



CONSEIL DE QUARTIER

**Recommandations  
stratégiques 2020-2025  
du conseil de quartier  
du Vieux-Limoilou**

Document déposé le 21 octobre 2020

# 1. SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a mené, en 2017-2019, de multiples actions de consultation et de réflexion quant à l'évolution et aux enjeux du quartier. Une série de recommandations ont découlé de cette démarche, identifiant des projets, actions ou mesures à mener, entamer ou mettre en place, au bénéfice du quartier, dans un horizon 2020-2025.

Depuis une ou deux décennies, le quartier Vieux-Limoilou connaît une véritable "renaissance" - tant pour ses résidents et résidentes, que dans l'imaginaire collectif. Il va sans dire : pour que cette "renaissance" perdure, il importe d'accompagner celle-ci d'investissements soutenus au profit de son environnement bâti et naturel, autant que dans le développement ou la mise à jour de ses infrastructures de proximité.

Ces actions, et les exercices de vision qui les accompagnent, doivent être pensée d'abord et avant tout au profit d'un quartier convivial, humain, créatif, fier et durable.

Les actions et mesures identifiées au fil de l'exercice mené par le conseil de quartier sont regroupées en quatre grandes catégories - liées aux priorités identifiées par les résidents et résidentes du secteur lors d'une large consultation citoyenne menée en décembre 2018 et janvier 2019 :

- **l'environnement et la qualité de l'air;**
- **l'aménagement de l'espace urbain;**
- **la cohabitation des modes de déplacement;**
- **le vivre-ensemble.**

Les actions qui ne touchent pas l'une de ces trois thématiques ont été, pour leur part, regroupées sous une catégorie "Autres".

Dans ce contexte, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou propose ses *Recommandations stratégiques 2020-2025*.

## **Les 16 grandes recommandations du conseil de quartier du Vieux-Limoilou :**

01. Mettre en place à courte et moyenne échéance un ensemble de mesures de mitigation liées à la qualité de l'air dans le Vieux-Limoilou.
02. Adopter et exécuter un plan concret visant à verdir le secteur sud du quartier Vieux-Limoilou, allant de la 4e Rue à la rivière Saint-Charles, entre le boulevard des Capucins et la zone industrielle bordant la 3e Avenue et la 2e Rue.

03. Bonifier la présence de verdure entre les zones industrielles, portuaires et résidentielles dans et autour du Vieux-Limoilou.
04. Profiter de façon plus accentuée du potentiel qu'offrent les ruelles en matière de verdissement et d'aménagement convivial, au-delà des usages de transit.
05. Faire des représentations auprès des instances fédérales et provinciales afin que les meilleures solutions liées aux enjeux de qualité de l'air soit mises en oeuvre dès que possible, en lien avec le voisinage industrialo-portuaire et la présence d'infrastructures routières d'importance : transfert en vrac sous couvert au Port de Québec, transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, meilleur entretien de l'autoroute Dufferin-Montmorency.
06. Adopter une vision Zéro déchets pour la Ville de Québec et accompagner celle-ci d'une variété de mesures, dans la foulée de la mise en application du *Plan de gestion des matières résiduelles* de l'agglomération.
07. S'assurer que le Vieux-Limoilou demeure un quartier à échelle humaine, en encadrant de façon adéquate sa densification, en limitant la hauteur des aménagements à venir, et en accompagnant ceux-ci par la mise en place et l'enrichissement de nouveaux lieux de voisinage.
08. Amorcer une réflexion visant à repenser la 9e Avenue et le secteur qui l'entoure, notamment en lien avec les accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency, dans une perspective de verdissement et de sécurité piétonne.
09. Maximiser l'usage pour les résidentes et résidents des espaces publics disponibles par la mise en place de micro-parcs et d'espaces de voisinage dans des lieux ciblés du quartier.
10. Mettre en place à court et moyen terme une série de mesures, allant du réaménagement des rues à la signalisation, en passant par la sensibilisation, au profit de la sécurité des déplacements piétons dans le quartier Vieux-Limoilou.
11. Rendre conviviales et sécuritaires par le biais d'aménagements ciblés, au profit des déplacements actifs, les grandes artères du Vieux-Limoilou avec, en priorité, la 3e Avenue, la 4e Avenue, la 8e Avenue et la 18e Rue.
12. Profiter de l'arrivée du Réseau de transport structurant et de son tramway pour repenser l'organisation de l'ensemble des infrastructures de déplacement du quartier, faisant de cette venue une opportunité pour repenser le partage de la voie publique au profit de tous, notamment par la mise en place de rues partagées, d'artères vertes et conviviales, de la sécurité piétonne et d'un réseau cyclable bonifié.
13. Profiter de la venue du Lab-École pour amorcer un travail de revitalisation du secteur Stadacona, incluant, notamment, le développement d'une offre alimentaire bonifiée pour le secteur, à la page avec ses réalités socio-économiques.

14. Favoriser l'implantation de plus de logements sociaux ou coopératives d'habitation dans le quartier ou à proximité, avec la volonté de maintenir l'accessibilité au logement dans le quartier au profit de clientèles plus vulnérables.
15. Par la mise en place d'une variété de moyens, faciliter et rendre plus conviviaux les liens actifs entre le Vieux-Limoilou et les quartiers environnants.
16. Mettre en place des mesures visant à identifier, préserver et valoriser le patrimoine du Vieux-Limoilou.

Au-delà de ces perspectives, d'autres priorités d'actions peuvent être appelées à émerger face aux mouvements de population, ou encore quant à l'évolution du tissu social et urbain du quartier en particulier, et de l'agglomération de Québec en général.

En complément aux 16 grandes recommandations énoncées, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou mets également de l'avant 21 suggestions additionnelles, rattachés à la bonification et l'amélioration du quartier.

## 2. INFORMATIONS GÉNÉRALES

### 2.1 | À propos du conseil de quartier du Vieux-Limoilou

---

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou (CQVL) a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est notamment appelé à :

- Émettre des recommandations sur les projets de modification aux règlements d'urbanisme dans le quartier ou sur tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville de Québec;
- Tenir des séances de consultation publique;
- Transmettre leur avis au Conseil de Ville ou au Conseil d'Arrondissement sur toute matière concernant le quartier;
- Bonifier l'offre de service et contribuer à la planification ou la mise en oeuvre d'un projet municipal touchant le quartier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé d'un maximum de onze personnes, dont la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote. Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou représente environ 18 000 citoyens et citoyennes.

### 2.2 | À propos du Vieux-Limoilou

---

#### 2.2.1 | Démographie

Sur le plan géographique, le quartier Vieux-Limoilou est limité au sud par la rivière Saint-Charles, au nord par la 18<sup>e</sup> Rue, à l'ouest par le tracé du chemin de fer, et à l'est par la rivière Saint-Charles ainsi que la rue de la Pointe-aux-Lièvres. Au municipal, le Vieux-Limoilou fait partie du district électoral du même nom. Il est intégré, au provincial, dans le comté Jean-Lesage et, au fédéral, dans Beauport-Limoilou. Sur le plan scolaire, le Vieux-Limoilou est divisé dans les circonscriptions électorales 7 et 8 de la Commission scolaire de la Capitale.

En ce qui concerne la socio-démographie du quartier, la population du Vieux-Limoilou a été, somme toute, relativement stable de 1996 à 2006 (14 335, 14 265, 14 580 habitants), pour ensuite atteindre les quelques 18 000 personnes en 2017-2018.

Pofil démographique offert par la CDEC de Québec (2010) : <https://cdecdequebec.qc.ca/media/etude/17.pdf>

## 2.2.2 | Sentiment d'appartenance

Ce qui ressort particulièrement du Vieux-Limoilou, c'est la fierté et le sentiment d'appartenance de ses résidents et résidentes - un fait relativement unique dans l'agglomération de Québec.

Pour qualifier cet esprit, on peut se référer à Kathleen Pouliot qui, dans son mémoire de maîtrise en ethnologie et patrimoine "Vivre son quartier : l'expérience du Vieux-Limoilou de 1960 à aujourd'hui", déposé en 2014 à l'Université Laval, indique :

"Aujourd'hui, malgré sa diversité, la population limouloise se rallie autour de désirs communs tels que de vivre une proximité de quartier, de socialiser entre voisins, de vibrer au rythme du quartier et de ses événements, d'améliorer les fonctions urbaines et de s'épanouir au sein de son milieu de vie. L'identité des Limoulois du Vieux-Limoilou se définit désormais par une fierté de résider dans ce quartier qui offre, selon eux, autant d'attractions et de services de qualité. Pour nous et tel que nous l'avons observé, cette fierté solidifiée par l'expérience, l'appropriation et l'appartenance, favorise l'émancipation de la vie de quartier."

Pour consulter le mémoire complet : <https://corpus.ulaval.ca/jspui/handle/20.500.11794/25485>

## 2.2.3 | Histoire

En 1535, Jacques Cartier est débarqué sur les berges de la rivière Saint-Charles, dans les environs de ce qui est aujourd'hui le Vieux-Limoilou.

Cette première occupation est suivie, un peu moins de cent ans plus tard, par la concession de la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges par les autorités coloniales aux Jésuites qui donneront une vocation agricole au secteur.

Cette vocation perdurera jusqu'en 1847, alors que le William Hedley Anderson fonde une compagnie de marchandage de bois sur les berges de la rivière Saint-Charles : une activité économique qui donnera naissance au village d'Hedleyville. L'essor industriel amené par le marchand entraînera successivement la création de trois autres hameaux, Smithville (aujourd'hui Stadacona), Parkville (sud du Quartier) et New Waterford (secteur de la Canardière). Tant les incendies de 1845 que des enjeux liés à la santé publique amènent plusieurs citoyens de la Cité de Québec vers ces secteurs.

Cette progression stagnera toutefois dans la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, dans la foulée du déclin de l'industrie de la construction navale.

Ce déclin, accompagné d'un manque d'intérêt tant des gens d'affaires que des citoyens de Québec envers Limoilou, s'explique par différentes raisons, notamment des clauses limitatives liées à la vente des lots, les débordements de la rivière Saint-Charles, l'existence de droits de passage pour traverser les divers ponts du secteur, et la difficulté pour les résidents de se rendre vers les quartiers centraux. Parkville disparaîtra complètement en 1885. New Waterford sera délocalisé pour permettre le développement du chemin de fer. La famille Anderson laissera Headleyville à l'abandon en 1867.

Pour pallier à la situation, les résidents du secteur feront appel aux religieuses afin d'assurer leur croissance. En réponse, les Augustines rendront une partie de leurs terres disponibles pour des usages culturels, scolaires, publics et religieux. Du côté de Smithville, on mise plutôt sur la construction du pont Lavigueur et le développement de nouveaux lots pour stimuler la venue de citoyens et d'entreprises. Ces initiatives sont accompagnées de l'arrivée définitive du chemin de fer, en 1890. Ces efforts donneront ainsi un "second souffle" à Limoilou.

Pour compléter ces actions liées à l'occupation du territoire, les autorités des divers villages du secteur – Hedleyville, New Waterford, Stadacona, Parkville et Gros-Pin – décident en 1893 de se regrouper afin de former une entité capable de se doter de divers services publics : Limoilou. Un regroupement rendu d'autant plus nécessaire par des feux destructeurs...

Le territoire limoulois étant encore essentiellement agricole, les promoteurs immobiliers ont carte blanche pour planifier le développement de la nouvelle ville. Pour ce faire, ils s'inspirent du modèle quadrillé de New York, avec des rues s'étendant d'est en ouest, et des avenues du nord au sud, au fil desquels sont érigés des immeubles résidentiels, le plus souvent bâtis en brique et composés de trois étages.

Le nouveau Limoilou se développe rapidement, mais la municipalité arrive difficilement à gérer le développement urbain : problèmes d'endettement, d'éclairage, de pavage des rues, de liaison avec les lignes de tramway.

Résultat : en 1909, Limoilou sera annexé à Québec.

Cette annexion offrira un nouveau boom économique au secteur, notamment par la construction du pont Dorchester, exempt de péage, d'un nouveau poste d'incendie, et par la mise en place de réseaux d'aqueduc et d'égout. De plus, en 1927, on assiste à l'ouverture d'une usine papetière à l'embouchure de la rivière Saint-Charles au développement du réseau ferroviaire et du Port de Québec.

Après la paroisse Saint-Charles-de-Limoilou créée en 1896, cinq autres paroisses seront successivement fondées : Saint-Albert-le-Grand, Sainte-Claire-D'Assise, Saint-Paul-Apôtre, Saint-Pie-X et Sainte-Odile.

Toutefois, la demande massive pour le secteur connaîtra un net ralentissement après la Deuxième Guerre mondiale, alors que la création des banlieues aura un impact négatif sur le développement de Limoilou, joutés à divers enjeux urbanistiques (construction de la zone industrialo-portuaire ou développement du réseau routier et autoroutier amenant la destruction de certaines zones du quartier) ou environnementaux (enjeux liés à la qualité de l'air, notamment). Les temps seront ensuite durs pour le quartier qui, au fil du temps, développera une réputation peu enviable – liée notamment à des enjeux sociaux ou à la criminalité.

Une prise en main du quartier par ses résidents dès les années 1990, appuyée par diverses initiatives municipales ou gouvernementales, et par l'arrivée de nouveaux résidents – notamment des jeunes familles – donnera ainsi un "troisième souffle" au Vieux-Limoilou. Ce souffle sera appuyé par une multitude d'actions citoyennes ou issues des commerçants, menées de front au fil des années - événements, aménagements, etc.

## 2.2.4 | Valeurs

Pour définir adéquatement les actions et les projets à mener pour le développement du quartier, il importe de définir quelques valeurs qui lui sont associées.

Le conseil de quartier a ainsi ciblé cinq termes jugés représentatifs :

- **Convivial** : le Vieux-Limoilou est un quartier qui est accessible, dans lequel on peut marcher, circuler aisément et de différentes façons, où il y a présence de commerces de proximité, accompagnés d'espaces verts, de lieux de rassemblement et de services – un peu dans l'esprit d'un véritable "village";
- **Humain** : le Vieux-Limoilou est un quartier d'abord et avant tout à l'esprit communautaire et à l'échelle humaine, c'est un carrefour de générations où se trouvent jeunes et moins jeunes, une communauté ouverte aux citoyens de toutes les provenances et de toutes les croyances, et où tous réussissent à trouver leur compte, et où tous peuvent se côtoyer sans égard à leur réalité économique et leur classe sociale;
- **Créatif** : le Vieux-Limoilou, c'est un quartier créatif où les idées bouillonnent, dans lequel les citoyens sont réceptifs aux nouvelles idées, aux nouvelles manières de faire;
- **Fier** : le Vieux-Limoilou, c'est un quartier qui cultive la fierté et le sentiment d'appartenance de ses résidents, c'est un quartier qui s'est construit au fil des initiatives et des volontés de ses citoyens, de ceux qui l'habitent et qui l'ont habité;
- **Durable** : le Vieux-Limoilou, c'est d'abord un milieu de vie, c'est un endroit que les résidents ont choisi pour ses qualités, en dépit de ses défauts, c'est un quartier dont l'évolution doit se baser sur les principes de santé et de développement durables.

## 2.2 | Raison d'être et présentation de la démarche

---

Nombre d'États, de villes ou de municipalités régionales de comté (MRC) - pour ne citer que ceux-là - ont réalisé au fil des années des exercices de planification visant à réfléchir l'évolution de leur territoire, en identifiant tant des objectifs que des priorités.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a ainsi réalisé un exercice de priorisation à l'échelle de son territoire, qui lui permettra, d'un côté, de nourrir les réflexions qui lui seront soumises par la ville - notamment par le biais d'exercices de vision de secteurs ou thématique - autant que de permettre à l'administration municipale, aux élus de tous paliers et à tout autre acteur concerné, de s'en inspirer afin d'orienter d'autres actions et mesures applicables aux secteurs.

Réflexions d'abord des administrateurs et administratrices du conseil de quartier, l'exercice a été progressivement élargi de façon à ce qu'il devienne un véritable exercice de réflexion collective sur le Vieux-Limoilou, ses forces, ses faiblesses, ses valeurs et son développement.



