



CONSEIL
DE QUARTIER
DE VANIER



MÉMOIRE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2025

INTRODUCTION.....	4
1. Présentation.....	4
2. Base de la réflexion.....	4
2.1. Plan d’urbanisme et de mobilité.....	4
2.2. Composantes du plan liées.....	5
2.3. Objectifs du PUM.....	5
3. LES PRINCIPES DIRECTEURS.....	5
3.1. Les 4 principes directeurs du PUM.....	5
3.2. Les rôles des principes directeurs.....	6
4. APPLICATION DES PRINCIPES DIRECTEURS.....	6
4.1. Pour que Québec soit ÉQUITABLE.....	6
4.1.1. Le PUM doit viser les points suivants :.....	6
4.2. Pour que Québec soit INNOVANTE.....	7
4.2.1. Le PUM doit viser les points suivants :.....	7
4.2.2. Les enjeux.....	7
4.3. Pour que Québec soit RASSEMBLEUSE.....	7
4.3.1. Le PUM doit viser les points suivants:.....	8
4.3.2. Les enjeux du PUM.....	8
4.3.3. Les défis du PUM.....	8
4.4. Pour que Québec soit SAINE.....	9
4.4.1. Le PUM doit viser les points suivants :.....	9
4.4.2. Les enjeux du PUM.....	9
4.4.3. Les défis du PUM.....	9
POPULATION, ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE.....	11
5. POPULATION, ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE.....	12
5.1. 4 principes directeurs pour la ville de demain.....	12
5.1.1. HABITANTS (Population).....	13
5.1.2. HABITATS (Milieux de vie).....	14
5.1.3. HABITACLE (Environnement).....	15
5.2. Recommandations.....	15
SÉCURITÉ.....	17
6. SÉCURITÉ.....	18
6.1. Réflexion.....	18
6.1.1. Sécurité civile.....	18
6.1.2. Sécurité policière.....	18
6.1.3. Sécurité routière.....	18
6.2. Recommandations.....	20
6.2.1. Pour les automobilistes et les cyclistes.....	20
6.2.2. Pour les piétons.....	20
URBANISME.....	21
7. URBANISME.....	22
7.1. Réflexion.....	22
7.1.1. Occupation du territoire.....	22

7.1.2. Environnement & Santé.....	23
7.1.3. Transports.....	24
7.2. Recommandations.....	25
7.2.1. Occupation du territoire de l'ensemble du quartier.....	25
7.2.2. Occupation du territoire du Vieux-Vanier.....	26
7.2.3. Occupation du territoire du Pôle régional Hamel-Laurentien.....	26
7.2.4. Besoin de respecter les programmes établis.....	27
7.2.5. Environnement & Santé.....	28
7.2.6. Environnement & Santé.....	28
7.2.7. Transport.....	30
MOBILITÉ.....	31
8. MOBILITÉ.....	32
8.1. Réflexion.....	32
8.2. Recommandations.....	33
8.2.1. Échelle régionale.....	33
8.2.2. Au sud du quartier.....	34
8.2.3. Parc industriel Cardinal.....	35
8.2.4. De manière générale.....	35
8.3. Troisième lien Québec-Lévis.....	36
8.3.1. Fracture sociale et urbaine.....	37
8.3.2. Crise de santé publique annoncée.....	37
8.3.3. Impact pour Vanier.....	37
8.3.4. Une vision dépassée face aux solutions d'avenir.....	38
8.3.5. Choisir l'avenir plutôt que le passé.....	38
ÉCONOMIE.....	39
9. ÉCONOMIE.....	39
9.1. Réflexion.....	40
9.2. Recommandations.....	40
REMERCIEMENTS.....	41
ANNEXES.....	42
ANNEXE 1 : Tableau des recommandations.....	43
ANNEXE 2 : Carte des secteurs du quartier de Vanier.....	48
ANNEXE 3 : Carte du transport en commun.....	49
ANNEXE 4 : Carte des propositions.....	50

Textes : Nicole Laveau, Jean-Noël Ouisse, Roger Thibault, Gemma Drouin, Jacinthe Fortin, Pierre-Marc Doucet, Hélène Langlois, Ange-Maryse Koua (Mary Sekoua), Stéfanie Tremblay

Mise en page : Pierre-Marc Doucet

Révision et correction : Stéfanie Tremblay

Cartographie : Pierre-Marc Doucet

Photos : Jean-Noël Ouisse, Pierre-Marc Doucet

Images: Luc Boulanger, Trudel



INTRODUCTION

1. Présentation

Le Conseil de quartier de Vanier souhaite soumettre à la Ville de Québec ses réflexions et recommandations dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2026-2040. Ces propositions sont le fruit d'un processus de consultation et de délibération mené en comité plénier sur une période de plus de deux ans. Nous vous invitons à porter une attention particulière à la vision que nous proposons pour l'avenir du quartier Vanier.

Vanier à Québec revêt une grande importance dans l'histoire et le développement de la Ville de Québec, principalement par sa composition et son développement socio-économique. Ancienne ville indépendante, quartier ouvrier et populaire, il présente une combinaison de zones résidentielles et industrielles.

La partie sud, plus ancienne, avec des rues en damier et de nombreux duplex de deux étages, la partie nord-est plus suburbaine avec des maisons unifamiliales. Un grand parc industriel occupe la moitié nord-ouest du quartier, desservant des centaines d'établissements manufacturiers.

Vanier est l'un des quartiers identifiés comme ayant les indices de défavorisation sociale et matérielle les plus élevés par rapport à la moyenne de la ville de Québec. Cela a conduit à une forte présence d'organismes communautaires, qui œuvrent à améliorer la qualité de vie et le pouvoir d'agir des citoyens, en particulier auprès de ceux en situation de pauvreté et d'exclusion sociale.

Grâce à sa localisation centrale, son héritage d'ancienne ville, son identité populaire et la résilience de sa communauté, le quartier Vanier possède tous les atouts pour devenir un pilier du Plan d'urbanisme et de mobilité.

C'est donc en fonction de ce positionnement stratégique que nous formulons les réflexions et les recommandations qui suivent.

2. Base de la réflexion

Le Conseil de quartier de Vanier, pour alimenter sa réflexion, s'est nourri de la documentation fournie par la Ville de Québec tout en y intégrant sa compréhension des lignes directrices énoncées par la Ville de Québec.

2.1. Plan d'urbanisme et de mobilité

“Un plan d'urbanisme et de mobilité sert à prévoir le développement de la ville à long terme et permet de guider la prise de décision quant à l'aménagement de son territoire et à la mobilité. Le futur plan permettra de construire, organiser, entretenir et transformer les quartiers. Il permettra de mettre en valeur nos milieux naturels et nos éléments patrimoniaux et identitaires. Il doit considérer les enjeux actuels et à venir en matière d'habitation, de changements climatiques, de transport, de sécurité, etc.

Un plan d'urbanisme et de mobilité apporte, entre autres, des réponses aux questions suivantes :

- À quoi voulons-nous que la ville ressemble dans le futur?
- Comment souhaitons-nous qu'elle soit organisée, construite et aménagée?
- Que souhaitons-nous conserver, mettre en valeur ou transformer?
- Comment voulons-nous nous déplacer dans la ville?” (Source : Ville de Québec)

2.2. Composantes du plan liées

Les deux composants du plan d'urbanisme sont :

URBANISME

Concerne l'aménagement du territoire, la répartition des fonctions urbaines (habitat, travail, loisirs), la conservation du patrimoine, la protection de l'environnement, etc.

MOBILITÉ

Porte sur les déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire, en privilégiant des modes de transport durables (transports en commun, vélo, marche) et en optimisant les infrastructures existantes

2.3. Objectifs du PUM

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

En réduisant l'empreinte écologique de la ville, en luttant contre les changements climatiques et en préservant les ressources naturelles

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE LA VIE

En créant des villes plus agréables à vivre, avec des espaces verts, des équipements publics de qualité et une mobilité fluide.

STIMULER L'ÉCONOMIE LOCALE

En créant des emplois et en attirant de nouveaux investissements

RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE

En créant des quartiers mixtes et en facilitant l'accès aux services pour tous.

3. LES PRINCIPES DIRECTEURS

Un principe directeur est une règle fondamentale, une valeur ou une orientation qui sert de base à la prise de décision et à l'action au sein d'une organisation, d'un projet ou d'un individu. C'est ce qui balise la prise de décision et indique la direction à suivre.

3.1. Les 4 principes directeurs du PUM

En se basant sur cette définition du PUM, la ville de Québec propose d'orienter la réflexion à l'aide de 4 grands principes directeurs :

ÉQUITABLE

Tous les citoyens de la ville de Québec pourront vivre et grandir dans leur milieu, car nous favoriserons l'aménagement de quartiers complets. La mise en place d'environnements accessibles, sécuritaires, inclusifs et durables permettra l'épanouissement de tous les individus qui composent la ville.

INNOVANTE

Par une planification évolutive et proactive, nous ferons de Québec une ville innovante et adaptée à un futur continuellement changeant. Nous planifierons une transition des aménagements urbains et des milieux de vie, dans le respect de l'identité des différents quartiers, des personnes qui les habitent, des ressources disponibles et de la biodiversité qui les compose.

RASSEMBLEUSE

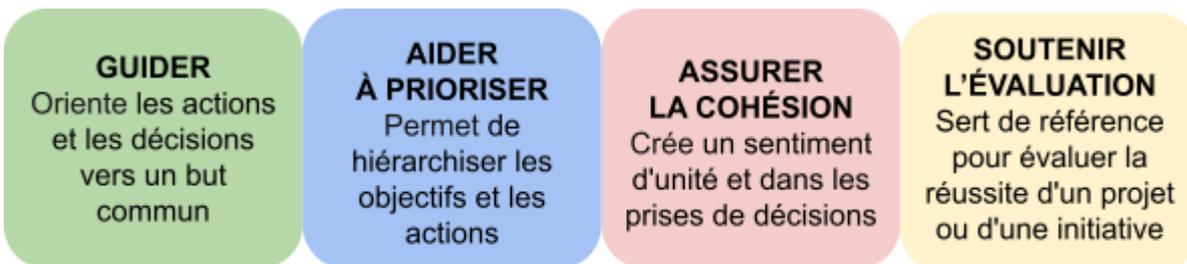
Nous demeurons cohérents dans nos choix d'aménagement et d'intervention dans le but de respecter les engagements et les ententes pris auprès des citoyens et des partenaires. Nous ferons la promotion d'une ville engagée à l'atteinte d'un projet commun, à l'écoute de ses citoyens et prévisible dans ses choix et ses attentes.

SAINÉ

Nous ferons en sorte que la population, les milieux de vie, les organisations et les institutions évoluent dans un contexte de santé globale où la biodiversité, les écosystèmes naturels et le développement économique trouvent un équilibre pour faire de Québec une ville attractive, prospère, bienveillante et saine.

3.2. Les rôles des principes directeurs

Les principes directeurs ont pour rôles de :



4. APPLICATION DES PRINCIPES DIRECTEURS

Dans le prochain paragraphe, nous verrons comment les principes directeurs doivent être appliqués au Plan d'Urbanisme et de Mobilité (PUM).

4.1. Pour que Québec soit ÉQUITABLE

Pour être équitable, le PUM doit viser à aménager la ville de manière juste et inclusive pour tous ses habitants, quel que soit leur statut social, leur origine ethnique, leur âge ou leur capacité. Il s'agit d'une approche qui va au-delà de la simple planification urbaine en intégrant des considérations sociales, économiques et environnementales pour créer des milieux de vie où chacun se sent valorisé et a les mêmes opportunités. Le PUM tient compte dans son élaboration de la capacité de déplacement des personnes et des marchandises.

4.1.1. Le PUM doit viser les points suivants :



Environnement sain et durable

Prioriser la protection de l'environnement et la lutte contre les changements climatiques, en créant des villes vertes et résilientes.

4.2. Pour que Québec soit INNOVANTE

Pour que Québec soit innovante, le PUM doit viser à ce que l'espace urbain intègre les dernières avancées technologiques, sociales et environnementales pour améliorer la qualité de vie de ses habitants, optimiser ses ressources, optimiser le déplacement des citoyens et marchandises et favoriser son développement durable.

4.2.1. Le PUM doit viser les points suivants :

S'adapter rapidement aux changements

En anticipant les défis futurs et en mettant en œuvre des solutions innovantes.

Favoriser la collaboration

En encourageant les partenariats entre les différents acteurs de la ville (entreprises, institutions, citoyens)

Mettre les technologies au service du bien commun

En utilisant les nouvelles technologies pour résoudre les problèmes urbains et améliorer les services publics.

Promouvoir la créativité et l'entrepreneuriat

En créant un environnement propice à l'émergence de nouvelles idées et de nouvelles entreprises.

4.2.2. Les enjeux

Une ville connectée

Utilisant les technologies de l'information et de la communication pour optimiser la gestion des services publics (transports, énergie, déchets, etc.)

Une ville durable

Privilégiant les énergies renouvelables, les modes de transport doux et la préservation des ressources naturelles.

Une ville inclusive

Favorisant l'inclusion sociale et la diversité, en créant des espaces publics accessibles à tous.

Une ville créative

Encourageant l'innovation, la culture et l'économie créative.

4.3. Pour que Québec soit RASSEMBLEUSE

Pour que Québec soit rassembleuse, le PUM doit mettre en place les actions pour que l'espace urbain favorise les interactions sociales, le partage et le sentiment d'appartenance à la communauté. C'est un lieu où les habitants de tout horizon se rencontrent, échangent et construisent ensemble leur avenir.



4.3.1. Le PUM doit viser les points suivants:

Des espaces publics accueillants

Les places, les parcs, les rues piétonnes sont des lieux de vie qui invitent à la rencontre et à la détente.

Une offre culturelle diversifiée

Une ville rassembleuse propose une programmation culturelle riche et variée, accessible à tous, pour favoriser les échanges et la découverte.

Des services de proximité

La présence de commerces de proximité, de bibliothèques, de centres sociaux, facilite les interactions entre les habitants et crée du lien social.

