de nouveaux aménagements modernes et réfléchis pour les usages actuels des résidents et des usagers de transit. Ces aménagements sont plus qu'attendus dans ce quartier construit en 1960, afin de soutenir et améliorer le vivre ensemble et de mitiger de façon proactive les enjeux de cohabitation et de sécurité sur les rues et avenues à proximité.

Le CQ Lairet souhaite que ces conditions soient intégrées dès la phase de conception détaillée et fassent l'objet d'un **dialogue structuré** entre CDPQ Infra, la Ville, le RTC et les représentants du quartier.

III. Conclusion et recommandations

Le Conseil de quartier de Lairet a démontré, depuis 2017, un appui constant et justifié au tracé du tramway sur la 1^{ère} Avenue, fondé à la fois sur l'efficacité du réseau et sur les besoins socio-économiques du quartier (CQ Lairet, 2017 ; 2020).

Au regard des études récentes (Aviso, 2024 ; Moalla, 2019 ; FSA-ULaval, 2020) et de l'expérience locale, nous invitons CDPQ Infra à prioriser les solutions techniques qui garantissent :

- **L'efficacité maximale du service** pour une clientèle déjà établie et en croissance (haute fréquence, fiabilité, bonne desserte des pôles d'activité).
- **L'intégration harmonieuse dans la trame urbaine**, en évitant toute barrière physique infranchissable qui morcellerait le quartier.
- **La perméabilité de la 1^{ère} Avenue**, en assurant :
 - de multiples traverses piétonnes et cyclables sécurisées ;
 - une plateforme franchissable en tout lieu le long du tracé de la 1^{ère} Avenue ;
 - un accès maintenu aux commerces, aux équipements et aux services d'urgence, pendant et après les travaux.
- **La requalification et le verdissement de la 1^{ère} Avenue et des friches de la 41^e Rue**, afin que le tramway soit un levier de revitalisation urbaine, de mixité d'usages

et de création de nouveaux logements.

- **Une stratégie de captation et de réinvestissement des plus-values foncières** générées le long du tracé, de manière à ce qu'une part significative des retombées économiques bénéficie concrètement aux résidents de Lairet (espaces publics, mobilité active, équipements de quartier).

Le CQ Lairet réitère enfin son engagement à poursuivre le dialogue avec CDPQ Infra et la Ville de Québec afin d'assurer que le projet de tramway dans Lairet devienne un **succès durable**, à la fois pour le réseau de transport, pour la cohésion du quartier et pour la qualité de vie de ses citoyens.

IV. Références documentaires

Résolutions du Conseil de quartier de Lairet (CQ Lairet)

- CQ Lairet. (2017, 27 juin). Résolution 17-06-27 : Mémoire sur la mobilité durable et le déploiement d'un système structurant de transports en commun dans Lairet.
- CQ Lairet. (2019, 11 juin). Résolution 19-CA-54 : Implantation du CEE secondaire du tramway de Québec.
- CQ Lairet. (2020, 15 septembre). Résolution 20-CA-73 : Positionnement du CQ Lairet sur la relance de la consultation de la vision d'aménagement pour le secteur de la 1^{re} Avenue.
- CQ Lairet (2025, 15 mai), Résolution : Résolution 2025-CA-16 concernant l'opposition à la construction d'un pôle d'échange minéralisé et d'un garage de tramway sur les friches de la 41^e rue
- CQ Lairet (2025, 15 mai), Résolution : Résolution 2025-CA-15 concernant l'appui à la création d'un laboratoire de bonnes pratiques en sécurité routière et aménagement communautaire dans le quartier Lairet
- CQ Projet (2024,) Résolution 24-CA-04-01 sur le dépôt de demandes de financement pour le projet de verdissement de la friche de la 41^e rue

Documents municipaux et études

- Ville de Québec. *Portrait sociodémographique et économique – Quartier Lairet*.

- Université Laval / FSA. (2020). *Impact des infrastructures de transport sur les valeurs foncières et immobilières urbaines*.
- Université Laval. (2016). *Observations sur la mobilité dans le quartier Lairet*.
- Accès transports viables. (2017). *Dans les souliers des aînés – Programme TanGo : Quartier Lairet*.

Études et documents liés au projet TramCité

- Aviseo Conseil. (2024). *Retombées économiques d'un tramway à Québec*. Étude commandée par CDPQ Infra.
- CDPQ Infra. (2024). *TramCité – documentation officielle (fiche des retombées économiques et immobilières)*.

Articles de presse et médias

- Moalla, T. (2019, 10 décembre). « Impact fiscal du tramway : les 300 M\$ de la Ville de Québec récupérés d'ici 25 à 30 ans ». *Journal de Québec*.
- Morrissette-Beaulieu, F. (2024, 15–16 octobre). « Tramway : des retombées de 9,5 G\$ d'ici 2045, selon une étude commandée par CDPQ Infra ». *Radio-Canada / Ici Québec*.
- Lessard, M. (2024, 11 juin). « Tramway : déception dans Maizerets, agréable surprise dans Lairet ». *Journal de Québec*.
- Radio-Canada / MonQuartier. (2023, novembre). « Des conseils de quartier réitèrent leur appui au tramway. »