La démarche a été réalisée selon la séquence suivante :

- Obtention d'un **mandat de réalisation** à l'assemblée générale annuelle d'avril 2017.
- Réalisation de rencontres et d'**échanges au sein des administrateurs et administratrices du conseil de quartier**, afin d'identifier des pistes d'actions et des recommandations préliminaires, en 2017-2018. Présentation de ces résultats en assemblée publique, pour échange et discussion avec les personnes présentes.
- **Présentation des différentes pistes identifiées à divers organismes du quartier** et à des citoyens spécialistes ou engagés, afin d'obtenir de nouveaux "sons de cloches". Au total, c'est une vingtaine d'organisations ou d'individus qui auront fourni opinions et avis quant au document dans sa phase préliminaire de rédaction, en 2018.
- Présentation d'un **atelier public de réflexion**, à l'automne 2018, afin d'inviter citoyens et citoyennes du secteur à venir discuter autour de ces pistes.
- Réalisation d'une **consultation citoyenne** en décembre 2018 et janvier 2019, conjointement avec Votepour.ca. Les équipes des deux organisations ont :
  - ◆ distribué 8 000 encarts en porte-à-porte;
  - ◆ rejoint 5 000 résidences et 25 commerces;
  - ◆ rencontré directement 200 personnes;
  - ◆ diffusé de l'information sur 5 groupes Facebook;
  - ◆ réalisé 7 entrevues médiatiques - papier, Web ou radio;
  - ◆ rendu disponible un questionnaire papier à deux adresses du quartier;
  - ◆ sollicité une multitude de relayeurs additionnels.

Au total, c'est plus de 900 personnes qui ont participé à l'enquête.

Pour consulter la démarche détaillée et ses résultats : <https://votepour.ca/rapport/vieux-limoilou/>

- **Présentation des résultats de la consultation citoyenne à l'assemblée générale annuelle 2019** du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, suivi d'une discussion avec les personnes présentes.
- Réalisation en juin 2019 d'un **atelier de discussion**, piloté conjointement avec l'équipe d'Espace d'initiatives, autour des résultats de l'enquête.
- **Visibilisation des résultats** lors du Grand bazar du Vieux-Limoilou, en juin 2019, ainsi qu'en septembre 2019 lors de Limoilou en famille, accompagné de discussions.
- **Analyse des résultats et ajustement des recommandations** faites par le conseil de quartier vers l'administration municipale et les acteurs du milieu.
- **Dépôt final du document** en octobre 2020, à l'assemblée général annuel du conseil (dépôt d'abord prévu en avril 2020, mais reporté dans la foulée de la COVID-19).

### 3. RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES 2020-2025

La démarche effectuée en 2017-2019 vise en premier lieu à énoncer une série de recommandations, en lien avec les constats exprimés par les administrateurs et administratrices du conseil de quartier, ainsi que les résultats de la consultation citoyenne menée en 2018-2019.

Le conseil de quartier énonce donc ici une série de recommandation en lien avec l'environnement et la qualité de l'air, l'aménagement urbain, la cohabitation des modes de transports, de même que le vivre-ensemble.

#### 3.1 | Environnement et qualité de l'air

---

*Recommandation 1*

**Mettre en place à courte et moyenne échéance un ensemble de mesures de mitigation liées à la qualité de l'air dans le Vieux-Limoilou.**

Il n'y a aucun doute : la question de l'environnement et de la qualité de l'air est l'enjeu qui préoccupe, actuellement, les Limoulois et Limouloises.

Dans sa consultation de 2018-2019, c'est 89% des répondants qui se sont dit préoccupés par cet enjeu. Cette perspective est d'autant étayée dans les commentaires, avec notamment 265 mentions pour "qualité de l'air" et 120 pour "pollution de l'air". Les répondants associent le plus souvent leurs commentaires à l'usine White Birch, au Port de Québec, ou encore au projet d'usine de biométhanisation.

En fait, à la question ouverte "S'il y avait une action à réaliser dans le Vieux-Limoilou, quelle serait-elle", c'est 50% des réponses qui évoquent une action relative aux enjeux environnementaux du quartier, et 57% des réponses à la question ouverte "Quels problèmes ou enjeux souhaitez-vous voir réglés dans les prochaines années" évoquent également cette préoccupation - une nouvelle preuve de l'urgence ressentie quant au dossier.

En réponse à ces enjeux, les Limoulois voient bien souvent le verdissement ou le développement d'infrastructures vertes comme une solution aux enjeux liés à la qualité de l'air et à la lutte aux îlots de chaleurs. De commentaire en commentaire, on parle d'agriculture urbaine, d'aménagement des ruelles, de plantation et de verdissement, de réaménagement et de transformation urbaine... Autant que l'on s'inquiète des conséquences sur la santé associées aux émanations environnantes - jusqu'à évoquer, clairement, la possibilité de déménagements.

Par exemple, un citoyen dira : "La qualité de l'air est l'enjeu majeur. J'adore le quartier, mais on se pose la question si c'est le bon endroit pour habiter à long terme à cause des problèmes de santé potentiels liés aux émissions environnantes". Un autre soulignera : "C'est merveilleux de rester à Limoilou, mais lorsque je vois mon bord de fenêtres noirs aux trois jours, ça me rend

inquiète”. “La problématique majeure actuellement est sans aucun doute la qualité de l’air : il faut agir!”, dira un autre.

La mise en place de mesures relatives à la qualité de l’air apparaît donc comme un chantier prioritaire, peu importe la manière par laquelle elle s’exprimera.

Les mesures à identifier pourraient aisément viser différentes sources de pollution, telles :

- **Zone industrialo-portuaire**, incluant le Port de Québec;
- **Réseau routier et autoroutier** (incluant axes Laurentienne et Dufferin-Motmorency);
- **Incinérateur** de la ville de Québec;
- **Feux de foyer** (tel que signalé par la Direction régionale de la Santé publique).

Cela en amont des recommandations liés à l’étude *Mon environnement, ma santé*, portant sur la qualité de l’air dans la basse-ville de Québec.

Référence quant à la démarche de la Direction de la santé publique :

<https://www.ciuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/projet-mon-environnement-ma-sante-volet-de-la-qualite-de-lair-exterieur>

### 3.1.1 | Mise en place de mesures de mitigation liées au verdissement

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou estime que différents correctifs peuvent être réalisés à courte échéance, de manière à avoir un effet de mitigation.

Dans la foulée des avis recueillis dans le cadre de la consultation citoyenne, les actions liées au verdissement devraient être ciblées de façon prioritaire, dans la mesure où celles-ci peuvent être entreprises directement par l’administration municipale - en tout ou en partie.

Des 300 quelques commentaires reçues sur la qualité de l’air et l’environnement, nombreux sont ceux faisant état d’enjeux liés au verdissement - proposant ainsi de “verdir les lieux centraux où l’on trouve trop d’infrastructures”, de trouver des options novatrices pour le verdissement afin que celui-ci perdure en saison hivernal (ex: conifères), et de “continuer d’enlever les friches industrielles”. Comme le résume un citoyen : “verdir, ça veut dire améliorer la qualité de l’air, limiter les îlots de chaleur et rendre les milieux de vie beaucoup plus agréables!”. D’autres parlaient également d’approches innovantes, comme des toits verts, qui pourraient venir bonifier la trame urbaine et augmenter les possibilités pour les résidents, voire même des “serres urbaines d’agriculture biologique à l’année”.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou estime que les mesures suivantes pourraient être mis en place ou amorcées dans un horizon 2020-2025 :

- ➔ **Verdir le secteur sud du quartier Vieux-Limoilou, dans le quadrilatère allant de la 4e Rue à la rivière Saint-Charles, entre le boulevard des Capucins et la zone industrielle bordant la 3e Avenue et la 2e Rue.**

### *Recommandation 2*

**Adopter et exécuter un plan concret visant à verdir le secteur sud du quartier Vieux-Limoilou, allant de la 4e Rue à la rivière Saint-Charles, entre le boulevard des Capucins et la zone industrielle bordant la 3e Avenue et la 2e Rue.**

Dans le cadre de la consultation citoyenne de 2018-2019, l'idée d'amorcer le travail de verdissement du secteur sud du Vieux-Limoilou arrive second parmi les 15 chantiers proposés. Et pour cause : des îlots de chaleur aux enjeux liés à la qualité de l'air, le secteur subit de multiples pressions.

Ainsi, dans un contexte où l'on cherche à créer des milieux de vie conviviaux, il appert nécessaire de penser de façon prioritaire à un réaménagement et un verdissement du secteur sud du quartier, c'est-à-dire, à la zone contenue entre la 4e Rue et la rivière Saint-Charles, entre le boulevard des Capucins et la zone industrielle bordant la 3e Rue et Avenue (voire au-delà, si l'on considère les ponts). Comparativement au reste du quartier, hors de la zone du parc linéaire, l'absence d'arbres et de trame verte frappe.

En saison estivale, l'endroit agit comme un immense îlot de chaleur, limitant la marchabilité à cette période de l'année. Sur la piste cyclable de la 8e Avenue, au détour du Centre Horizon, le couvert végétal fait place à un soleil de plomb. Et que dire si l'on souhaite prolonger la marche au-delà, vers la Marina Saint-Roch ou la zone touristique du Vieux-Port?

Alors que des installations de proximité ont été développées aux abords de la rivière Saint-Charles, le déplacement vers ces infrastructures, lui, semble avoir été oublié.

Différentes pistes d'action pourraient être envisagées :

- **Révision du cadre de circulation dans le secteur**, dans l'objectif de transformer en "sens uniques" des rues à double sens où l'espace est particulièrement réduit (exemple : 5e Avenue), afin de libérer de l'espace pour des bandes vertes.
- **Mise en place de "rues partagées"** dans le secteur, afin, encore une fois, de récupérer de l'espace additionnel pour du verdissement, les rues partagées permettant le retrait de trottoirs, dans une logique de partage de la chaussée, ce qui pourrait assurément libérer de l'espace pour le verdissement.
- **Acquisition ciblée de terrains** (exemple : anciens lots d'Hydro-Québec) pour la création d'espaces de voisinage axés sur le verdissement.
- **Développement d'approches novatrices et créatives liée au verdissement**, comme la création de "fresques vertes" sur des bâtiments privés ou publics (par exemple : bibliothèque Saint-Charles, Centre Horizon, station de traitement des eaux usées de la rue des Sables, bâtiments industriels du secteur, etc.).

- **Évaluer des solutions écologiques alternatives à l'utilisation de l'asphaltes** (par exemple, des dalles alvéolées, ou encore des matériaux blancs afin de réduire l'absorption des rayons solaires).
- **Faire une promotion tout particulière des diverses approches possibles par le biais du *Plan de verdissement des ruelles du Vieux-Limoilou* auprès de la clientèle du secteur**, afin d'en assurer le verdissement et pour pallier, en partie, au manque de verdissement sur rue.
- **Expérimenter des approches de verdissement pour les zones ombragées**, telles l'espace sous les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency, et mettre en place des mesures de mitigation de l'impact de cette infrastructure sur le quartier.
- **Développer des approches et du financement pour permettre le développement de toits verts** dans le quartier.

Un comité pourrait être mise en place à courte échéance, regroupant des citoyens du secteur, des représentants citoyens (administrateurs du conseil de quartier, élus), ainsi que des gestionnaire issus de l'administration municipale, afin de plancher sur différentes solutions qui pourraient être mise en oeuvre à court et moyen terme.

La Ville pourrait également se porter acquéreuse, dès lors, de terrains laissés vacants, et de garder ceux-ci disponibles en amont de la mise en place d'actions.

#### → **Bonifier la bande verte séparant les zones résidentielles et industrielles**

Le conseil de quartier reconnaît les efforts menés ces dernières années par la Ville de Québec dans la création d'un "mur vert" séparant l'incinérateur du quartier. Il apparaît toutefois que la bande verte du secteur pourrait être amplifiée, développée. Ainsi, les terrains vagues situés derrière le chemin de fer, à la hauteur de la Canardière, pourraient être transformés en boisés. Le long de la voie ferroviaire, la trame verte pourrait également être accentuée.

Ces actions pourraient permettre la création d'un mur vert "coupe-vent" qui pourrait de ce fait limiter les incidences de poussières provenant de la zone industrialo-portuaire.

#### *Recommandation 3*

**Bonifier la présence de verdure entre les zone industrielles, portuaires et résidentielles dans et autour du Vieux-Limoilou.**

#### → **Donner l'exemple en matière de verdissement dans le quartier**

La Ville de Québec possède quelques terrains dans le secteur du Vieux-Limoilou. Ne devrait-elle pas donner l'exemple en matière de verdissement?

Ainsi, alors qu'elle tente, par le biais de ses *Plans de verdissement des ruelles du Vieux-Limoilou*, d'inciter les propriétaires du secteur à verdir leurs ruelles, ne serait-il pas logique que l'administration municipale verdisse les ruelles desquelles elle est riveraine? Un verdissement de la ruelle bordant la bibliothèque Saint-Charles - et la dizaine d'espace de stationnement qui s'y trouve - pourrait ainsi être un premier pas. D'autres secteurs pourraient également être identifiés, où le verdissement pourrait être bonifié de la même façon.

On pourrait voir, au sein de ce type de micros aménagements:

- Un espace de voisinage (mobilier urbain, espace de jeux pour enfants);
- Un espace vert;
- Une fresque verte sur le mur aveugle de la bibliothèque;
- Un nombre limité de cases de stationnement - trois, par exemple;
- Remplacement de l'asphalte par des dalles alvéolées;

Cela, dans un contexte où, par ailleurs, l'endroit a tout le potentiel de devenir un lieu de voisinage, en plus de contribuer au verdissement du secteur. Des actions similaires pourraient être entreprises - ou requises - pour des espaces dont la vocation sera appelée à changer éventuellement dans le secteur.

#### → **Rendre plus flexible les possibilités de verdissement, sur rue et en ruelle**

Dans le cadre de la consultation citoyenne réalisée en 2018-2019, l'idée du verdissement des ruelles et des rues a été évoqué à de nombreuses reprises.

Parmi les commentaires, on évoque : "Des lisières de 25cm le long des immeubles permettant la plantation d'annuelles et de plantes grimpantes, de gros bacs en bordure des rues, un programme de plantation d'arbres : on a de la verdure en périphérie du quartier, le long des Capucins ou de la Saint-Charles. C'est au coeur du quartier qu'il en manque". D'autres font écho d'un désir de voir "plus d'initiatives citoyennes, des propriétaires, avec support de la ville pour rendre le quartier encore plus vert". De façon générale, on semble vouloir mettre de l'avant l'idée de "maximiser l'utilisation des ruelles - bancs, jardinage en bac, potagers urbains, réduction de la circulation...".

De façon générale, les Limoulois sont très intéressés par leurs ruelles et ont ainsi exprimé de nombreuses idées pour leur aménagement ou leur bonification :

- **Cesser leur asphaltage,**
- Encourager leur **verdissement,**
- En faire des **chemins de campagne,**
- Y faciliter la **circulation piétonne.**

Cela, de façon à atténuer bruit et pollution autant qu'améliorer le vivre-ensemble. Il appert qu'il est nécessaire d'assouplir la réglementation en vigueur afin d'encourager les résidents et propriétaires à investir dans ces non-lieux.

Cela, sans compter les avantages qu'offre les ruelles pour le voisinage et le jeu.

#### *Recommandation 4*

**Profiter de façon plus accentuée du potentiel qu’offrent les ruelles en matière de verdissement et d’aménagement convivial, au-delà des usages de transit.**

#### **→ Soutenir le développement d’approches liées à l’agriculture urbaine dans le quartier et y offrir plus de jardins communautaires**

De manière générale, 41 commentaires se sont intéressés spécifiquement à des questions relatives à la sécurité alimentaire - incluant jardins communautaires et agriculture urbaine. On suggère ainsi de “valoriser les milieux de vie écoresponsables en augmentant les services communs écologiques tels jardins communautaires, compostage, location d’outils, magasins de vrac, etc.”. De ce fait, jardinage communautaire et agriculture urbaine, aux côtés du compostage communautaire, ont été fréquemment ciblés dans ces commentaires, autant que dans ceux relatifs à l’environnement et à la qualité de l’air.