Une architecture inclusive

Les bâtiments publics et privés sont conçus pour favoriser les échanges et la mixité sociale.

Des événements qui fédèrent

Les fêtes locales, les marchés, les manifestations sportives sont autant d'occasions de se retrouver et de partager des moments conviviaux.

Une gouvernance participative

Les habitants sont associés à la prise de décision et à la co-construction de leur ville.

4.3.2. Les enjeux du PUM

Lutter contre l'isolement

Favoriser les liens sociaux pour lutter contre la solitude et l'exclusion.

Renforcer la cohésion sociale

Créer un sentiment d'appartenance à une communauté pour réduire les tensions et les conflits.

Améliorer la qualité de vie

Offrir un environnement de vie agréable et stimulant pour tous.

Favoriser le développement durable

Construire une ville plus juste et plus équitable, où chacun a sa place.

La ségrégation sociale

Lutter contre les phénomènes de ghettoïsation et favoriser la mixité sociale.

4.3.3. Les défis du PUM

Les inégalités

Réduire les inégalités sociales et économiques pour favoriser l'inclusion de tous.

La montée des individualismes

Réinventer les formes de solidarité et de coopération.

En somme, une ville rassembleuse est une ville où chacun se sent bien et où il est possible de construire ensemble un avenir meilleur. C'est un lieu où la diversité est une richesse et où les habitants sont fiers de leur communauté.

4.4. Pour que Québec soit SAIN

Pour que Québec soit une ville saine, le PUM doit viser à aménager une ville qui favorise la santé et le bien-être de tous ses habitants. Il s'agit d'une démarche globale qui implique tous les acteurs de la ville : élus, techniciens, habitants, associations, etc.

C'est une approche globale qui prend en compte les dimensions environnementales, sociales et économiques.

4.4.1. Le PUM doit viser les points suivants :

Améliorer la qualité de vie

Créer un environnement de vie agréable et stimulant, qui favorise les interactions sociales et la santé physique et mentale.

Préserver l'environnement

Réduire l'empreinte écologique de la ville, en favorisant les énergies renouvelables, en réduisant la pollution et en préservant les ressources naturelles.

Promouvoir la santé

Encourager les modes de vie sains, en favorisant l'activité physique, une alimentation équilibrée et un environnement sain.

Réduire les inégalités

Garantir l'accès de tous à un environnement de qualité, en luttant contre les inégalités sociales et spatiales.

4.4.2. Les enjeux du PUM

Les inégalités sociales et de santé

Lutter contre les inégalités d'accès à un environnement sain et à des services de santé de qualité.

Le changement climatique

Adapter la ville aux effets du changement climatique, en renforçant sa résilience face aux événements extrêmes (sécheresses, inondations).

La transition énergétique

Développer les énergies renouvelables et réduire la consommation d'énergie.

4.4.3. Les défis du PUM

Une mobilité durable

Encourager les modes de transport actifs (marche, vélo) et les transports en commun, en réduisant la place de la voiture individuelle.

Des espaces verts et bleus

Créer et préserver des espaces verts et des cours d'eau pour améliorer la qualité de l'air, favoriser la biodiversité et offrir des lieux de détente.

Des logements sains et abordables

Favoriser la rénovation et la construction de logements de qualité, accessibles, et lutter contre le mal-logement.

Une alimentation saine et locale

Encourager la production et la consommation de produits locaux et de saison, et développer des circuits courts.

Une gestion des déchets efficace

Mettre en place des systèmes de collecte sélective et de valorisation des déchets.

Une participation citoyenne

Associer les habitants à la définition et à la mise en œuvre des projets urbains.





POPULATION, ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE

5. POPULATION, ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE

5.1. 4 principes directeurs pour la ville de demain

Une ville
équitable, un
quartier **équitable**

Une ville
rassembleuse, un
quartier
rassembleur

Une ville
innovante, un
quartier **innovant**

Une ville **saine**, un
quartier **sain**

Au fil des années, de nombreux rapports, études, analyses et consultations ont été réalisés, souvent sous la forme de schémas globaux, de Plans d'Aménagement et de Développement, de Programmes Particuliers d'Urbanisme, voire de Visions spécifiques (par exemple, la Vision de l'Habitat ou de l'Arbre). Aujourd'hui, le Plan d'Urbanisme et de Mobilité (PUM) exige une projection à long terme de la ville, axée sur une vision futuriste à l'horizon 2050.

Dans ce cadre, la relation entre **urbanisme** et **mobilité** émerge déjà comme un élément central de cette nouvelle perspective. Ce modèle de développement privilégie un aménagement urbain axé sur un noyau principal de mobilité, faisant des infrastructures de transport un pivot de l'organisation spatiale de la ville. Ce concept repose probablement sur l'idée d'une « colonne vertébrale » de transport collectif, tel que le tramway, tout en intégrant une variété de modes de transport actifs, tels que le vélo, la marche et la trottinette.

Cette vision souligne l'importance de l'interconnexion entre les différents modes de transport afin de bâtir une ville où la mobilité durable constitue le cœur du projet urbain. Une telle orientation exige non seulement une réorganisation des infrastructures existantes, mais aussi une réflexion approfondie sur l'intégration des nouvelles formes de mobilité et leur adaptation au tissu urbain.



Image 5.1 : Vanier vu des airs (Source: Luc Boulanger)

Dans cette perspective de projection urbaine, une dimension essentielle semble manquer dans le cadre proposé par le PUM : un cadre général de réflexion, nécessaire à l'élaboration d'un développement sain et réaliste pour nos quartiers, et par extension, pour notre ville. En effet, dans notre vision globale, un tel cadre devrait impérativement tenir compte d'un facteur déterminant dans la construction de la ville de demain : **le changement climatique**.

Nous assistons à une révolution incontournable, celle de la nature, dont les impacts sont déjà perceptibles. Les effets du changement climatique constituent une réalité imposante à laquelle toute société, et plus spécifiquement toute gouvernance urbaine, doit se soumettre. Les politiques publiques devront donc concevoir des aménagements adaptés, tout en suscitant des comportements d'adaptation à tous les niveaux du développement collectif et individuel. Il s'agit d'un défi de taille, qui touche non seulement nos modes de vie et nos valeurs, mais aussi la structure même de notre environnement urbain.

Ainsi, les villes qui planifient leur avenir doivent intégrer cette urgence climatique et environnementale dans leurs stratégies de développement. Chaque secteur, chaque quartier doit se réinventer face à cette nécessité de résilience. Aucun aspect de la ville de demain ne peut ignorer cette réalité. C'est dans cette optique que nous aborderons, dans ce mémoire, une lecture prospective de notre quartier de Vanier, sous l'angle de l'adaptation aux enjeux climatiques et environnementaux, dans une démarche de transformation durable et inclusive.

Nous traiterons schématiquement, dans un ensemble interrelié les 3 thématiques de base suivantes :

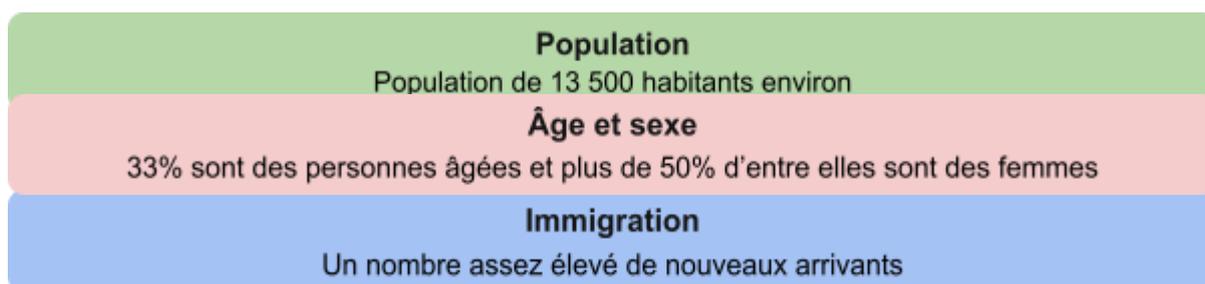


5.1.1. **HABITANTS** (Population)

Combien d'habitants compte Vanier et qui sont-ils? Comment se compose la population qui occupe le territoire? Quelles en sont les principales caractéristiques démographiques et socio-économiques?

Sans prétendre à une analyse démographique exhaustive, nous proposons ici un portrait global et succinct. Celui-ci vise à mettre en lumière les grandes tendances de la population de Vanier, tant du point de vue de sa structure d'âge et de genre que de ses caractéristiques socio-économiques.

Quelques données objectives



Situation économique

Un indice relativement élevé de défavorisation économique

Esprit d'appartenance

Un sentiment d'appartenance fort chez les résidents de longue date

Milieu communautaire

Un accès développé à de multiples organismes communautaires de service

Logement

Une disparité sociale selon le secteur d'habitat

Préoccupation

Dans le contexte de remplacement générationnel et d'arrivée de nouvelles populations sur le territoire, une question se pose : ces dynamiques favoriseront-elles une plus grande ouverture et une capacité d'innovation sociale? Contribueront-elles à transformer le climat social vers davantage d'équité et de cohésion?

5.1.2. HABITATS (Milieux de vie)

En 2025, la population de Vanier se répartit sur un territoire restreint de 6,26 km². D'emblée, il importe de souligner que le rapport à l'espace et au territoire constitue un enjeu central. L'appropriation de cet espace, qu'elle soit de nature privée ou communautaire, influence directement les dynamiques de développement local.

Quelques données objectives

Géographie

Géographie contraignante du quartier avec de grandes voies de circulation auto

Parc industriel Cardinal

Immense parc industriel dans sa partie nord (près du 1/3 du territoire): sanctuaire d'entrepreneurs.

Cadre bâti

Différents styles d'habitat caractéristiques de leur implantation : près de la rivière (immeubles de multilogements (style condo), maisons en rangée) et en-haut de la voie ferrée qui divise le quartier (développement de maisons individuelles style pavillonnaire et une série de duplex)

Terrains vacants

Peu de terrains disponibles

Vieux-Vanier

Un petit périmètre d'ancienne urbanisation, appelé "Vieux-Vanier », situé au sud du chemin de fer présente une mixité sous la forme de différents plex de 2 ou 3 étages, avec de nombreux propriétaires et des locataires variés (familles, personnes seules, personnes âgées, nouveaux arrivants, etc.)

Densification

Impératif nouveau de densification pour répondre à la crise du logement

Quartier en transformation

À l'est du quartier, une transformation du Centre commercial Fleur-de-Lys (construction de tours de 15 étages et plus, prévues en espaces locatifs). L'ancienne CNESST va densifier tout le secteur après celui des immeubles Le Pivot et Le Charlie sur Mgr Plessis. Le Medway au sud du Boul. Wilfrid-Hamel préfigure la réalisation en marche du PP Laurentien-Hamel.

Préoccupation

De quelle manière le quartier est-il appelé à s'agrandir? Plus encore, par qui et sous l'impulsion de quelles forces déterminantes s'opérera la projection de densification et de mixité envisagée?

5.1.3. HABITACLE (Environnement)

En reprenant une image chère au scientifique Albert Jacquard, qui décrivait la Terre comme un « vaisseau » dont nous sommes les passagers, nous pouvons considérer notre planète comme un vaste habitacle : notre maison commune, dont nous ne sommes que les locataires temporaires.

À une échelle plus restreinte, la ville, et plus encore le quartier, peuvent également être envisagés comme des habitacles. Dans cette perspective, l'environnement prend un sens concret : il représente l'ensemble des interconnexions (physiques, biologiques, politiques et sociales) nécessaires à la préservation de la vie. Il s'agit d'un système complexe, où le risque est grand d'oublier que la personne doit en demeurer le centre, et le principal acteur de son développement ainsi que de son milieu de vie.

Les constats actuels de perturbations climatiques et de déséquilibres économiques et sociaux de toutes sortes doivent servir de levier pour développer nos solidarités et notre conscience écologique. Un environnement sain demeure donc la condition sine qua non pour un développement social de qualité.

Préoccupation

Comment améliorer, dans les 25 prochaines années, la santé environnementale de notre quartier et conséquemment augmenter son potentiel attrayant et rassembleur?

5.2. Recommandations

R-1 Écoquartier

Établir certaines balises faisant de Vanier un écoquartier, lui façonnant une signature avec certaines caractéristiques touchant particulièrement le vieux secteur dit "Vieux-Vanier".

R-2 Rue piétonne

Planter progressivement une rue piétonne dans ce secteur (une partie de la rue Chabot) avec une animation à certains moments de l'année (Fête nationale, Jour de la Terre, etc.) donnant l'attrait pour l'établissement de quelques terrasses ou commerces de proximité (atmosphère de convivialité). Le citoyen, dans son quartier, a besoin d'un environnement agréable, sécuritaire et inclusif pour y être heureux.

R-3 Rénovation

Faire connaître tous les programmes de rénovation et d'adaptation aux changements climatiques.

R-4 Logement abordable

Que les nouveaux complexes d'habitat soient tenus à un pourcentage réel de logements abordables et soient bien intégrés à la trame urbaine du quartier, de même qu'au développement de sa vie communautaire et civique (COOP, OBNL en habitation)

R-5 Communication

Qu'une intégration ou communication intergénérationnelle soit favorisée par des lieux conviviaux pour créer une appartenance à notre communauté et susciter des liens entre les habitants citoyens.

R-6 Parcs Conviviaux

Que les parcs de Vanier aient des fonctions non seulement récréatives, mais également accessibles à une population plus âgée, avec un parcours facilité de marche. Le tout créant un sentiment de sécurité et de liberté qui permettra à chacun d'apprécier la beauté de la nature dans nos parcs et jardins.

R-7 Journal local

Qu'un journal de quartier puisse prendre jour et serve à renforcer le lien d'appartenance tout en étant producteur d'informations multiples dont, par exemple, un suivi de l'état écologique du quartier (ex : qualité de l'air, canopée, etc.)