- **Concernant les jardins communautaires**

Les jardins communautaires du quartier évoluent à pleine capacité dans le quartier. Il semble essentiel d’ouvrir de nouveaux espaces publics à la population afin de jardiner : en effet, l’accès à des jardins communautaires permet de combattre la pauvreté tout en améliorant la santé de la population. La question est de voir dans quels secteurs ce type d’infrastructure pourrait être développé dans le quartier.

Quelques possibilités :

- Dans le secteur sud du quartier, dans les terrains appartenant anciennement à Hydro-Québec, dans le voisinage du jardin communautaire de la rue Des Sables;
- Sur un lot du parc Cartier-Brébeuf, selon négociations ou discussion à avoir avec Parcs Canada pour en avoir un usage en prêt;
- À proximité du Grand Marché, sur les terrains laissés vacants par le Colisée;
- Dans un des lots limitrophe au boulevard des Capucins.

Cela dit à titre d’hypothèse, bien entendu, d’autres lieux pouvant être envisagés.

- **Concernant l’agriculture urbaine**

Même s’il y a déjà deux jardins communautaire dans le secteur, puisque l’offre est à capacité, il importe d’offrir et de rendre disponible une offre élargie - tout particulièrement au bénéfice de la population ne disposant pas d’une cours. Il importe, dans un quartier comme Limoilou, d’ajuster l’offre à la demande.

Considérant l'intérêt souligné pour l'agriculture urbaine exprimé dans la consultation citoyenne de 2018-2019, il apparaît également pertinent que soit encouragé et appuyé le développement de l'agriculture urbaine - au-delà des jardins communautaires : jardinage sur balcon, sur toit, en façade, ou encore des jardins verticaux. "J'aimerais voir la réglementation municipale à l'égard des toits verts et des serres urbaines se transformer", soulignera un citoyen. Certains espaces additionnels - comme les bandes vertes retrouvées entre la rue et le trottoir sur certaines artères sud quartier - pourraient également être mieux utilisées.

Bref, des mesures qui sont d'intérêt sous l'angle de la "sécurité alimentaire", mais qui, dans le contexte de mesures liées à la bonification de l'environnement du quartier, prennent une dimension toute particulière.

### 3.1.2 | Représentation auprès des gouvernements du Québec et du Canada

#### *Recommandation 5*

**Faire des représentations auprès des instances fédérales et provinciales afin que les meilleures solutions liées aux enjeux de qualité de l'air soit mises en œuvre dès que possible, en lien avec le voisinage industrialo-portuaire et la présence d'infrastructures routières d'importance : transfert de vrac sous couvert au Port de Québec, transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, meilleur entretien de l'autoroute Dufferin-Montmorency.**

Plusieurs dossiers pressants ayant un impact sur la qualité de vie des résidents et résidentes du Vieux-Limoilou sont de responsabilité fédérale ou provinciale : la question du Port de Québec et de la zone industrielle placée sur son territoire, la question des infrastructures de transports autoroutiers.

Selon le conseil de quartier, il importe que l'administration municipale poursuive, voire intensifie, ses démarches auprès de ces instances en lien avec des dossiers d'importance, au bénéfice d'abord de la population du Vieux-Limoilou, plutôt qu'au bénéfice prioritaire de l'économie ou de la fluidité de la circulation. À Limoilou, c'est "l'humain d'abord".

Considérant la quantité importante - évoquée précédemment - de commentaires, avis et préoccupations énoncés en ce sens dans la consultation citoyenne, ces représentations semblent "aller de soit" et une transition favorable doit être amorcée, poursuivie et enrichie.

#### → **Effectuer le transfert de vrac sous couvert sur le territoire du Port de Québec**

À titre de rappel : les résidents et résidentes du Vieux-Limoilou sont préoccupés par les enjeux environnementaux - avec, au premier chef, la question de la qualité de l'air.



En effet, tel qu'il fut mentionné plus haut dans le présent document, selon une consultation menée auprès de 915 répondants par le conseil de quartier et Votepour.ca en décembre 2018 et janvier 2019, c'est 9 résidents du Vieux-Limoilou sur 10 qui se disent préoccupés par ces enjeux. À elle seule, la question de la qualité de l'air prends la part du lion dans les questions ouvertes - 265 mentions de « qualité de l'air », 120 mentions de « pollution de l'air ».

De façon générale, les répondants associent leurs commentaires tout particulièrement au voisinage industrialo-portuaire et, de ce fait, avec les installations du Port de Québec. On suggère ainsi de “resserrer les règles en matière d’environnement et d’investir à prévenir plutôt que devoir guérir” tout en invitant les décideurs à “corriger les erreurs du passé et s’assurer qu’elles ne se reproduisent plus” autant que de “protéger les citoyens”. “Le problème de la qualité de l’air dû aux activités de transbordement de minerais au Port de Québec est vraiment préoccupante”, dira un citoyen.

De façon générale, l'impression est que le Port de Québec pourrait être un meilleur partenaire pour le quartier, et requérir du gouvernement du Canada des sommes afin de verdir plus avant ses installations existantes, en ne se contentant simplement pas de respecter les normes minimales - bref, d’agir de façon morale, au-delà du minimum légal permis.

Selon le conseil de quartier - et de nombreux autres intervenants du secteur - afin de régler cet enjeu, l’option la plus simple serait de préconiser et mettre en place un système de transfert du vrac sous couvert - et cela pour l’ensemble du territoire du Port de Québec, et pour l’ensemble de ces locataires.

### → **Transformer l’autoroute Laurentienne en boulevard urbain**

Il apparaît au conseil de quartier qu’un projet d’infrastructure routière au sud de la rue Soumande ne devrait pas avoir comme unique objectif la circulation automobile – à l’image d’une autoroute – mais devrait favoriser en priorité les transports actifs ou collectifs, les liens entre les quartiers Saint-Sauveur, Vieux-Limoilou, Lairet, Vanier et Saint-Roch, de même que permettre la mise en place autant que le maintien d’un milieu de vie de qualité pour les citoyens et citoyennes du secteur dans le contexte de principes d’aménagements tels la santé, la convivialité et l’efficacité. Comme le résume un citoyen : “Transformer l’autoroute Laurentienne en boulevard, ça serait en fait plusieurs actions combinées : verdissement, partage de la route, amélioration du tissu social en unissant les quartiers...”

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou suggère donc que les autorités municipales, de concert avec les citoyens des zones concernées, se fassent porteuses de solutions autres que l’élargissement pur et simple de l’autoroute Laurentienne entre les rues Soumande et de la Croix-Rouge dans leurs représentations auprès des instances appropriées.

Il est ainsi suggéré de mettre en place un boulevard urbain plutôt qu’un axe autoroutier, qui favoriseraient ainsi les transports actifs, amélioreraient les liens entre quartiers et permettraient d’éliminer des facteurs de risque additionnels pouvant compromettre le maintien d’un milieu de vie et d’un environnement de qualité pour les résidents et résidentes du Vieux-Limoilou. Cela, sans compter les gains à faire en matière de pollution due au transport - tant en ce qui concerne la pollution sonore que les poussières liées à la circulation automobile.

L'opportunité est belle pour revoir l'entrée au centre-ville de Québec de façon bénéfique pour la population du secteur.

Le conseil de quartier encourage, d'un côté, la Ville de Québec à poursuivre ses représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin de rendre possible le projet de boulevard urbain, et, de l'autre, à profiter de la mise en oeuvre du Réseau structurant afin de favoriser les déplacements piétons dans l'axe Laurentienne / Croix-Rouge / Prince-Édouard.

**→ Bonifier les mesures de mitigation liées aux poussières pour l'autoroute Dufferin-Montmorency**

L'étude préliminaire de la Direction régionale de la santé publique sur la qualité de l'air dans la basse-ville de Québec a rappelé l'impact important du transport automobile et du réseau autoroutier quant à la pollution de l'air.

Dans la suite de ce rappel, il apparaît nécessaire de se questionner sur les mesures de mitigation qui sont en place, actuellement, quant aux émanations de poussières qui sont issus potentiellement de cette infrastructure et du transit qui lui est associée.

Actuellement, le ministère des Transports du Québec balaie le secteur urbain de l'autoroute Dufferin-Montmorency (de Maizerets au centre-ville) à cinq occasions pendant la saison estivale, comparativement à une fréquence de deux à trois nettoyages par été pour les autres secteurs. Il s'agit d'une mesure mise de l'avant par le biais du Comité intersectoriel sur la contamination environnementale et la qualité de l'air dans le secteur La Cité-Limoilou.

Il apparaît, à première vue et considérant les résultats préliminaires liées à l'étude sur la qualité de l'air dans la basse-ville de Québec, que des mesures additionnelles pourraient être mise en place, afin de réduire au maximum les poussières issues de la circulation automobile.

### **3.1.3 | Gestion des matières résiduelles**

Une partie des émanations qui touche le Vieux-Limoilou est rattaché à l'incinérateur de la Ville de Québec, situé à proximité du quartier.

Au fil des années, il appert que les émanations sont à la baisse - notamment dû aux investissements d'importance réalisés par l'administration municipale. Des baisses de volume ont également été observé au cours de 2019 - baisses ayant menées à la fermeture temporaire d'un des fours de l'incinérateur, à quelques reprises. En parallèle, l'administration municipale a également développé son *Plan de gestion des matières résiduelles*, pour lequel le Comité de vigilance de l'incinérateur de Québec est devenu le chien de garde, et a amorcé son projet d'usine de biométhanisation. Des efforts sont importants et, par le biais de son Plan, la Ville de Québec s'est doté également de plusieurs dizaines d'objectifs ambitieux.

Des actions pourraient toutefois être envisagées afin d'appuyer ce Plan, autant que certaines de ses actions devraient être envisagées de manière prioritaire.

*Recommandation 6*

**Adopter une vision Zéro déchets pour la Ville de Québec et accompagner celle-ci d'une variété de mesures, dans la foulée de la mise en application du *Plan de gestion des matières résiduelles* de l'agglomération.**

→ **Adopter une vision Zéro déchets pour la Ville de Québec**

Puisque le contexte semble favorable, et dans la foulée des efforts amorcés par l'administration municipale, il apparaît pertinent que la Ville de Québec, à l'image de la Ville de Lévis, de la Ville de Montréal, et d'autres villes à l'échelle provinciale, nationale ou internationale, se joigne au mouvement mondial « Zéro déchet » afin de mettre de l'avant de manière claire son objectif de réduction des matières résiduelles.

Cet objectif sera, évidemment, au bénéfice des populations du Vieux-Limoilou, puisque celui-ci verra la quantité d'émanations et poussières d'autant réduites : diminuer au maximum la production de matières résiduelles dans l'ensemble des quartiers de Québec ne pourrait qu'avoir un impact favorable sur la santé des Limoulois et Limouloises, et l'adoption d'une vision Zéro déchets serait un signal fort en ce sens. "On pourrait assainir l'air en adoptant une politique zéro déchet", dira d'ailleurs un citoyen.

À titre de rappel, ce type d'initiative est accompagné d'actions telles que :

- **Éducation** : enrichir les connaissances des citoyens quant à la conjoncture et aux enjeux liés à la gestion des matières résiduelles;
- **Gestion** : mettre en place des structures permettant une gestion écologique des déchets;
- **Sensibilisation** : accompagner les citoyens dans l'adoption d'un mode de vie plus écoresponsable.

De nombreuses stratégies et visions Zéro déchet ont été mises en oeuvre, tant sur le plan provincial que municipal, au Québec et ailleurs.

Exemple de mesures à mettre en oeuvre dans le cadre d'une vision Zéro déchets :

[https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/12380/St\\_Onge\\_Maude\\_MEnv\\_2018.pdf](https://savoirs.usherbrooke.ca/bitstream/handle/11143/12380/St_Onge_Maude_MEnv_2018.pdf)

Considérant les impacts sur l'environnement que peut avoir l'incinérateur pour le Vieux-Limoilou et les quartiers environnants, il apparaît ainsi nécessaire que cette vision Zéro déchet soit accompagnée d'un échéancier clair qui pourrait, à terme, mener vers la fermeture successive des différents fours de l'incinérateur de Québec.

### → Ouvrir un écocentre à proximité des quartiers centraux de Québec

Depuis la fermeture de l'écocentre Montmorency, il n'y a plus de lieux facilement accessible dans les quartiers centraux pour permettre le dépôt de matières résiduelles - hors de la collecte des "monstres" et des écocentres mobiles

La fermeture du centre avait été déplorée par plusieurs instances, et est également revenu dans certains commentaires : "La ville a fermé l'écocentre du boulevard Montmorency. C'est inadmissible. Alors, ou l'on paie de l'essence pour en trouver un autre, ou l'on s'en crée un de façon illégale - comme ça a été le cas pour le site vacant de la 2e Rue, près de la 3e Avenue".

Les besoins demeurant présents, il semble au conseil de quartier qu'une infrastructure de ce type devrait être remise en place dans les quartiers centraux.

### → Soutenir plus avant le compostage communautaire dans le Vieux-Limoilou

Actuellement, on compte autant d'usagers de sites de compostage que de gens sur la liste d'attente dans le Vieux-Limoilou. C'est donc dire que, présentement, 200 personnes compostent dans les sites de compostage communautaire du quartier, et que – sans publicité ou campagne de promotion aucune – autant seraient intéressées à faire de même.

Dans l'enquête de 2018-2019, plusieurs citoyens parlent d'ailleurs de l'intérêt d'un accès élargi à du compostage communautaire - "augmenter la participation des citoyens à du compostage communautaire", "rendre le compostage plus accessible", "le retour du compostage, à l'image du projet-pilote développé jadis, ou faciliter l'accès à des points de compostage communautaire". "Il faut bonifier l'accès au compostage à petite échelle, parce que ce type de mesure est intimement lié aux enjeux de qualité de l'air en regard du transport des déchets et de l'usage d'un incinérateur pour éliminer ce qui, au départ, aurait pu être mieux trié", résumera un citoyen au fil des commentaires reçus.

De ce fait, les gens du quartier sont de plus en plus prêts à composter, et de plus en plus cherchent les opportunités pour ce faire. Malheureusement, les opportunités ne sont actuellement pas au rendez-vous, faute de fonds.

Dans ce contexte, il semble essentiel d'augmenter le nombre de sites de compostage communautaire dans le quartier, en augmentant les sommes allouées au programme de compostage communautaire chapeauté actuellement par Craque-Bitume. Les sites actuels de l'École de cirque de Québec, du parc Cartier-Brébeuf ou du parc Ferland pourraient être bonifiés, et de nouveaux sites pourraient également être développés dans d'autres secteurs du quartier.

Il va sans dire : le compostage communautaire pourra être un allié d'une vision Zéro déchet, autant que venir appuyer d'autres transition, telle la biométhanisation, en offrant une diversité d'approches et de solutions.

## 3.2 | Aménagement urbain

---

Les Limoulois et Limouloises, selon la consultation citoyenne de 2018-2019, sont préoccupés par la question des logements, alors qu'ils ont évoqué 125 commentaires spécifiques aux enjeux de l'habitation.

Plus particulièrement, on évoque :

- La **hausse des coûts du logement**;
- Leur **accessibilité**, autant pour les familles que pour les ménages à faibles revenus;
- L'embourgeoisement et la **gentrification**.

“Il importe de s'assurer que cesse l'augmentation du coût des logements pour éviter l'embourgeoisement. Ce dernier apporte une dynamique toute autre à notre quartier, qui repousse les gens moins fortunés plutôt que de favoriser leur intégration et leur acceptation sociale”, dira l'un des répondants.

À cela, ajoutons que 54,2% des répondants à l'enquête ont identifié la question de l'habitation et des espaces publics comme prioritaire - seconde priorité derrière la question de l'environnement et de la qualité de l'air. Et que 25% ont estimé qu'il s'agissait de l'enjeu clef pour les années à venir (contre 58% pour l'environnement, et 29% pour la mobilité).

À cela, il faut également ajouter que 12% des répondants ont énoncés des commentaires spécifiques à la densification urbaine et au développement urbain, que l'analyse du sondage nous a poussé à mettre en exergue. Il appert au conseil de quartier que, si cette catégorie avait été énoncée dans les réponses suggérées, que ce pourcentage aurait été plus élevé.

Verdict : les citoyens et citoyennes du Vieux-Limoilou estiment que de faire évoluer les aménagements urbains peut avoir des conséquences favorables pour leur bien-être, dans une logique environnementale, autant qu'au profit de la mobilité et du vivre-ensemble. Ils souhaitent également garder un quartier “à échelle humaine”.

Il est à noter que les ruelles ont été de nombreuses fois évoquées pour leur potentiel en matière d'aménagement - au-delà de la dimension environnementale évoquée à 3.1. “Les ruelles demeurent le grand potentiel caché. La vie de quartier commence par les jeunes familles avec des enfants qui rendent ces ruelles vivantes”, dira l'un. “Transformer toutes les ruelles en ruelles vertes serait formidable, avec une participation citoyenne. Les ruelles vertes pourraient devenir l'identité de Limoilou”, dira un autre.

### 3.2.1 Densification urbaine

#### → Garder à échelle humaine le quartier Vieux-Limoilou

La question du projet immobilier sur le site de l'église Saint-François-d'Assise a mis la table quant à la question de la densification du Vieux-Limoilou : au final, quelle densification, et surtout, pour quel type de quartier?

Selon les résultats de l'enquête, les citoyens sont de toute évidence préoccupés par cette question, mais, bien souvent, se place dans une dynamique de "réaction" aux projets, puisqu'il n'ont pas eu l'occasion d'aborder, de façon globale, l'enjeu de la densification.

En lumière des résultats de la consultation citoyenne de 2018-2019, autant que des nombreuses prises de position effectuées dans la foulée des consultations officieuses et officielles quant au projet Saint-François-d'Assise, le terme "un quartier à échelle humaine" semble ressortir et s'imposer de façon claire. "Le respect de la trame du quartier est fondamentale, ce qui veut dire le refus des édifices en hauteur au-delà du zonage actuel", soulignera un citoyen. Un autre proposera de "garder l'aspect familial et convivial du quartier en limitant la construction en hauteur exclusivement sur le futur boulevard Laurentien", dira un autre. Plusieurs répondants ont d'ailleurs mis de l'avant cette dynamique dans la question "comment voyez vous le quartier dans 10 ans", voyant ainsi un quartier "à hauteur d'escalier" qui aura su conserver son "échelle humaine".

Qu'est-ce que cela pourrait impliquer?

- Un **nombre d'étage limités**, en hauteur;
- Une densification axée sur l'**accessibilité** : notamment pour les familles et pour les ménages à faibles revenu;
- Des développements **accompagnés d'aménagements de proximité**, tels des parcs, du mobilier urbain;
- Des développements **verts**;
- Des projets **qui s'insèrent de façon organique dans la trame urbaine du Vieux-Limoilou** et qui, dans la mesure du possible, viennent bonifier ou enrichir celle-ci;
- Des projets qui viennent enrichir l'offre de **service de proximité**.

La question de l'acceptabilité sociale des projets demeure également capitale, et, de ce fait, la démarche entreprise par le promoteur du projet Saint-François-d'Assise, lié à une certaine collaboration entre lui, le conseil de quartier et un groupe de citoyens et citoyennes concernés devrait faire école pour tout projet majeur ou d'importance. Des programmes d'accompagnement allant en ce sens, comme "Oui dans ma cours!" de Vivre en ville, pourrait également être utilisé dans le cadre de projets majeurs ou transformateurs.

À cela, il faut ajouter que, même si certains changements ou certaines évolutions se font à l'intérieur du cadre normatif de la Ville de Québec, ceux-ci peuvent avoir également un effet transformateur, et, de ce fait, pourrait également gagner à aller chercher des avis externes et citoyens, au-delà de celui d'experts et d'architectes, autant qu'ils pourraient également s'assurer de répondre aux éléments énoncés plus hauts.

#### *Recommandation 7*

**S'assurer que le Vieux-Limoilou demeure un quartier à échelle humaine en encadrant de façon adéquate sa densification, en limitant la hauteur des aménagements à venir, et en accompagnant ceux-ci par la mise en place et l'enrichissement de nouveaux lieux de voisinage.**

#### → Réaménager la 9e Avenue

Le secteur de la 9e Avenue doit être considéré. Artère automobile trop large, entrée piétonne déficiente dans le secteur : la zone devrait être réinventée - une idée appuyée par 46,3% des répondants à la consultation citoyenne de 2019-2020.

En partant d'un projet de réduction de rue, une plantation massive d'arbres pourrait être envisagée. La réduction de la largeur de l'artère réglerait également, en partie du moins, les enjeux liés à la sécurité piétonne à l'entrée du quartier. Outre un boisé, les espaces environnants pourraient également être bonifiés par des micro-aménagements : terrain de jeu, bancs et tables, œuvre d'art public. Autre hypothèse : possibilité d'ajouter un espace pour des lots résidentielles, au profit du logement social, en complément du maintien du boisée déjà planté sur l'accès à l'autoroute.

Le réaménagement de l'artère donnerait aussi une valeur ajoutée aux propriétés environnantes qui, pour l'instant, ne bénéficient pas d'aménagements qui accentueraient leur sentiment de distance avec tant l'autoroute Montmorency que le boulevard des Capucins.

Il est à noter que ce chantier s'est inséré parmi les dix chantiers jugés prioritaires par les répondants à l'enquête de 2018-2019, avec un score de 6,9 sur 10.

#### *Recommandation 8*

**Amorcer une réflexion visant à repenser la 9e Avenue et le secteur qui l'entoure, notamment en lien avec les accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency, dans une perspective de verdissement et de sécurité piétonne.**

#### → Profiter de la venue du réseau structurant pour bonifier la 1ère Avenue

Le visage de la 1ère Avenue est appelé à se transformer dans les prochaines années, avec l'arrivée du Réseau de transport structurant de la Capitale, et de son tramway.

Cette transformation doit être approchée comme une opportunité par l'administration municipale, considérant que la 1ère Avenue, entre la 4e Rue et la 13e Rue, fait face à de nombreux défis, notamment sur le plan commercial, depuis plusieurs années déjà. Il semble difficile d'inciter citoyens et citoyennes, qu'ils soient résidents ou non, à aller fréquenter cette



artère alors que d'autres, plus conviviales ou marchables, existent déjà dans les environs – avec, au premier chef, la 3e Avenue.

- **Soutenir la mobilité entre les différents secteurs du quartier, par une facilitation des déplacements piétons ou la mise en place de rues partagées**

Il importe d'éviter de considérer que le Réseau structurant aura, par son existence seule, l'effet désiré. Le défi est donc de développer des infrastructures qui favoriseront le contact entre la 3e Avenue et la 1re Avenue, afin de favoriser la mobilité de clientèles.

Des projets tels une rue partagée sur la 13e Rue et Royal-Roussillon pourrait représenter un point de facilitation et, en ce sens, d'autres accès piétonniers bonifiés pourraient également être envisagés. La 8e Rue, par exemple, pourrait être ciblée, puisque son extrémité fait également le pont avec le parc linéaire de la rivière Saint-Charles – à l'image de la 13e Rue et du parc Cartier-Brébeuf (cela, sans compter le raccord à venir, par le biais d'une passerelle piétonne, vers le site de la Pointe-aux-Lièvre).

Il importe ainsi de s'assurer que l'artère ne soit pas perçue comme une "césure" dans le quartier, opposant le secteur Stadacona à celui de la 3e, mais qu'il y ait une réelle perméabilité entre les deux zones, appuyé par des aménagements piétonniers ou cyclables qui encourage cette pollinisation et la rendent conviviale. "Je constate un fossé entre les secteurs du quartier", dira un résident, soulignant qu'il y a "peu d'échanges entre les deux secteurs".

- **Enrichir l'expérience piétonne sur la 1ère Avenue et y développer des espaces variés dédiés au voisinage, en respectant son échelle humaine**

Au-delà des accès, il faut également penser à la marchabilité même de l'artère, à son aspect convivial. La bonification d'infrastructures de loisirs en certains endroits stratégiques de l'artère – le parc du Passage, les points d'accès entre la 1re Avenue et le parc linéaire, les alentours de l'école primaire Grande- Hermine, ou autres. La création d'espaces verts, de repos, de jeu ou de socialisation rendrait ainsi les déplacements piétons sur l'artère plus conviviaux, approche qui devra être envisagée lors de la mise en place du tramway et des aménagements qui vont accompagner sa venue.

Actuellement, il n'est tout simplement pas agréable de marcher sur la 1re Avenue. C'est ce point qu'il faut travailler, en priorité, lors d'un éventuel réaménagement de l'artère.

Et, bien qu'il y ait opportunité de densifier cette artère, il importe également que celle-ci reste représentative du visage et de la réalité de Limoilou, dans son architecture : un nombre d'étage limité, à échelle humaine, doit être préconisé. Plusieurs commentaires liés à l'éventuelle revitalisation de l'artère font état d'une "diversité commerciale", de présence de "boutiques et de restaurants, comme sur la 3e". D'autres demande de la "verdir", dans le contexte de cette revitalisation éventuelle.

Cela, dans un contexte où, il va sans dire, les impacts favorables du tramway devront être amplifiés, et ces impacts négatifs ou défavorable, mitigés.



### 3.2.2 Nouveaux aménagements urbains

#### → Créer des micro-parcs ou lieux de repos et de verdure dans divers endroits ciblés du quartier

D'un point de vue de voisinage dans un contexte familial, il va sans dire que le parc le plus fréquenté du quartier, de façon quotidienne, est le parc Roland-Asselin. Il apparaît que ce qui fait la qualité de l'endroit est sa situation géographique : il est au cœur d'une ruelle habitée. En résulte que le parc Roland-Asselin a véritablement permis la transformation de cette ruelle non seulement en lieu de voisinage, mais en milieu de vie pour les familles des environs.

L'idée de la création de "micro parcs" ou lieux de verdure et de voisinage a été reçu favorablement (note de 8, 9 ou 10) par 535 répondants, avec une médiane de 7,7 sur 10, faisant de ce dossier l'un des cinq points prioritaires identifiés par les répondants à l'enquête de 2018-2019, parmi les chantiers proposés par le conseil de quartier.

Ainsi, le conseil de quartier, il serait possible de répéter la formule du parc Roland-Asselin, à l'identique ou de façon allégée, en d'autres endroits ou secteurs du Vieux-Limoilou, selon la disponibilité des espaces : créer des petits terrains de jeux et espaces de détente de proximité, ouverts à tous, certes, mais qui pourraient largement contribuer au rapprochement des résidents et résidentes de certains secteurs et, ainsi, à améliorer la dynamique de voisinage. "Le verdissement des ruelles est une facette à approfondir, mais il faudrait également développer des espaces thématiques au profit de la vie commune ou pour le voisinage", soulignera un répondant.

#### *Recommandation 9*

**Maximiser l'usage pour les résidents et résidentes des espaces publics disponible par la mise en place de micro-parcs et d'espaces de voisinage dans des lieux ciblés du quartier.**

Voici quelques exemples d'espaces qui pourraient être envisagés :

- **Stationnement de la bibliothèque Saint-Charles**

Ccomme le secteur environnant offre de nombreux espaces de stationnement sur rue, nous nous questionnons quant à la nécessité que la bibliothèque Saint-Charles offre une dizaine d'espaces de stationnement en ruelles.

Dans le contexte où la Ville cherche à inciter les citoyens et citoyennes à verdir leurs ruelles, pourquoi l'administration municipale ne donnerait-elle pas l'exemple en verdissant une portion de ruelle?

Deux options sont possible, soit (1) réduction du nombre de cases de stationnement permettant l'aménagement d'un espace convivial, ou (2) transformation de l'asphalte du

stationnement en dalles alvéolées, permettant d'introduire un tant soit peu de verdure dans l'espace au sol. ces ajustements pourraient également être jouté par la création d'un mur vert, sur la façade aveugle de la bibliothèque, contribuant ainsi aux côtés de l'une des deux options précédemment citées à la création d'un îlot de fraîcheur.

- **Parc linéaire de la rivière Saint-Charles**

Certes, des équipements de jeux sont disponibles aux deux extrémités de la zone du parc linéaire de la rivière Saint-Charles dans le Vieux-Limoilou, le parc d'Iberville et le parc de l'Anse-à-Cartier. Pourquoi, toutefois, ne pas bonifier le trajet entre les deux d'équipements de proximité? Pourraient être considérés : structures de jeux pour enfants, parcours moteurs, équipement d'entraînement en libre-service (à l'image de ceux qu'on retrouve au parc Victoria) à l'attention des marcheurs ou joggeurs, etc.

- **Parc du Vieux-Passage**

Il va sans dire que le parc du Vieux-Passage semble être l'un des espaces les moins utilisés, ou les plus sous-utilisés, du Vieux-Limoilou. Souvent oublié, il pourrait toutefois constituer une étape d'intérêt entre le parc d'Iberville et le parc de l'Anse-à-Cartier. Pourquoi ne pas favoriser son utilisation à titre de milieu de vie, en installant des équipements de jeu et des tables à pique-nique?

- **Point d'arrivée, dans le Vieux-Limoilou, de la passerelle piétonne de la Pointe-aux-Lièvres**

L'espace semble déjà presque disponible, et, assurément, la mise en place de la passerelle piétonne pourrait être l'occasion de mettre en place quelques équipements de proximité, essentiellement du mobilier urbain, à cet endroit.

- **Artères bloquées par le passage du tramway, à proximité de la 1ère Avenue, en mettant de l'avant une diversité d'usages**

Si la création de ce type d'espaces semble déjà dans les cartons de l'administration municipale, il importe de s'assurer que des usages variés seront proposés, dans le respect du tissu sociale du quartier, et dans l'optique de bonifier les dynamiques de voisinage des secteurs concernés.

Évidemment, en offrant des alternatives aux cours et balcons et en offrant des espaces d'intérêt à proximité des lieux de vie, on favorise la rétention de jeunes familles tout en permettant aux résidents et résidentes d'avoir accès à d'autres types d'aménagement et, ainsi, d'augmenter les chances que ceux-ci fassent le choix de sortir de chez eux, de profiter de ces lieux, et de renforcer la dynamique de voisinage déjà inhérente au quartier.

→ **Développer ou bonifier des infrastructures de proximité**

Le Vieux-Limoilou bénéficie de diverses infrastructures culturelles ou de loisir de proximité, mais certains aménagements additionnels ou réaménagements pourraient permettre de bonifier l'offre actuellement présente dans le quartier.

Afin d'étayer cet élément, le conseil de quartier propose ici quelques exemples :

- **Bonification de la bibliothèque Saint-Charles**

L'offre présente à la bibliothèque Saint-Charles est intéressante, il va sans dire, mais il est de l'avis du conseil du quartier que quelques réaménagements pourraient bonifier son potentiel de bibliothèque de proximité – en complément avec le réaménagement à venir de la bibliothèque Gabrielle-Roy, cœur du réseau de bibliothèques dans l'arrondissement La Cité-Limoilou.

Outre une bonification de l'espace intérieur par l'ajout d'une mezzanine ou d'un second étage, on pourrait également penser que l'infrastructure pourrait bénéficier de l'aménagement de murs verts ou de l'aménagement d'une placette extérieure, avec terrain de jeu et aire de détente – dans la continuité de la volonté de l'administration municipale à verdir les ruelles.

Plus pourrait être fait afin qu'elle puisse devenir un lieu de référence dans le quartier.

- **Équipements pour tout-petits et zones d'ombres au parc de l'Anse-à-Cartier**

Actuellement, le parc de l'Anse-à-Cartier bénéficie de divers équipement : jeux d'eau, balançoires, glissade et jeux d'escalade et d'équilibre. Toutefois, ces jeux sont surtout destinés à une clientèle d'enfants de plus de cinq ans, ce qui fait qu'un troisième équipement, qui pourrait être installé dans l'îlot central du parc aux côtés des jeux d'eau, pourrait être aisément ajouté.