SÉCURITÉ

6. SÉCURITÉ

6.1. Réflexion

Le thème « Sécurité » est très large. Cela inclut la sécurité civile, policière, incendie, routière, environnementale. Cette dernière sera abordée sous le volet « Environnement ». Dans le quartier Vanier, il y a deux voies de chemin de fer qui la traversent, ce qui représente un risque supplémentaire pour les résidents. Un rappel sur les consultations au Projet Laurentien du Port de Québec a été marquant.¹

En résumé, la sécurité d'un quartier est une combinaison de **prévention de la criminalité**, d'**aménagement urbains sécuritaires**, d'un **environnement sain** et de **liens sociaux forts**. C'est le résultat d'un effort collectif impliquant les résidents, la municipalité, les services de police et les organismes communautaires.

6.1.1. Sécurité civile

La planification et la présence d'un dispositif de sécurité civile sont essentielles pour notre secteur, notamment en raison des risques d'inondation liés à la rivière Saint-Charles. Au-delà de cette menace particulière, la sécurité civile demeure indispensable pour faire face à tout sinistre imprévu pouvant affecter la population. Son rôle central consiste à coordonner l'action des différents intervenants gouvernementaux afin d'assurer une réponse rapide et un rétablissement efficace des activités quotidiennes.

6.1.2. Sécurité policière

La sécurité policière constitue un élément essentiel de la vie en ville et dans notre quartier, puisqu'elle contribue à assurer la protection de tous les résidents dans leurs milieux de vie. Les policiers ont la responsabilité de faire respecter les lois, codes et règlements, notamment en ce qui concerne la cohabitation des différents usagers de la route. Cette tâche n'est pas sans difficulté : congestion routière, vitesse excessive, manque de visibilité et diversité des modes de transport complexifient la situation.

Le Service de police de la Ville doit également assumer des rôles clés : prévention de la criminalité, présence communautaire, gestion de crises et prise en compte des inégalités sociales. À cela s'ajoute une réalité importante : la perception d'insécurité demeure forte parmi les citoyens, souvent alimentée par des expériences négatives. Des mesures simples, comme l'amélioration de l'éclairage public pourraient déjà renforcer le sentiment de sécurité.

6.1.3. Sécurité routière

La sécurité routière représente un enjeu majeur qui touche l'ensemble des modes de transport, en particulier les transports actifs. Des mesures relativement simples peuvent déjà contribuer à améliorer de façon notable la fluidité et la sécurité des déplacements.

La Ville a récemment adopté la Stratégie en sécurité routière 2025-2029 (phase 2). La première phase avait mis l'accent sur la mise en place de « corridors scolaires » à proximité des écoles primaires, ainsi que sur le financement de petits projets portés par les conseils d'établissement et les conseils de quartier. La deuxième phase vise à poursuivre l'implantation des corridors scolaires et à instaurer progressivement des « zones pour les aînés » sur un horizon de dix ans. Si cette orientation est prometteuse, un déploiement sur cinq ans aurait permis d'accroître plus rapidement la sécurité des usagers vulnérables.

Dans toute stratégie de sécurité routière, il importe de tenir compte de la diversité des usagers : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, automobilistes et usagers des nouveaux modes de transport actif. Un exemple concret d'enjeu est le corridor VivaCité sur

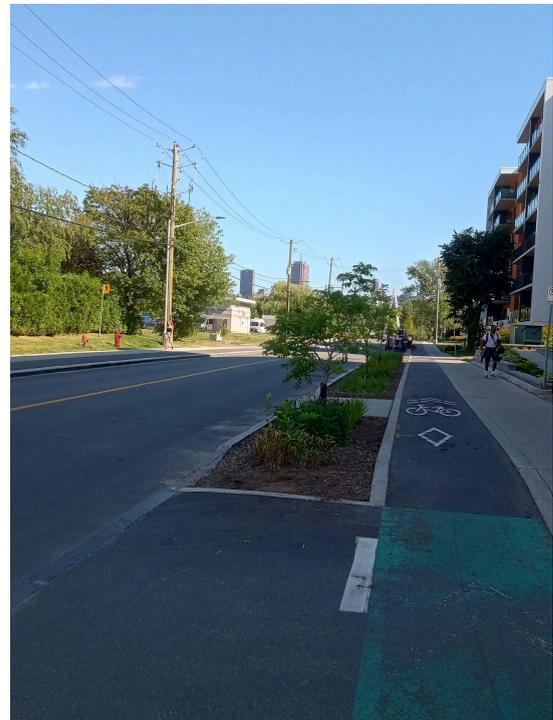
¹ (CONSEIL DE QUARTIER NEUFCHÂTEL-EST /LEBOURGNEUF (p.v. 16 février 2021, CQ Vanier) ed1cfe51-6d07-41b9-8842-feca53b13faa)

le chemin Sainte-Foy, où la cohabitation des piétons, usagers du transport en commun et automobilistes met parfois les passagers d'autobus en situation de risque lors de la montée et de la descente.



Image 6.1 : Corridor Vivacité - Chemin Ste-Foy (source - Ville de Québec - 2024)

La présence de l'IRD PQ sur la rue Monseigneur-Plessis, combinée à celle d'immeubles tels que le Groupe O'Drey, entraîne une forte concentration de déplacements de personnes à mobilité réduite ou vivant avec un handicap dans un environnement urbain dense. Or, le milieu de vie actuel n'est pas suffisamment adapté. Il n'est pas rare d'observer des personnes en fauteuil roulant circulant dans la rue, faute d'espace sur les trottoirs, jugés trop étroits pour permettre le croisement sécuritaire avec d'autres usagers.



Images 6.2 et 6.3 : Rue Monseigneur Plessis (source - Jean-Noël Ouisse - 2025)

Une révision de l'aménagement de ce secteur apparaît donc nécessaire afin de mieux répondre aux besoins de cette clientèle, de faciliter leurs déplacements et d'assurer une meilleure visibilité lors des traversées de rue.

Les politiques et initiatives doivent être pensées en tenant compte des besoins particuliers de chaque zone urbaine, afin de garantir des déplacements sûrs, inclusifs et efficaces. C'est en agissant collectivement que nous pourrons rendre notre quartier, et notre ville, plus sécuritaire et plus accueillante pour tous.

6.2. Recommandations

6.2.1. Pour les automobilistes et les cyclistes

R-8 Marquage au sol

Avoir des marquages au sol visible en permanence

R-9 Visibilité des cyclistes

Améliorer la visibilité des cyclistes en tout temps avec tous les équipements pertinents à cette fin

R- 10 Limiter la vitesse

Limiter la vitesse en utilisant davantage de radars ou des zones de ralentisseurs.

R-11 Encadrer

Encadrer et sensibiliser les gens à mobilité réduite au Code de la Sécurité routière

R- 12 Conduite responsable

Promouvoir une conduite responsable pour tous les usagers avec plus de campagnes d'information et de la formation à la sécurité routière principalement chez les jeunes de niveaux primaire et secondaire et/ou avec la collaboration avec la SAAQ.

R-13 Respect des règles

Promouvoir le respect des règles par tous les usagers

6.2.2. Pour les piétons

R-14 Passages piétons

Installer des passages piétons sécurisés avec du marquage au sol, en permanence.

R-15 Passages surélevés

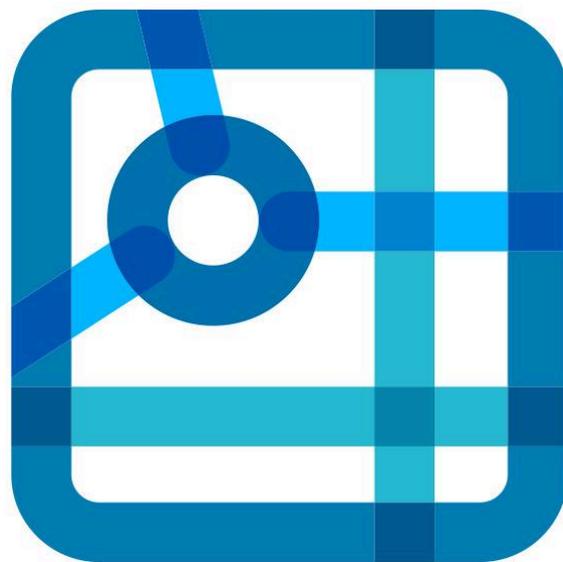
Avoir des passages piétons surélevés.

R-16 Trottoirs

Avoir des trottoirs larges à 2,0 m. et bien entretenus. Dans Vanier, plusieurs trottoirs n'ont pas la largeur réglementaire à 1,75 m.

R-17 Corridors scolaires

Terminer l'implantation de corridors scolaires et l'instauration de « zones de sécurité pour les aînés » sur un terme de 5 ans



URBANISME

7. URBANISME

7.1. Réflexion

Le Conseil de quartier de Vanier est fortement préoccupé par les changements actuels et ceux à venir, aussi bien en termes d'urbanisme, de mobilité, d'habitat, d'environnement que de cohésion sociale. Une partie du quartier (pôle régional Hamel-Laurentien) vit de forts bouleversements. **L'âme du quartier est en péril**. On observe chez les habitants, nouveaux et anciens, un fort sentiment d'appartenance à leur milieu de vie. En effet, le quartier s'est créé sur des principes d'entraide et de cohésion autour d'une forme d'habitat. Mais la gentrification a commencé.

De plus, **l'enclavement du quartier** constitue un frein au bien-être de ses habitants et de ceux qui viennent y travailler ou se procurer des biens (de première nécessité entre autres). La **transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain** doit être une priorité pour que le pôle régional devienne une porte d'entrée de la ville à la fois accueillante, vivante et moderne.



Image 7.1 : Image du potentiel de l'A973 remplacée par un boulevard urbain à la hauteur de la rivière St-Charles (<https://unpointcinq.ca/article-blogue/design-urbain-quebec-debut-mouvement/>)

La forte augmentation de population dans le secteur du PPU Hamel-Laurentien est très préoccupante. En effet les infrastructures ne semblent pas être anticipées en conséquence.

7.1.1. Occupation du territoire

Actuellement le quartier est divisé en six secteurs distincts :

Secteur du parc industriel

Il y a au nord le parc industriel Cardinal qui est une zone industrielle et commerciale.

Secteur du Pôle PPU Hamel-Laurentien

Il y a le pôle du PPU Hamel-Laurentien (Sud Boul. Wilfrid-Hamel/Bourdages). C'est un secteur commercial et résidentiel en plein développement. De nombreux logements sont créés et d'autres le seront dans un futur proche. Ce secteur connaît déjà une saturation routière. C'est un pôle attractif régional.

Secteurs résidentiels

Il y a enfin quatre secteurs résidentiels : le Vieux-Vanier (entre le Boul. Wilfrid-Hamel et la voie ferrée), le secteur résidentiel Vanier 1980 (situé au nord de la voie ferrée), le secteur Bourdages (le long de la rivière St-Charles), au sud du boulevard Wilfrid-Hamel (secteur à l'ouest de la rue Marie-de-l'incarnation, le long de la rivière St-Charles) et prochainement, le secteur Fleur-de-Lys.

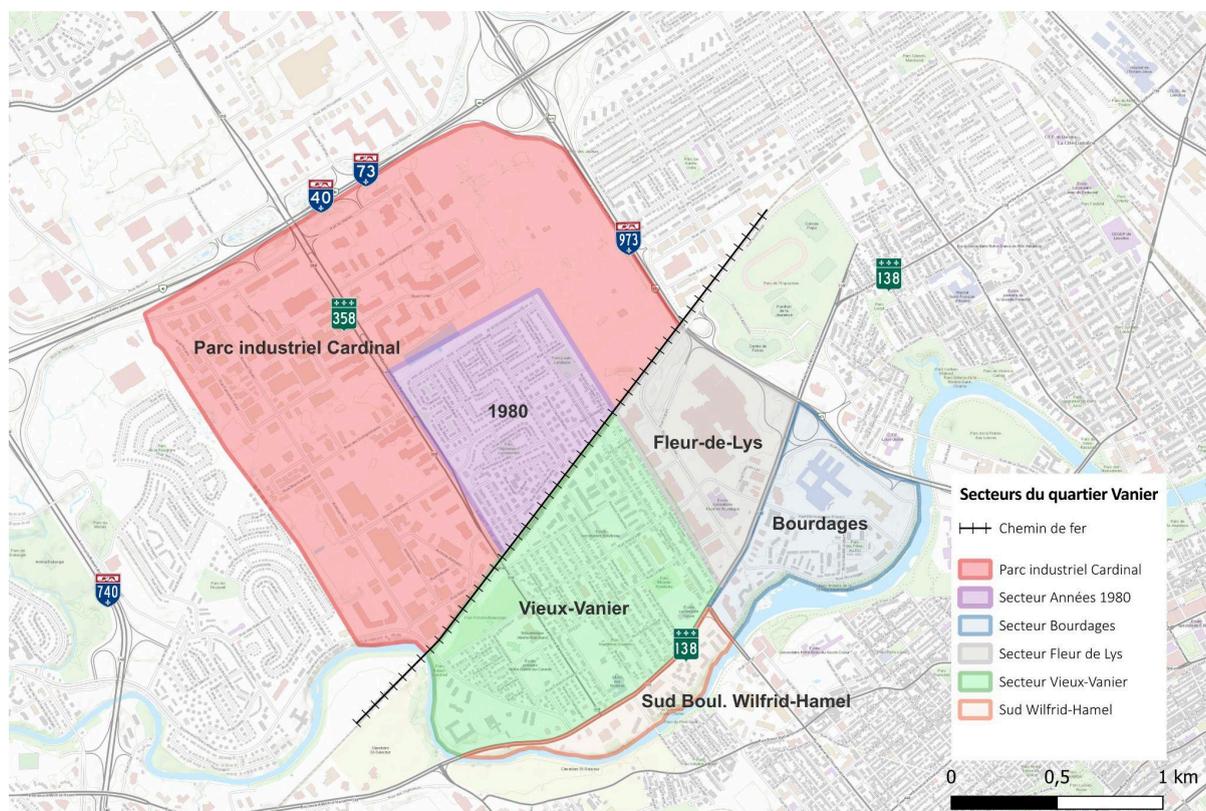


Image 7.2 : Carte des différents secteurs du quartier Vanier (Source: Pierre-Marc Doucet, OpenStreetMap 2025)

7.1.2. Environnement & Santé

Le quartier de Vanier n'est pas seulement défavorisé sur le plan social. Bien que ses habitants témoignent d'un fort sentiment d'appartenance à leur milieu de vie, les enjeux environnementaux le touchent depuis de nombreuses années, et ce, indépendamment des effets déjà perceptibles des changements climatiques. Les inquiétudes actuelles ne vont donc que s'amplifier à l'avenir. De plus, les impacts du milieu de vie sur la santé des résidents sont maintenant bien connus. La Ville de Québec devrait donc porter une attention particulière aux quartiers plus défavorisés socialement ayant un cadre de vie fortement minéralisé.²

² (Documentation | CIUSSSCN (Projet « Mon environnement, ma santé » par la DSP-Q))

À Vanier, les îlots de chaleur et le déficit de canopée constituent des problématiques majeures. Il apparaît donc nécessaire d'augmenter les espaces verts et d'inciter les propriétaires privés à planter davantage d'arbres. L'essor de bâtiments de grande envergure dans le pôle Hamel-Laurentien ne contribue pas à l'amélioration du cadre de vie : en l'absence de contraintes dans le PPU concernant, par exemple, les matériaux de revêtement de toiture, ces constructions renforcent les îlots de chaleur. De plus, les grands axes routiers tels que le boul. Wilfrid-Hamel ou la rue Soumande devraient être bordés d'arbres afin de diminuer les îlots de chaleur, favoriser la mobilité active, réduire la pollution et la vitesse des automobiles.

7.1.3. Transports

La question du transport dans le quartier de Vanier constitue un enjeu majeur. Comme mentionné précédemment, plusieurs axes régionaux traversent le quartier et la croissance démographique accentue la congestion routière. Par ailleurs, l'offre de transport en commun demeure insuffisante et mal adaptée aux besoins des résidents.

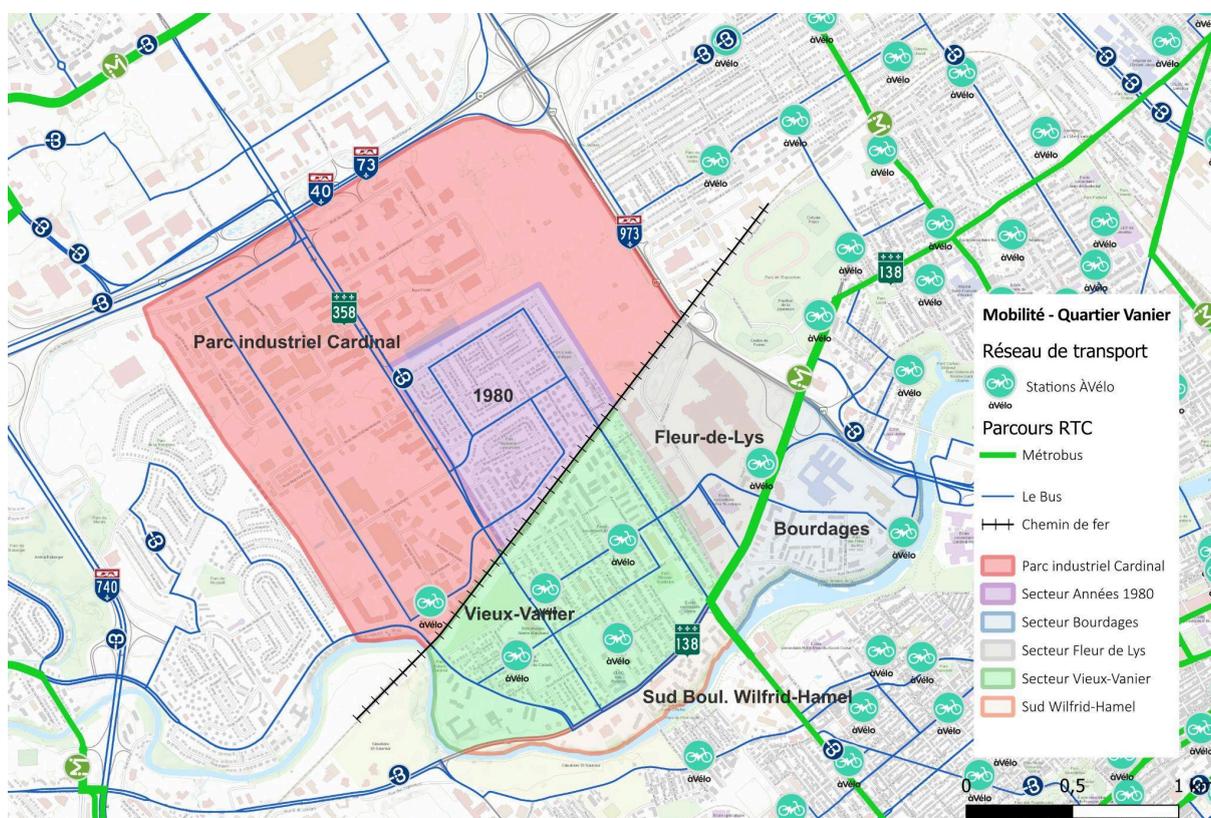


Image 7.3 : Carte des parcours d'autobus du RTC et de station ÀVélo (Source: Pierre-Marc Doucet, OpenStreetMap 2025 et RTC)

À l'heure actuelle, seule une ligne de métrobus longe le sud du quartier, sans desservir directement les zones d'habitation. Quant au réseau VivaCité de mobilité active, il reste parcellaire et peu sécuritaire. Malgré certaines améliorations en cours, les déplacements entre les différents secteurs du quartier demeurent difficiles, ce qui limite la fluidité et la qualité de la mobilité pour l'ensemble des usagers.

7.2. Recommandations

7.2.1. Occupation du territoire de l'ensemble du quartier

R-18 Vision globale

La ville doit avoir une vision globale prenant en compte le patrimoine historique (Vieux-Vanier) et humain (quartier populaire attaché à son passé) en opposition avec le pôle régional qui se définit en termes de commerces et de transports (zone commerciale - ExpoCité - Boul. Wilfrid-Hamel - Parc industriel Cardinal)

R-19 Trame humaine

Il existe une trame urbaine, mais aussi une trame humaine dans le quartier; les modifications apportées auront un impact sur l'ensemble du cadre de vie, mais aussi sur la cohésion et les modes de fonctionnements historiques du quartier. L'âme du quartier est en danger.

R-20 Densification sans gentrification

La densification est certes nécessaire, mais c'est aussi un facteur de gentrification et de perte de l'âme d'un quartier.

R- 21 Anticipation des aménagements

Étant donnée la forte augmentation de la population, il faut prévoir les infrastructures (transport routier et actif) et les services (écoles, garderies, établissements de soins de santé, espaces verts, infrastructures sportives, etc.) en conséquence.

R-22 Logements à échelle humaine

Il y a un besoin de densification mais aussi de plus petits logements à échelle humaine (petite maison avec jardin). Si le Pôle régional Hamel-Laurentien vise une densification de masse, il faut un équilibre, et le Vieux-Vanier, tout comme le secteur résidentiel situé au nord de la voie ferrée, doivent rester à échelle humaine avec des logements de plus petite envergure.

R-23 Logements durables et abordables

Il faut changer le mode de propriété pour davantage de logements durables et abordables. Par exemple, les coops d'habitation permettent une approche plus humaine en impliquant ses résidents dans l'organisation et la gestion de l'habitat. De même, l'acquisition par la Ville d'immeubles à logements permet de sortir du modèle immobilier basé sur la spéculation et limite ainsi la hausse régulière et parfois disproportionnée des loyers. La propriété privée ne répond pas au besoin de la société en termes d'habitat abordable et de qualité, d'inclusion sociale et d'environnement sain et durable. La mixité sociale du quartier constitue l'âme du quartier. Il serait déplorable que la gentrification oblige les plus démunis à s'exiler hors du quartier. Pour cela, il serait souhaitable qu'un cadre bâti soit mis en place dans le secteur du Vieux-Vanier.

R- 24 Mécanismes d'aide

Il est nécessaire de mettre en place ou d'augmenter les mécanismes d'aide aux petits propriétaires pour favoriser la conservation de l'existant et du patrimoine vivant (Vieux-Vanier) dans des programmes de subventions où ils pourront se qualifier.

7.2.2. Occupation du territoire du Vieux-Vanier

R-25 Cadre bâti

Il est nécessaire de mettre en place des règles d'urbanismes pour aider à conserver le patrimoine architectural et pour éviter de le dénaturer. Les plus petits logements (blocs appartements compris) permettent une certaine cohésion sociale. Le remplacement du type d'habitat actuel par des logements de plus grande envergure ferait en sorte de briser le lien social et de faire disparaître l'âme du quartier.

R-26 Aménagement des rues

L'aménagement des rues très larges du quartier permettrait de favoriser les déplacements actifs et l'augmentation de la canopée. La ville n'arrive d'ailleurs pas à atteindre sa cible en termes d'augmentation de la canopée. En effet, l'espace asphalté des rues constitue des îlots de chaleur qui pourraient être remplacés par des arbres. Les trottoirs pourraient ainsi être protégés de la voie carrossable et les piétons seraient plus en sécurité et confortable.

R-27 Contre la gentrification

Il existe un risque réel de gentrification si aucune mesure n'est mise en place. L'augmentation des ventes de propriétés dans le quartier, combinée à l'émergence de nouvelles typologies de logements comme les multiplex de condominiums, accentue cette tendance et menace l'accessibilité résidentielle pour une partie de la population actuelle.

7.2.3. Occupation du territoire du Pôle régional Hamel-Laurentien

R- 28 A973 en boulevard urbain

La transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain devrait constituer un axe majeur de la transformation de la ville de Québec. Avec à ses côtés le centre d'ExpoCité, le Centre Vidéotron, le Grand Marché et Fleur de Lys, entre autres, ce pôle d'attraction régional devrait être la **carte postale de l'entrée nord de la ville de Québec**. Une carte postale actuellement peu accueillante. Il n'y a pas de parc urbain, ni de connexion inter quartier, que ce soit en transport collectif ou actif.

R-29 Terrain d'Hydro-Québec

Le terrain vacant appartenant à Hydro-Québec situé au nord de la voie ferrée, le long de la rue Soumande, devrait être un parc de grande envergure montrant la volonté de la ville d'accroître la biodiversité dans ses quartiers centraux les plus défavorisés. Le besoin est flagrant si on se fie uniquement aux îlots de chaleur. L'intérêt pour cet espace vert, l'un des derniers boisés naturels du quartier, est majeur pour la population.

R-30 Transport en commun

Concernant le transport en commun, un stationnement incitatif pourrait être créé près de l'échangeur entre l'autoroute Laurentienne et l'autoroute Félix-Leclerc (A40/A73/A973). À partir de ce stationnement, des bus se dirigeraient vers le pôle régional Hamel-Laurentien puis vers le centre-ville réduisant ainsi la congestion aussi bien en semaine que lors des grands événements.

R- 31 Mobilité entre quartiers

La mobilité active serait alors possible de manière sécuritaire entre les quartiers de Limoilou, Lairet et Vanier. Il n'y a actuellement aucun axe est-ouest de mobilité active sécuritaire. En effet, les déplacements à vélo sur la rue Soumande et le boulevard Hamel ne sont pas conseillés étant donné la dangerosité. (Propositions sur le réseau cyclable dans Vanier, déc. 2021)

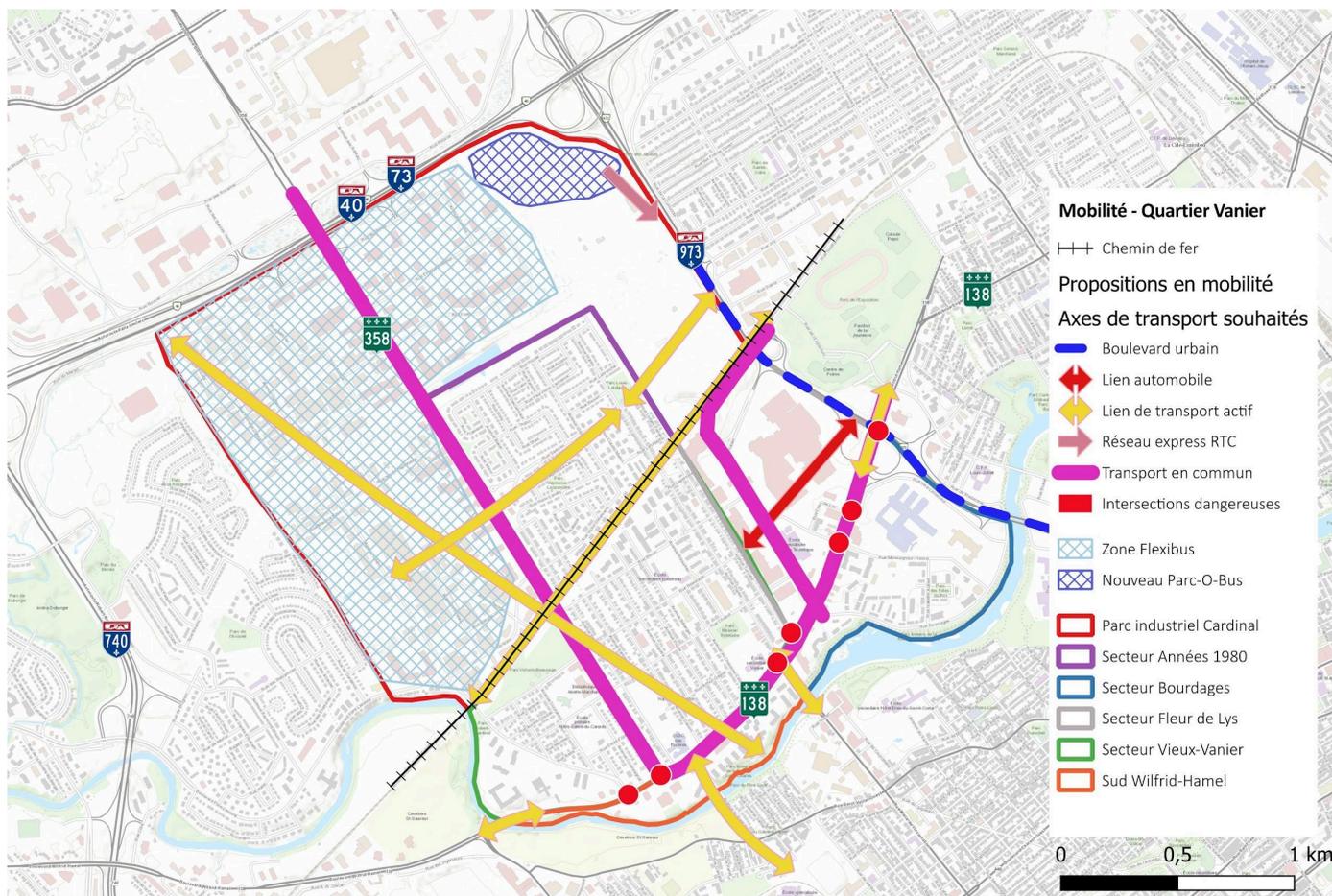


Image 7.4 : Carte des propositions en mobilité pour le quartier Vanier (Source: Pierre-Marc Doucet et OpenStreetMap 2025)

7.2.4. Besoin de respecter les programmes établis

R-32 P.P.U. du Pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne

Le Conseil de Quartier de Vanier s'est déjà prononcé sur le P.P.U. du Pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. On constate déjà une augmentation des projets immobiliers. Cependant les infrastructures routières et de transport collectif, entre autres, ne sont pas adaptées à cette forte augmentation de population.