Par ailleurs, plus de zones d'ombre devraient également être créées dans le parc, afin de favoriser sa fréquentation : actuellement, celles-ci sont limitées au pourtour du parc, et non en son centre.

- **Transformation du parc Sylvain-Lelièvre**

Aux côtés du parc du Vieux-Passage, le parc Sylvain-Lelièvre, lui aussi, ne semble pas répondre aux besoins réels de la population des alentours. Puisqu'une installation de loisirs familiaux est à proximité (parc Roland-Asselin), pourquoi ne pas tenter d'en faire un espace champêtre en plein cœur du centre-ville, tout particulièrement dans le contexte d'un chemin de la Canardière repensé?

Puisque la thématique est musicale, de par l'hommage à Sylvain Lelièvre, le lieu ne pourrait-il pas héberger, de façon permanente, le piano public de Limoilou ou d'autres instruments en libre-service? Un belvédère ou une mini-scène ne pourraient-ils pas, par ailleurs, y être installés? Combiné à un espace de pique-nique et à un remplacement de la surface bétonnée par une surface verte, le lieu pourrait devenir un endroit agréable pour prendre une pause au fil d'une promenade ou un repas en mode pique-nique!

Selon divers critères, d'autres lieux pourraient évidemment être ciblés.

Au-delà de ces aménagements plus “structurants”, la Ville de Québec pourrait également envisager la mise en place de mobilier urbain hors de l’artère commerciale qu’est la 3e Avenue. Si l’on souhaite créer des espaces de voisinage et d’échange, il faut bonifier les infrastructures existantes et, à défaut d’avoir suffisamment d’espace pour créer un lieu d’importance (comme c’est le cas dans bien des zones du quartier), des aménagements à l’ampleur encore plus réduite pourraient également être ciblés.

#### → Redonner aux citoyens les espaces laissés vacants ou non aménagés

Des espaces sont actuellement laissés “vacants” par l’administration municipale. Celle-ci n’y fait pas d’aménagement, hors du strict minimum, voire en deçà. Et les citoyens ne sont pas autorisés à y faire des aménagements ou ajustements, au profit de la dynamique de leur secteur.

Par exemple : dans plusieurs des rues du Vieux-Limoilou, des bandes vertes séparent le trottoir de la chaussée. Actuellement, leur entretien par la Ville de Québec est limité, voire inexistant. Ça et là, des résidus laissés par le déneigement hivernal limitent largement la pousse de végétation.

Si l’administration municipale n’entretient pas ces bandes vertes, pourquoi les citoyens du secteur ne pourraient-ils pas les utiliser selon leur libre choix, ou voir un organisme invité à y développer un projet structurant? Par exemple, la Ville de Montréal permet à ses citoyens d’adopter un carré d’arbre en bordure de la rue et de l’aménager eux-mêmes en s’inscrivant simplement en ligne.

Ainsi, les citoyens de Québec pourraient adopter une bande verte et choisir d’y planter des fleurs ou des herbes, en complément à leur aménagement de cours avant ou encore un organisme pourrait accompagner les citoyens dans la création de bandes potagères, dans lequel la production serait disponible à tous et toutes dans le quartier. Bref, tout sauf laisser ces espaces à l’abandon.

#### → Limiter le temps où un terrain demeure dans l’oubli

Comme beaucoup de quartiers, le Vieux-Limoilou a vu son lot de terrains laissés à l’abandon pour des périodes prolongées, alors que des projets au bénéfice de la population pourraient y être mis en place (espaces de voisinage, verdissement, logement social), dans la mesure où le terrain demeure inoccupé pour une durée prolongée. Parmi ceux-ci, citons : le terrain vague coin 2e Rue / 3e Avenue, ou encore le “trou” situé sur la 1ère Avenue, à proximité du Parc du Vieux-Passage. De quelle manière la réglementation de la Ville de Québec pourrait donner plus de poigne afin de redonner ces espaces aux milieux plutôt que de les laisser à l’abandon?

### 3.3 | Cohabitation des modes de transport

Plusieurs modes de transports coexistent dans le quartier, mais cette coexistence ne se fait pas sans difficulté. Selon la consultation citoyenne de 2018-2019, c’est la sécurité piétonne est ciblée d’abord et avant tout, tant dans les déplacements sur les artères commerciales ou

résidentielles que dans les ruelles. “Mes premières préoccupations concernent surtout la circulation piétonnière. Nous adorons nous promener dans Limoilou, mais il reste beaucoup à faire pour assurer le confort et la sécurité”, soulignera un répondant.

La question de la sécurité des déplacements a, d’ailleurs, été mentionnée à de multiples reprises. Deux éléments ont été ciblés majoritairement :

- **Réduction de la vitesse automobile;**
- **Sécurité des déplacements actifs** (vélo, piétons).

Lors de la consultation citoyenne, des questions liées aux transports actifs ont été ciblées à 211 reprises, 76 commentaires sont liées aux transport en commun, et 189 à l’auto.

“Même s’il y a eu de belles initiatives récemment, on doit généraliser les interventions qui vont améliorer la convivialité de l’aménagement de l’espace et la sécurité des déplacements en mode actif”, notera-t-on, chez un répondant, pendant qu’un autre évoquera souhaiter “pouvoir circuler à vélo, en famille, plus sécuritairement, pouvoir me rendre à vélo avec les enfants, sans soucis, entre la maison, l’école et le CPE”. “L’enjeu principal à mon avis est la sécurité routière - il faut trouver un moyen de réduire la vitesse des voitures qui circulent dans le quartier et donner encore plus de place aux piétons”, soulignera un autre.

Des constats généraux en côtoient d’autres, plus ciblés. Par exemple : “Un autre problème est la circulation dans les rues du quartier près de la sortie d’autoroute : les automobiles circulent rapidement dans les rues (3e Rue, 2e Rue, etc.), il est dangereux de traverser la 1ère Rue pour se rendre au parc près la rivière, il est très difficile et dangereux de traverser à la lumière au coin de la 1ère et de 8e Avenue, notamment aux heures de pointes... Les automobiles circulent à grande vitesse et ne respectent pas les passages piétons.” “Il faut que notre quartier soit plus sécuritaire, en particulier pour les rues en bas de la 4e...”

Bref, pour beaucoup, la circulation dans le Vieux-Limoilou est “trop intense” et, de surcroît, le code de la sécurité routière est, bien souvent, peu respecté par les automobilistes.

### **3.3.1 Questions liées à la sécurité piétonne**

#### **→ Accroître la sécurité piétonne dans le quartier et faciliter ce type de déplacements**

Dans le Vieux-Limoilou, comme ailleurs dans la Ville de Québec, plusieurs enjeux et préoccupations demeurent en ce qui a trait aux déplacements piétons. Dans un contexte où le Vieux-Limoilou possède nombre de commerces de proximité, il importe de s’assurer que le secteur puisse être facilement fréquenté à pied, d’abord et avant tout.

L’accroissement de la sécurité piétonne, parmi les actions suggérées à la consultation citoyenne de 2018-2019, a été ciblée par plus de 58% des répondants et répondantes, avec une pluie de commentaires et de recommandations émises.

Quelques exemples de commentaires reçus :

- “Il est dangereux de traverser la rue pour se rendre au parc près de la rivière, à proximité de la 1<sup>ère</sup> Rue et de la 8<sup>e</sup> Avenue. Les automobilistes circulent à grande vitesse et ne respectent pas les passages pour piétons.”
- “Il faut continuer de développer les infrastructures pour piétons et cyclistes.” “Je suis déchiré entre la fierté pour mon quartier de le voir attirer plein de gens et l’irritation que ça crée d’avoir beaucoup de circulation automobile dans les rues - donc danger pour les piétons, difficulté de traverser certaines rues.”
- “Il faut lutter davantage contre l’envahissement de l’automobile dans le quartier.”
- “Il faut gérer l’augmentation de la circulation afin d’assurer un respect des cyclistes et des piétons par les automobilistes.”
- “Même s’il y a eu de belles initiatives récemment, on doit généraliser les interventions qui vont améliorer la convivialité de l’aménagement de l’espace et la sécurité des déplacements en mode actifs, tant à l’échelle des rues qu’à l’échelle du quartier.”

*Recommandation 10*

**Mettre en place à court et moyen terme une série de mesures, allant du réaménagement des rues à la signalisation, en passant par la sensibilisation, au profit de la sécurité des déplacements piétons dans le quartier Vieux-Limoilou.**

Voici certains secteurs qui pourraient être considérés concernant l’aménagement :

- **Manque de passages pour piétons sur la 3<sup>e</sup> Avenue, entre la 14<sup>e</sup> et la 18<sup>e</sup> Rue ainsi que sur la 1<sup>re</sup> Avenue** : pour palier à ce manque, un passage piéton pourrait être ajouté à l’intersection de la 15<sup>e</sup> Rue sur la 3<sup>e</sup> Avenue, par exemple;
- **Mauvais aménagement de l’intersection de la 3<sup>e</sup> Avenue et du boulevard Benoît-XV et de la 17<sup>e</sup> Rue**, lié entre autres à l’absence de passage pour piéton marqué clairement au sol dans cette artère;
- **Meilleure organisation de la traversée piétonne ou automobile à la hauteur de la 13<sup>e</sup> Rue sur la 4<sup>e</sup> Avenue** : considérant qu’il s’agit d’un accès direct vers le Cégep Limoilou, il apparaît nécessaire que cette artère bénéficie d’un marquage particulier afin d’accompagner le transit;
- **Bonifier les passages entre les artères marchables et la 18<sup>e</sup> Rue**, tout particulièrement concernant la 3<sup>e</sup> Avenue en pérennisant les aménagements pilote développés par le comité sur la 18<sup>e</sup> Rue formé à l’initiative de la Ville de Québec;

- **Meilleure marquage sécurité des traverses piétonnes** où les piétons ont priorité : actuellement, le marquage jaune au sol ne suffit pas et devrait être, systématiquement accompagné de panneaux blancs rappelant aux automobilistes que la priorité est aux piétons, ainsi que de brigadiers statiques ou d'autres mesures de sécurité plus lourdes, tel un trottoir traversant.

Spécifions d'ailleurs que la sécurité des passages piétonniers a été fréquemment citée au fil de l'enquête de 2018-2019 par les répondants - on veut "plus de passages piéton", on souhaite que ceux-ci soit "respectés par les automobilistes", ou encore on souhaite les rendre plus sécuritaires;

- **Une importante campagne de sensibilisation** doit être réalisée, auprès des conducteurs, afin de rappeler aux usagers de la route la réglementation en matière de passage pour piétons;
- **Mise en place de traverses piétonnes à la sortie des ruelles** : puisque les ruelles servent, bien souvent, d'artères piétonnes ou d'artères partagées, il apparaît important de signaler aux conducteurs que les piétons risquent de passer de ruelle en ruelle, en traversant les rues, plutôt que d'effectuer un détour afin de passer par l'intersection habituelle : de ce fait, des traverses piétonnes marquées en blanc au sol devraient être mises en place pour certaines d'entre elles figurant parmi les plus fréquentées.

Par ailleurs, les enjeux relatifs à la circulation automobile dans les ruelles ont également été mis de l'avant dans l'enquête de 2018-2019 - "la circulation dans les ruelles, et principalement les gens qui utilisent les ruelles comme raccourcis", "les ruelles sont pleines de voitures et deviennent presque dangereuses pour les enfants". Bien que l'idée des ruelles vertes soient mise de l'avant de façon régulière, on parle aussi fréquemment de ruelles sécuritaires et accessibles;

- **S'assurer, les jours de collecte des matières résiduelles, que les trottoirs demeurent accessibles aux piétons**, notamment en ce qui concerne le passage de poussettes;
- **Limiter, le plus possible, dans le réaménagement des artères ou trottoirs, la présence d'infrastructures** (poteaux téléphoniques, poteaux électriques, bornes-fontaines) sur les trottoirs;
- **Réduire la limite de vitesse des véhicules à 30 km/h dans les rues résidentielles**;
- **Limiter la circulation automobile dans les ruelles**, qui dans bien des cas, servent d'artère de transit afin d'éviter lumière ou circulation automobile plus lourde;
- **Mieux déneiger les trottoirs** - il s'agit d'un enjeu qui a été, spécifions-le, fréquemment cité dans l'enquête de 2018-2019 - par exemple : "les trottoirs doivent être mieux entretenus l'hiver, ils deviennent carrément dangereux", "les trottoirs sont mal entretenus, avec présence de glace en hiver". Ce point mérite d'être mentionné ici, en attendant de voir si la nouvelle politique de déneigement de l'administration municipale aura un impact favorable.



Évidemment, à cela, on pourrait également penser qu'une meilleure signalisation pourrait être aussi pensée pour la sortie du quartier alors qu'à l'heure de pointe, l'entrée dans le quartier ou la sortie du quartier à la hauteur du pont Drouin, sur la 4e Rue, commence actuellement à représenter un enjeu important, avec des impacts tant sur la marchabilité que sur l'environnement sonore de l'endroit.

### → **Rendre conviviale et sécuritaire la 4e Avenue et la 18e Rue**

Parmi les artères du Vieux-Limoilou, la 4e Avenue et la 18e Rue se distinguent - artères de transit, permettant de faire un trajet important, elles sont relativement large et, de ce fait, plus complexes et difficiles pour la circulation piétonne, avec, malheureusement, trop peu d'aménagements facilitants.

Dans l'enquête 2018-2019, les citoyens se sont montrés préoccupés - "la vitesse des véhicules sur les artères principales, comme la 18e Rue, la 4e et la 8e Avenue", "la circulation automobile est parfois trop rapide sur la 4e Avenue", "il faut agir sur la sécurité piétonne de la 3e et de la 4e Avenue, et ce jusqu'à la 18e Rue : c'est un quartier de famille, de plus en plus!", "il faut ralentir la circulation sur la 18e Rue et la 4e Avenue".

L'enjeu de la sécurité de ces artères est d'ailleurs arrivée au second rang des priorités choisies par les répondants et répondantes parmi les chantiers proposés par le conseil de quartier, avec un score de 7,7 sur 10, et une majorité de répondants ayant donné à cette mesure un score supérieur à 7. Il s'agit donc d'un dossier prioritaire, sur lequel il est souhaité que la Ville intervienne de façon structurante - notamment par le biais de la Stratégie de sécurité routière, récemment mise en place.

#### *Recommandation 11*

**Rendre conviviales et sécuritaires par le biais d'aménagements ciblés, au profit des déplacements actifs, les grandes artères du Vieux-Limoilou avec, en priorité, la 3e Avenue, la 4e Avenue, la 8e Avenue et la 18e Rue.**

- **La 4e Avenue, artère de transit piétonnier d'importance**

Les impératifs liés à la circulation piétonne, cycliste ou automobile sur les 2e, 3e et 8e Avenues sont relativement clairs : citons la présence de bandes ou pistes cyclables, ou celle de plusieurs arrêts obligatoires aux intersections ou feux de circulation. Bien que la situation ne soit pas parfaite, il n'en reste pas moins que pour la zone est du Vieux-Limoilou, trois des quatre principales avenues offrent des options adéquates pour piétons, cyclistes et automobilistes.

Mais qu'en est-il de la 4e Avenue?

Comparativement à ses voisines, elle semble dans bien des cas servir « d'autoroute » pour les véhicules se rendant de la 4e Rue jusqu'au Sud de Charlesbourg. Le trafic y est, somme toute,



rapide et les voies sont très larges. En dehors de quelques feux de circulation, les infrastructures favorisant le passage des piétons manquent à l'appel.

De ce fait, plusieurs intersections posent problème et présentent des défis – tant pour les conducteurs, que pour les piétons ou cyclistes.

Actuellement, les piétons peuvent traverser de façon sécuritaire l'artère du Vieux-Limoilou dans sa portion sud, que ce soit à l'arrêt de la 3e Rue, ou aux feux de signalisation de la 4e, 6e, 8e ou 12e Rue. Par la suite, de la 13e à la 18e Rue, il n'existe qu'un seul passage piéton prioritaire, ce qui représente un manque important. Non seulement la signalisation entourant le passage piéton déjà existant est-elle déficiente (les automobilistes n'y laissant pas la priorité aux piétons), mais, considérant la présence de l'autre côté tant du parc Ferland que du Cégep Limoilou, cet unique passage ne représente pas une option suffisante pour la portion nord de l'artère - d'autant que la 4e Rue s'inscrit dans un parcours scolaire important.

Cela, sans compter l'aspect convivial de l'artère qui pourrait également être amélioré : certes, quelques points de verdissement sont présents, mais, de manière générale, d'autres plantations pourraient également être prévues sur sa longueur.

Parmi les points qui pourraient être ajoutés ou bonifiés, on peut mentionner :

- Meilleure **signalisation** entourant les passages piétons;
- **Aménagement de la chaussée** menant à un rétrécissement à ces passages;
- Possibilité d'ajouter une **trame verte au centre de la chaussée**;
- Transformation de l'artère en "**rue conviviale**", à l'image du chemin de la Canardière.

- **La 18e Rue, une artère problématique et accidentogène**

La dangerosité de la 18e Rue n'est plus à démontrer. Cela dit, au fil de la récente année, la Ville de Québec a commencé à adresser le problème de façon concrète, par le biais de la création d'un comité sur la sécurité de l'artère, regroupant acteurs locaux, citoyens et représentants de l'administration municipale, de même que par la mise en place de mesures temporaires.

La question, à ce stade, est de voir si les mesures temporaires seront pérennisées, celles-ci ayant eu un effet favorable sur la vitesse de la circulation sur l'artère.

Ces mesures viennent par ailleurs répondre à une forte préoccupation des citoyens et citoyennes du quartier quant à la sécurité de cette rue.

- **D'autres artères préoccupantes : 3e Avenue, 8e Avenue, 12e Rue, etc...**

Il va sans dire : d'autres artères sont préoccupantes, à divers égards, sur le plan de la sécurité routière. Dans l'enquête de 2018-2019, aux côtés de la 18e Rue et de la 4e Avenue, c'est pour l'essentiel la 8e Avenue, la 3e Avenue et la 1ère Rue qui ont été le plus citées en lien avec des enjeux relatifs à la sécurité routière et à des enjeux relatifs à la vitesse de circulation.

Les enjeux de circulation entourant la 12e Rue (École Saint-Fidèle) ont également été cités à quelques reprises, notant la vitesse et la densité de circulation à l'heure de pointe matinale dans

cet axe du quartier - sur l'artère elle-même, hors de sa portion réaménagée, mais aussi, et peut-être surtout, autour de cet artère et dans ces divers accès.

Quelques exemples de commentaires reçus :

- “Je trouve aberrant que la 12e Rue soit utilisée par bon nombre d'automobilistes comme zone de transit... En effet, beaucoup de voitures arrivent de Canardière, et entre dans Limoilou par le biais de l'accès à proximité du Cégep Limoilou, sur la 11e Rue. Or, force est de constater que ces automobilistes qui se butent à une 11e Rue qu'ils ne peuvent emprunter en raison du sens unique, tournent à droite longeant ainsi le Cégep pour rouler ensuite sur la 12e Rue où circulent les élèves, leurs parents et leur fratrie en route vers la garderie... Ne peut-on pas rendre la 12e Rue plus sécuritaire?”
- “Parmi les problèmes, il y a la circulation dans les rues du quartier près de la sortie d'autoroute : les automobilistes circulent rapidement dans les rues - 3e Rue, 2e Rue, 1ère Rue, etc. Il devient dangereux de traverser la 1ère Rue pour se rendre au parc D'Iberville.”
- “Il faudrait envisager une réduction de vitesse sur les rues et des arrêts obligatoires pour les automobilistes à certaines intersections sur la 3e Avenue, tout particulièrement en haute de la 6e Rue. En tant que piéton, il peut être long avant de pouvoir traverser cette avenue de façon sécuritaire!”
- “Il ne faut pas se contenter d'atténuer, mais plutôt travailler à ralentir et sécuriser la circulation sur la 3e Avenue.”

D'autres évoquent également l'importance pour les piétons de se sentir en sécurité et qu'une priorité leur soit accordé par le biais des aménagements en place - tout particulièrement sur la 3e Avenue où les passages piétons demeurent, pour beaucoup, mal balisés et surtout, peu respectés. Parmi les options, la réduction de vitesse (à 30 km/h) est d'ailleurs régulièrement mentionnée et citée.

En fait : ici comme ailleurs, l'enjeu de la sécurité piétonne revient régulièrement, notant que si on est dans un quartier marchable (et marché), le sentiment de sécurité des marcheurs demeure limité dans leurs déplacements.

### → Développer des corridors scolaires

Dans la continuité des éléments précédemment étayés : les enjeux de sécurité piétonne mis de l'avant dans la fréquentation au quotidien des artères prends une dimension toute particulière à l'heure de pointe scolaire. De quelle manière peut-on, de ce fait, rendre les déplacements à pieds vers l'école plus sécuritaires et, par extension, comment peut-on rendre plus désirables ceux-ci auprès d'une plus grande portion des parents d'enfants d'âge scolaire?

Dans le cadre de la Stratégie sur la sécuritaire routière de la Ville de Québec, des établissements d'enseignement du quartier ont commencé à documenter plus avant la problématique. Il importe de compléter cette documentation, de l'étayer et - surtout - dans un contexte où plusieurs de ces réalités sont déjà connues et reconnues, amorcer dès que

possible des actions qui viseront l'atténuation des enjeux de circulation dans le quartier et la bonification des déplacements piétons, tout particulièrement en ce qui concerne les déplacements scolaires.

Plusieurs des artères identifiées précédemment (avec en tête la 1<sup>ère</sup>, 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> Avenue) sont très fréquentées par les élèves du primaire - tout comme la 8<sup>e</sup> Avenue et la 18<sup>e</sup> Rue pour les élèves de niveau secondaire.

En parallèle de la transformation de la 1<sup>ère</sup> Avenue en sens unique, en lien avec l'arrivée potentielle du tramway dans le quartier, il importe donc d'agir pour s'assurer d'éviter que cette circulation redirigée vienne alourdir des problématiques déjà existante. Il faut, au contraire, que cet ajustement obligé devienne une opportunité de repenser la circulation dans le secteur et d'agir de façon efficace et pérenne au profit de la sécurité piétonne.

### → Assurer une meilleure sécurité pour l'entrée et la sortie des ruelles

Les ruelles sont une particularité du quartier Limoilou. Leur propriété est un enjeu sensible - amenant des défis ressentis tout particulièrement quant au déneigement - abondamment cité, et pour lequel il faudra voir l'impact de la nouvelle Politique de déneigement adoptée par la Ville. .

Mais les enjeux relatifs à la sécurité piétonne y sont également exprimés de façon claire par les citoyens et citoyennes du quartier. Leur vocation, il faut le dire, est imprécise et variable : certaines ruelles prennent l'allure d'espace de jeux, d'extensions d'arrière-cours où les enfants peuvent jouer, d'autres ruelles sont plutôt des artères secondaires, utilisées comme raccourcis par les uns pour éviter des détours, ou comme accès au stationnement par les autres.

La sécurité dans les ruelles est un enjeu. Et la sécurité à l'entrée et la sortie de ces artères en est un autre, d'autant - sinon plus! - complexe.

En effet : la sortie des ruelles arrive bien souvent tout juste après, ou tout juste avant, une intersection. Les automobilistes ont fait un premier arrêt, avant d'entrer sur l'artère - ou sinon sont sur le point d'en faire un, et de ce fait peuvent manquer de vigilance. La question est ainsi de voir de quelle façon, par le biais d'aménagements, de signalisation ou d'autres types d'intervention, on serait en mesure de sécuriser l'entrée et la sortie des ruelles, au profit des piétons et des cyclistes - et tout particulièrement des plus jeunes d'entre eux!

### → Adopter une vision Zéro accident

Une vision « Zéro accident » vise la réduction drastique du nombre d'accidents graves et mortels par une meilleure planification des aménagements publics et des déplacements.

Cette vision s'articule autour de quatre grands principes :

- **Éthique** : la vie humaine est prioritaire, plus encore que la mobilité;
- **Responsabilité** : les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité;
- **Sécurité** : les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains;

- **Changement** : les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme.

L'objectif de cette vision est de placer l'humain au cœur de la planification urbaine autant que de l'organisation des transports, plutôt que de penser ceux-ci d'abord au profit des déplacements automobiles.

La Ville de Montréal a adhéré à ces principes – avec la volonté de créer un Réseau canadien des villes pour une vision Zéro accident. Il apparaît pertinent que la Ville de Québec, dans la foulée des projets pilotes autour des « rues conviviales (*Complete Street*) » menés ces dernières années, adopte également cette vision et cette philosophie de conception urbaine.

Plus d'information sur la vision Zéro accident : <https://visionzero.ca/>

### 3.3.2 Enrichir le partage de la voie publique

Les enjeux de mobilité évoqués dans cette section sont, pour l'essentiel, rattachés à la cohabitation des modes de transport. De ce fait, il appert au conseil de quartier qu'il faut enrichir ce sentiment de partage et, de ce fait, mieux accompagner la cohabitation de la voie public - au-delà de mesure visant à réduire ou atténuer la circulation automobile.

L'arrivée potentielle du Réseau de transport structurant représente, en ce sens, une belle opportunité afin de repenser la cohabitation des modes de transport dans le quartier.

#### *Recommandation 12*

**Profiter de l'arrivée du Réseau de transport structurant et de son tramway dans le quartier Vieux-Limoilou pour repenser l'organisation de l'ensemble des infrastructures de déplacement du quartier, faisant de cette venue une opportunité pour repenser le partage de la voie publique au profit de tous, notamment par la mise en place de rues partagées, d'artères vertes et conviviales, de la sécurité piétonne et d'un réseau cyclable bonifié.**

#### → **Mettre en place des rues partagées**

Une solution serait liée à la mise en place de rues partagées. L'expérience a été menée par la Ville de Québec dans le cadre de ses «rues festives» à l'été 2020, mais l'initiative pourrait facilement être pérennisée - et, une fois pérennisée, celle-ci pourrait être accompagnée d'initiatives qui permettrait à la fois le verdissement, et à la fois justement cette cohabitation des modes de transports.

Certaines artères - tel qu'évoqué précédemment - pourraient être rendues partagées en lien avec une circulation qui est déjà largement métissée, entre vélo et auto. C'est le cas de rues comme **Royal-Roussillon / 13e Rue**, ou encore la **8e Rue**.

D'autres artères devraient être envisagée comme "rues partagées" dans une logique de verdissement - la réorganisation des rues permettant de libérer de l'espace, actuellement utilisées par l'automobile dans une logique de déplacement (et non de stationnement). C'est le cas, notamment, d'artères situées dans la portion sud du quartier - le secteur Hedleyville. Des artères comme la **5e ou la 7e Avenue**, pourraient représenter des tronçons d'amplitude légère qui, de ce fait, pourraient être réajustés. Cela dit - au-delà de ces suggestions, un véritable travail d'analyse mériterait d'être fait pour ce secteur, de façon large.

De façon générale, une analyse du potentiel de certaines artères du quartier dans une transition vers des rues partagées devrait être envisagé.

Spécifions que, dans l'enquête de 2018-2019, plusieurs répondants ont mis de l'avant l'intérêt pour ce type d'artères - que ce soit dans une perspective de solution à des problèmes existants, ou encore en réponse à la question "comment voyez vous le quartier dans 10 ans".

#### → **Poursuivre le développement de rues vertes et conviviales**

Tout aménagement de rue à venir dans le Vieux-Limoilou devrait être effectué dans le respect des principes liés au développement durable et de la convivialité : voilà un autre des constats qui ressort de l'enquête de 2018-2019. Le modèle a été apprécié de nombreux répondants et, de ce fait, pourrait être amplifié et développé plus avant.

Le chantier proposant le développement de plus de rues vertes et conviviales a d'ailleurs reçu un score de 7,7 sur 10 dans l'enquête - plaçant l'initiative au deuxième rang. La proposition intégrait par ailleurs des artères problématiques déjà mentionnées, comme la 4e Avenue.

#### → **Poursuivre le développement du réseau cyclable**

Avec une bande cyclable sur la 3e Avenue ainsi que sur la 8e Avenue, en supplément de la piste sportive de la rivière Saint-Charles, il existe une bonne base en matière d'accès cyclables dans le quartier. Des points d'ancrages additionnels pourraient être toutefois développés, notamment dans la perspective d'un axe Est-Ouest, considérant que la majorité des axes développés le sont plus dans une perspective Nord-Sud. Ajoutons que, de façon générale, plus de place au profit du vélo semble souhaité par les répondants de l'enquête 2018-2019.

Parmi les axes qui pourraient être préconisés :

- **Axe Royal-Roussillon / 13e Rue**, permettant de passer directement du parc Cartier-Brébeuf jusqu'au Cégep Limoilou.
- **Axe 8e Rue**, permettant d'accéder directement à vélo du secteur de la Pointe-aux-Lièvres jusqu'à la 3e Avenue, dans la foulée de la mise en place de la passerelle piétonne prochainement mise en place.

## 3.4 | Vivre-ensemble et inclusion

---

Mieux vivre ensemble. Préserver la mixité sociale du quartier. Faire une place à chaque citoyen dans l'espace public. Et offrir à toutes et tous des milieux de vie de qualité. Voilà, pour l'essentiel, ce qui est entendu par "vivre-ensemble".

Les questions relatives à ce vivre-ensemble ont été mise de l'avant de façon forte par le biais de l'enquête 2018-2019 du conseil de quartier du Vieux-Limoilou. Parmi les répondants, c'est 51,7% des répondants qui ont estimé que "le vivre-ensemble et l'inclusion" était une thématique prioritaire à adresser dans le quartier Vieux-Limoilou, et 44,4% en ont fait de même pour une thématique corollaire, "conditions de vie et inégalité sociale". On observe donc, de ce fait, une sensibilité forte pour ces questions, dans le quartier, qu'il importe d'adresser.

"Il faut préserver notre mixité sociale : il faut de la place pour tout le monde, et pas juste dans les aménagements publics, mais attirer des commerces pour toutes les bourses, et pour tous les goûts", mettra de l'avant un répondant. "J'apprécie la mixité sociale du Vieux-Limoilou et j'aimerais que les nouveaux aménagements et les changements apportés au quartier favorisent cette mixité. J'aimerais qu'on considère les personnes qui ont un faible revenu et qu'on pense également à elles", dira un autre.

Dans 10 ans, beaucoup de répondant voit un quartier qui favorise toujours cette mixité, cette intégration. "J'imagine un quartier où la mixité sociale et les initiatives d'inclusions sont mises de l'avant", dira-t-on. "Dans 10 ans, je vois un quartier où l'esprit communautaire est développé, un quartier qui mise encore sur la diversité et la mixité", ajoutera-t-on. "J'espère que dans 10 ans on sera toujours aussi accueillant de la mixité des résidents", mettra un autre de l'avant.

### 3.4.1 Des secteurs à bonifier

#### → Revitaliser le secteur Stadacona

Le secteur Stadacona, compris entre l'autoroute Laurentienne et la 1re Avenue, et entre la rivière Saint-Charles et le boulevard Wilfrid-Hamel, est souvent laissé pour compte.

Ce secteur peut être considéré comme un désert alimentaire : les épiceries les plus proches se trouvent à au moins 15 minutes de marche. Pourtant, pourvu d'une population vieillissante et généralement moins bien nantie que le secteur à l'est de la 1re Avenue, il paraît aux administrateurs d'autant plus important que plus de services de proximité y soient offerts.