(Mémoire sur le P.P.U. du Pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne, nov. 2020 [a6c1de38-df28-49e7-bf9c-61d7457cdad3](#))

R- 33 Vision de l'arbre 2015-2025

La Vision de l'arbre 2015-2025 n'a pas apporté les résultats escomptés en termes d'augmentation de la canopée. Et pourtant, il existe un certain nombre de terrains vacants. Il faudra donc approcher les propriétaires de manière plus convaincante pour inciter à la plantation d'arbres

R-34 Plan d'action de verdissement

Le Plan d'action de verdissement (sept.2021) commence à porter ses fruits (si seulement il y avait des arbres fruitiers). En effet, certaines rues ont été aménagées pour y inclure des renflements de trottoirs permettant l'implantation de végétation.

7.2.5. Environnement & Santé

R- 35 Transformation des terrains vacants

Certains terrains vacants pourraient être transformés en jardins pour assurer une certaine sécurité alimentaire. Que ce soit pour l'autonomie alimentaire ou pour répondre aux besoins de certains résidents faisant appel aux banques alimentaires, ces espaces vacants pourraient être exploités et ainsi participer à la végétalisation du quartier.

R-36 Trame verte

La rivière St-Charles constitue un excellent exemple de trame verte. Il faudrait cependant la connecter aux autres espaces verts du quartier afin d'espérer pouvoir devenir une réserve mondiale de la Biosphère. Il existe de nombreux terrains vacants le long de la voie ferrée qui constituent un espace tout à fait adéquat pour la création d'une trame verte.

R-37 Aménagement du passage de l'aqueduc

Il serait souhaitable d'aménager le passage de l'aqueduc dans le parc industriel Cardinal qui pourrait être utilisé par des travailleurs. Cela inciterait à la mobilité active des travailleurs tout en augmentant la canopée dans un secteur soumis aux fortes chaleurs estivales. Cela permettrait également de favoriser la biodiversité en créant un corridor connectant plusieurs zones vertes ensemble.

R-38 Déminéralisation du Parc industriel Cardinal

Il serait souhaitable de favoriser la déminéralisation dans le parc industriel Cardinal. Ce secteur industriel et commercial constitue un immense îlot de chaleur avec une très faible canopée. Les employé.es devraient aussi pouvoir travailler dans un environnement sain et agréable. Prenez pour exemple la déminéralisation d'une partie du stationnement de la compagnie Exfo.

R-39 Accès à la rivière St-Charles

Il n'y a aucun accès à la rivière St-Charles entre l'avenue St-Sacrement et l'autoroute Laurentienne. Une rampe de mise à l'eau pour embarcations nautiques pourrait être aménagée.

R-40 Terrains d'Hydro-Québec

Il serait souhaitable que les terrains inexploités, appartenant entre autres à Hydro-Québec, soient transformés en parc et favorisent la mobilité active. Il y a le cas du boisé du terrain de la rue Samson, près de l'autoroute Laurentienne. Il s'agit du dernier boisé naturel du quartier.

Dans l'optique de la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain commençant au boulevard des Cèdres, ce terrain serait parfait pour faciliter la mobilité active interquartier, brisant ainsi une barrière anthropique et donnant l'accès aux résidents de Lairet à un espace vert.

R-41 Aménagement des ruelles

Il existe quelques ruelles dans le Vieux-Vanier. Celles-ci devraient être conservées en tant que patrimoine mais également aménagées en ruelles vertes.

R-42 Anticipation des changements climatiques

Il est nécessaire d'anticiper les changements climatiques. Au-delà des problèmes existants, il faut également considérer les complications à venir en termes de changements climatiques.

On constate les efforts apportés pour réduire les impacts des précipitations sur le réseau collecteur par l'implantation de noues. Mais, par exemple, le manque de réglementation pour limiter les îlots de chaleur tels que l'implantation de toits végétalisés ou de revêtements adaptés, montre qu'on peut en faire davantage.



Image 7.5: Vanier vu des airs (Source: Luc Boulanger)

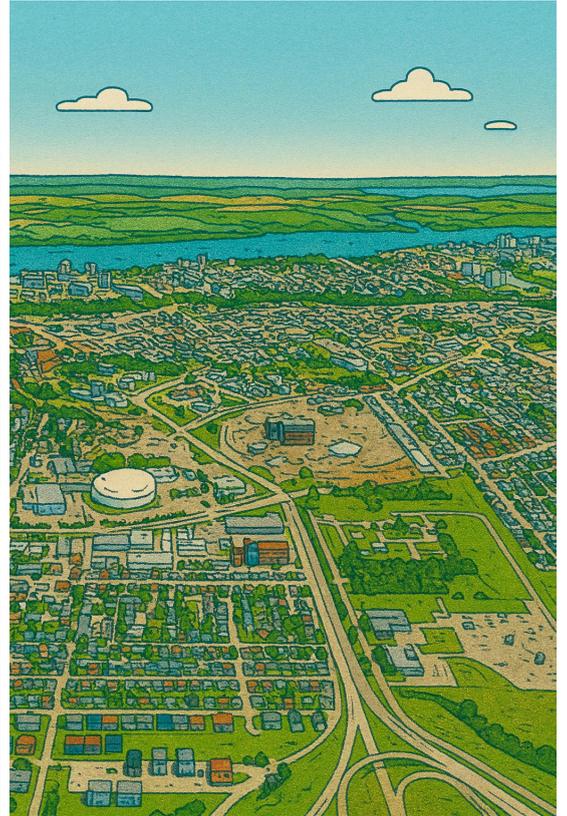


Image 7.6: Vanier vu des airs (Source: Luc Boulanger)

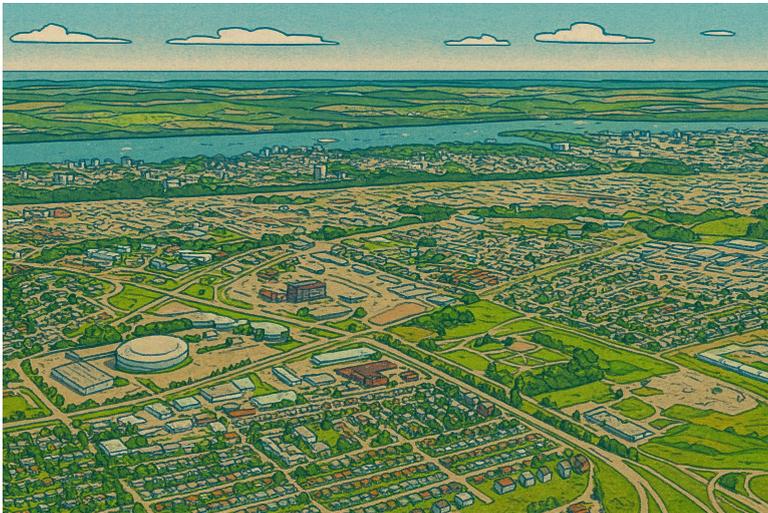


Image 7.7: Vanier vu des airs (Source: Luc Boulanger)

7.2.7. Transport

R- 28 A973 en boulevard urbain

La transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain devrait constituer un axe majeur de la transformation de la ville de Québec. Avec à ses côtés le centre d'ExpoCité, le Centre Vidéotron, le Grand Marché et Fleur de Lys, entre autres, ce pôle d'attraction régional devrait être la **carte postale de l'entrée nord de la ville de Québec**. Une carte postale actuellement peu accueillante. Il n'y a pas de parc urbain, ni de connexion inter quartier que ce soit en transport collectif ou actif.

R-43 Réaménagement du boul. Wilfrid-Hamel

Le réaménagement du boul. Wilfrid-Hamel et de ses intersections est indispensable, étant donné la congestion routière actuelle, mais aussi la dangerosité des intersections et l'absence d'axe de transport actif sécuritaire. L'implantation d'infrastructures modernes et éprouvées, tel que les giratoires, devrait être envisagé. Il est à noter que l'intersection entre le boul. Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation est une des plus accidentogènes de la ville.

R-44 Axe de transport en commun à haute fréquence

L'ajout d'une ligne de transport en commun à haute fréquence (ex: tramway ou Métrobus) partant vers l'ouest et traversant le quartier devrait être envisagé, et ce, sans retirer des heures de services sur les circuits réguliers de bus dans le quartier. La fréquence des lignes actuelles ne permet pas à certaines compagnies de trouver des employés sur leurs horaires de travail.

R-45 Réseau cyclable sécuritaire et connecté

L'implantation d'un réseau cyclable sécuritaire connecté au réseau de la Ville afin de briser les barrières anthropiques et le manque de connexions inter quartiers ce qui favorise la mobilité active.

R-46 Réseau ÀVélo

L'implantation de stations ÀVélo a été très appréciée de la population. L'extension a été bénéfique pour cette dernière. Les nouvelles stations devraient desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal)

R-47 Station d'autopartage

L'augmentation de stations d'autopartage ferait en sorte de diminuer le nombre de véhicules sur les routes. Il en ferait de même avec la création de stationnements incitatifs aux abords des pôles de transports collectifs et actifs et desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal).

R- 48 Accessibilité universelle

Avec une population vieillissante et la présence de l'IRD PQ, les besoins en accessibilité universelle et en sécurité des personnes vulnérables sont particulièrement important à Vanier. Or, plusieurs lacunes persistent. Les priorités sont d'assurer le maintien à domicile des aînés et de garantir une offre suffisante de services de soins à domicile, notamment par les entreprises d'économie sociale.

R- 49 Déneigement des passages piétonniers

L'augmentation souhaitée de la mobilité active passe également par le déneigement des passages très fréquentés, même les zones non-municipales ou légales.



MOBILITÉ

8. MOBILITÉ

8.1. Réflexion

Le quartier de Vanier est enclavé entre l’autoroute de la Capitale au nord et la rivière St-Charles au sud, et entre l’autoroute Laurentienne à l’est et les lignes d’Hydro-Québec à l’ouest. Les barrières anthropiques existent aussi bien pour les automobilistes que pour le transport actif.

Le secteur est congestionné aux heures de pointe ou lors des événements qui ont lieu à ExpoCité ou au Centre Vidéotron. Pour s’y rendre, les véhicules passent même dans les petites rues de Vanier.

De plus, plusieurs projets domiciliaires de grande et moyenne envergure sont en cours de réalisation ou à venir dans le secteur tel que Fleur de Lys, Medway ou la transformation du secteur du Colisée en habitations. Chaque bloc appartements construit est augmenté d’un ou deux étages. On constate donc une forte augmentation de population. La moyenne d’âge est relativement élevée et la présence de l’IRDPQ fait en sorte qu’il existe des besoins en transport adapté.



Image 8.1 : Projet Fleur de Lys (Source: Trude. 2023)

Les infrastructures ne sont pas adéquates pour la mobilité entre quartiers et dans le quartier. En voici quelques exemples:

Le réseau cyclable est parcellé et inadapté aux besoins

Il n’y a pas ou peu de connexions inter quartier, de plus, les parcours internes au quartier ne sont pas très sécuritaires et n’incitent pas les écoliers et les résidents à se déplacer à vélo.

Transport en commun insuffisant

Il n’y a pas suffisamment de transport en commun lors des événements publics et le parcours de type Métrobus existant est orienté vers la haute-ville uniquement.

Repenser intersections dangereuses

L'idée des carrefours giratoires sur le boul. Wilfrid-Hamel doit être repensée en tant qu'axe majeur de transit en milieu fortement densifié. Il faut considérer dans cette réflexion les déplacements actifs avec le futur corridor VivaCité et l'augmentation des piétons en considérant la présence des personnes à mobilité réduite (IRDPQ et personnes âgées).

Obstacles au transport actif

Les personnes à mobilité réduite et les piétons doivent surmonter un certain nombre d'obstacles pour se déplacer (détour, état des trottoirs, temps de traverse, passages non-déneigés).



Image 8.2 : Intersection Rue Marie-de-l'Incarnation / Boul. Wilfrid-Hamel : une des plus accidentogène à Québec (Source: Jean-Noël Ouisse 2025)

8.2. Recommandations

8.2.1. Échelle régionale

R-50 Stationnement incitatif

Pour diminuer l'achalandage vers le Centre-ville un stationnement incitatif près de l'échangeur (A973 - A73 - A40) couplé d'un transport en commun vers le centre-ville est nécessaire pour réduire quotidiennement et lors d'événements publics de manière significative les véhicules en déplacement.

R- 51 Boulevard urbain

Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain à partir du Boul. des Cèdres vers le centre-ville est indispensable au désenclavement entre le quartier de Vanier et les quartiers de Lairet et de Limoilou.