De plus, à l'image du secteur sud du Vieux-Limoilou, Stadacona gagnerait à être davantage verdi. "Il faudrait verdir le quartier Stadacona, tout autant que la zone autour du Centre Horizon", soulignera d'ailleurs un citoyen. "On a bien pensé à embellir tout le secteur au nord du boulevard Hamel (Grand Marché, Centre Vidéotron). Il serait temps qu'on pense à faire des actions au profit du quartier situé au sud du boulevard, où ça fait pas mal *pic pic*... Tout le coin de Stadacona, le côté Ouest de la 1ère Avenue", dira un autre répondant.

Le chantier avait été proposé aux répondants de l'enquête, et s'était inscrit en queue des dix choix les plus mis de l'avant, avec un score de 6,3 sur 10.

*Recommandation 13*

**Profiter de la venue du Lab-École pour amorcer un travail de revitalisation du secteur Stadacona, incluant, notamment, le développement d'une offre alimentaire bonifiée pour le secteur, à la page avec ses réalités socio-économiques.**

### 3.4.2 Un quartier accessible pour tous

On l'a vu d'entrée de jeu, la question de la mixité sociale est une préoccupation pour les résidents et résidentes du quartier.

Le chantier proposé par le conseil de quartier en ce sens ("mettre en place des mesures afin de faciliter l'accès au logement et limiter l'embourgeoisement") est arrivé en sixième place parmi les priorités des répondantes et répondants, avec un score de 7,1 sur 10. Dans les questions ouvertes, les préoccupations relatives à l'accessibilité au logement, à l'inclusion ou aux conditions de vie ont suscité, à eux deux, quelque 128 commentaires.

Le défi reste de voir de quelle manière il est possible d'agir en ce sens, hors de législation d'ordre provinciale ou fédérale (comme la mise en place de balises liées à la fixation du coût du logement, en complément de ce qui est déjà offert à la Régie du logement, ou de mettre en branle des stratégies provinciales ou nationales en ce qui a trait à l'inclusion, par exemple).

**→ Favoriser l'implantation de plus de logements sociaux ou coopératives d'habitation dans le quartier ou à proximité**

La mise en place de plus de logement sociaux semble s'imposer, dans l'enquête 2018-2019, comme le moyen à préconiser afin de permettre et soutenir la mixité sociale dans le quartier, en s'assurant d'une offre d'habitation abordable et accessible.

Plusieurs commentaires vont en ce sens, dans l'enquête 2018-2019 :

- "Il faudrait un arrêt de la construction de condos et une multiplication des coops, de logement social ou d'appartements à bas prix afin d'abaisser le plus possible le coût des loyers dans le quartier".
- "Dans 10 ans, je veux un quartier accessible à tous, avec des logements sociaux."
- "Il importe de maintenir la mixité sociale, entre autres par le maintien de logement abordables afin que le quartier ne s'embourgeoise pas à outrance."
- "Il faut y avoir toujours autant de mixité dans l'avenir, avec encore plus d'entraide entre les citoyens et une plus grande accessibilité au logement."
- "Il faut maintenir le coût des logements abordables pour éviter la gentrification."



- ‘Le développement immobilier doit se faire en respect de la qualité de vie dans le quartier, en misant sur des logements accessibles pour les familles.’
- “Dans 10 ans, le Vieux-Limoilou doit avoir réussi à demeurer un quartier populaire avec de très bons logements accessibles.”

De ce fait, il importe donc d’envisager, de façon concrète, la construction de plus de logement sociaux dans le secteur, en ciblant des zones ou des terrains qui sont actuellement disponibles afin de soutenir cette construction. Y aurait-il des espaces dans le sud du quartier qui pourraient être utilisés en ce sens, comme les terrains d’Hydro-Québec laissés en friche? Le remaniement de certaines artères pourrait-elle laisser de la place à des logements? Advenant la mise en disponibilité de terrains dans les zones ou les secteurs industriels du quartier, bordant la rivière Saint-Charles, ceux-ci devraient-ils être utilisés en priorité pour le logement sociale? Ou encore, au-delà des limites du quartier Vieux-Limoilou, dans l’ancien terrain du Colisée Pepsi? Il importerait de veiller sur les opportunités et d’amorcer, dès que possible, des projets.

“Dans dix ans, j’ai peur de ne plus pouvoir vivre encore à Limoilou, tellement le coût des logement augmente”, mentionnera un répondant, à la question “Comment imaginez-vous votre quartier dans dix ans”.

*Recommandation 14*

**Favoriser l’implantation de plus de logements sociaux ou coopératives d’habitation dans le quartier ou à proximité, avec la volonté de maintenir l’accessibilité au logement dans le quartier au profit de clientèles plus vulnérables.**

→ **S’assurer que l’espace public continue d’appartenir à tous et à toutes**

À l’été 2016, le retrait de bancs sur la 3e Avenue, à la demande de certains résidents ou commerçants, avait mené à plusieurs débats et échanges. Il apparaissait que certains n’étaient pas en mesure de tolérer ou d’accepter la présence d’autres et, de ce fait, tentaient de limiter l’accès à l’espace public.

Ce débat démontre bien l’importance d’affirmer que l’espace public est à tous et toutes, résidents du quartier autant que de la ville et de ce fait, que tous et toutes ont le droit d’y exister — dans le respect des lois et règlements qui nous régissent. Par exemple, la 3e Avenue n’est pas qu’une suite de magasins, c’est un lieu de socialisation, de partage, c’est le coeur du quartier. Tous peuvent être là, sans même y consommer.

Après tout, plusieurs dans l’enquête ont mis de l’avant leur désir de voir un Limoilou inclusif demeurer. “Dans 10 ans, notre quartier, on l’espère inclusif”, notera un répondant, “où toutes les classes sociales sont représentées”, ajoutera un autre. “Limoilou doit rester un quartier convivial, reposant sur une saine cohabitation entre gens d’origine culturelle et socioéconomique variées”, résumera un autre répondant.



### 3.4.3 Des déplacements facilités entre quartiers

Actuellement, le réseau piétonnier doit être renforcé. Les grands axes de déplacement routier ou autoroutier sont souvent perçus et vécus comme des barrières au déplacement piéton.

Par exemple, l'aménagement de l'autoroute Laurentienne limite les accès entre le Vieux-Limoilou et Pointe-aux-Lièvres vers Saint-Sauveur et le parc Victoria, ou encore l'organisation du boulevard Hamel rend difficile l'ancrage entre Vanier, le Vieux-Limoilou et Lairet. Même si, dans les faits, ces zones sont accessibles en transport piétonnier, il n'en reste pas moins que le choix de placer en priorité la fluidité des déplacements automobiles vient limiter la sphère des possibles liée aux déplacements piétonniers sécuritaires et conviviaux.

#### *Recommandation 15*

**Par la mise en place d'une variété de moyens, faciliter et rendre plus conviviaux les liens actifs entre le Vieux-Limoilou et les quartiers environnants.**

Ainsi, les ajustements suivants apparaissent nécessaires :

- **Aménagement du pont Dorchester**

À l'image du pont Drouin, rendre la traversée du pont Lavigueur agréable et conviviale. La vue, à cet endroit, sur la rivière Saint-Charles est superbe, mais il n'y a pas de sièges ou d'espace où s'arrêter pour en profiter. Le manque de couvert végétal ou de présence de fraîcheur rend désagréable la circulation piétonne en été.

Pourquoi ne peut-on pas mieux utiliser les larges trottoirs qui y sont déjà placés? Considérant que, pour plusieurs piétons, il s'agit actuellement du principal accès au quartier — à pied ou à vélo, n'y aurait-il pas lieu de mieux le penser?

Dans la consultation 2018-2019, le réaménagement du pont Dorchester a été reçu favorablement, obtenant un score de priorité de 6,9 sur 10, plaçant l'initiative parmi les dix projets prioritaires parmi les chantiers précédemment identifiés par les administrateurs et administratrice du conseil de quartier.

- **Aménagement du pont-tunnel Joseph-Samson**

Ce passage est la porte d'entrée tant de la piste cyclable menant vers Maizerets et Montmorency que celle du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Sa traversée permet un accès rapide au secteur du Vieux-Port ou de la Gare du Palais. Une superclinique médicale (Pro-Activ) s'y trouve également.

Pourtant, la circulation piétonne ne semble pas être particulièrement encadrée ou encouragée. Le passage cyclable, de la piste du côté ouest aux accès du côté est, est

peu sécuritaire. La cohabitation des piétons sur le côté ouest du pont est mal balisée. L'accès sous le pont, du côté de Saint-Roch, n'est pas entretenu en hiver et représente des enjeux de sécurité ou de sentiment de sécurité important. Pourtant, de par sa situation géographique, cet accès devrait être capital pour le quartier. Son manque d'aménagement fait de lui une artère sous ou mal utilisée.

- **Aménagement du secteur de la Croix-Rouge**

Il est ironique que le seul accès par pont menant au quartier qui soit aménagé, le pont Drouin, débouche sur ce qui est essentiellement un désert de béton, hostile tant aux cyclistes qu'aux piétons. L'aménagement manquant de ce secteur limite de manière importante l'accès pour les Limoulois et Limouloises à des équipements de proximité tels le parc Victoria ou le CLSC Basse-Ville, voire à l'entrée du centre-ville lui-même par d'autres accès que la rue du Pont.

Le secteur doit être réaménagé de façon prioritaire, en respectant les principes de convivialité et de fluidité, en priorité pour les transports collectifs et actifs.

La mise en place d'un centre lié au Réseau de transport structurant ne doit pas reproduire l'état de situation actuelle, mais devra plutôt bonifier les liens entre le Vieux-Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur, soutenant l'accès aux infrastructures de proximité, voire prolongeant celle-ci - créant des ponts entre quartiers, mais également entre espaces verts (parc Victoria, parc linéaire de la rivière Saint-Charles, site de la Pointe-aux-Lièvres).

- **Aménagement du secteur du chemin de la Canardière et d'Henri-Bourassa**

Pourquoi n'est-il pas possible, de façon agréable, de passer du Vieux-Limoilou au quartier Maizerets? Ces accès devraient être jugés importants, ne serait-ce que pour l'accès au CLSC Limoilou ou au Domaine Maizerets. D'un côté, on doit traverser une zone industrielle aux aménagements peu verts ou conviviaux. De l'autre, on doit plutôt longer voir franchir une artère à la circulation lourde (18e Rue) pour se retrouver à une intersection tout aussi lourde (Henri-Bourassa).

Les accès entre le Vieux-Limoilou et Maizerets sont fort limités, en raison du chemin de fer : il importe donc d'autant de faciliter et bonifier les quelques points d'accès existants.

- **Aménagement de la rue de la Pointe-aux-Lièvres**

La portion de la rue de la Pointe-aux-lièvres comprise entre le boulevard Wilfrid-Hamel et le pont Lavigueur est un chemin d'accès important de et vers le centre-ville et le nouvel écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres ainsi que vers le secteur Expocité et son nouveau centre Vidéotron, en plus d'être aux abords du sentier linéaire de la rivière Saint-Charles. Or, ses voies trop larges et sa faible couverture végétale sont peu attrayants pour les piétons et cyclistes.

### 3.5 | Autres

---

Pour l'essentiel, ce sont les enjeux relatifs au patrimoine, à sa conservation et à sa mise en valeur qui préoccupent le conseil de quartier du Vieux-Limoilou. L'importance de sa préservation n'était pas mentionnée à la consultation 2018-2019, mais a tout de même suscité quelques réponses. Cela dit : plusieurs acteurs se mobilisent, depuis plusieurs années, pour sa mise en valeur - avec la Société historique de Limoilou et Espace d'initiatives au premier chef.

Chose certaine, les citoyens et citoyennes sont préoccupés par le remplacement d'édifice patrimonial, porteurs d'histoire, par des bâtiments sans âmes. S'il faut densifier le milieu, il faut le faire "sans démolir le patrimoine historique" dira l'un, ou encore mettre de l'avant une "densification respectueuse du patrimoine bâti".. Il importe de "conserver et consolider l'identité architecturale du quartier", dira un autre. "Je crois qu'il faut à tout prix protéger et consolider le patrimoine bâti du quartier parce que celui-ci a un cachet particulier qui sera de plus en plus recherché par les visiteurs ou les résidents", ajoutera-t-on. Ainsi, les Limoulois et Limouloises sont attachés à leur quartier, à son esprit, à son architecture.

#### *Recommandation 16*

**Mettre en place des mesures visant à identifier, préserver et valoriser le patrimoine du Vieux-Limoilou.**

#### → **Valoriser et préserver le patrimoine du Vieux-Limoilou**

À la demande du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, la Société historique de Limoilou a rédigé une liste (non exhaustive) de lieux significatifs pour le patrimoine bâti de Limoilou. Cette liste pointe différents lieux ou secteurs qui, pour diverses raisons, devraient être préservés et mis en valeur, ou, à tout le moins, recevoir une attention plus significative dans tout aménagement les concernant de par leur valeur historique pour le quartier.

La sensibilité pour le patrimoine a été exprimée en filigrane de l'enquête de 2018-2019. En regard également de la mobilisation associée au projet d'Espace d'initiatives depuis 2015, dans lequel plusieurs centaines de citoyennes et citoyens se sont mobilisés - et se mobilisent toujours - montre bien les fortes assises de cette sensibilité également.

- **Bureau de poste** du chemin de la Canardière (1927);
- **École Saint-Fidèle**, située sur la 12e Rue (1940);
- **Ancien couvent des Soeurs Servantes du Saint-Coeur-de-Marie**, situé sur la 8e Avenue (1903-1912) et cela, malgré la disparition en 1960 des combles mansardés du bâtiment;
- La **Caserne No. 5**, située sur la 5e Rue (1910);

- Le **quadrilatère compris entre la 1ère et la 4e Rue, d'une part, et le boulevard des Capucins et la 1ère Avenue, d'autre part** - il s'agit du site de l'ancien village d'Hedleyville. Il va sans dire, tous les bâtiments de ce secteur n'ont pas la même valeur patrimoniale ou historique, mais plusieurs bâtiments ont conservé des éléments de leur architecture d'origine. De ce fait, toute intervention future dans ce secteur devrait faire l'objet d'un examen particulier;
- La **Villa Ringfield**, sur la rue de La Sarre;
- La **Maison Lamontagne**, située à l'angle de la 6e Rue et de la 8e Avenue (1903);
- La **demeure située sur le boulevard des Capucins**, à proximité de l'entrepôt Laberge et de la Caserne, réputée pour être la dernière maison encore existante de l'ancien village de New Waterford (1890);
- Le **premier pavillon de l'ancienne salle paroissiale** de Limoilou (1924);
- L'**ancienne Librairie Canadienne**, sur le chemin de la Canardière (1930);
- Le **premier pavillon du Cégep Limoilou**, c'est-à-dire l'ancien externat classique Saint-Jean-Eudes, situé à l'angle de la 8e Avenue et de la 12e Rue;
- La **partie ancienne et la tour de la White Birch**, autrefois connue sous le nom de l'Anglo Canadian Pulp and Paper Co (1927);
- L'**ancienne école Saint-Esprit**, à l'angle de la 3e Avenue et de la 3e Rue (1940);
- L'**ancienne chapelle protestante de style néo-élisabéthain**, située à l'angle de la 12e Rue et de la 3e Avenue (1930);
- La **partie ancienne de l'hôpital Saint-François-d'Assise** (1914);
- L'**ancienne église Saint-Fidèle**, devenue édifice d'habitation, et située à l'angle de la 8e Avenue et de la 12e Rue;
- L'**ancienne école Saint-Charles**, devenue une résidence de retraités, située à l'angle de la 5e Rue et de la 4e Avenue (1910);
- L'**ancienne école Saint-Pascal de Maizerets**, sur la rue Saint-Eugène;
- L'**ancien édifice de la Caisse d'économie**, de style château, située à l'angle de la 4e Avenue et de la 5e Rue;
- La **maison avec une rotonde**, formant l'angle de la 4e Avenue et de la 10e Rue (1905).

Cette liste est en mesure de servir d'indicateur quant aux bâtiments à valeur patrimonial qu'il convient de protéger ou de préserver dans le quartier Vieux-Limoilou.

Les questions restent maintenant de voir de quelle manière ces bâtiments ou secteur peuvent-ils être protégés ou préserver. La Ville de Québec devrait-elle, par exemple, reconnaître la valeur patrimoniale de la Villa Ringfield, comme cela est demandé depuis plusieurs années par la Société historique de Limoilou et le Centre Jean-Guy-Drolet? Quelles autres actions ou pistes d'action pourraient être envisagées pour la balance des lieux ciblés?

Des actions de visibilité du patrimoine devraient également être entreprises, par divers partenaires du quartier - expositions, visites guidées, visites dans les écoles, développement d'un projet éducatif sur le patrimoine du quartier... Les possibilités abondent!

### → Assurer la protection et la mise en valeur de l'église Saint-Charles de Limoilou

Actuellement aucun statut juridique ne protège l'église Saint-Charles de Limoilou. De ce fait, chaque changement potentiel de propriétaire ou de vocation met à risque la conservation, la préservation et la mise en valeur du bâtiment, autant que le boisée centenaire situé à l'arrière de celui-ci. Dans le contexte où cette église est la plus importante du quartier - notamment parce qu'elle est estimée comme "l'église-mère" du quartier - il appartient au conseil de quartier qu'il importe de veiller à sa protection et à sa mise en valeur dans le contexte d'un usage qui serait au bénéfice de la communauté.

En fonction des évaluations réalisés par divers spécialistes ou pour divers inventaires, le bâtiment peut être qualifié "d'exceptionnel". Parmi les éléments évoqués :

- Son aspect représentatif de l'architecture monumentale du Québec puisque, de style néo-roman, elle témoigne de la transition entre les traditions héritées du 19<sup>e</sup> siècle et les formes plus modernes ayant caractérisé les années 1930;
- Son architecture extérieure remarquable, avec notamment une façade cantonnée de deux hautes tours asymétriques surmontées de flèches, l'utilisation de formes cintrées concernant ses portes et fenêtres, ou encore les colonnes lourdes et les volumineux chapiteaux qui encadrent le portail;
- Son architecture intérieure remarquable, en lien avec les dimensions de la nef et la hauteur de la voûte, le caractère massif du rez-de-chaussé renforcé par la rangée de piliers colossaux de faible hauteur, et sa voûte demi-cintrée rythmée par des arcades reposant sur 18 colonnes appuyées par des piliers monolithes en granit;
- Son chœur plus profond que dans la plupart des églises de l'époque, s'ouvrant par des arcades sur un déambulatoire étroit en accentuant l'élévation, venant la distinguer et souligner son originalité;

Par ailleurs, au moment d'écrire ce document, la structure du bâtiment était jugée en bon état, suivant différentes études réalisées dans l'horizon 2018-2019.

Il faut dire que des citoyens et citoyennes du Vieux-Limoilou se mobilisent depuis 2015 pour la sauvegarde de cet église, et pour un projet d'espace de rencontre et de germination de nouvelles idées porté par Espace d'initiatives. Il s'agit donc d'un bâtiment important pour l'héritage du passé qu'il représente, autant que pour son impact sur l'urbanisme et le paysage du quartier, mais aussi pour le potentiel qu'il offre pour l'avenir, par le biais d'un projet collectif et riche qui pourrait y être mis en place.

Le conseil de quartier ne peut qu'espérer voir cette initiative se réaliser d'ici 2025, avec l'appui des acteurs du quartier, de la ville, voire au-delà.

**→ Utiliser les possibilités offertes par les technologies pour rendre plus transparent les constats relatifs à la qualité de l'air dans le quartier**

Il existe actuellement quelques stations de mesure de la qualité de l'air dans le Vieux-Limoilou et la Basse-Ville. Celles-ci sont gérées soit par l'Administration portuaire de Québec, soit par le ministère de l'Environnement, du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques. Ne serait-il pas possible de rendre disponibles, en temps réel, les données générées par ces stations? Et ne serait-il pas apprécié de bonifier d'autant le réseau d'outils de mesure dans le secteur, considérant l'importance des enjeux liés à la qualité de l'air?

Les données générées par ces appareils devraient être transmises, en temps réel, sur le portail de données ouvertes de la Ville de Québec et les développeurs — citoyens ou entreprises — du territoire de l'agglomération devrait être invités à rendre accessible, par le biais de sites Web ou d'applications, les résultats ainsi générés.

Considérant l'importance préoccupation des citoyennes et citoyens du quartier pour la qualité de l'air et les enjeux qui lui sont associés - tel que décrite dans ce document - pourquoi ne pas envisager d'engager les citoyens plus avant dans la protection de la qualité de l'air? Par exemple, des projets de sciences citoyennes pourraient être mis en place, que ce soit dans une perspective citoyenne ou dans le cadre d'un projet éducatif, où des balises mesurant la qualité de l'air pourraient être distribuées au citoyens.

Évidemment, cela, dans la mesure où les projets développés dans la sphère des transports et du développement économique se font dans le respect de la santé des citoyens, plutôt qu'en priorisant l'économie ou la mobilité à ladite santé...

**→ Répondre aux préoccupations des citoyennes et citoyens relativement aux vols et aux effractions dans le quartier**

Un dernier point qu'il importe de mentionner : non citée dans l'enquête de 2018-2019 de façon précise, la question des vols et effractions mineures dans le quartier a suscité tout de même de nombreux commentaires, la question ayant été mentionnée par 5,7% des répondants.

Le plus souvent, ceux-ci sont préoccupés par les vols en arrière cours (tambours) ou encore par les vols de vélo, et le peu de réponse ou support qu'il est possible d'obtenir face à ces méfaits.



## 5 - EN CONCLUSION

“Un quartier de proximité, plus vert” : en analysant les termes et les mots qui se répètent le plus souvent dans les nombreuses réponses obtenues dans la consultation citoyenne menée en 2018-2019 conjointement avec Votepour.ca, c’est ce que l’on obtient.



Un nuage de mots qui est clair, et qui donne le ton quant aux aspirations des Limoulois et Limouloises. Les Limoulois veulent un quartier de proximité, où les services sont accessibles à pieds. Ils veulent avoir accès à des options de transports - avec, au premier chef, les transports actifs. Ils veulent un quartier mixte, familial, intergénérationnelle, où se côtoient origines, métiers, classes sociales, générations. Ils souhaitent avoir un quartier convivial, sain et vert, marqué par ses ruelles toujours mieux valorisées.

Les Limoulois semblent également savoir ce qu’ils ne veulent pas : un quartier qui subit, encore et encore, des pressions quant à la qualité de l’air et de l’environnement, un quartier cloisonné, aux liens déficients avec les secteurs voisins, un quartier où l’automobile est reine, un quartier où il est difficile de se voisiner, de se rencontrer...

L’exercice qu’a mené le conseil de quartier du Vieux-Limoilou, qui a mené tant aux *Recommandations stratégiques 2020-2025*, qu’au *Plan d’action 2020-2025*, a cherché à mettre de l’avant ces éléments, ces aspirations et à les exprimer à divers degrés : d’un côté, au profit de l’administration municipale et des acteurs du milieu, avec une série de recommandations et

de pistes d'action à court et moyen terme; de l'autre, à l'échelle de la capacité d'action concrète du conseil de quartier, à la page avec la réalité financière et le mandat de l'organisme.

Il va sans dire, les actions décrites dans le document ne devraient pas être les seules actions accomplies ou amorcées dans les prochaines années : d'autres enjeux, d'autres perspectives, d'autres contextes temporels amèneront de nouvelles priorités qui viendront se greffer à celles suggérées. Il s'agit ainsi de rester agile dans l'interprétation du plan et l'allocation des budgets et priorités liés à celui-ci.

Le souhait du conseil de quartier est que la majorité des actions inscrites dans ce plan soit abordée dans les cinq prochaines années. Le présent exercice vise également à amorcer un échange entre les acteurs du quartier et les citoyens du Vieux-Limoilou quant à l'évolution de leur milieu de vie, et à leur appropriation de celui-ci.

---

*Document déposé en assemblée générale annuelle du conseil de quartier du Vieux-Limoilou  
le mercredi 21 octobre 2020, à l'occasion d'une assemblée virtuelle*



# ANNEXE : RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE DE 2018-2019

## Qui a participé ?



82%  
Résidents du  
Vieux-Limoilou



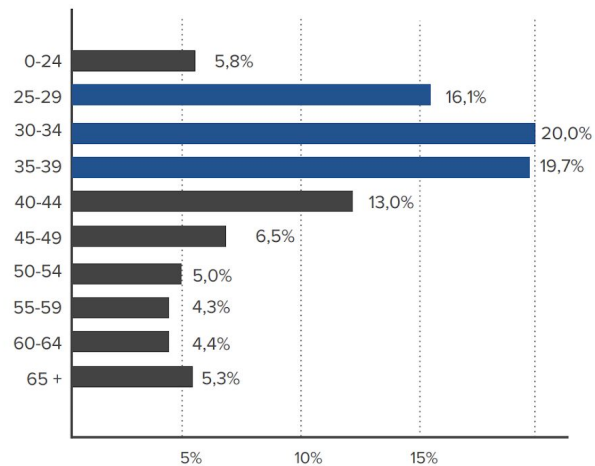
64,3%



35,7%

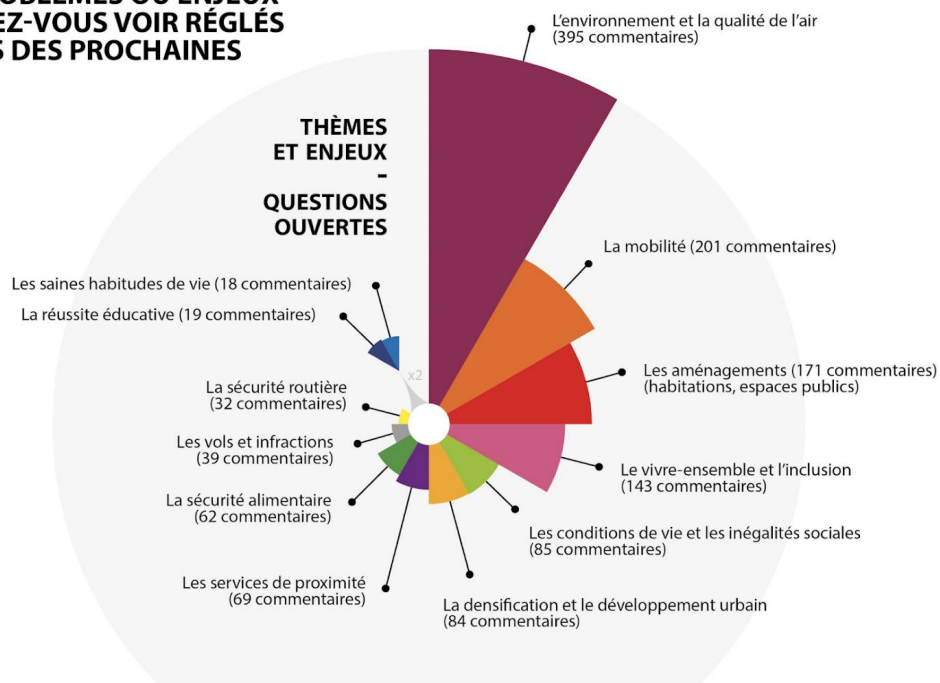


35%  
des répondants au moins  
1 enfant de - 16 ans



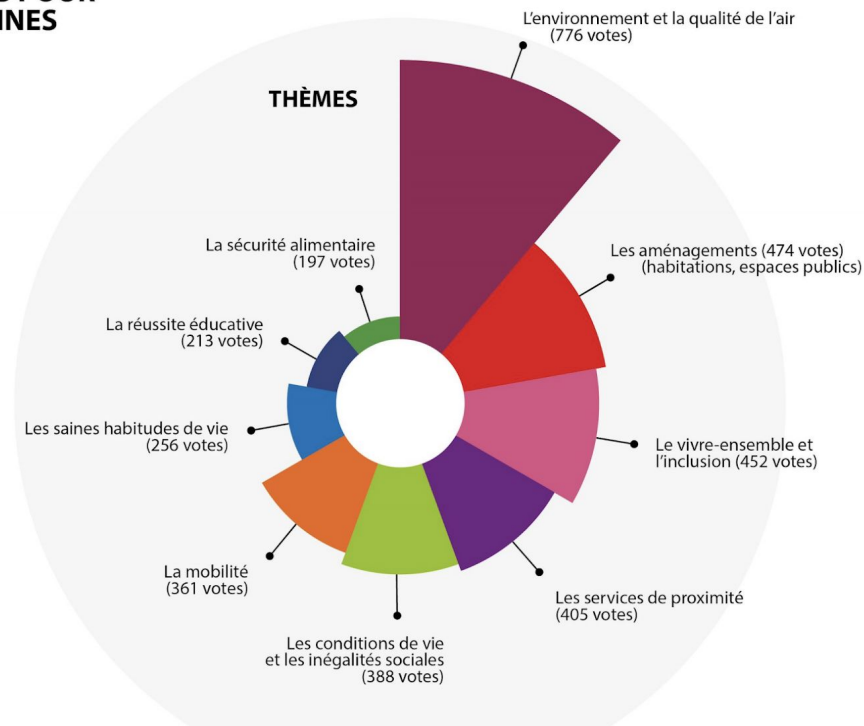
## QUELS PROBLÈMES OU ENJEUX SOUHAITEZ-VOUS VOIR RÉGLÉS AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES ?

685 commentaires

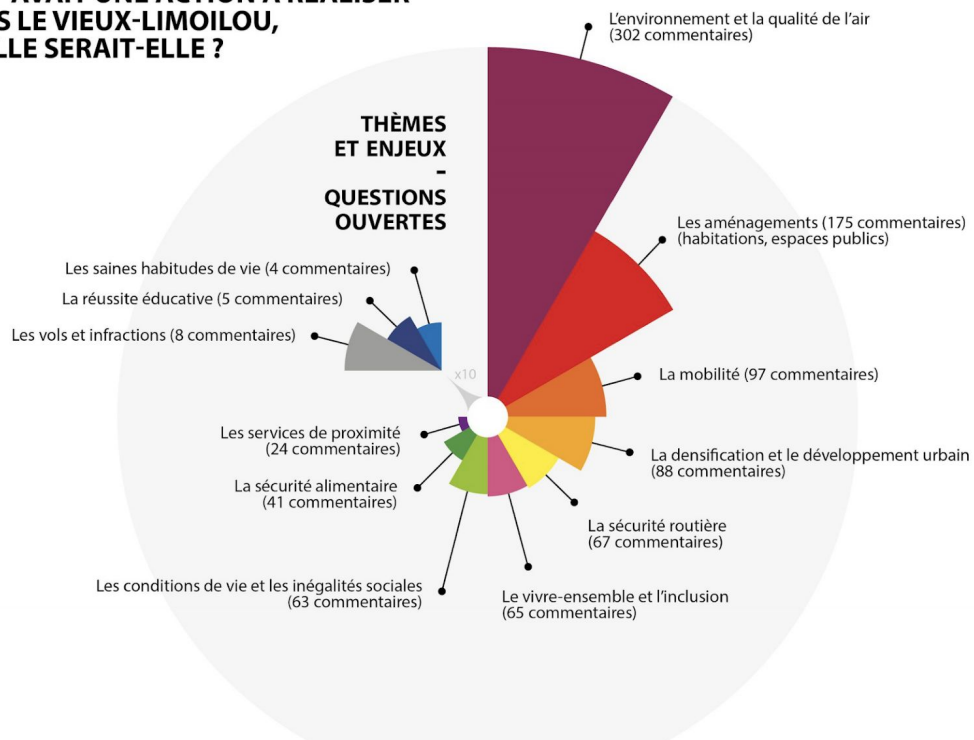


## QUELS THÈMES VOUS SEMBLENT PRIORITAIRES POUR LES PROCHAINES ANNÉES ?

874 votes



## S'IL Y AVAIT UNE ACTION À RÉALISER DANS LE VIEUX-LIMOILOU, QUELLE SERAIT-ELLE ?



## QUELS CHANTIERS SONT PRIORITAIRES POUR VOUS?