R-52 Transport en commun - rue Soumande

Avec la présence du Centre Vidéotron et le réaménagement du terrain de l'ancien Colisée, il est nécessaire d'implanter du transport en commun sur la rue Soumande, entre l'avenue du Colisée et le Boul. Wilfrid-Hamel. Il faut faciliter l'accès au Pôle régional Hamel-Laurentien pour les habitants de Lairet et de Limoilou.

R-53 Transport actif - rue Soumande

Réaménager la rue Soumande doit considérer la mobilité active et l'augmentation de population à l'est (transformation du Colisée en habitations). L'ajout d'un lien cyclable doit non seulement permettre l'accès aux épiceries, mais également de poursuivre les déplacements vers l'ouest en se connectant à l'avenue Plante.

8.2.2. Au sud du quartier

R-54 Reconfiguration du Boul. Wilfrid-Hamel

Il est indispensable de configurer le boul. Wilfrid-Hamel pour inclure le transport actif (corridor vélo) et envisager un axe de transport structurant (tramway) vers l'ouest se prolongeant sur le boul. Wilfrid-Hamel ou remontant le boul. Pierre-Bertrand vers les Galeries de la Capitale. Il faut cependant ne pas supprimer ou réduire le service de transport en commun actuel dans le quartier.

R-55 Sécuriser les intersections

Il est également nécessaire de sécuriser les intersections tout en facilitant la fluidité de tous les modes de déplacements dont principalement l'intersection rue Marie-de-l'Incarnation / avenue Plante / Boul. Wilfrid-Hamel. La littérature et les résultats de nombreuses villes en Europe incitent à sérieusement envisager l'implantation de carrefour giratoire. Le changement de culture ne doit pas être un frein au progrès en termes de mobilité. La Ville de Québec montre d'ailleurs sa proactivité en ce sens par le déploiement des Corridors VivaCité.

R-56 Lien cyclable pont Scott

Inclure une piste cyclable lors du réaménagement du pont Scott pour relier les tronçons existants.



Image 8.3 : Réaménagement du boul. Wilfrid-Hamel dans le cadre du projet VIVaCité (Source: Ville de Québec)

8.2.3. Parc industriel Cardinal

R-57 Flexibus

L'instauration du service Flexibus dans le parc industriel et à l'intérieur du périmètre de Vanier permettrait aux employés un recrutement plus facile de la main-d'oeuvre ou améliorer la fréquence du circuit 85.

R-58 Connexion du parc industriel Cardinal

Il faudrait également envisager de connecter le parc Cardinal (tracé de l'aqueduc) avec le secteur Duberger à la hauteur de la rue Métivier pour augmenter l'offre en mobilité active sur l'axe est-ouest, que ce soit pour les travailleurs ou les gens qui viennent magasiner.

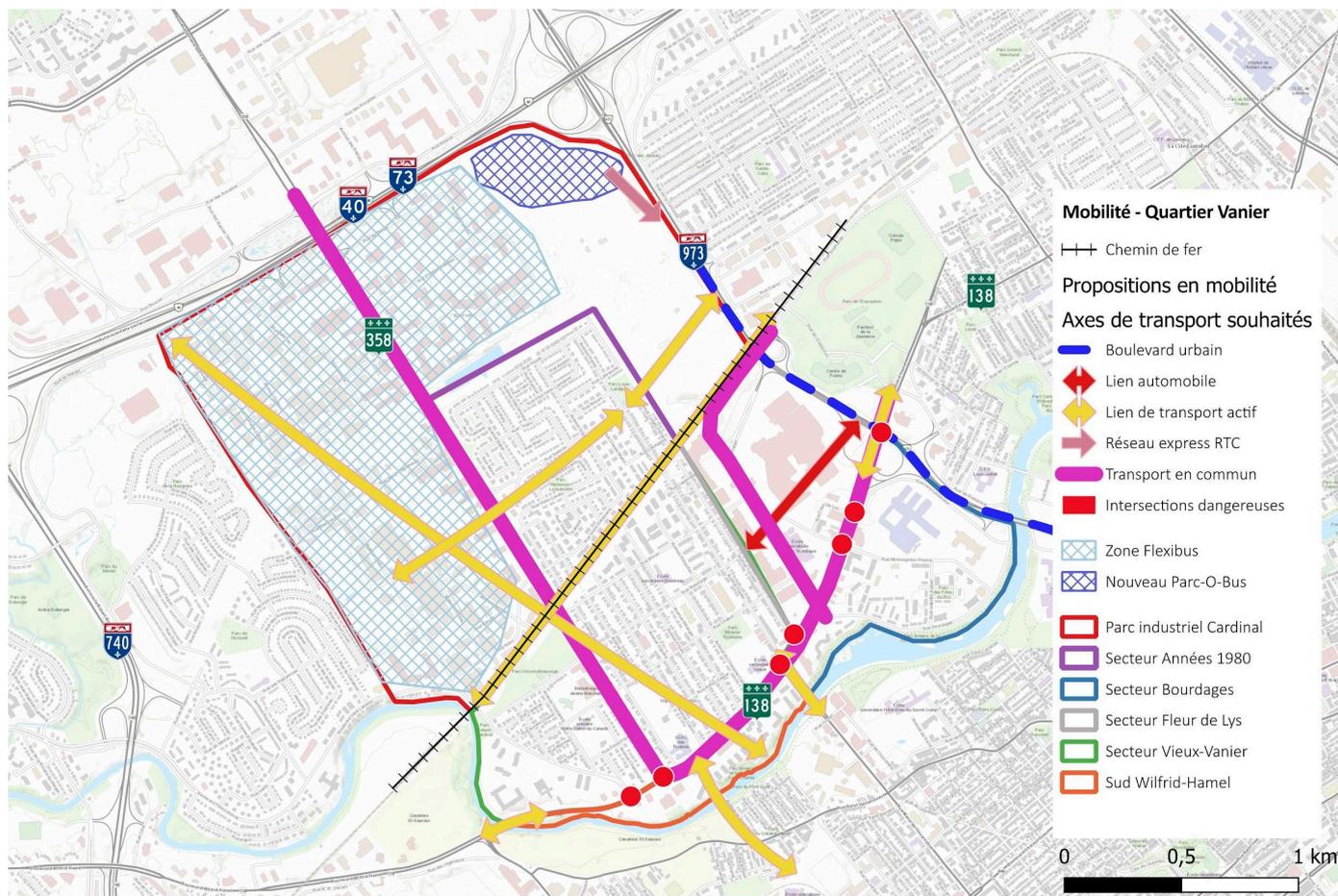


Image 8.4 : Carte des propositions en mobilité pour le quartier Vanier (Source: Pierre-Marc Doucet, OpenStreetMap 2025)

8.2.4. De manière générale

R- 59 Station d'autopartage

L'augmentation de stations d'autopartage ferait en sorte de diminuer le nombre de véhicules sur les routes. Il en ferait de même avec la création de stationnements incitatifs aux abords des pôles de transports collectifs et actifs et desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal).

Réseau ÀVélo

L'implantation de stations ÀVélo a été très appréciée de la population. L'extension a été bénéfique pour cette dernière. Les nouvelles stations devraient desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal)

8.3. Troisième lien Québec-Lévis

Le projet de 3e lien autoroutier de la CAQ nous ramène 50 ans en arrière, à l'époque où l'on éventrait des quartiers au nom de la fluidité automobile. L'histoire de l'autoroute Dufferin-Montmorency est une cicatrice dans le paysage de Québec qui nous rappelle quotidiennement le coût de ces décisions. Envisager aujourd'hui de sacrifier des quartiers comme Vanier et Saint-Sauveur n'est pas un pas en avant, c'est la répétition d'une erreur historique.



Image 8.5 : Corridor privilégié par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (source: ministère des Transports et de la Mobilité durable 2025)

Dans les années 70, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency s'inscrivait dans une vision de modernité qui privilégie la voiture reine. Le résultat ?

Un tissu social détruit

Des secteurs entiers de la basse-ville ont été rasés, forçant des expropriations massives et brisant des communautés.

Une coupure avec le fleuve

Qualifiée de « symphonie de béton inachevée », cette infrastructure a créé une barrière physique et visuelle entre les citoyens et le Saint-Laurent.

Des nuisances permanentes

Pollution de l'air, bruit incessant et insécurité routière sont devenus le lot quotidien des résidents des quartiers voisins.

Aujourd'hui, nous dépensons une énergie et des fonds considérables pour tenter de corriger ces torts, notamment en transformant une partie de l'autoroute en boulevard urbain et en développant la promenade Samuel-De Champlain.

Le tracé envisagé pour le 3e lien, aboutissant dans le corridor du boulevard Pierre-Bertrand, est une aberration urbanistique aux conséquences désastreuses et prévisibles.

8.3.1. Fracture sociale et urbaine

Une autoroute agit comme une balafre de béton, scindant des milieux de vie. Pour les quartiers Vanier et Saint-Sauveur, cela signifie :

Expropriations et déplacements

La construction d'une telle infrastructure nécessitera inévitablement de déraciner des familles de leur foyer et de forcer la fermeture ou le déménagement d'entreprises locales qui animent le secteur.

Isolement des communautés

Le projet créera des barrières physiques difficiles à franchir pour les piétons et cyclistes, entravant les interactions sociales et affaiblissant le sentiment d'appartenance. Historiquement, ce sont les quartiers populaires et les populations les plus vulnérables qui paient le plus lourd tribut de ces grands projets, une injustice sociale bien documentée.

8.3.2. Crise de santé publique annoncée

Déverser des dizaines de milliers de véhicules supplémentaires au cœur de quartiers denses est une menace directe pour la santé des résidents. La proximité d'une autoroute expose la population à un cocktail toxique de polluants et de bruit, augmentant les risques de :

Maladies respiratoires et cardiovasculaires

L'exposition continue aux particules fines et aux oxydes d'azote est liée à l'asthme, aux infarctus et à l'hypertension.

Stress chronique et troubles du sommeil

Le bruit incessant du trafic est une source de stress reconnue, affectant gravement la qualité de vie.

8.3.3. Impact pour Vanier

Se connecter à Pierre Bertrand est impensable, compte tenu des nouveaux bâtiments en hauteur qui se sont érigés dans le secteur dernièrement, le seul point d'arrivée logique se situe à la Hauteur du IGA et du Pharmaprix. Mais pour les atteindre il faut traverser le Cimetière historique St-Charles et traverser la Rivière du même nom.

Le boulevard Pierre-Bertrand n'est pas une friche industrielle en attente d'une vocation. C'est une artère commerciale et industrielle névralgique, déjà saturée, qui traverse des quartiers résidentiels denses comme Vanier et Lebourgneuf. Ces milieux de vie, où se trouvent de nombreuses familles, des écoles comme l'école primaire de l'Apprentissage ou le Centre de formation professionnelle de Québec, et des parcs de proximité tels que le Parc Jean-Paul-Nolin, subissent déjà une pression automobile considérable.

Déverser des dizaines de milliers de véhicules supplémentaires en provenance d'un nouveau tunnel transformerait ce boulevard en une véritable autoroute urbaine. Les conséquences prévisibles sont multiples :

Congestion généralisée

Loin de régler le trafic, le tunnel ne ferait que déplacer le goulot d'étranglement. Les échangeurs des autoroutes Félix-Leclerc (40) et Laurentienne (73/973), déjà à pleine capacité aux heures de pointe, seraient paralysés, provoquant un refoulement de la circulation dans tout le réseau artériel.

Dégradation de la qualité de l'air et nuisances sonores

L'augmentation massive du trafic entraînerait une hausse significative des émissions de polluants atmosphériques et des niveaux de bruit, affectant directement la santé et la qualité de vie des résidents, et ce, dans des quartiers qui n'ont pas à porter le fardeau du transport interrives.

Insécurité et rupture du tissu social

Transformer une artère locale en porte d'entrée pour un tunnel interrives rendrait la traversée pour les piétons et les cyclistes plus dangereuse, isolerait les quartiers les uns des autres et dégraderait l'environnement commercial et social.

8.3.4. Une vision dépassée face aux solutions d'avenir

Le projet de 3e lien s'ancre dans le paradigme du tout-à-l'automobile des années 70. Or, toutes les études modernes le démontrent : l'ajout d'infrastructures routières génère plus de trafic, un phénomène connu sous le nom de « **demande induite** ». Ce projet ne ferait qu'encourager l'étalement urbain, augmentant notre dépendance à l'auto et nos émissions de gaz à effet de serre.

Pourtant, les véritables solutions existent. Des organisations comme Accès Transports Viables et Vivre en Ville le martèlent : l'avenir réside dans l'intelligence des déplacements, et non dans le béton.

Les alternatives efficaces :

- **Optimiser les ponts existants** avec des voies dédiées au transport collectif et au covoiturage.
- Mettre en place un **transport en commun à haute fréquence** entre les deux rives.
- Développer des **navettes fluviales efficaces** à l'année.
- Soutenir le **télétravail** et les modes de travail flexibles pour réduire les déplacements.

8.3.5. Choisir l'avenir plutôt que le passé

Le projet de tunnel autoroutier est une solution d'un autre siècle, une promesse de congestion, de pollution et de destruction. Il est temps de faire preuve de courage et de vision. Au lieu d'investir des milliards dans une infrastructure qui nous enchaîne à un passé révolu, utilisons ces fonds publics pour bâtir une mobilité durable qui respecte nos quartiers, protège notre fleuve et nous engage sur la voie de la transition écologique.



ÉCONOMIE

9. ÉCONOMIE

9.1. Réflexion

Vanier est un secteur ayant une riche histoire au point de vue économique pour la Ville de Québec

À partir de 1952, un parc industriel s'est mis en place progressivement. Cela a permis à la Ville de Vanier de survivre dû à son apport en recettes fiscales importantes. Le 13 août 2001, le parc a reçu la dénomination de Parc industriel Cardinal. Aujourd'hui, sur le territoire du Parc, on retrouve plus de 446 entreprises de différentes dimensions où plus de 6 575 personnes y ont un emploi.

Le quartier Vanier est reconnu pour être un milieu d'entraide, favorisant l'économie locale, l'économie circulaire, avoir un fort esprit communautaire et de partage envers sa population vieillissante. Cela représente « sa signature ». Les résidents de Vanier ont un fort sentiment d'appartenance au milieu, ils y sont attachés.

L'arrivée de nouveaux immigrants favorise une ouverture pour l'enrichissement collectif. Selon les données statistiques de 2021, Vanier est la terre d'accueil de 15% des immigrants, ce qui représente environ 1555 personnes immigrantes permanentes.

En plus du Parc industriel Cardinal, les services de soins de santé et de soins de maintien à domicile méritent d'être améliorés pour répondre aux besoins grandissants de la population vieillissante du quartier, tant au palier public qu'au privé, sachant de plus de 43% de sa population est représentée par des personnes de + 65 ans dans le quartier Vanier, dont plusieurs survivent qu'avec les maigres pensions fédérale et provinciale, selon les données statistiques de 2021.

9.2. Recommandations

R-60 Pôle régional

Favoriser la désignation du secteur Place Fleur de Lys comme pôle régional

Milieu communautaire fort

Soutenir l'infrastructure communautaire existante de manière pérenne dans le temps (plan sur plusieurs années)

Commerce de proximité

Favoriser le maintien et l'implantation de nouveaux commerces locaux hors du secteur Place Fleur de Lys

R-63 Aide à la rénovation

Mettre en place un programme d'aide à la rénovation qui favorise le maintien de l'architecture et du gabarit actuel des résidences du quartier

REMERCIEMENTS

Nous ne pouvons terminer ce document sans une mention spéciale envers toutes les personnes qui y ont contribué de près ou de loin, et ce, depuis près de deux années dans une large réflexion sur comment nous voyons Vanier dans 20 ans sur ces différents thèmes.

Parmi ces personnes, il y a quelques administrateurs-trices qui ont quitté le Conseil de quartier Vanier:

Gemma Drouin
Hélène Langlois
Jacynthe Fortin
André Garon
Raynald Pelletier
Nicole Laveau
Mathieu Legrand

Sans oublier les membres actuels du Conseil de quartier Vanier:

Pierre-Marc Doucet
Mahamadou Sissoko
Ange-Maryse Koua
Jean-Noel Ouisse
Roger Thibeault
Stéphanie Tremblay

UN GROS MERCI POUR VOTRE CONTRIBUTION !

ANNEXES

#	Proposition	Page	Territoire	Thématique du PUM
R-1	Établir certaines balises faisant de Vanier un écoquartier, lui façonnant une signature avec certaines caractéristiques touchant particulièrement le vieux secteur dit "Vieux-Vanier".	p.15	Ville de Québec	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-2	Implanter progressivement une rue piétonne dans ce secteur (une partie de la rue Chabot) avec une animation à certains moments de l'année (Fête nationale, Jour de la Terre, etc.) donnant l'attrait pour l'établissement de quelques terrasses ou commerces de proximité (atmosphère de convivialité).	p.15	Vanier	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-3	Faire connaître tous les programmes de rénovation et d'adaptation aux changements climatiques.	P.15	Ville de Québec	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-4	Que les nouveaux complexes d'habitat soient tenus à un pourcentage réel de logements abordables et soient bien intégrés à la trame urbaine du quartier, de même qu'au développement de sa vie communautaire et civique (COOP, OBNL en habitation)		Vanier	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-5	Qu'une intégration ou communication générationnelle soit favorisée par des lieux conviviaux pour créer une appartenance à notre communauté et susciter des liens entre les habitants citoyens.	p.16	Ville de Québec	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-6	Que les parcs de Vanier aient des fonctions non seulement récréatives, mais également accessibles à une population plus âgée, avec un parcours facilité de marche. Le tout créant un sentiment de sécurité et de liberté qui permettra à chacun d'apprécier la beauté de la nature dans nos parcs et jardins.	p.16	Vanier	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-7	Qu'un journal de quartier (sous forme de dépliant) puisse prendre jour et serve à renforcer le lien d'appartenance tout en étant producteur d'informations multiples dont, par exemple, un suivi de l'état écologique du quartier (ex : qualité de l'air, canopée, etc.)	p.16	Ville de Québec	Habitacles (Environnement), Habitats (Milieux de vie), Habitant (Population)
R-8	Avoir des marquages au sol visibles et en permanence.	p. 20	Ville de Québec	Sécurité
R-9	Améliorer la visibilité des cyclistes en tout temps avec tous les équipements pertinents à cette fin		Ville de Québec	Sécurité
R-10	Limiter la vitesse en utilisant davantage de radars à cette fin ou des zones de ralentisseurs.	p.20	Ville de Québec	Sécurité
R-11	Encadrer et sensibiliser les gens à mobilité réduite au Code de la Sécurité routière		Ville de Québec	Sécurité
R-12	Promouvoir une conduite responsable pour tous les usagers et principalement chez les jeunes de niveaux primaire et secondaire et/ou avec la collaboration avec la SAAQ.	p.20	Ville de Québec	Sécurité
R-13	Promouvoir le respect des règles par tous les usagers		Ville de Québec	Sécurité
R-14	Installer des passages piétons sécurisés avec du marquage au sol, en permanence.		Ville de Québec	Sécurité
R15	Avoir des passages piétons surélevés	p.20	Ville de Québec	Sécurité

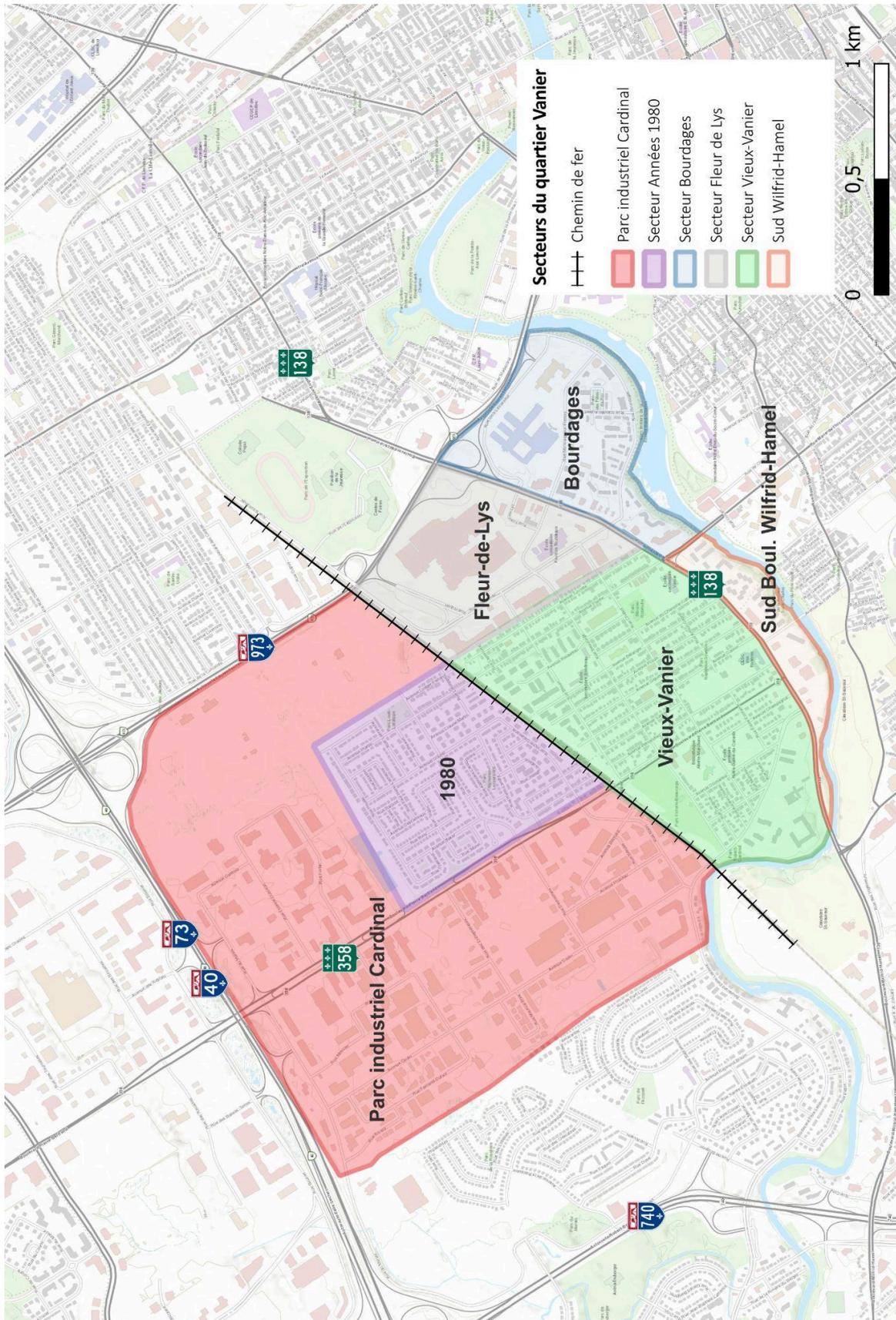
#	Proposition	Page	Territoire	Thématique du PUM
R-16	Avoir des trottoirs larges à 2,0 m. et bien entretenus. Dans Vanier, plusieurs trottoirs n'ont pas la largeur réglementaire à 1,75 m.		Vanier	Sécurité
R-17	Terminer l'implantation de corridors scolaires et l'instauration de « zones de sécurité pour les aînés » sur un terme de 5 ans	p.20	Vanier	Sécurité
R-18	La ville doit avoir une vision globale prenant en compte le patrimoine historique (Vieux-Vanier) et humain (quartier populaire attaché à son passé) en opposition avec le pôle régional qui se définit en termes de commerces et de transports (zone commerciale - ExpoCité - Boul. Wilfrid- Hamel - Parc industriel Cardinal)	p.25	Vanier	Urbanisme
R-19	Il existe une trame urbaine, mais aussi une trame humaine dans le quartier; les modifications apportées auront un impact sur l'ensemble du cadre de vie, mais aussi sur la cohésion et les modes de fonctionnements historiques du quartier. L'âme du quartier est en danger.	p.25	Vanier	Urbanisme
R-20	La densification est certes nécessaire, mais c'est aussi un facteur de gentrification et de perte de l'âme d'un quartier.	p.25	Vanier	Urbanisme
R-21	Étant donnée la forte augmentation de la population, il faut prévoir les infrastructures (transport routier et actif) et les services (écoles, garderies, établissements de soins de santé, espaces verts, infrastructures sportives, etc.) en conséquence.	p.25	Vanier	Urbanisme
R-22	Il y a un besoin de densification mais aussi de plus petits logements à échelle humaine (petite maison avec jardin). Si le Pôle régional Hamel-Laurentien vise une densification de masse, il faut un équilibre, et le Vieux-Vanier, tout comme le secteur résidentiel situé au nord de la voie ferrée, doivent rester à échelle humaine avec des logements de plus petite envergure.	p.25	Vanier	Urbanisme
R-23	Il faut changer le mode de propriété pour davantage de logements durables et abordables. Par exemple, les coops d'habitation permettent une approche plus humaine en impliquant ses résidents dans l'organisation et la gestion de l'habitat. De même, l'acquisition par la Ville d'immeubles à logements permet de sortir du modèle immobilier basé sur la spéculation et limite ainsi la hausse régulière et parfois disproportionnée des loyers.	p.25	Ville de Québec	Urbanisme
R-24	Il est nécessaire de mettre en place ou d'augmenter les mécanismes d'aide aux petits propriétaires pour favoriser la conservation de l'existant et du patrimoine vivant (Vieux-Vanier) dans des programmes de subventions où ils pourront se qualifier.	p.25	Vanier	Urbanisme
R-25	Il est nécessaire de mettre en place des règles d'urbanismes pour aider à conserver le patrimoine architectural et pour éviter de le dénaturer. Les plus petits logements (blocs appartements compris) permettent une certaine cohésion sociale. Le remplacement du type d'habitat actuel par des logements de plus grande envergure ferait en sorte de briser le lien social et de faire disparaître l'âme du quartier.	p.26	Vanier	Urbanisme
R-26	Le réaménagement des rues très larges du quartier permettrait de favoriser les déplacements actifs et l'augmentation de la canopée	p-26	Vanier	Urbanisme
R-27	Il existe un risque réel de gentrification si aucune mesure n'est mise en place. L'augmentation des ventes de propriétés dans le quartier, combinée à l'émergence de nouvelles typologies de logements comme les multiplex de condominiums, accentue cette tendance et menace l'accessibilité résidentielle pour une partie de la population actuelle.	p.26	Vanier	Urbanisme
R-28	La transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain devrait constituer un axe majeur de la transformation de la ville de Québec. Avec à ses côtés le centre d'ExpoCité, le Centre Vidéotron, le Grand Marché et Fleur de Lys, entre autres, ce pôle d'attraction régional devrait être la carte postale de l'entrée nord de la ville de Québec. Une carte postale actuellement peu accueillante. Il n'y a pas de parc urbain, ni de connexion inter quartier, que ce soit en transport collectif ou actif.	p.26, p.30	Ville de Québec	Urbanisme
R-29	Le terrain vacant appartenant à Hydro-Québec situé au nord de la voie ferrée, le long de la rue Soumande, devrait être un parc de grande envergure montrant la volonté de la ville d'accroître la biodiversité dans ses quartiers centraux les plus défavorisés. Le besoin est flagrant si on se fie uniquement aux îlots de chaleur. L'intérêt pour cet espace vert, l'un des derniers boisés naturels du quartier, est majeur pour la population.	p-26	Vanier	Urbanisme
R-30	Concernant le transport en commun, un stationnement incitatif pourrait être créé près de l'échangeur entre l'autoroute Laurentienne et l'autoroute Félix-Leclerc (A40/A73/A973). À partir de ce stationnement, des bus se dirigeraient vers le pôle régional Hamel-Laurentien puis vers le centre-ville réduisant ainsi la congestion aussi bien en semaine que lors des grands événements.	p.26	Ville de Québec	Urbanisme

#	Proposition	Page	Territoire	Thématique du PUM
R-31	La mobilité active serait alors possible de manière sécuritaire entre les quartiers de Limoilou, Lairet et Vanier. Il n'y a actuellement aucun axe est-ouest de mobilité active sécuritaire. En effet, les déplacements à vélo sur la rue Soumande et le boulevard Hamel ne sont pas conseillés étant donné la dangerosité. (Propositions sur le réseau cyclable dans Vanier, déc. 2021)	p.26	Ville de Québec	Urbanisme
R-32	Le Conseil de Quartier de Vanier s'est déjà prononcé sur le P.P.U. du Pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne. On constate déjà une augmentation des projets immobiliers. Cependant les infrastructures routières et de transport collectif, entre autres, ne sont pas adaptées à cette forte augmentation de population.	p.27	Ville de Québec	Urbanisme
R-33	La Vision de l'arbre 2015-2025 n'a pas apporté les résultats escomptés en termes d'augmentation de la canopée. Et pourtant, il existe un certain nombre de terrains vacants. Il faudra donc approcher les propriétaires de manière plus convaincante pour inciter à la plantation d'arbres	p.27	Vanier	Urbanisme
R-34	Le Plan d'action de verdissement (sept.2021) commence à porter ses fruits (si seulement il y avait des arbres fruitiers). En effet, certaines rues ont été aménagées pour y inclure des renflements de trottoirs permettant l'implantation de végétation.	p.27	Vanier	Urbanisme
R-35	Certains terrains vacants pourraient être transformés en jardins pour assurer une certaine sécurité alimentaire. Que ce soit pour l'autonomie alimentaire ou pour répondre aux besoins de certains résidents faisant appel aux banques alimentaires, ces espaces vacants pourraient être exploités et ainsi participer à la végétalisation du quartier.	p.28	Vanier	Urbanisme
R-36	La rivière St-Charles constitue un excellent exemple de trame verte. Il faudrait cependant la connecter aux autres espaces verts du quartier afin d'espérer pouvoir devenir une réserve mondiale de la Biosphère. Il existe de nombreux terrains vacants le long de la voie ferrée qui constituent un espace tout à fait adéquat pour la création d'une trame verte.	p.28	Ville de Québec	Urbanisme
R-37	Il serait souhaitable d'aménager le passage de l'aqueduc dans le parc industriel Cardinal qui pourrait être utilisé par des travailleurs. Cela inciterait à la mobilité active des travailleurs tout en augmentant la canopée dans un secteur soumis aux fortes chaleurs estivales. Cela permettrait également de favoriser la biodiversité en créant un corridor connectant plusieurs zones vertes ensemble.	p.28	Vanier	Urbanisme
R-38	Il serait souhaitable de favoriser la déminéralisation dans le parc industriel Cardinal. Ce secteur industriel et commercial constitue un immense îlot de chaleur avec une très faible canopée. Les employé.es devraient aussi pouvoir travailler dans un environnement sain et agréable. Prenez pour exemple la déminéralisation d'une partie du stationnement de la compagnie Exfo.	p.28	Vanier	Urbanisme
R-39	Il n'y a aucun accès à la rivière St-Charles entre l'avenue St-Sacrement et l'autoroute Laurentienne. Une rampe de mise à l'eau pour embarcations nautiques pourrait être aménagée.	p.28	Vanier	Urbanisme
R-40	Il serait souhaitable que les terrains inexploités, appartenant entre autres à Hydro-Québec, soient transformés en parc et favorisent la mobilité active. Il y a le cas du boisé du terrain de la rue Samson, près de l'autoroute Laurentienne. Il s'agit du dernier boisé naturel du quartier. Dans l'optique de la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain commençant au boulevard des Cèdres, ce terrain serait parfait pour faciliter la mobilité active interquartier, brisant ainsi une barrière anthropique et donnant l'	p.28	Vanier	Urbanisme
R-41	Il existe quelques ruelles dans le Vieux-Vanier. Celles-ci devraient être conservées en tant que patrimoine mais également aménagées en ruelles vertes.	p.28	Vanier	Urbanisme
R-42	Changement climatique . IL est nécessaire d'anticiper les changements climatiques. Au-delà des problèmes existants, il faut également considérer les complications à venir en termes de changements climatiques.	p.29	Ville de Québec	Urbanisme
R-43	Le réaménagement du boul. Wilfrid-Hamel et de ses intersections est indispensable, étant donné la congestion routière actuelle, mais aussi la dangerosité des intersections et l'absence d'axe de transport actif sécuritaire. L'implantation d'infrastructures modernes et éprouvées, tel que les giratoires, devrait être envisagé. Il est à noter que l'intersection entre le boul. Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation est une des plus accidentogènes de la ville.	p.30	Vanier	Urbanisme
R-44	L'ajout d'une ligne de transport en commun à haute fréquence (ex: tramway ou Métrobus) partant vers l'ouest et traversant le quartier devrait être envisagé, et ce, sans retirer des heures de services sur les circuits réguliers de bus dans le quartier. La fréquence des lignes actuelles ne permet pas à certaines compagnies de trouver des employés sur leurs horaires de travail.	p.30	Vanier	Urbanisme
R-45	L'implantation d'un réseau cyclable sécuritaire connecté au réseau de la Ville afin de briser les barrières anthropiques et le manque de connexions inter quartiers ce qui favorise la mobilité active.	p.30	Vanier	Urbanisme

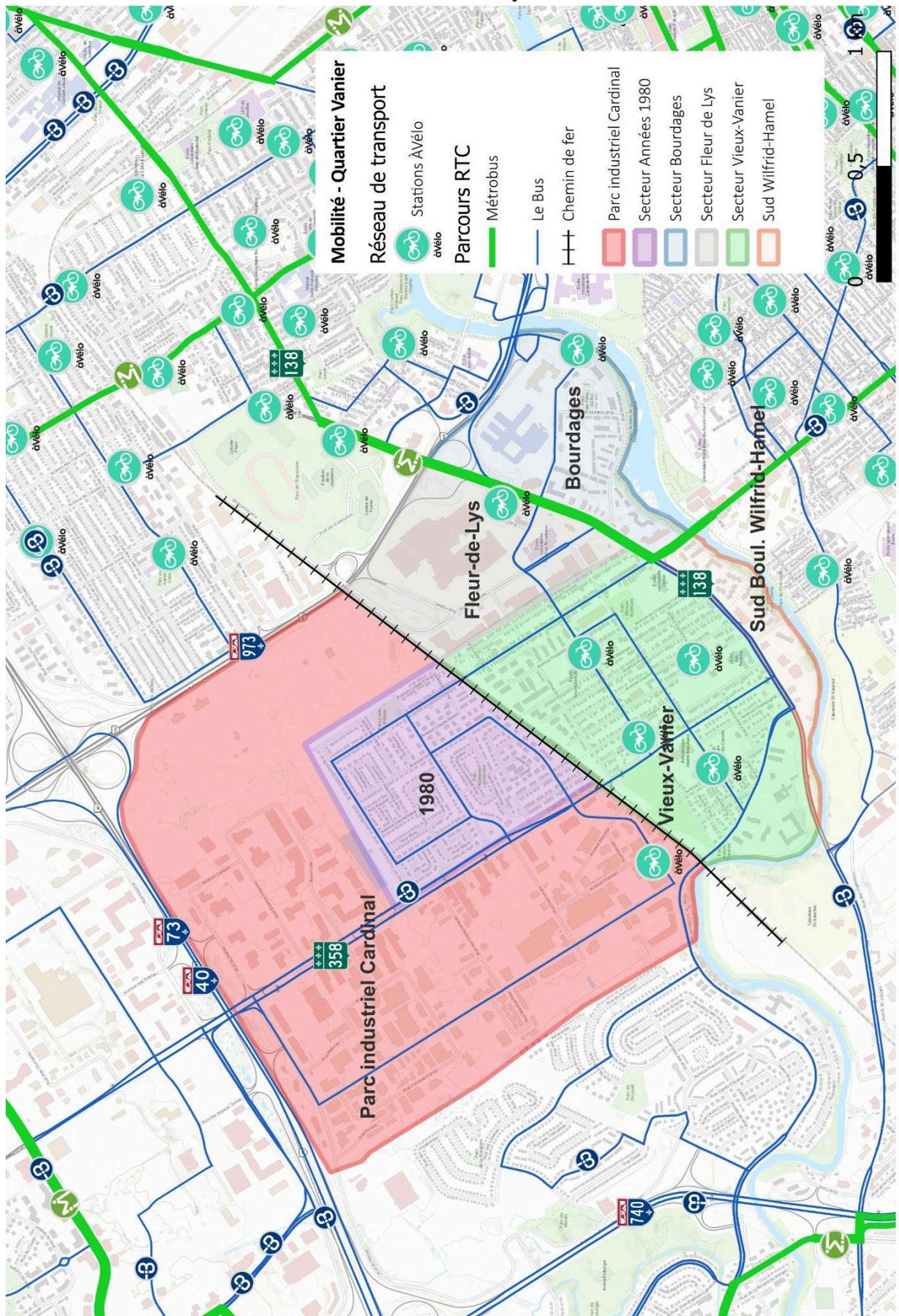
#	Proposition	Page	Territoire	Thématique du PUM
R-46	L'implantation de stations ÀVélo a été très appréciée de la population. L'extension a été bénéfique pour cette dernière. Les nouvelles stations devraient desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal)	p.30	Vanier	Urbanisme
R-47	L'augmentation de stations d'autopartage ferait en sorte de diminuer le nombre de véhicules sur les routes. Il en ferait de même avec la création de stationnements incitatifs aux abords des pôles de transports collectifs et actifs et desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal).	p.30	Vanier	Urbanisme
R-48	Avec une population vieillissante et la présence de l'IRDPQ, les besoins en accessibilité universelle et en sécurité des personnes vulnérables sont particulièrement important à Vanier. Or, plusieurs lacunes persistent. Les priorités sont d'assurer le maintien à domicile des aînés et de garantir une offre suffisante de services de soins à domicile, notamment par les entreprises d'économie sociale.	p.30	Vanier	Urbanisme
R-49	L'augmentation souhaitée de la mobilité active passe également par le déneigement des passages très fréquentés, même les zones non-municipales ou légales.	p.30	Vanier	Urbanisme
R-50	Pour diminuer l'achalandage vers le Centre-ville un stationnement incitatif près de l'échangeur (A973 - A73 - A40) couplé d'un transport en commun vers le centre-ville est nécessaire pour réduire quotidiennement et lors d'événements publics de manière significative les véhicules en déplacement.	p.33	Ville de Québec	Mobilité
R-51	Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain à partir du Boul. des Cèdres vers le centre-ville est indispensable au désenclavement entre le quartier de Vanier et les quartiers de Lairet et de Limoilou.	p.33	Ville de Québec	Mobilité
R-52	Rue Soumande. Avec la présence du Centre Vidéotron et le réaménagement du terrain de l'ancien Colisée, il est nécessaire d'implanter du transport en commun sur la rue Soumande, entre l'avenue du Colisée et le Boul. Wilfrid-Hamel. Il faut faciliter l'accès au Pôle régional Hamel-Laurentien pour les habitants de Lairet et de Limoilou.	p.33	Ville de Québec	Mobilité
R-53	Transport actif. Réaménager la rue Soumande doit considérer la mobilité active et l'augmentation de population à l'est (transformation du Colisée en habitations). L'ajout d'un lien cyclable doit non seulement permettre l'accès aux épiceries, mais également de poursuivre les déplacements vers l'ouest en se connectant à l'avenue Plante.	p.34	Vanier	Mobilité
R-54	Il est indispensable de configurer le boul. Wilfrid-Hamel pour inclure le transport actif (corridor vélo) et envisager un axe de transport structurant (tramway) vers l'ouest se prolongeant sur le boul. Wilfrid-Hamel ou remontant le boul. Pierre-Bertrand vers les Galeries de la Capitale. Il faut cependant ne pas supprimer ou réduire le service de transport en commun actuel dans le quartier.	p.34	Vanier	Mobilité
R-55	Il est également nécessaire de sécuriser les intersections tout en facilitant la fluidité de tous les modes de déplacements dont principalement l'intersection rue Marie-de-l'Incarnation / avenue Plante / Boul. Wilfrid-Hamel.	p.34	Vanier	Mobilité
R-56	Inclure une piste cyclable lors du réaménagement du pont Scott pour relier les tronçons existants.	p.34	Vanier	Mobilité
R-57	L'instauration du service Flexibus dans le parc industriel et à l'intérieur du périmètre de Vanier permettrait aux employeurs un recrutement plus facile de la main-d'oeuvre ou améliorer la fréquence du circuit 85.	p.35	Vanier	Mobilité
R-58	Il faudrait également envisager de connecter le parc Cardinal (tracé de l'aqueduc) avec le secteur Duberger à la hauteur de la rue Métivier pour augmenter l'offre en mobilité active sur l'axe est-ouest, que ce soit pour les travailleurs ou les gens qui viennent magasiner.	p.35	Vanier	Mobilité
R-59	L'augmentation de stations d'autopartage ferait en sorte de diminuer le nombre de véhicules sur les routes. Il en ferait de même avec la création de stationnements incitatifs aux abords des pôles de transports collectifs et actifs et desservir les secteurs générateurs d'activités (Fleur de Lys, piscine Yvette-Cloutier, La Chapelle-spectacle et le parc industriel Cardinal).	p.35	Vanier	Mobilité
R-60	Favoriser la désignation du secteur Place Fleur de Lys comme pôle régional.	p.40	Ville de Québec	Économie

#	Proposition	Page	Territoire	Thématique du PUM
R-61	Soutenir l'infrastructure communautaire existante de manière pérenne dans le temps. (plan sur plusieurs années)	p.40	Ville de Québec	Économie
R-62	Commerce de proximité Favoriser le maintien et l'implantation de nouveaux commerces locaux hors du secteur Place Fleur de Lys.	p.40	Vanier	Économie
R-63	Mettre en place un programme d'aide à la rénovation qui favorise le maintien de l'architecture et du gabarit actuel des résidences du quartier.	p.40	Vanier	Économie

ANNEXE 2 : Carte des secteurs du quartier de Vanier



ANNEXE 3 : Carte du transport en commun



ANNEXE 4 : Carte des propositions

